



IG METALL - DEBATTE ZUR MOBILITÄTSWENDE

14.9.2022

Stabstelle
Mobilität und Fahrzeugbau
Ressort **Grundsatzfragen**



1. WARUM MACHEN WIR DAS?

► Funktion nach Innen

- IGM in vielen Mobilitätsbranchen vertreten, Mitglieder von Mobilitätswende breit betroffen.
- Bisher eher fragmentarische und anlassbezogene Positionen. Orientierung der Transformationsdebatte aller Mobilitätsbranchen, struktur- wie betriebspolitisch. Integrierte Perspektive auf Mobilitätssystem.
- Orientierung auch für Mitbestimmung in Betrieben. Wohin geht es / soll es gehen? Betriebliche, tarifpolitische wie politische Handlungsempfehlungen ableiten. Beschäftigungschancen und -risiken erkennen. Gutes Management des Wandels
- Konflikte zwischen Mobilitätsträgern /-branchen: echte von unnötigen trennen
- Auswirkungen der Mobilitätswende auf die Organisation selbst konkretisieren. Leitantrag und Debatte auf dem GT 2023 vorbereiten



1. WARUM MACHEN WIR DAS?

► Funktion nach Außen

- Anschlussfähigkeit für die / Überzeugungskraft in der gesellschaftlichen Debatte zur Mobilitätswende stärken und weiterentwickeln
- Damit die Beschäftigteninteressen in den Mobilitätsbranchen noch effektiver vertreten
- Perspektivischen Hintergrund für politische und betriebliche Handlungsansätze schaffen
- Durchsetzungsfähigkeit für politische, betriebliche und tarifpolitische Handlungsvorschläge in der Transformation stärken
- IG Metall als gesellschaftspolitischen Akteur und Antreiber progressiver Politik fortentwickeln und positionieren



2. WIE SOLL DAS ERGEBNIS AUSSEHEN?

► Anspruch

- Erster Schritt Debattenpapier. Politisches Papier, kein wissenschaftlicher Anspruch.
- Rückgriff auf vorliegende Studien, Zusammenführung in eigener politischer Perspektive

► Perspektive, Standpunkt, Grundwerte

- Mitglieder der IG Metall sprechen als Bürger*innen, Verbraucher*innen *und* Beschäftigte.
- Als gesellschaftspolitischer Akteur geht die IG Metall an die Mobilitätsfrage in der Gesamtperspektive ihrer Grundwerte laut Satzung heran.
- Das heißt unter heutigen Bedingungen, dass sich ein Mobilitätssystem an Gerechtigkeit (national / international), ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit und Ansprüchen an demokratische Teilhabe und Gestaltung messen lassen muss.



2. WIE SOLL DAS ERGEBNIS AUSSEHEN?

► Realismus statt Reißbrett

- Mobilitätsdebatte krankt am Kontrast zwischen Wunschdenken / Großentwürfen und gegenläufigen Trends bzw. Trägheitsbedingungen. Effekt: Frust und Polarisierung.
- Dagegen: ambitioniertes, aber realistisches Konzept. Reale Veränderungspfade zur Zielerreichung unter Berücksichtigung ökonomischer und kultureller Trägheitsbedingungen
- Ausgangspunkt: Status Quo des Mobilitätssystems, Benennung der Defizite und Potentiale. Ziel: Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems. Klimaschutz, Resilienz, gute Arbeit.

► Themenumfang

- Verkehrsträgerübergreifender Blick auf Mobilität: Personen-, Güter-, Lieferverkehr, Stadt und Land, Mobilitätsbedarf und –verhalten, Verkehrsvermeidung, Infrastrukturen, Wertschöpfung, Rohstoffversorgung, Kreislaufwirtschaft, Beschäftigung.



3. WAS BISHER GESCHAH

► Workshops und Externe Inputs

Mobilität in Deutschland: Stand der Dinge, Wege, Kilometer, Modal Split.

Antriebstechnologien:
Welche Lösung für welche Verkehrsträger?
Effizienz und Verfügbarkeiten.

Intermodale und vernetzte Mobilität
Unterschiedliche Regionstypen

Das *Software Defined Vehicle*:
Herausforderungen der Automobilindustrie
Auswirkungen auf die Arbeitswelt

CO2 Emissionen im Verkehr:
Entwicklung und Wege der Reduktion.

Ergebnisse des Reallabors Hamburg



4. WAS BISHER HERAUSKAM

► Schlaglichter für erste mögliche Thesen

- Verlagerung und Vermeidung sind wichtig. Aber der bei weitem wichtigste und größte Hebel der CO2 Reduktion im Verkehr ist die Antriebswende bei PKW und LKW.
- Zielbild sollte eine „neue Rolle des Automobils im Zusammenspiel der Verkehrsträger“ sein und damit die Reduktion der gefahrenen Personenkilometer, nicht die Reduktion der Autos auf den Straßen. Nur so trifft man echte Veränderungsbereitschaft.
- Batterietechnologie, alternative Kraftstoffe, Wasserstoff und Brennstoffzellen: Alle Technologien werden gebraucht – für jeweils effizienteste Einsatzgebiete / Verkehrsträger.
- Resilienz von Lieferketten und Verfügbarkeit von Rohstoffen sind zentrale Randbedingungen für jede Vision zukünftiger Mobilität und gehören ins Zentrum der Politik.
- Die Gleichzeitigkeit von Personalabbau und Fachkräftemangel („Fachkräfteparadox“) und der „Mis-Match“ zwischen vorhandenen und benötigten Kompetenzen sind die zentrale Herausforderung in den Betrieben und in der Arbeitsmarkt- und Weiterbildungspolitik.