



SPEED MATTERS – WEICHEN FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE STELLEN

Debattenpapier zur Mobilitätswende

KURZFASSUNG

Mobilität ist ein fundamentales Gut in modernen Gesellschaften. Arbeit, Freizeit, Versorgung, Gesundheit: Für all das wollen und müssen Menschen heute mobil sein. Zugang zur Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben. Die Bereitstellung von Mobilität, ihren Gütern, Fahrzeugen, Infrastrukturen und Dienstleistungen bietet in diesem Land sehr vielen Menschen Arbeit. Dies gilt für die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten als Dienstleistung, die Produktion von Verkehrsmitteln wie Pkw, Lkw, Busse, Schienenfahrzeuge, Schiffe, Flugzeuge et cetera und die dafür notwendige Infrastruktur (wie Straßen, Ladenetze, Wasserwege oder Schiene). Neben der Mobilität von Menschen fußt eine entwickelte und auch global stark vernetzte Wirtschaft auch auf einer effizienten und leistungsfähigen Güterlogistik.

Deutschlands Industrie ist vor allem und im globalen Maßstab überdurchschnittlich von der Produktion von Verkehrsmitteln und speziell vom Fahrzeugbau geprägt.

Das Ausmaß der nötigen Veränderungen rechtfertigt den Begriff der Mobilitätswende. Diese Wende hat vier grundlegende Aspekte: Wir müssen Teile des Verkehrs auf andere Verkehrsträger verlagern, Verkehr künftig zwischen Verkehrsträgern intermodal – sprich im effektiven, digital organisierten Zusammenspiel der Verkehrsträger – vernetzen, unnötigen Verkehr vermeiden und auf klimafreundliche Antriebe umsteigen. Alle vier Pfade sind elementar, in allen besteht Handlungsdruck.

Eine ausführliche Analyse und Bestandsaufnahme zeigt aber: Der wichtigste und weitaus größte Hebel für die schnelle Reduktion von Klimagasen ist der Wechsel der Antriebstechnologien. Der Ausbau der Schienenwege und des öffentlichen Verkehrs wurde lange vernachlässigt, er

Dieser Sektor trägt auch wesentlich zur Exportstärke Deutschlands bei. Indirekt sind von ihm auch weitere Branchen wie der Maschinenbau oder die Stahlindustrie abhängig. Die Mobilitätsbranchen sind daher Basis der Sicherung des Wohlstands und geben Millionen Beschäftigten in Deutschland oft gute und tariflich abgesicherte Arbeit. Diese Rahmenbedingungen hat ein gewerkschaftliches Mobilitätskonzept ebenso zu berücksichtigen wie die gesellschaftlichen Implikationen für Verbraucher*innen, Umwelt und Klima.

Tatsache ist: Der stetig wachsende Verkehr führt zu massiven Problemen in der Lebensqualität der Kommunen, zu hohem Verbrauch knapper Ressourcen, zu hohem Umwelt- und Platzverbrauch und vor allem zu sehr hohen Treibhausgasemissionen. Der Zeitdruck aufgrund der Klimakrise ist hoch. Wir brauchen schnelle und realistische Veränderungspfade mit einem klaren Blick für Prioritäten.

muss nun nachgeholt werden und benötigt viel Zeit und Geld. Auch die Umstellung auf intermodale Verkehre muss und wird geschehen. Doch selbst wenn das schneller und besser gelingt als bisher, ist klar: Enorme Mengen von Personen und Gütern werden noch sehr lange über die Straßen bewegt, Pkw und Lkw bleiben zentrale Verkehrsträger. Der Wechsel auf klimafreundliche Antriebe für Pkw und Lkw hat folglich höchste klimapolitische Priorität, mitsamt seinen infrastrukturellen, wirtschaftlichen und energiepolitischen Voraussetzungen, ob beim Ausbau der Ladeinfrastruktur oder der Bereitstellung erneuerbarer Energien.

Dieser technologische Wandel hat bereits eine der größten industriellen Transformationen der jüngeren Geschichte in Gang gebracht. An der Mobilitätswende entscheidet

sich ebenso wie an der Energiewende, ob die ökologische Transformation auch sozial und demokratisch erfolgen kann – eine Transformation, die nicht überfordert, sozial inklusiven Ausgleich vorsieht, attraktive Perspektiven im Wandel schafft und den Umbau nach demokratischen Prinzipien strukturiert. Auch wirtschafts- und sozialpolitisch ist es entscheidend, dass dieser Umbau gelingt. Vor den Hintergrund zunehmender globaler Konkurrenz sollte es auch auf den Märkten der Mobilität unser Anspruch sein, exportierender Leitmarkt zu bleiben. Dazu gehören

unter vielen anderen Aspekten auch Angebote für preislich attraktive und leistungsfähige E-Fahrzeuge inländischer Hersteller*innen.

Um all das zu erreichen ist eine aktive Industrie- und Strukturpolitik dringend geboten, ebenso eine arbeitsmarktpolitische Begleitung, aber auch schnelles Handeln, strategischer Weitblick und verantwortungsvolles Handeln in den Unternehmen selbst. Das geht nur mit Mitbestimmung auf Augenhöhe.

Mobilitätspolitische Handlungsfelder

Verkehr Verlagern

Anteile des motorisierten Individualverkehrs müssen auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert werden, bei Kurzstrecken auf Fahrrad, Bus und Bahn, im Fernverkehr auf die Bahn. Zielbild ist nicht die Ablösung oder Stilllegung des Automobils, sondern seine neue Rolle in einem neuen Zusammenspiel der Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Die mit dem privaten Automobil – zurückgelegten Kilometer mitsamt Emissionen und Energieverbrauch – können reduziert werden. Dabei sind die Chancen einer schnellen Verlagerung in urbanen Räumen sicherlich andere als im ländlichen Raum.

Voraussetzung ist, dass die Verfügbarkeit und die preisliche Attraktivität von Alternativen massiv verbessert werden.

Auch weitere Anteile des Flugverkehrs sollten auf die Schiene verlagert werden. Das kann ohne substanzielle Gefährdung der Luftverkehrswirtschaft realisiert werden, wie gemeinsame Ansätze mit der Deutschen Bahn zur Stärkung der „Ko-Modalität“ belegen. Auch ein höherer Anteil des Güterverkehrs gehört auf die Schiene. Die jahrelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur stand und steht diesen Zielen im Weg.

Wir fordern konkret:

- ▶ dauerhaft mehr Haushaltsmittel für den Aus- und Umbau sowie die Kapazitätssteigerung des ÖPNV sowie des Schienennetzes
- ▶ Gestaltungsmöglichkeiten für Kommunen bei nachhaltigen Mobilitätskonzepten durch eine Reform des Straßenverkehrsrechts
- ▶ Ausbau des grenzüberschreitenden Schienennetzes sowie europäischer Nachtzugangebote
- ▶ Optimierung der Bahn-Flug-Schnittstellen durch bessere ICE-Anbindungen
- ▶ Fortsetzung der 2019 begonnenen Radwegeausbauoffensive des Bundes
- ▶ verpflichtendes Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Verwaltungen mit über 100 Mitarbeitenden, betriebliche Mobilitätskonzepte für einen effizienteren Berufsverkehr
- ▶ zügiger Abbau des gewaltigen Investitionsstaus bei Infrastruktur, Elektrifizierung und Digitalisierung der Bahn
- ▶ beschleunigte Planung und Genehmigung beim Schienenausbau
- ▶ Investitionen zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des Schienengüterverkehrs, weitere Förderung des Einzelwagenverkehrs
- ▶ Bekämpfung der Ausbeutung im Straßengüterverkehr
- ▶ mehr Investitionen in Erhalt und Modernisierung der Wasserstraßen

Verkehr verbessern, vernetzen, digitalisieren

Viel mehr Wege können in Zukunft inter- oder multimodal zurückgelegt werden, also nicht mehr nur mit dem Auto, nur mit der Bahn oder nur mit dem Fahrrad. Digitale Technologie kann dabei vieles erleichtern. Eine größere Rolle spielen in Zukunft auch digitale Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehr), besonders als Teil des öffentlichen Verkehrs. Auch der

Gütertransport kann durch standardisierte Container und Sattelaufleger auf Schiff, Zug und Lkw im „kombinierten Verkehr“ stärker vernetzt und damit klimafreundlicher werden. Für den Waren- und Güterverkehr in die Städte und Gemeinden helfen neue Ansätze der „Citylogistik“.

Wir fordern konkret:

- ▶ ein souveränes europäisches Ökosystem für Digitalisierung der Mobilität und den Ausbau des 5-G-Netzes
- ▶ bedarfsgerechte Angebote fördern durch Mobilitätsstationen, Park-and-ride, Carsharing, Sammeltaxen, betriebliches Mobilitätsmanagement; Förderung digitaler Bedarfsangebote durch feste Einbindung in die Finanzierung des ÖPNV
- ▶ besserer Datenzugang und vereinfachte Ticketbuchung auf Plattformen durch Klärung des EU-Rechtsrahmens für multimodales Reisen; Schaffung eines Ordnungsrahmens, um digitale Angebote auf Effizienz und Klimaverträglichkeit auszurichten; Mobilitätsdatengesetz zur Sicherung neuer Geschäftsmodelle unter Gewährleistung der Datensouveränität
- ▶ Ausbau der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr (KV) vor allem im Bereich Lkw/Schiene; stärkere Förderung des KV
- ▶ Förderung und Ausbau der Citylogistik für den Waren- und Güterverkehr in den Städten (vor allem Verteil- und Mikrodepots); Flächenverfügbarkeit herstellen, Einfahrmöglichkeiten für Lieferverkehr in urbanen Räumen neu regeln

Verkehr vermeiden

Auch elektrifizierte, intermodale, vernetzte und stark schienengebundene Massenmobilität verursacht Klima- und Umweltschäden, verbraucht Flächen, benötigt Energie und emittiert Lärm. Ungebremstes Verkehrswachstum bleibt daher problematisch. Es gibt eine Vielzahl von unnötigen und erzwungenen Verkehren, zum Beispiel

unnötiger Pendelwege. Die Explosion des Lieferverkehrs durch Onlineangebote mit einer enormen Menge von Retouren ist ein anderes Beispiel. Im globalen Warenverkehr würde eine stärkere Regionalisierung von Liefer- und Wertschöpfungsketten internationale Transportemissionen reduzieren.

Wir fordern konkret:

- ▶ regulative Eingriffe in die Güterlogistik, sowohl in der Bepreisung der Nutzung staatlicher Infrastruktur (Mautkonzepte) als auch vor allem zur Eindämmung der Folgen der Liberalisierung des Marktes für Paketdienste
- ▶ stärkere Regulierung des Onlinehandels mit Bezug auf CO₂-Transportemissionen, Verbot kostenfreier Rücksendungen, Vergabe von Konzessionen
- ▶ stärkere CO₂-Besteuerung internationaler Transportemissionen
- ▶ Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- ▶ Ermöglichung digitaler Formate im Arbeitsleben in Bereichen, wo es sinnvoll und geboten ist und das betriebliche Lebens- und Arbeitsklima nicht behindert; Ausbau tariflicher Arbeitszeitregelungen im Sinne einer 4-Tage-Woche
- ▶ regionale und betriebliche Mobilitätskonzepte zur Bündelung von Berufs- und Pendelverkehren
- ▶ stärkere Einbeziehung verkehrsreduzierender Aspekte bei der Planung neuer Siedlungs- und Gewerbestrukturen

Antriebe verändern

Selbst wenn deutlich mehr Verkehr verlagert, vernetzt und sogar vermieden wird: Bis 2045 und erst recht noch bis 2030 werden Pkw, Lkw, Schiffe und Flugzeuge einen großen Teil der erforderlichen Verkehrsleistungen erbringen. Der mit Abstand wichtigste und dringlichste klimapolitische Handlungsansatz liegt daher im Wechsel der Antriebstechnologien.

Pkw können mit erneuerbarer Energie fahren, effizient dank Speicherung in der Batterie und nahezu direkter Umsetzung in Bewegungsenergie. Der Hochlauf der Elektromobilität hat begonnen. Er wird aber nur erfolgreich sein, wenn die Menschen ihre Autos laden können, der Strom grün ist, die Rohstoffe verfügbar sind und die Autos bezahlbar werden. Im Pkw-Bereich sind synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) keine gute Lösung. Ihre Herstellung ist extrem teuer und ineffizient. Sie werden daher auf absehbare Zeit nicht massenhaft und

bezahlbar zur Verfügung stehen. Auch der Lkw kann mit grünem Strom betrieben werden, auch hier in den meisten Fällen am effizientesten mithilfe von Batterien. Auf langen Strecken kann hier aber auch grüner Wasserstoff eine Rolle spielen. Im Eisenbahnverkehr werden heute schon 90 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch erbracht. Wo keine Oberleitung gebaut werden kann, können Batterien oder H₂-Brennstoffzellen auch Schienenfahrzeuge antreiben. Schiffe werden zukünftig mit erneuerbar produzierten synthetischen Kraftstoffen betrieben. Für Strecken bis 3.000 Kilometern bei Containerschiffen und in der Binnenschifffahrt können auch batterieelektrische Antriebe eine Rolle spielen. Mittelfristig werden auch Flugzeuge mit biologischem oder strombasiertem Kerosin fliegen (Sustainable Aviation Fuels, SAF), denn ob elektrische oder H₂-basierte Triebwerke in großem Maßstab einsetzbar sind, ist unsicher.

Wir fordern konkret:

- ▶ mehr Tempo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw
- ▶ weitere Förderung der E-Mobilität
- ▶ Abbau beziehungsweise schrittweises Abschmelzen umweltschädlicher Subventionen im Mobilitätssektor
- ▶ weitere aktive Industriepolitik zur Ansiedlung des Wertschöpfungskreislaufs der Batterie in Deutschland und der EU
- ▶ eine Strategie für die Beschaffung der Rohstoffe, die für die Elektromobilität unverzichtbar sind
- ▶ regionale strukturpolitische Begleitung des Wandels in betroffenen Regionen
- ▶ ambitionierte CO₂-basierte Reform der Lkw-Maut
- ▶ starke Förderung des Kaufs von Nullemissions-Lkw
- ▶ Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes für Langstrecken-Lkw
- ▶ vollständige Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes mit moderner Leit- und Sicherungstechnik und fahrzeugseitige Aus- beziehungsweise Umrüstung mit ETCS-/ERTMS-fähigen On-Board-Units
- ▶ Elektrifizierung der Fahrzeuge im ÖPNV mitsamt Ausrüstung der Betriebshöfe
- ▶ Aufbau von Produktion, Infrastrukturen und Importkapazitäten für Wasserstoff und darauf basierende nachhaltig produzierte synthetische Kraftstoffe (E-Fuels, SAF)
- ▶ steigende Beimischungsquoten für alternative Kraftstoffe in der Schifffahrt und in der Luftfahrt
- ▶ Ausbau der Binnenschifffahrt mit klimaneutralen, womöglich auch autonomen Antrieben als Chance für Schiffbau und Zulieferindustrie in Deutschland vorantreiben
- ▶ Rapider Ausbau der erneuerbaren Energien, Ausbau der Strom- und Verteilnetze

Wirtschafts-, arbeits- und gewerkschaftspolitische Handlungsfelder:

Die Mobilitätswende ist ein gesamtgesellschaftliches Projekt mit umfassender Dimension. Der Staat muss aktiv eingreifen und fördern, denn die Folgen für Unternehmen, Betriebe und die dort Beschäftigten sind vielfältig. Die Herausforderung ihrer betrieblichen und gewerkschaftlichen Interessensvertretung ist groß.

Wirtschafts- und Industriepolitik

Angesichts der enormen wirtschaftlichen Bedeutung der Mobilitätsbranchen muss die Mobilitätswende noch stärker als industrie- und wirtschaftspolitische Gestaltungsaufgabe behandelt werden. Notwendig sind Programme zur Förderung strategischer Leitmärkte für Halbleiter, für autonomes Fahren, den Auf- und Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur und ein flächendeckendes 5-G-Netz. Die Mobilitätswende ist ohne eine stark beschleunigte Energiewende nicht möglich, denn grüner Strom ist der Schlüssel zur Dekarbonisierung.

Fakt ist: Deutschland liegt in der Umsetzung selbst gesteckter Ziele in der Mobilitäts- und Energiewende deutlich zurück. Die Kluft zwischen realem Fortschritt, etwa dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Schiene, der Bereitstellung grüner Energie und der notwendigen Ausbaugeschwindigkeit wird größer. Dies schürt Zweifel, ob ein so weitgehender Umbruch der Wertschöpfungsketten mit den massiven Folgen für die dort Beschäftigten

gerechtfertigt ist, wenn die Rahmenbedingungen dafür nicht erreichbar scheinen. Die Konzentration des politischen Handelns auf die Beschleunigung des Ausbaus notwendiger Infrastruktur und eine transparente Bilanzierung des Fortschritts ist daher dringend geboten.

Die Versorgung mit den für die Energie- und Mobilitätswende notwendigen, zum Teil kritischen Rohstoffen, muss gesichert werden. Die europäische und die deutsche Rohstoffstrategie hat dabei auf die Einhaltung der Sorgfaltspflichten gegenüber den Menschen und der Natur entlang der gesamten Lieferkette zu achten.

Dort, wo alte Wirtschaftszweige schrumpfen, muss die Politik die Ansiedlung und Förderung neuer Wertschöpfung, neuer Geschäftsmodelle und neuer Beschäftigungsmöglichkeiten kräftig fördern. Dringend und rasch erforderlich dafür ist eine Reform des europäischen Beihilferechts.

Wir fordern konkret:

- ▶ massive Investitionen – öffentlich und privat – in die Infrastrukturen der Energie und Mobilitätswende, Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Stromnetze, der Ladeinfrastruktur, der Wasserstoffinfrastruktur und der digitalen Netze
- ▶ angesichts des anhaltend hohen Anteils des Lkw-Güterverkehrs und der Abhängigkeit vieler Pendler vom Straßenverkehr Erhalt des Straßennetzes, einschließlich Sanierung vieler maroder Brücken auch für schwerlastfähigen Transport, Schließen von Autobahnlücken und Verkehrsberuhigung von Städten und Dörfern durch Umgehungsstraßen für den Durchgangsverkehr
- ▶ Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren in allen dafür relevanten Bereichen, etwa durch eine bessere Personalausstattung bei Planungsbehörden und Gerichten, die Digitalisierung von Prozessen und eine verbindliche, möglichst frühe Beteiligung der Öffentlichkeit
- ▶ Förderung privater Investitionen in Infrastrukturen und klimaschonende Antriebstechnologien quer durch die Verkehrsträger
- ▶ weitere Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien
- ▶ Importpartnerschaften in den Bereichen Wasserstoff und alternative Kraftstoffe

- ▶ Sicherung eines konkurrenzfähigen Industriestrompreises
- ▶ stetige Überarbeitung und Nachsteuerung der nationalen Rohstoffstrategie mit Blick auf kritische Rohstoffe der Energie- und Mobilitätswende
- ▶ Aufbau einer Kreislaufwirtschaft, Erweiterung der Ökodesignvorgaben zur Erhöhung der Recycling- und Reparaturfähigkeit von Produkten und Werkstoffen
- ▶ aktive Industriepolitik zum Erhalt der bestehenden und zur Ansiedlung und Industrialisierung neuer Wertschöpfungsketten in Europa mit Anteil in Deutschland (unter anderem Bahnindustrie, Schiffbau und Luftfahrt)
- ▶ innovative Modelle der Liquiditäts- und Eigenkapitalunterstützung für Unternehmen, die vom Wandel stark betroffen sind, zum Beispiel für Zulieferunternehmen als Möglichkeit der Anschubfinanzierung für neue Geschäftsmodelle außerhalb des Antriebs
- ▶ Bindung öffentlicher Förderung an klare soziale, beschäftigungspolitische und ökologische Kriterien zur Schaffung regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung mit guter, tarifgebundener Arbeit

Fachkräftemangel, Qualifizierung, Übergänge

Die beschriebenen Veränderungen im Mobilitätssystem haben enorme Auswirkungen auf die Arbeitswelt der kommenden Jahrzehnte. In bestimmten Bereichen innerhalb der Automobilindustrie wird es weniger Beschäftigte geben, gleichzeitig gibt es viele Bereiche innerhalb der Automobilindustrie selbst und in den angrenzenden Branchen der Mobilität und Energie mit wachsendem Bedarf. Zwar sehen wir aktuell ein „Fachkräfteparadox“, also Personalabbau bei gleichzeitigem Arbeitskräftemangel in vielen Bereichen, eine

Nichtübereinstimmung (Mismatch) zwischen Angebot und Bedarf. Doch dieses Problem kann die Politik durch kluge Begleitung des Wandels in der Zeitachse auflösen. Zentral ist eine offensive Aus- und Weiterbildungspolitik mit einer Mischung aus individuellen und kollektiven Instrumenten. Mit Zukunftstarifverträgen können wir die Transformation von Produkten wie Prozessen und Beschäftigungssicherung aktiv vorantreiben.

Wir fordern konkret:

- ▶ Einführung eines Transformationskurzarbeitergelds oder eines weiterentwickelten „Qualifizierungsgelds“, um die Weiterbildung von Beschäftigten auf kollektiver Ebene strategisch voranzutreiben
- ▶ Kurzarbeit mit Qualifizierung verbinden
- ▶ Weiterbildungsmentor*innen fördern
- ▶ Einführung einer Bildungsteilzeit, um Beschäftigten die präventive Weiterbildung bei laufendem Betrieb zu ermöglichen
- ▶ Matching regionaler Arbeitsbedarfe über die Bundesagentur für Arbeit und Einbindung regionaler Bildungsträger
- ▶ Konzepte zur Entgeltsicherung bei Betriebs- und Branchenübergängen entwickeln
- ▶ zertifizierte Zusatzqualifikationen schaffen und Angebote für Un- und Angelernte erweitern
- ▶ Zukunftstarifverträge beteiligungsorientiert weiter vorantreiben
- ▶ Tarifreuegesetze auf Bundes- und Länderebene bei öffentlichen Auftragsvergaben, unter anderem für die Bahnindustrie

Unternehmens- und Betriebspolitik

Die Unternehmen sind gefragt, sich vorausschauend und verantwortungsvoll auf den Wandel einzustellen. Ganze Geschäftsmodelle können und werden wegbrechen, neue Wettbewerber treten auf und verändern das Marktumfeld. Produkte, Produktionsprozesse und Dienstleistungen verändern sich. Zu verhindern sind negative Entwicklungen nur, wenn die betriebliche Interessen-

vertretung von Standortverantwortlichen und Unternehmensseite einen betrieblichen Strategieprozess einfordern, um neben dem gegebenenfalls „noch brummenden Geschäft“ neue Produkte an den Standort zu holen. Das erfordert neue Konzepte und Antworten gewerkschaftlicher Betriebspolitik – und gelingt nur mit Mitbestimmung auf Augenhöhe.

Wir fordern konkret:

- ▶ Zukunftstarifverträge mit Zukunfts- und Innovationsfonds weiter voranbringen
- ▶ Ausbau Mitbestimmung in strategischen Fragen
- ▶ Beratungskompetenz für betriebliche Transformationsprozesse bereitstellen
- ▶ Beratung, Qualifizierung und Netzwerke für betriebliche und unternehmerische Interessenvertretung ausbauen
- ▶ passgenaue Gestaltungsinstrumente für betriebliche Transformationsprozesse bereitstellen
- ▶ in regionalen Transformationsnetzwerken betriebsübergreifende Mobilitätskonzepte für Mobilitätsregionen im Wandel erarbeiten

Ansatz in den Regionen und Kommunen

Der Erfolg der Transformation entscheidet sich in den Regionen und Kommunen. Hier werden die Auswirkungen der Mobilitätswende in ihrer ganzen Breite spürbar,

von der Veränderung der Beschäftigung bis zur konkreten regionalen Mobilität.

Wir fordern konkret:

- ▶ regionale Mobilitätskonzepte
- ▶ regionale Beiträge zur Energiewende
- ▶ Fortführung der Transformationsnetzwerke
- ▶ Fortführung der Weiterbildungsverbände

Konsequenzen für die IG Metall

Für unsere Arbeit auf allen Handlungsebenen ergeben sich daraus mindestens fünf Implikationen. Wir müssen die Vernetzung zwischen den Mobilitätsbranchen weiter vorantreiben, die Mobilitätswende als Erschließungsthema begreifen, Branchenverschiebungen weiter analysieren und daraus Handlungsempfehlungen ableiten, unsere Tarifpolitik kontinuierlich weitentwickeln sowie ausreichend Kompetenzen und Ressourcen für die Arbeit vor Ort bereitstellen. Wir werden die Prozess-, Gestaltungs- und Beteiligungskompetenz unserer betrieblichen und hauptamtlichen Funktionär*innen weiter ausbauen, um auf die Ausrichtung der von uns organisierten Betriebe und Unternehmen bestmöglich Einfluss nehmen und attraktive wie nachhaltige Zielbilder für Standorte und Beschäftigung definieren zu können. Mit sinnvoller Bündnisarbeit, überzeugenden Zielbildern und positiven Beispielen zeigen wir, dass und wie die Mobilitätswende im Sinne der Beschäftigten gelingt: als FairWandel – sozial, ökologisch und demokratisch.