



Zukunft der Automobilindustrie am Standort Deutschland

Die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie steht massiv unter Druck. Fast täglich werden die Beschäftigten durch Nachrichten über Standort- und Personalabbaupläne geschockt. Die konjunkturellen und strukturellen Probleme der Branche werden heute rücksichtslos auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen.

In Europa liegt die Automobilnachfrage bei Verbrennerfahrzeugen und bei Autos mit neuen, elektrifizierten Antriebsformen weit unter dem Rekordniveau von 2019. Auf den globalen Märkten sind mit Tesla und den chinesischen Herstellern neue, starke Konkurrenten hinzugekommen. Bei der Produktivität und in den zentralen Zukunftsfeldern Elektromobilität, Batterietechnik und Software ist die deutsche Industrie nach einer Reihe von Fehlentscheidungen zurückgefallen.

Auf dem größten Automobilmarkt der Welt, China, ist bereits jetzt die Hälfte der Neuwagen elektrifiziert und die deutschen Hersteller tun sich gerade da schwer. Der Marktanteil elektrifizierter Fahrzeuge steigt global stetig an, wohingegen der Anteil der Verbrennerfahrzeuge sinkt. E-Mobilität ist und bleibt daher die wichtigste Zukunftsfrage.

Der Standortkampf

Befeuert durch die Krise finden sich die deutschen Standorte in einem brutalen Wettbewerb um Kosten und Standards wieder. In vielen Unternehmen kämpft die IG Metall an der Seite der Beschäftigten um Standorte, Arbeitsplätze und Zukunftsinvestitionen. Obwohl die Arbeitskosten in der Industrie nur einen kleinen Teil ausmachen, werden mit Verweis auf Lohnniveaus

rücksichtslos Margen optimiert, oft kurzfristig, renditegetrieben, ohne Plan. Gleichzeitig klagen die Unternehmen zu Recht über hohe Energie- und Bürokratiekosten am deutschen Standort.

Der Weg aus der Krise - Politik gefordert

Wertschöpfung und Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie sind Schicksalsfragen für den Industriestandort Deutschland. Daher muss die Politik ihren Teil dazu beitragen, die Zukunft der Automobilstandorte zu sichern. Jetzt gilt: Kurs halten! Hochlauf der E Mobilität fördern!

Das heißt aktuell vor allem: Schnell Fehler korrigieren und nachlegen bei der Förderung der Elektromobilität. Wir brauchen jetzt keinen Zick-Zack Kurs der Politik! Hersteller und Zulieferer haben Milliarden investiert; elektrifizierte Antriebe sind die Zukunft. Aber: Hersteller und Zulieferer können die Ziele der Politik nicht allein erreichen. Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, Infrastruktur aufbauen, neue Wertschöpfung ansiedeln. Sie muss den Markthochlauf noch weiter unterstützen, beim Aufbau der Ladeinfrastruktur helfen, die Ansiedlung von Batteriezellfertigung fördern, die Rohstoffversorgung sichern.

Wir brauchen einen starken Heimatmarkt, damit unsere Industrie bei dieser Zukunftstechnologie weiter vorn mitspielen kann. Ohne höhere Stückzahlen bei E-Autos auf den deutschen und europäischen Märkten wird es europäischen Herstellern und Zulieferern schwerfallen, Kosten und Preise zu senken und ihre hohen Investitionen zu amortisieren. Der schleppende Hochlauf führt auch zur Investitionszurückhaltung in



der Wertschöpfungskette der E-Mobilität. All das hilft nur der Konkurrenz. Wir verlieren wertvolle Zeit im internationalen Wettbewerb um die Märkte der Zukunft.

Die IG Metall fordert jetzt ein schnelles neues Förderpaket für die Elektromobilität. Es wäre gleichzeitig ein Konjunkturprogramm wie auch eine industriepolitische Fitness-Spritze für einen erfolgreichen Umbau der Automobilindustrie.

Die Kapitalseite macht massiv Druck auf Löhne, Kosten und Standards am Standort Deutschland. Sie droht mit Abwanderung und Verlagerung und macht die Drohung immer öfter auch wahr.

Dagegen werden sich die Beschäftigten wehren. Dagegen muss auch die Politik aktiver einschreiten: Wir brauchen eine Local-Content-Strategie für Deutschland und die Europäische Union. Jede Form staatlicher Förderung muss an den Standort- und Beschäftigungserhalt geknüpft werden, an deutsche und europäische Wertschöpfungsanteile.

Aber: Nicht jede Klage der Unternehmen ist falsch. Die Energiepreise in Deutschland sind zu hoch. Die Politik kann aufwändige Berichtspflichten vereinfachen und Genehmigungsverfahren beschleunigen. Auch so kann die Politik den Beschäftigten der Automobilindustrie helfen.

Was die IG Metall fordert:

- Sonderabschreibung für gewerblich angeschaffte E-Autos und Plug-In Hybride
- Steuerliche Absetzbarkeit für privat angeschaffte E-Autos und Plug-In-Hybride
- Soziales Leasing Programm für einkommensschwache Haushalte
- Förderung nur für Fahrzeuge, die zu großen Anteilen in der EU gefertigt werden
- Auflagen für mehr Ladepunkte an Tankstellen, beim Handel und beim Arbeitgeber
- Vergünstigung des Ladestroms durch Senkung der Steuern und mehr Preistransparenz
- Unterstützung einer Elektroquote für gewerbliche Flotten auf EU-Ebene
- Förderung des Kaufs gebrauchter E-Fahrzeuge, um Flottendurchdringung voranzubringen und Restwertrisiko zu mindern
- falls Flottengrenzwertziele 2025 dennoch verfehlt werden: EU-Strafzahlungen flexibilisieren durch ein System von Stundung und späterer Tilgung gekoppelt an Standort- und Beschäftigungssicherung
- Finanzierung des LKW-Ladernetzes sichern und Depotladen fördern
- Wiederaufnahme der Forschungsförderung zur Batterietechnologie
- weitere Finanzierung der regionalen Transformationsnetzwerke bis 2028