



| Vorstand

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Ausschussdrucksache

19(16)68-G

zur Anhörung am 27.6.18

25.06.2018

Bundestagsanhörung

EU-Verordnung zu CO₂-Emissionen

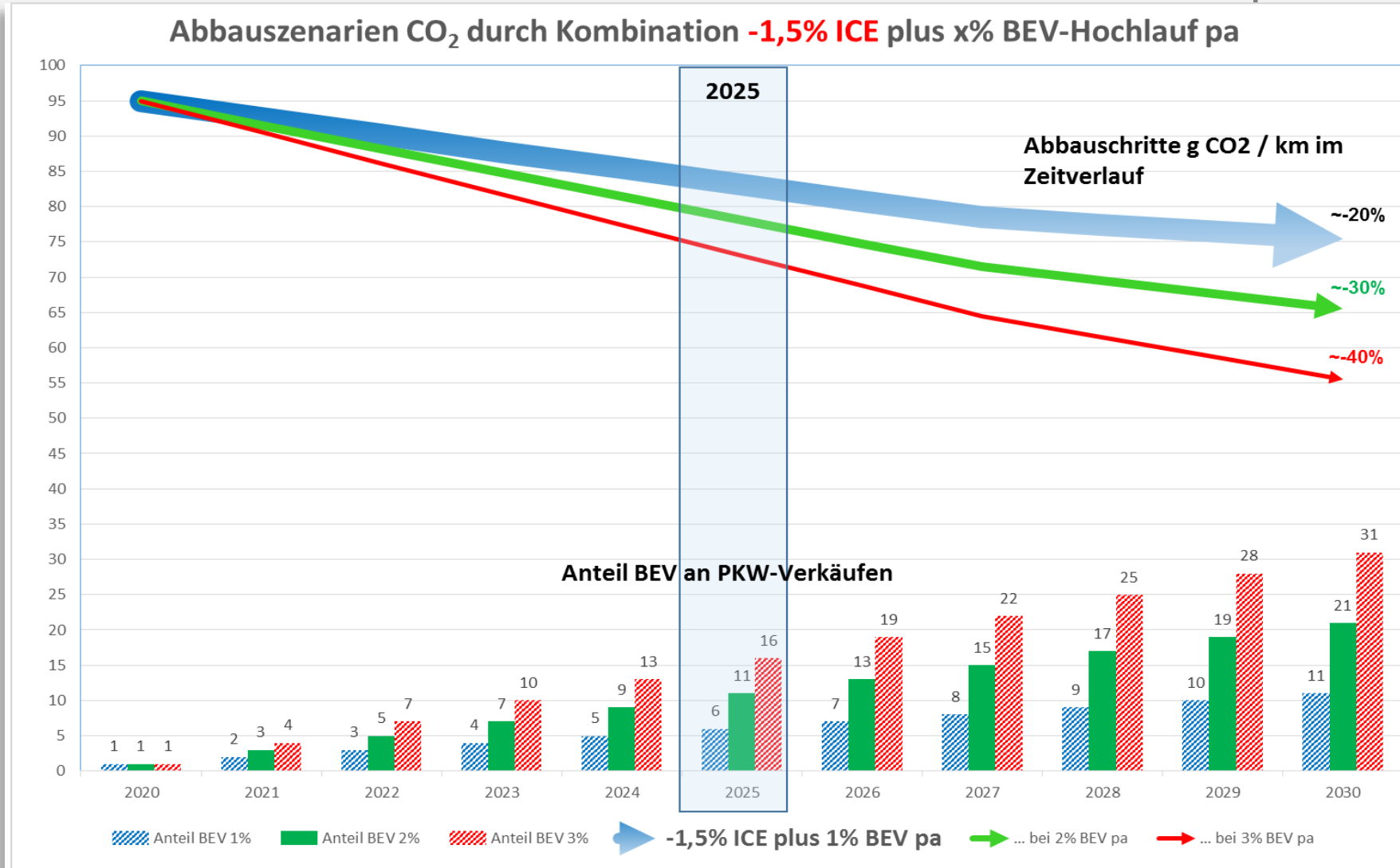
Eingangsstatement IG Metall

Frank Iwer, 27.06.2018

1. KOM-Vorschlag ist **ambitioniert** !

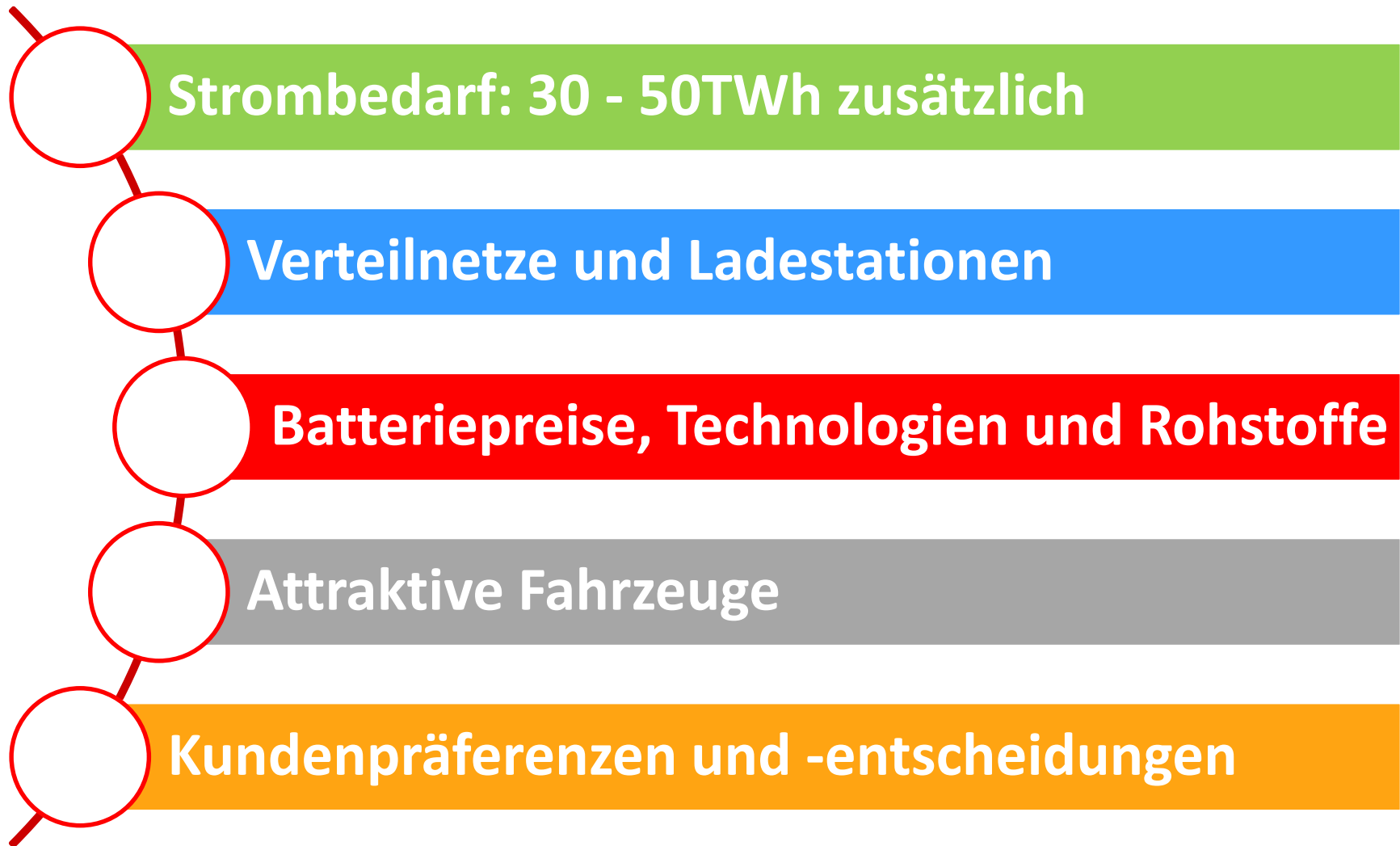


| Vorstand

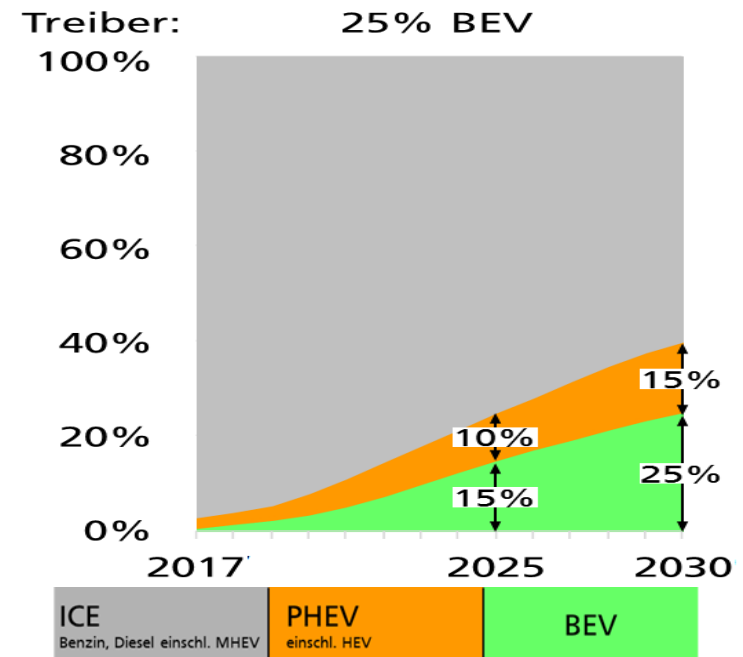
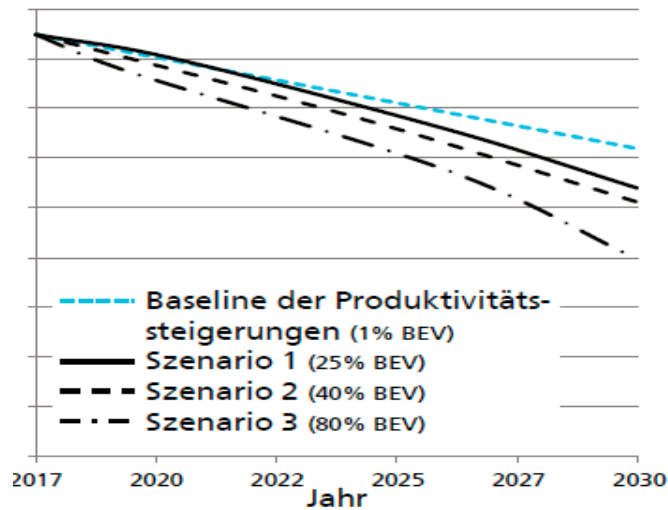




2. KOM-Vorschlag ist **voraussetzungs**voll !



3. E-Mobilität hat **Folgen für Beschäftigung**



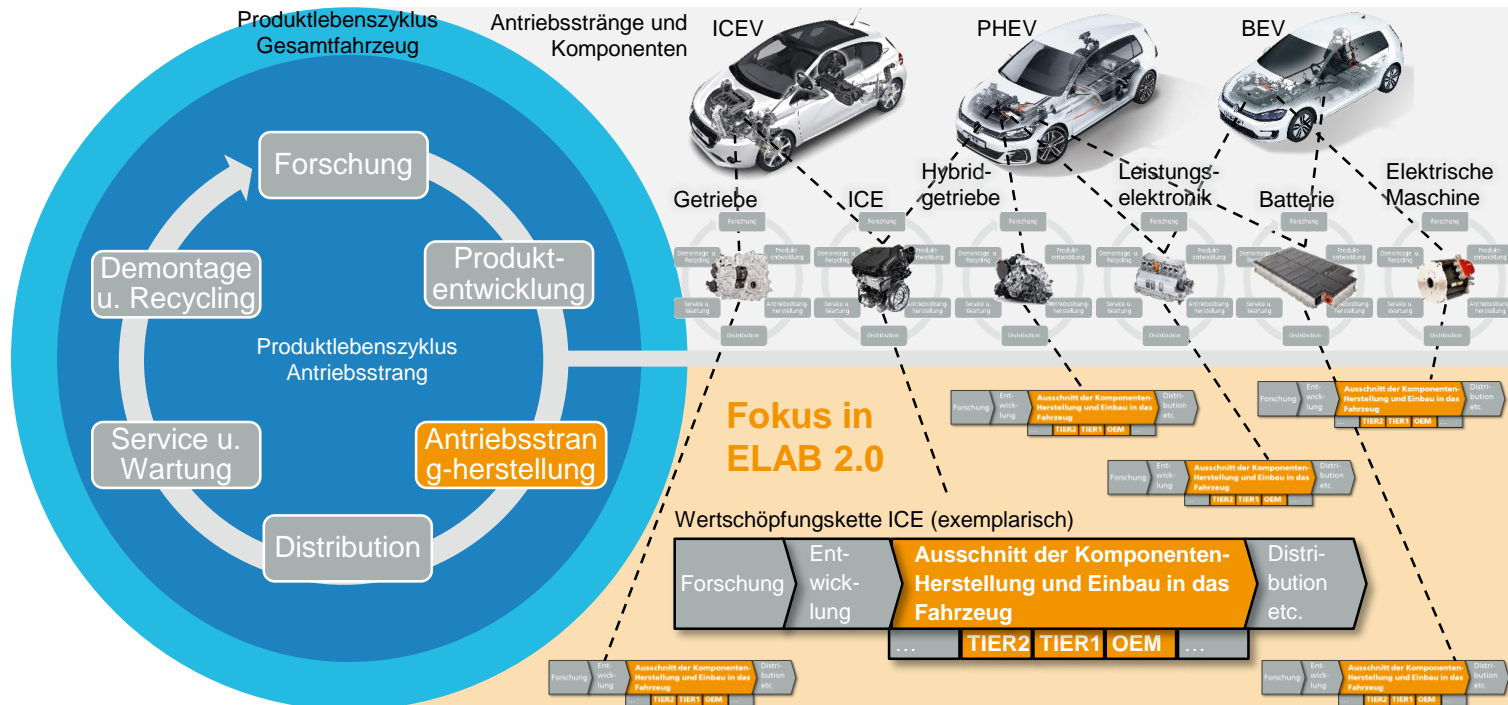
- Bis 2030 entfallen in der Produktion von Antrieben unter Einschluss der Produktivität **im Saldo 37% der Stellen (-70.000)**.
- Dabei eingerechnet ist schon der Aufbau von ca. **30.000 neuen Stellen** für Komponenten wie Batterien, Leistungselektronik u.ä. Diese erfordern vielfach gänzlich neue **Kompetenzen und Qualifikationen**.
- In Summe wird bis 2030 nahezu **jeder zweite Arbeitsplatz in der Produktion** von Antrieben direkt oder indirekt betroffen sein!



Backup-Folien zum Thema ELAB2

Auswahl von Komponenten und Erhebung von Personalbedarfen

Die Antriebsstrangherstellung steht im Fokus dieser Studie



Zu den betroffenen Bereichen, aber **nicht** zum Betrachtungsraum dieser Studie gehören u.a. die Entwicklung und Herstellung von Fahrwerk und Karosserie aber auch indirekt betroffene Bereiche wie die Verwaltung.



- Die **Elektrifizierung des Antriebsstrangs** ist der wesentliche Stellhebel jeder CO₂-Strategie. Mit ELAB2 wird in einem dezidierten Bottom-Up-Verfahren (Basis: reale Fertigungsdaten aus dem Konsortium) die Beschäftigungswirkung verschiedener Szenarien abgeprüft.
- Basis ist jeweils der **Beschäftigungsbedarf** für die **Produktion von einer Mio. Antriebseinheiten** mit unterschiedlichen Technologien.
- Zentral für die Effekte ist dabei der **Anteil von PHEV**, diese haben wg. zweier Technologien in Summe **positive Wirkungen**.
- Als Basis dient ein **Produktionsszenario** – nicht Marktszenario: für 2030 wird **für die Produktion der deutschen OEM** mit einem BEV-Anteil von 25%, einem PHEV-Anteil von 15% und einem ICE-Anteil von 60% gerechnet

In ELAB untersuchte Szenarien für ICE, PHEV und BEV

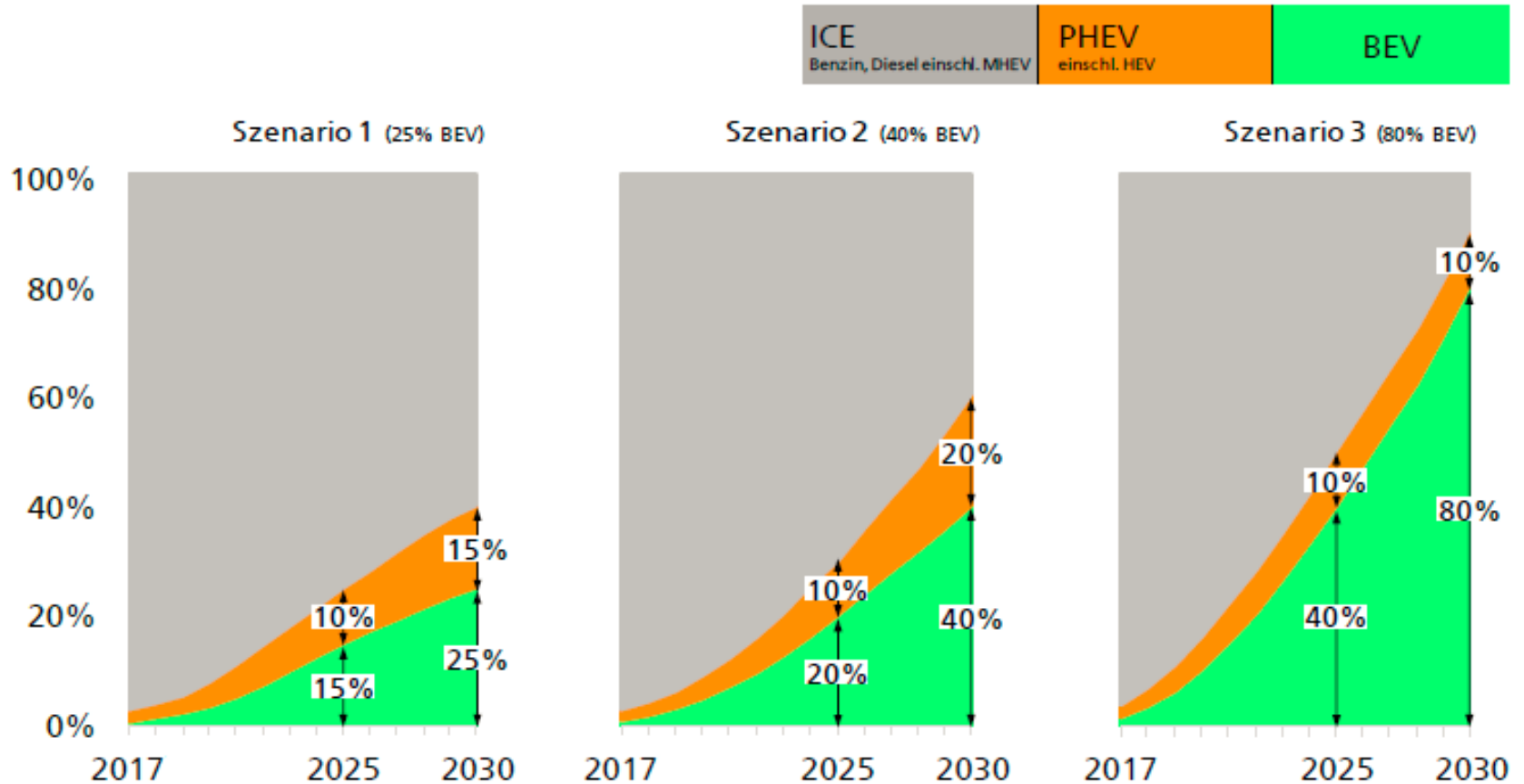
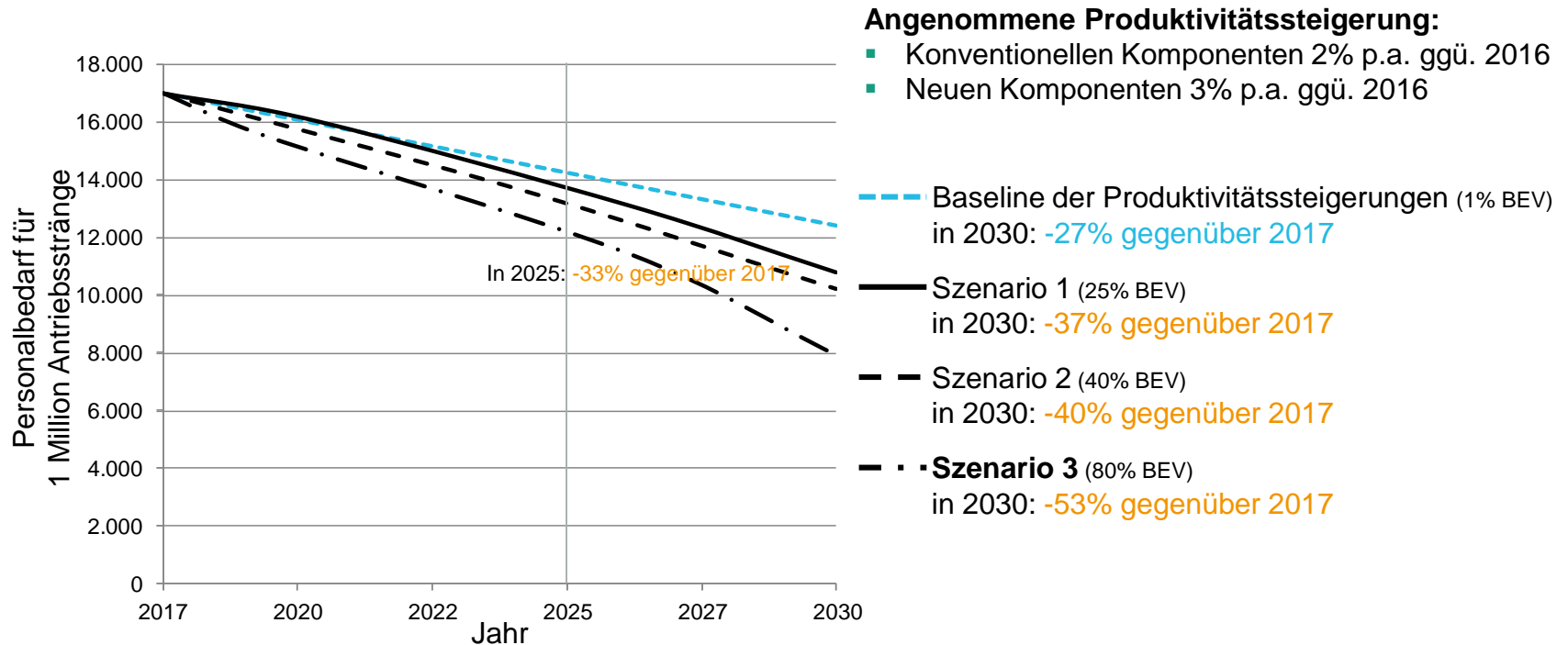


Abbildung 5: Im Projekt ELAB 2.0 zugrunde gelegte Szenarien

Ermittlung von Personalbedarf-Saldo-Effekten (brutto)* in den Szenarien Mit Berücksichtigung von Produktivitätssteigerungen



* Bildet das tatsächlich notwendige Personal ab, um die geplante Produktion fahren zu können unter Berücksichtigung von kurz-, mittel- und langfristigen Produktions- und Absatztrends. Es wird ein Mehraufwand durch Urlaubstage, Krankheit, Schulungen und sonstige Zeitausfälle unterstellt.

In allen Szenarien negative Beschäftigungseffekte

Personalbedarf-Veränderungen zu Stützjahren bezogen auf den Gesamt-Bedarf im Jahr 2017		Ohne Produktivitätssteigerungen		Mit Produktivitätssteigerungen	
		2025	2030	2025	2030
Baseline der Produktivitätssteigerungen (1% BEV)	ICE			-14%	-23%
	PHEV			-2%	-3%
	BEV			-1%	-1%
	Saldo			-17%	-27%
Szenario 1 (25% BEV)	ICE	-17%	-26%	-29%	-43%
	PHEV	+7%	+10%	+4%	+4%
	BEV	+3%	+5%	+2%	+2%
	Saldo	-7%	-11%	-23%	-37%
Szenario 2 (40% BEV)	ICE	-22%	-44%	-33%	-56%
	PHEV	+8%	+15%	+5%	+9%
	BEV	+5%	+11%	+4%	+7%
	Saldo	-9%	-18%	-24%	-40%
Szenario 3 (80% BEV)	ICE	-37%	-65%	-45%	-71%
	PHEV	+7%	+7%	+4%	+3%
	BEV	+10%	+23%	+8%	+15%
	Saldo	-20%	-35%	-33%	-53%

Abbildung 7: Veränderungen der Personalbedarfe je Antriebsstrang bezogen auf den Gesamt-Bedarf im Jahr 2017