

**Titel** Transformation in der Automobilindustrie

**AntragstellerInnen** Braunschweig

**Zur Weiterleitung an**

angenommen

mit Änderungen angenommen

abgelehnt

---

## Transformation in der Automobilindustrie

1 Der Klimawandel zeigt global seine Auswirkungen. Jedes Jahr gibt es neue Nachrichten von länger werdenden Dür-  
2 reperioden, Hitzerekorden, Waldbränden, Wasserknappheit und anderer Naturkatastrophen. Die Zeit zu handeln ist  
3 jetzt! 2018 hat der Verkehrssektor fast ein Fünftel aller Emissionen von Treibhausgasen in Deutschland ausgemacht.  
4 Dennoch bedarf die Automobilindustrie Hunderttausenden direkt Beschäftigten und Millionen indirekt Abhängigen  
5 in Deutschland besonderer Aufmerksamkeit.

6 Wir wissen: die Transformation der Automobilindustrie ist unumgänglich und bereits in vollem Gange. Nicht erst  
7 seit Fridays for Future treten immer neue Akteur\*innen auf, die erkannt haben, dass es Zeit für eine nachhaltigere  
8 Lebensweise wird und die mit neuen Produkten und Produktionsweisen zum Umweltschutz beitragen wollen. Das  
9 bedeutet jedoch noch nicht, dass diese ökologische Transformation auch gleichzeitig eine soziale ist. Vielmehr liegt  
10 es auch an uns und unserer Partei dafür zu sorgen, dass dem so ist.

### 11 **Don't fight the player, fight the game - das System ist das Problem**

12 Wir sehen unterschiedliche Reaktionen auf den wachsenden Wunsch nach ökologischen Alternativen für Güter, deren  
13 Herstellung und Konsum die Umwelt belasten.

14 Häufig ist die Antwort, die von Politiker\*innen gegeben wird, eine neoliberale, es wird ein "grüner Kapitalismus" pro-  
15 pagiert, indem versucht wird mit Hilfe von bestehenden Marktmechanismen die Transformation durchzuführen. Der  
16 Einsatz verschiedenster Firmen für Umweltschutz und nachhaltige Produktion ist dabei zwar nicht zu leugnen, jedoch  
17 geht es diesen Akteur\*innen nicht in erster Linie um den Erhalt unseres Planeten sondern vielmehr um den Erhalt  
18 ihres Profits. Dieser "grüne Kapitalismus" stärkt das bestehende Wirtschaftssystem jedoch nur weiter und anstatt die  
19 Natur zu schützen wird ihre Inwertsetzung vertieft. Zugrundeliegende Produktions- und Konsumverhalten werden  
20 nicht in Frage gestellt, sondern gerade durch die stattfindende "Ökologisierung" erst recht zementiert - und mit ihnen  
21 bestehende gesellschaftliche Ungleichheiten und Machtverhältnisse.

22 Aus diesen neoliberalen Ansätzen zur Beantwortung der Frage nach ökologischer Transformation folgt häufig auch  
23 ein Abwälzen der Verantwortung für Umweltschutz auf den/die Einzelne\*n. Fahrer\*innen von SUVs oder Dieselfahr-  
24 zeugen werden häufig misstrauisch beäugt. Für uns ist klar, dass diese neoliberale Praxis der Konsumkritik keine  
25 Antwort auf die bestehenden Fragen sein kann, denn sie folgt dem Mythos eines freien Marktes und der freien Ent-  
26 scheidung eines\*r jede\*n Einzelne\*n und lässt kapitalistische Zwänge völlig außer Acht. Nicht jede\*r kann sich ein  
27 neues Elektroauto leisten und nicht überall im ländlichen Raum gibt es derzeit echte Alternativen zum motorisierten  
28 Individualverkehr (MIV). Die Mobilität der Zukunft Doch es reicht nicht aus nur über die reine Antriebs- oder Verkehrs-  
29 wende zu sprechen, vielmehr müssen wir uns über eine Wende unserer Mobilität Gedanken machen.

30 Denn auch hier stehen uns große Veränderungen bevor.

31 Wir sehen, dass der MIV vor allem in Städten oft an seine Grenzen gelangt und häufig mit ökologischen Zielsetzungen  
32 im Konflikt steht. Auch wenn alle Nutzer\*innen nur vom Diesel- oder Benzinmotor auf den Elektro- oder andere nach-  
33 haltige Antriebe umsteigen, werden die damit einhergehenden Probleme nicht vollständig gelöst werden können.

34 Darum stehen wir weiterhin hinter unserem Ziel eines deutlich ausgebauten, fahrscheinlosen ÖPNV, einer Verlage-  
35 rung auf die Schiene sowie der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs. In unseren Städten ist das Auto heute  
36 die Standardform der Mobilität, dem sich andere Mobilitätsformen unterordnen müssen. Das gilt es zu ändern, denn  
37 langfristig darf das Auto nur eine von vielen Mobilitätsformen sein, ganz im Sinne unserer Forderung nach einem  
38 "Recht auf Stadt". In der Stadt sind alternative Verkehrsformen wie ÖPNV, Fahrradverkehr und Fußgänger\*innen zu  
39 bevorzugen, auf dem Land streben wir eine gleichberechtigte Mobilitätsform an, die Mischformen zwischen Indivi-  
40 dualverkehr und ÖPNV bevorzugen.

41 Gleichzeitig wissen wir, dass es gute Gründe gibt, auf den MIV zurückzugreifen. Und dies wird sich auch so schnell  
42 nicht ändern. So sind vor allem in ländlichen Gebieten viele Menschen darauf angewiesen, mit dem Auto die alltäg-  
43 lichen Wege zu erledigen. Auch hier kann ein verbesserter ÖPNV helfen, er wird jedoch nicht im selben Maße den  
44 Individualverkehr ersetzen können, wie dies in Städten möglich ist.

45 Dennoch braucht es auch für den ländlichen Raum neue Angebote, hier kann zum Beispiel über neue Modelle des  
46 Ride- oder Carsharings nachgedacht werden, denn die heutigen Carsharing-Angebote sind meist ebenfalls nur in  
47 Städten zu finden und häufig sehr unattraktiv für Nutzer\*innen. Beispielsweise fahren Autobesitzende durchschnitt-  
48 lich etwa 39 km pro Tag. Volkswirtschaftlich gesehen entspricht dies nicht der optimalen Nutzung von Ressourcen.  
49 Insbesondere die Förderung von privaten Nutzungsgemeinschaften muss dabei im ländlichen Raum im Mittelpunkt  
50 stehen, da beispielsweise die Nähe des Nachbarhausparkplatzes Carsharing ungleich attraktiver macht.

51 Wir wissen, dass sich der motorisierte Individualverkehr nicht nur in Hinblick auf die Antriebstechnologien verän-  
52 dern wird. Mit immer weiter digitalisierten Fahrzeugen werden Verkehrsdaten zu einer entscheidenden Ressource,  
53 die nicht Profitinteressen von Unternehmen zum Opfer fallen darf. Wenn diese Daten dafür sorgen, dass Mobilität  
54 nachhaltig und intelligent im Sinne der Nutzer\*innen vernetzt ist um Raum und Ressourcen optimal auszunutzen,  
55 kann diese Digitalisierung der Mobilität zu einer großen Chance werden. So braucht es beispielsweise eine gesetz-  
56 liche Regulierung und gleichzeitige Förderung von netzwerkbasieren Mobilitätsangeboten, ebenso wie begleitende  
57 Datenrichtlinien. Es müssen deshalb die Städte und Kommunen selbst sein, die die Mobilitätsprojekte anschieben  
58 und dabei auch selbst die Hoheit über die Generierung und Verarbeitung der Verkehrsdaten haben. Diese Daten und  
59 das damit einhergehende Wissen müssen öffentlich sein. Nachhaltige Mobilität Die Zukunft der Mobilität muss aus  
60 jungsozialistischer Sicht mehrere, teils konträre Ziele erfüllen:

- 61 • Senkung von Treibhausgasen wie CO<sub>2</sub>, Methan, Lachgas sowie Reduzierung von Emissionen, die bspw. Atem-  
62 wegserkrankungen, Krebs etc. hervorrufen, wie Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Rußpartikel (PM, PN)
- 63 • Gerechte Mobilität: inklusive Fahrzeugkonzepte, die sich jede\*r leisten kann
- 64 • Erhalt / Transformation von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie (inkl. Zulieferer)
- 65 • Reduzierung von Lärmemissionen, insbesondere im städtischen Raum
- 66 • Verstärkung der Verkehrssicherheit

67 Der erste Punkt ist ein klares Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen zur Senkung der Treibhausgase, sodass das  
68 1,5 Grad-Ziel erreicht werden kann. Der zweite und der dritte Punkt sind das jungsozialistische Herzstück der Trans-  
69 formation. Für uns ist es unabdingbar, dass die Mobilitätswende keine Verschlechterung für Arbeitnehmende in der  
70 Automobil- und Zuliefererbranche bedeutet.

71 Bei der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen entsteht unweigerlich Kohlenstoffdioxid sowie weitere Nebenproduk-  
72 te wie bspw. NO<sub>x</sub>, PM, PN, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Methan, Kohlenmonoxid, etc. Die Senkung der CO<sub>2</sub>-  
73 Emissionen im Verkehrssektor sind von der EU über die sogenannten Flottengrenzwerte geregelt. Das bedeutet, dass  
74 durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen eines Herstellers die gesetzlich festgelegten  
75 Grenzwerte nicht überschreiten dürfen. In Europa beträgt der Flottengrenzwert für PKW und leichte Nutzfahrzeu-  
76 ge 95g/gefahrenen Kilometer. Der Grenzwert für CO<sub>2</sub>-Emissionen hängt unmittelbar mit dem Kraftstoffverbrauch  
77 zusammen, sodass hier ein wirkungsvoller Hebel zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit Emissionen an-  
78 liegt. Das bedeutet aber auch, dass bei der Verbrennung von Benzin oder Diesel hinsichtlich Reduzierung von CO<sub>2</sub>-  
79 Emissionen (zB Brennverfahren) eine Grenze gesetzt ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden niemals 0g/gefahrenen Kilo-  
80 meter sein. Um Kraftstoffverbräuche zu senken, sprechen wir uns für für Tempolimits auf Autobahnen (maximal  
81 130km/h) und die Ausweitung von 30er-Zonen in den Städten aus.

82 Unser Ziel ist es Mobilität technologieoffen und so emissionsarm wie nur möglich zu gestalten. Um das zu erreichen  
83 ist der erste große Schritt das Sektordenken aufzugeben und die Energiewende voranzutreiben. Regenerative Ener-  
84 giequellen wie Windkraft und Solarenergie liefern grünen Strom (Senkung Treibhausgase im Energiesektor), aus dem  
85 bspw. mittels Elektrolyse grüner Wasserstoff hergestellt werden kann, oder PowerToX-Kraftstoffe hergestellt oder  
86 mit dem E-Fahrzeuge angetrieben werden können. Grüner Wasserstoff kann Energieträger für das klassische Was-  
87 serstoffauto sein (Umkehren der Elektrolyse und Erzeugung von Strom, der den Elektromotor eines Autos antreibt)  
88 oder Kraftstoff für einen Wasserstoff-Verbrenner (Nutzung der Verbrennungsmotor-Technologie, wie Aggregat und  
89 Abgasnachbehandlung).

90 Wir befürworten eine kontinuierliche Absenkung der Flottengrenzwerte, um einen fließenden Übergang zwischen  
91 fossilen und regenerativen Energieträgern zu ermöglichen.

92 Bis zum Erreichen der Energiewende empfehlen wir eine Übergangszeit und neben weitreichender Investitionen in  
93 die E-Mobilität ein Fördern von emissionsärmeren Antriebskonzepten. Für viele Nutzfahrzeuge ist, nach aktuellem  
94 Stand, keine alltagstaugliche Technologie zum emissionsfreien Betreiben vorhanden. Solange dies der Fall ist sind hier  
95 dementsprechend emissionsärmere Technologien, wie CNG (compressed natural gas), Hybride Antriebsformen  
96 oder der Einsatz alternativer Kraftstoffe aus Reststoffen zu fördern. Für diese Technologien müssen europaweit die  
97 benötigten Rahmenbedingungen geschaffen werden. Des Weiteren fordern wir ein schrittweises Absenken der Diesel  
98 Subventionen und ein Umlenken dieser Mittel in die Forschung emissionsfreier Antriebskonzepte, wie bspw. der E-  
99 Mobilität oder der effizienten Synthetisierung von Wasserstoff.

100 So muss beispielsweise sichergestellt werden, dass auch die Batterieherstellung und das Recycling nachhaltig gesche-  
101 hen können. Deutschland und Europa dürfen dabei nicht in kolonialistischer Manier andere Regionen vor allem im  
102 globalen Süden und in Asien um ihre seltenen Erden ausbeuten.

103 Forschungsprojekte wie das Fraunhofer-Leitprojekt "Kritikalität seltener Erden" müssen deshalb gefördert und aus-  
104 gebaut werden. Ziel muss es hier sein, den Bedarf an seltenen Erden für die Batterieherstellung drastisch zu senken,  
105 beispielsweise durch die Suche nach Ersatzmaterialien, Optimierung des Einsparungspotenzials der Rohstoffe bei  
106 der Herstellung selbst und der Weiterentwicklung von Recyclingmöglichkeiten. Dabei fordern wir neben weiteren  
107 finanziellen Mitteln auch eine nachvollziehbare Verteilung von Fördermitteln. Die bisherige Verteilung von Geldern  
108 war nicht transparent und führte, für die meisten Expert\*innen überraschend, zu einer Vergabe in die Region des  
109 Wahlkreises der Bundesbildungsministerin.

110 Bei der Ladeinfrastruktur erleben wir derzeit einerseits noch immer große Lücken, andererseits eine fortschreiten-  
111 de Fragmentierung des immer unübersichtlicher werdenden Marktes. Dabei gehört das Recht auf Mobilität zur Da-  
112 seinsvorsorge. Der Ausbau und Normierung der Ladeinfrastruktur muss deshalb, wie jegliche andere Bereiche der  
113 Daseinsvorsorge, staatliche Aufgabe sein, denn nur wenn ausreichend Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen und  
114 diese auch nutzbar sind ohne mehrere unterschiedliche Tankkartenverträge abzuschließen, wird der Umstieg vom  
115 Verbrennungs- auf den Elektromotor attraktiv für die Nutzer\*innen. Zusätzlich sind kommunale Verwaltungen dazu  
116 aufgefordert jegliche öffentliche Parkanlagen mit einer festen Quote von Ladestationen auszustatten, die aus Bun-  
117 desmitteln finanziert werden müssen. Des weiteren fehlt für Privathaushalte die Förderung einer eigenen Ladestation  
118 am Parkplatz. Vermieter\*innen sind dazu zu verpflichten für Mieter\*innen die ein Elektroauto besitzen dementspre-  
119 chende Lademöglichkeiten vorzusehen, sofern ein Parkplatz Bestandteil des Mietgegenstandes ist.

120 Über die Senkung von Schadstoffen hinaus müssen mit der Forschung in neue Technologien auch das Problem der  
121 Lärmentwicklung durch den Verkehr in Angriff genommen werden. Wichtig zu betonen ist, dass Lärmemissionen  
122 nicht allein durch Motorengeräusche entstehen. Das Abrollen der Reifen auf dem Asphalt oder die Kühlung des An-  
123 triebs sorgen ebenfalls für einen erhöhten Lärmpegel. Gravierend ist dies vor allem im Innerstädtischen Verkehr, da  
124 hier Anwohner\*innen zusätzlich zum Ausstoß von Abgasen belastet werden und die Lebensqualität deutlich gesenkt  
125 wird. Die bereits erwähnte Weiterentwicklung von Antriebstechnologien bildet nur einen Teil von Maßnahmen ab. Es  
126 müssen auch städtebauliche Änderungen vorgenommen werden, die eine Reduzierung des Verkehrslärms zur Folge  
127 haben. Als Beispiele zählen der Einsatz von Flüsterasphalt, größerer Raum für den Radverkehr, Ausbau des ÖPNV  
128 sowie das ebenfalls erwähnte Tempolimit von 30 km/h.

129 Diese Vorhaben schneiden ein weiteres wichtiges Feld an, nämlich die Sicherheit im Straßenverkehr. Sowohl Radfah-  
130 rer\*innen als auch Fußgänger\*innen müssen stärker als bisher vom MIV geschützt werden, denn nicht selten enden  
131 Unfälle zwischen den Verkehrsteilnehmer\*innen mit schweren Verletzungen. Für die Automobilindustrie ergibt sich

132 die Aufgabe, Assistenzsysteme für die Verkehrssicherheit weiterzuentwickeln. Erwähnenswert sind zum Beispiel Ab-  
133 biegehilfen (insbesondere für LKWs), Notbremsassistenten oder Systeme, welche die Fahrt in der Nacht sicherer  
134 machen. Sofern diese verfügbar sind, ist es Aufgabe der Politik sinnvolle System für alle Neuwagen verpflichtend ein-  
135 zuführen. Soziale Voraussetzungen für die Transformation Wir sind davon überzeugt, dass die Transformation in der  
136 Automobilindustrie nur funktionieren kann, wenn soziale und ökologische Ziele gleich gewichtet werden.

137 Mit der Automobilindustrie sind direkt und indirekt Millionen Arbeitsplätze verbunden, welche sich ebenso verändern  
138 werden wie die Art der Fahrzeuge die wir nutzen und die Mobilitätskonzepte die wir verwenden.

139 Vor allem die Beschäftigten der großen Automobilkonzerne, aber auch die der unzähligen Zulieferfirmen dürfen bei  
140 allen ökologischen Bestrebungen nicht alleine gelassen werden.

141 Deshalb fordern wir: Arbeitsplatzgarantie Durch die Veränderungen in der Industrie darf es nicht dazu kommen, dass  
142 Arbeitsplätze alternativlos gestrichen werden und betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen werden. Stattdes-  
143 sen muss den Mitarbeiter\*innen garantiert werden, dass sie auch mit den anstehenden Veränderungen noch sichere  
144 Jobs haben.

145 Dabei darf der hohe Grad der Identifikation der Beschäftigten in der Automobilindustrie mit ihrer Branche und ihrem  
146 Tätigkeitsfeld, nicht vernachlässigt werden. Im Gegensatz zu anderen Industrien, die in der Vergangenheit von gravie-  
147 renden Veränderungen bis hin zu ihrer kompletten Abschaffung betroffen waren, befindet sich die Automobilindus-  
148 trie in einem Wandel, der auf alternative Mobilitätskonzepte hinsteuert. Auch nach einer gelungenen Transformation  
149 wird es diese Industrie also noch geben. Umso wichtiger ist somit die Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze. Wir  
150 erkennen an, dass sich die Beschäftigten in einer schwierigen Situation befinden, in der sie die Arbeit, die sie häufig  
151 lange Jahre verrichtet haben, bald in dieser Form nicht mehr verrichten können werden. Dabei ist nicht nur der identi-  
152 tätstiftende Charakter ihrer Arbeit von einem abrupten Ende bedroht, ebenso schürt die ungewisse Situation in der  
153 sich die Arbeitnehmer\*innen befinden Ängste und Unsicherheiten. Eine Arbeitsplatzgarantie für die Beschäftigten ist  
154 somit ein unbedingt notwendiger sozialer Schritt, der gegangen werden muss. Gleichzeitig müssen bereits bestehen-  
155 de Möglichkeiten zur Altersteilzeit verstärkt genutzt und ausgeweitet werden. Vor allem für ältere Beschäftigte, für  
156 die ein Wechsel des Tätigkeitsfeldes nicht mehr in Frage kommt, ist die Altersteilzeit eine sinnvolle Alternative, die  
157 gleichzeitig die Lebensleistung der häufig langjährig in den Unternehmen Beschäftigten anerkennt.

158 Das alles reicht jedoch nicht aus, denn finanzielle Absicherung alleine kann nicht der Maßstab für eine gelungene  
159 Transformation in dieser Industrie sein. Vielmehr bedarf es weiterer Maßnahmen um den Wandel sozialverträglich  
160 zu gestalten. Bildungsoffensive Eine der weiteren Maßnahmen ist eine großflächig angelegte Bildungsoffensive. Viele  
161 Tätigkeiten die derzeit ausgeübt werden, werden in Zukunft nicht mehr in dieser Form existieren. Dafür entstehen  
162 neue Tätigkeitsfelder, für die Arbeitnehmer\*innen entsprechend ausgebildet werden müssen.

163 Hier ist es einerseits notwendig die Berufsausbildung zukunftsgerecht zu gestalten. So muss geprüft werden, wie  
164 bereits bestehende Ausbildungsberufe an neue Anforderungen angepasst werden können. Ein Beispiel hierfür ist der  
165 Ausbildungsberuf des\*r Kfz-Mechatroniker\*in, welcher bereits um den Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik  
166 erweitert wurde.

167 Gleichzeitig müssen auch Wege gefunden werden, möglicherweise gänzlich neue, zukunftsgerichtete Ausbildungs-  
168 berufe in den Unternehmen zu verankern.

169 Die Berufsausbildung und das duale Studium spielen für uns eine wichtige Rolle in der Transformation der Auto-  
170 mobilindustrie. Nur wenn hier bereits beim Berufseinstieg der Grundstein für eine zukunftsfähige Industrie gelegt  
171 wird, kann der Wandel gelingen. Aus diesem Grund dürfen im Zuge der anstehenden Veränderungen auch keine  
172 Ausbildungsplätze gestrichen werden, die Berufsausbildung ist für uns weiterhin zentral und spielt gerade für die  
173 betroffenen Regionen eine wichtige Rolle.

174 Gleichzeitig steht die Industrie vor der Herausforderung, dass auch viele bereits fertig ausgebildete Arbeitskräfte  
175 sich verändern müssen. Eine Arbeitsplatzsicherung bei der die Beschäftigten nach dem Gießkannenprinzip einfach  
176 nur "abgestellt" werden, ist dabei nicht ausreichend! Es ist hier nicht nur wichtig, Weiterbildungsangebote auch für  
177 langjährig Beschäftigte zu schaffen, auch ein individueller Blick auf die jeweiligen Gegebenheiten ist notwendig. So  
178 muss nicht nur die Lebensrealität der Beschäftigten bei jeder Veränderung im Blick behalten werden, sondern auch  
179 bereits bestehende Fähigkeiten sinnvoll eingesetzt werden. Hierbei dürfen derzeitige Tätigkeiten die möglicherweise  
180 wegfallen werden nicht geringgeschätzt werden, sondern müssen als wertvolle Kompetenzen auch bei neuen Tä-  
181 tigkeiten bedacht werden. Die Veränderung der einzelnen Tätigkeiten muss somit praxis- und erfahrungsorientiert

182 stattfinden. Auch soziale Aspekte wie beispielsweise kollegiale Verhältnisse am Arbeitsplatz dürfen nicht vernachlässigt werden. Dies gelingt nur indem Weiterbildungsangebote attraktiv gestaltet werden, denn nur so können auch die jetzt Beschäftigten bei notwendigen Veränderungen mitgenommen werden.

185 Diese Weiterbildungsangebote müssen vor allem in großen Konzernen durch die Unternehmen selbst geschaffen werden, während gleichzeitig für kleine und mittlere Unternehmen, die ebenfalls betroffen sind, staatliche Unterstützung notwendig ist. Gleichzeitig müssen dabei Unternehmensgrenzen aufgebrochen werden und Bildungsoperationen gefördert und gefordert werden, sodass nicht nur der allgemeine Wandel sondern auch der/die einzelne Mitarbeiter\*in im Blick behalten wird.

190 Dazu gehört ebenso der Ausbau des lebenslangen Lernens, um in Berufen, die in Zukunft immer weiter akademisiert werden eine Nachakademisierung zu ermöglichen und auch attraktiv zu gestalten. Beispielsweise können so erfahrene Arbeiter\*innen bspw. in der Zerspanungsmechanik für Verbrennungsmotoren, vorausgesetzt sie haben einen Meister, ein Masterstudium in einer Zukunftstechnologie ergänzen und damit auch langfristig ihr Gehalt und ihre Stellung im Unternehmen erhöhen. Dabei müssen diese Hochschulstudiengänge für berufstätige Menschen zugänglicher gestaltet werden und eine Vereinbarkeit von Familie, Studium und Arbeit, ohne erhebliche finanzielle und zeitliche Einbußen möglich werden. Enge Anbindung an die Gewerkschaften Als Jungsozialist\*innen sehen wir uns traditionell an der Seite der Gewerkschaften. Nur mit starken Gewerkschaften kann der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen, höhere Löhne und zukunftssichere Arbeitsplätze gewonnen werden. Als Jusos sehen wir uns dabei immer auf der Seite der Beschäftigten in den Betrieben. Unsere Industriepolitik ist keine Lobbypolitik für die Unternehmen und ihre Eigentümer\*innen, sondern eine Politik die für die Interessen der Beschäftigten und damit für die Interessen unserer Gesellschaft streitet.

202 Dabei sehen wir das berechtigte Interesse der Beschäftigten ihre Arbeitsplätze zu erhalten nicht im Widerspruch zur Notwendigkeit der sozial-ökologischen Transformation. Denn es sind die Beschäftigten in dieser Industrie - egal ob in großen Konzernen oder kleineren Zulieferfirmen - die die eigentliche Expertise für den Umbau ihrer Industrie mitbringen. Hier müssen die Beschäftigten befähigt werden, diesen Umbau auch durchzuführen, indem ihnen mit Maßnahmen wie den oben genannten die Sicherheit gegeben wird, durch die Veränderungen nicht ihren Job zu verlieren. Denn es ist vor allem die Sorge um den Verlust des eigenen Arbeitsplatzes und eine ungewisse Zukunft, die dazu geführt hat, dass gerade die Beschäftigten und somit auch die Gewerkschaften häufig lediglich als Kämpfer\*innen für den Erhalt bestehender Strukturen gesehen wurden.

210 Wir sind davon überzeugt, dass mit einer wachsenden Demokratisierung der Betriebe die Beschäftigten sich Ihrer eigenen Verantwortung für die Verkehrs- und Energiewende bewusst werden und diese auch umsetzen können. Dafür bedarf es jedoch der Unterstützung durch die Politik und der Verpflichtung der Unternehmen, demokratische Prozesse zu fördern und den Beschäftigten die Verantwortung zu übertragen.

214 Wir stehen dabei weiterhin fest an der Seite der Gewerkschaften und kämpfen mit ihnen gemeinsam für die sozial-ökologische Transformation der Automobilindustrie. Neue Arbeitsbedingungen Gleichzeitig ist es jetzt Zeit auch die Arbeitsbedingungen zu verändern. Viele Faktoren tragen dazu bei, dass sich die Arbeitswelt in der Automobilindustrie radikal verändern wird. Neue Antriebstechnologien, die den Verbrennungsmotor ablösen, sind häufig weniger arbeitsintensiv in der Produktion, aber auch in der Wartung. Hinzu kommt die voranschreitende Digitalisierung und Automatisierung in allen Teilen der Industrie. Aus diesen Gründen ist es Zeit, endlich über weitere Arbeitszeitverkürzungen zu sprechen. Als Jusos setzen wir uns für die 28-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich ein und nicht erst die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass flexible Arbeitszeitmodelle und wo möglich auch Angebote für mobiles Arbeiten geschaffen werden müssen. Ebenso darf der Stellenwert der Tarifverträgen zukünftig nicht außer Acht gelassen werden. Die flächendeckende Tarifbindung ist unabdingbar für die Zukunft der Industrie und darf nicht zur Verhandlungsmasse zwischen Beschäftigten und Unternehmen werden.

225 In einer digitalisierten Industrie müssen auch veraltete Arbeitskonzepte wie z.B. Nachtschichten kritisch reflektiert werden. Strukturwandel ganzheitlich betrachten Wir wissen, dass der anstehende Strukturwandel für die betroffenen Regionen in Deutschland eine große Herausforderung darstellt. Ganze Regionen und sogar Bundesländer wie Niedersachsen, Baden-Württemberg oder Bayern sind massiv abhängig von der Automobilindustrie. Das Ergebnis des Wandels darf keine Deindustrialisierung durch eine Standortverlagerung in andere Länder mit immer schlechteren Arbeitsbedingungen, niedrigeren Löhnen oder geringeren Steuersätzen sein. Denn nicht nur die zahlreichen direkt bei den Automobilkonzernen und ihren Zulieferern beschäftigten Menschen sind von der derzeit vorhandenen Infrastruktur vor Ort abhängig, vielmehr sind diese Regionen häufig insgesamt von der Automobilindustrie abhängig.

233 Auch die Bäckerei an der Ecke oder der Klamottenladen in der Innenstadt leiden unter einem Wegfall des für diese  
234 Regionen wichtigsten Industriezweiges.

235 Es gilt also bestehende Standorte nicht abzuhängen sondern so umzubauen, dass sie für die Zukunft der Mobilität  
236 gerüstet sind. Dazu gehört auch, dass insbesondere öffentliche Forschungseinrichtungen gerade in den betroffenen  
237 Regionen erhalten und ausgebaut werden. Bestehende Arbeitskräfte und Standortvorteile müssen hier nachhaltig  
238 genutzt werden und können wichtige Treiber\*innen der Transformation sein.

239 Gleichzeitig sind wir uns der gesamteuropäischen Verantwortung bewusst, die die Automobilindustrie trägt. Nicht  
240 nur Deutschland, sondern die meisten europäischen Länder sind stark durch die Automobilindustrie beeinflusst und  
241 Transformationsprozesse dürfen nicht an Länder- oder Unternehmensgrenzen halt machen.

242 Wir fordern deshalb eine europäische Lösung, um die sozial-ökologische Transformation mit guten Arbeitsbedingun-  
243 gen und angemessen Löhnen in der gesamten EU sicherzustellen.

#### 244 **Unser jungsozialistischer Anspruch an die Transformation**

245 Unser jungsozialistischer Anspruch ist klar: Wir stehen für eine Transformation in der Industrie, die gleichzeitig sozia-  
246 len wie ökologischen Ansprüchen genügt.

247 Dabei kämpfen wir langfristig für den demokratischen Sozialismus, der eine Gesellschaft der Freien und Gleichen  
248 schafft, in der der ungezügelte Kapitalismus nicht länger dafür sorgt, dass wirtschaftliche Interessen vor ökologischen  
249 und sozialen Interessen stehen. Stattdessen braucht es eine Demokratisierung aller Lebensbereiche, so auch der  
250 Automobilindustrie und der mit ihr verknüpften Betriebe, die häufig von stark hierarchischen Strukturen geprägt  
251 sind.

252 Doch gleichzeitig ist uns bewusst, dass die Transformation dieser Schlüsselindustrie nicht nur unmittelbar bevorsteht,  
253 sondern bereits begonnen hat. Wir stecken mitten im Wandel und es ist höchste Zeit, ihn auch politisch zu gestalten.  
254 Dafür brauchen wir schon jetzt Lösungen die den anstehenden Wandel nicht ignorieren und hinauszögern und damit  
255 schwerwiegende Folgen für unsere Umwelt und die Beschäftigten in diesem Bereich nach sich ziehen können.

256 Beim Wandel in der Automobilindustrie besteht derzeit diese Gefahr. Während die Veränderungen bereits in vollem  
257 Gange sind, verschließt die Industrie selbst noch in großen Teilen die Augen vor dem eigentlichen Ausmaß der Ver-  
258 änderungen und die Politik hat bisher wenig dafür getan, den Unternehmen Rahmenbedingungen zur Verfügung zu  
259 stellen und soziale Sicherungsmaßnahmen für die Betroffenen auf den Weg zu bringen. Aus diesem Grund kommt  
260 es jetzt einerseits darauf an, die Unternehmen in die Pflicht zu nehmen, sich für die anstehenden Veränderungen zu  
261 wappnen und diese nicht auf dem Rücken der Beschäftigten oder unserer Umwelt auszutragen. Andererseits müs-  
262 sen dafür politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die sowohl den kleineren Unternehmen die mit der  
263 Branche verbunden sind dabei helfen, die Transformation zu meistern, als auch den Einfluss der öffentlichen Hand  
264 auf die großen Automobilkonzerne ausweiten.

265 Als Vorbild kann hierbei das niedersächsische VW-Gesetz dienen, welches dem Land Niedersachsen einen 20,2-  
266 prozentigen Anteil an Volkswagen sichert. Durch diese Sperrminorität, also ein Vetorecht in allen wichtigen Entschei-  
267 dungen, wird sichergestellt, dass zentrale Entscheidungen nicht nur von Manager\*innen, sondern auch von gewähl-  
268 ten Volksvertreter\*innen gefällt werden müssen. Das macht das VW-Gesetz zu einem wichtigen wirtschaftsdemokra-  
269 tischen Element.

270 Natürlich darf dieser Einfluss der öffentlichen Hand aber auch nicht allein aus marktwirtschaftlichen Erwägungen  
271 heraus vollzogen werden. Er ist nur dann zielführend, wenn explizit sowohl soziale als auch ökologische Aspekte  
272 eingebracht und vorangetrieben werden.

#### 273 Unser Weg zur Transformation - Schlusswort

274 Die kommenden Jahre und Jahrzehnte werden entscheidend für die Mobilitätswende sein. Die Automobilindustrie  
275 steht als eine der deutschen Schlüsselindustrien vor einer immensen Herausforderung. Das Pariser Klimaabkommen  
276 und die damit zu senkenden Treibhausgase treffen eine Industrie, deren Technologie zum Großteil auf fossilen Ener-  
277 geträgern basiert, besonders hart. Wir bekennen uns klar zum 1,5 Grad Ziel und fordern, neben einer sektorübergrei-  
278 fenden Senkung von Treibhausgasen, dass regenerative Energiequellen der Grundstein für technologieoffene, grüne  
279 Antriebskonzepte sind. Kern unserer Forderung ist eine soziale Transformation der Automobilindustrie. Uns ist klar,  
280 dass wir als Jusos nur ein\*e Akteur\*in von vielen sind. Deshalb müssen wir zusammen mit den Gewerkschaften,

- 281 unserer Mutterpartei und anderen Organisationen und Verbänden Lösungen finden, die das Ziel einer gelungenen  
282 Transformation, die soziale mit ökologischen Aspekten verbindet, erreichbar machen.