

17.04.2019

IG BCE aktuell 4-2019

Mehr Transformation wagen!

Wir stehen am Anfang eines langen, steinigen Wegs zur klimaneutralen Industriegesellschaft. Deshalb müssen wir heute dafür sorgen, dass uns auf halber Strecke nicht die Kraft ausgeht. Nur wenn wir den Umbau der Wirtschaft sozial verantwortlich und innovativ gestalten, können wir sowohl die Klimaziele erreichen, als auch die deutsche Erfolgsgeschichte fortschreiben, meint der IG-BCE-Vorsitzende Michael Vassiliadis.

Helge Krückeberg



Michael Vassiliadis, Vorsitzender der IG BCE

Unsere „Stiftung Arbeit und Umwelt“ hat sich gemeinsam mit den Wirtschaftsforschern von Prognos der Frage angenommen, welche beschäftigungspolitischen Folgen das Erreichen der deutschen Klimaziele für 2030 und 2050 hat. Als Grundlage dienten die Szenarien und Modelle der „Klimapfade für Deutschland“ – einer viel beachteten Studie, die Prognos im vergangenen Jahr für den BDI erstellt hat, und die sich sowohl mit den ökonomischen und technologischen Voraussetzungen als auch mit den volkswirtschaftlichen Effekten der Klimaziele auseinandersetzt.

Die Modellrechnungen der BDI-Studie basieren auf unzähligen unterschiedlichen Variablen, ein Teil davon entfällt auf die Klimapolitik. Sie ist also nur ein Einflussfaktor auf die Beschäftigungsentwicklung der kommenden Jahrzehnte, aber ein bedeutsamer. Natürlich lassen sich Projektionen, die bis 2050 reichen, nicht auf einzelne Zahlen fokussieren. Aber es gibt Trends, die sich deutlich abzeichnen.

Dazu gehört, dass schon bedingt durch demografischen und technologischen Wandel die Beschäftigung in Deutschland bis 2050 deutlich schrumpfen wird. Dazu gehört auch, dass die klimapolitischen Herausforderungen einige Branchen stärker treffen als andere. In der Industrie droht ein Verlust an guten Arbeitsplätzen, der kräftiger ausfällt als im Durchschnitt aller Branchen. Und nochmal stärker betroffen sind die Energie- und energieintensiven Industrien.

Uns zeigt das vor allem eins: Wenn wir nicht schleunigst die Ärmel hockrepeln und den Standort Deutschland in einer konzertierten Aktion von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zum Technologieführer der Transformation machen, geht

uns gute Industriearbeit in gefährlichem Ausmaß verloren.

Die IG BCE will, dass die Klimawende gelingt. Das wird sie nur, wenn sie Menschen und Wirtschaft neue Perspektiven aufzeigt – und nicht als Jobkiller wahrgenommen wird.

Die Bundesregierung muss mehr Transformation wagen. Das geht nur mit einem klaren Bild von der Zukunft einer klimagerechten Industriegesellschaft – und einem konkreten Fahrplan für den Weg dorthin. Nur so werden Investitionen angeregt und neue Technologien an deutschen Standorten angesiedelt.

Was wir in Berlin dazu zu allererst brauchen, ist ein neuer Realismus.

- Statt immer neue Ziele zu formulieren, sollte sich die Politik fragen, wie wir sie denn tatsächlich erreichen.
- Statt die CO²-Reduktion über alle anderen Ziele zu stellen, sollten Zielkonflikte offengelegt, Folgen abgeschätzt und daraus Maßnahmen abgeleitet werden.
- Statt auf Symbole und vermeintlich einfache Lösungen zu setzen, sollte Politik die Komplexität der Herausforderungen betonen und die Vielfalt technologischer Lösungsansätze fördern.
- Statt vage über „Riesenherausforderungen“ zu reden, sollte die Politik den Menschen reinen Wein einschenken: Die Transformation unserer Industriegesellschaft wird das wahrscheinlich größte und risikoreichste Unterfangen seit Bestehen der Bundesrepublik. Wenn dieses Mega-Projekt nicht gleichzeitig sozial, wirtschaftlich und ökologisch funktioniert, kann es die Gesellschaft spalten.
- Statt über den Sinn und Zweck von Klimastreiks zu diskutieren, sollte die Politik in diesem Prozess alle relevanten Gruppen mitnehmen und die gesellschaftliche Befriedung des Themas vorantreiben.

Von diesem Realismus finden wir im aktuellen Entwurf des Bundesumweltministeriums für ein Klimaschutzgesetz leider so gut wie nichts wieder. Da werden für Deutschland noch ambitioniertere Klimaschutzziele formuliert als sie in der EU gelten. Da werden Ministerien für Zielverfehlungen in ihren Sektoren Strafzahlungen auferlegt. Da werden „Sofortprogramme“ verlangt – ohne Rücksicht auf Risiken und Nebenwirkungen.

Und Faktoren wie Beschäftigungswirkungen oder Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland werden gar nicht erst erwähnt. Auch ist keine Beteiligung der Sozialpartner vorgesehen – also derjenigen, die von Klimaschutzmaßnahmen direkt betroffen sein könnten. Das gilt übrigens auch für den so genannten Klimarat, das geplante Sachverständigenrat für Klimafragen.

Die Bundesregierung hat die Detailarbeit zu den CO²-Reduzierungen in Kommissionen ausgegliedert – eine für den Energiesektor, eine für den Verkehrssektor und eine für den Gebäudebereich. Zu einem tragfähigen Ergebnis ist bislang einzig erstere gekommen, die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, der ich angehören durfte.

Wie schwer es sein kann, ein ausbalanciertes Konzept mit mehr Klimaschutz, sozialverträglichem Strukturwandel und neuen wirtschaftlichen Perspektiven vorzulegen, beweist aktuell die Kommission im Verkehrssektor. Mit dem, was die Beteiligten vorgelegt haben, würde der Bereich seine Klimaziele verfehlen – im Gegensatz zum Energiesektor, der längst geliefert hat.

Ohne Frage ist die Herausforderung im Verkehrssektor besonders groß. Die Mobilität wird weiter wachsen, vor allem im energieintensiven Güterverkehr. Bei Luftfahrt und Schiffsverkehr sieht es nicht anders aus. Das alles wird sich allein mit mehr Elektromobilität nicht kompensieren lassen.

Zumal das Elektroauto längst nicht allen Anforderungen gerecht werden kann. Umso skeptischer beobachten wir derzeit die Pläne einiger Automanager, die beim Antrieb der Zukunft alles auf eine Karte setzen wollen. Gewiss: E-Autos haben ihren Markt – in den Großstädten, für Berufspendler mit Ladestation in der heimischen Garage und auf dem Unternehmensparkplatz. Sie funktionieren aber noch nicht als Allrounder für die ganze Familie und jeden Einsatzzweck oder als Mobilitätsgarant für Menschen mit geringem Einkommen oder die Bevölkerung auf dem Land.

Und da haben wir noch gar nicht über die größte Herausforderung für eine erfolgreiche Verkehrswende gesprochen,

den wachsenden Güterverkehr. Für LKW, Schiffe und Flugzeuge wird E-Mobilität auf absehbare Zeit keine Lösung sein.

Deshalb fordern wir mit Nachdruck Technologieoffenheit. Wir müssen mehrere Technologien parallel und vor allem gleichberechtigt vorantreiben. Aber auch hierzu muss die Politik klare Ansagen machen – und zwar jetzt.

Nötig ist nicht nur eine konsequente Förderung von Elektromobilität, sondern auch von Wasserstoff-basierten Kraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen. Es muss endlich gelingen, die Erzeugung von Wasserstoff aus Erneuerbarer Energie wirtschaftlich zu machen. Das wäre ein Booster für die Energiewende im Verkehrssektor. Wäre so doch eine von der Energieerzeugung bis zur Warenlieferung komplett CO²-freie Lieferkette möglich.

Zu bedenken ist: An den Autobauern hängen unzählige Arbeitsplätze bei den Zulieferern – allein 200.000 Menschen in „unseren“ Branchen arbeiten für diese Industrie. Auf die Zulieferer entfallen heute drei Viertel der Wertschöpfung in einem Auto.

Und unsere Kolleginnen und Kollegen im Anlagenbau, in der chemischen Industrie, in der Gas- und Mineralölwirtschaft, bei den Netzbetreibern und in Forschungseinrichtungen arbeiten bereits mit Hochdruck an Lösungen für die Kraftstoffe der Zukunft. Aber es braucht ein klares Commitment des Staats, dieser Technologie beim Durchstarten zu helfen. Wir fordern deshalb, den Energieeinsatz zur Herstellung von „grünen“ Kraftstoffen von allen Abgaben zu befreien.

Es ist nicht nur für die Verkehrswende entscheidend, dass wir bei Wasserstoff-Technologien vorankommen. Ohne eine bezahlbare Wasserstoff-Elektrolyse wird es auch keine Energiewende geben. Denn Wasserstoff und Methan sind die einzig sinnvollen Speicher für Wind- und Solarstrom, wenn es einmal keine konventionellen Kraftwerke mehr geben sollte. Die Umwandlung von „Power to x“ ist daher eine Schlüsseltechnologie der Klimawende. Hier muss Deutschland voranschreiten, will es sich erfolgreich einen globalen Massenmarkt der Zukunft erschließen.

Wir werden uns mit Nachdruck bei Politik und in den Unternehmen dafür einsetzen, dass treibhausgasneutrale Produktion zuerst an den deutschen Standorten entsteht – und zwar bevor die konventionellen Anlagen abgeschaltet werden. Deutsche Klimaziele zu erreichen, indem man die energieintensive Produktion ins Ausland abwandern lässt, kann keine Option sein.

Deshalb brauchen wir einen Innovations- und Investitionsturbo, der die Umsetzung von Forschung in Innovation und ökonomische Skalierbarkeit beschleunigt. Für Projekte der Energiewende ist hier bereits die Idee der Reallabore geboren worden. Hier können Innovationen mit mehr rechtlichen Freiheiten erprobt werden, was den Transfer von Forschung in die Praxis beschleunigen kann. Dieses Modell ist erfolgversprechend und sollte auf die gesamte Industrie ausgeweitet werden. Und auch hier brauchen wir deutlich mehr Fördervolumen des Staates.

Das ist dann auch die richtige Industriepolitik, die Jobs schafft. Und nicht nur symbolpolitische Einzelmaßnahmen wie die Förderung einer Batteriefabrik oder die willkürliche Absicherung „nationaler Champions“.

Jetzt kommt es drauf an, dass die Politik Deutschland marktwirtschaftliche und sozial ausgewogene Leitplanken für die Transformation gibt. Und die dürfen international nicht aus dem Rahmen fallen. Ich hoffe sehr, dass die Politiker dabei den Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ als Blaupause für den kompletten Transformationsprozess nehmen. Das Zeug dazu hat er allemal.

Nur wenn das neue Klimakabinett das Fördern über das Fordern stellt, wenn es mehr Signale der Innovation denn der Reglementierung sendet, dann kann es einen Modernisierungsschub auslösen.

Wir werden ihn brauchen.

IG BCE - Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie
Alte Hattinger Str. 19 | D-44789 Bochum

Telefon: 0234 319-0 | Telefax: 0234 319-137
E-Mail: bezirk.dortmund-hagen@igbce.de