



# Interviews

**Viele Themen beim Autogipfel im Kanzleramt - Wie steht es um die Branche und die Belange der Arbeitnehmer?**

**Jörg Hofmann, IG-Metall-Bundesvorsitzender, im Gespräch mit Tobias Armbrüster**

"Informationen am Morgen", 10.1.2023, 7:15 Uhr

**Tobias Armbrüster:** Am Telefon ist jetzt Jörg Hofmann, der Vorsitzende der wichtigsten deutschen Industriegewerkschaft: der IG Metall. In allen großen deutschen Autounternehmen hat seine Gewerkschaft ein Wort mitzureden. Und er ist deshalb ebenfalls mit dabei heute im Kanzleramt. Schönen guten Morgen, Herr Hofmann!

**Jörg Hofmann:** Guten Morgen!

**Armbrüster:** Herr Hofmann, ist das gut, bei so einem Gipfel die Verbände der Fahrrad- und der Bahnfahrer außen vor zu lassen?

**Hofmann:** Wir haben ein neues Format. Die Bundesregierung hat sich überlegt, das Format zu erweitern. In der alten konzertierten Aktion Mobilität war

ausschließlich die Automobilindustrie dabei. Jetzt ist es offen auch für Umweltverbände. Ich halte das für sinnvoll. Ich bin nicht der Einlader. Insoweit verzeihen Sie mir eine Kommentierung des Einladungskreises. Ich erwarte aber – und das ist das Wesentliche -, dass wir jetzt nicht ein Diskussionsforum haben, sondern dass Entscheidungen vorbereitet werden, Entscheidungen, die dringend notwendig sind, die Mobilitätswende nach vorne zu treiben.

**Armbrüster:** Was für Entscheidungen sind da jetzt nötig?

**Hofmann:** Wir müssen feststellen, wie weit wir sind in allen wesentlichen Zielgrößen, die sich die Bundesregierung selber gesetzt hat, deutlich im Verzug: Im Ausbau der Ladeinfrastruktur, in der Frage der Zulassung elektrischer Fahrzeuge, in der Frage des Ausbaus von Netzen und Bereitstellung von Grünstrom. In all diesen Punkten, die wesentlich sind für eine gelingende Mobilitätswende, sind wir weit hinter den Zielgrößen und hinter der Ausbaugeschwindigkeit, die notwendig wäre, die Ziele, die sich die Bundesregierung etwa für 2030 gestellt hat, zu erreichen. Dazu braucht es Dynamik, dazu braucht es auch das Zusammenwirken aller, und das unter durchaus herausfordernden Rahmenbedingungen. Ich möchte nicht zuletzt darauf verweisen, was die Konsequenzen für Beschäftigung in der Branche angeht.

**Armbrüster:** Aber, Herr Hofmann, wenn Sie jetzt davon sprechen, dass das nicht schnell und konsequent genug alles geht, wer blockiert denn da?

**Hofmann:** Es gibt zunächst einmal ein paar objektive Gründe, die man nicht wegdebattieren kann. Das Thema Zulassung elektrobetriebener Fahrzeuge hat sehr stark in den letzten zwei Jahren unter dem Aspekt unzureichender Resilienz der Lieferketten gelitten. Die Halbleiterthematik hat sich gerade insbesondere dort niedergeschlagen. Aber man muss auch sagen, Bürgerinnen und Bürger sind weiterhin sehr vorsichtig, Elektrofahrzeuge anzuschaffen, weil die Unsicherheit insbesondere bei der nicht ausreichenden Ladeinfrastruktur weiter ein großes Hemmnis darstellt, und wir müssen feststellen, dass wir im Ausbau der Ladeinfrastruktur, öffentlicher Ladepunkte, insbesondere Schnellladepunkte weit hinter den Planungen zurückliegen, die notwendig wären, einen entsprechenden Anlauf der Elektromobilität zu stützen.

**Armbrüster:** Das heißt, da geht es vor allem um Geld, das die Bundesregierung zur Verfügung stellen sollte?

**Hofmann:** Es geht um Geld, es geht um Baurecht, um Planungsrecht, es geht um die Frage auch von Konzessionsvergaben, damit nicht nur dort, wo Ladeinfrastruktur sehr schnell zum Geschäftsmodell wird, sondern dort, wo Bürgerinnen und Bürger darauf angewiesen sind, etwa auf dem flachen Lande

die Möglichkeit auch zum Nutzen der Lade-Infrastruktur entsteht. Das wird der Markt allein nicht richten.

**Armbrüster:** Muss man nicht bei so einem Gipfel auch auf die Autounternehmen selbst schauen, wie flexibel die mit dieser neuen Wirklichkeit in der Mobilität umgehen, mit diesen Herausforderungen? Müssen sich da vielleicht auch die Gewerkschaften, auch Ihre Gewerkschaft die eine oder andere Frage stellen lassen, ob sie da möglicherweise nicht flexibel genug sind, wenn es darum geht, Unternehmen neu aufzustellen?

**Hofmann:** Ich bin fest überzeugt, dass wir sehr früh und rechtzeitig darauf gedrängt haben, dass es keine Alternative zur Mobilitätswende, zum Wechsel des Antriebsstrangs, zur Verabschiedung von fossiler Energie gibt und geben kann, und deswegen das Drängen nach Investition, nach auch entsprechenden Investitionen etwa in neue Komponenten, Batteriezellen-Produktion, in die Frage der Halbleiterindustrie in Deutschland, in die Frage der Entwicklung auch von Investitionen in Netze und Bereitstellung von ausreichenden ladeinfrastrukturellen Voraussetzungen. Die IG Metall hat das immer sehr stark und deutlich eingefordert. Wir stellen aber fest, dass teilweise es Zögerlichkeiten gibt bei der Automobilindustrie, ohne Zweifel, aber vor allem

auch Zögerlichkeiten gibt in der Umsetzung der eigenen Pläne, die Politik sich gesetzt hat.

**Armbrüster:** Herr Hofmann, war da nicht die Gewerkschaft, auch die IG Metall mitverantwortlich, wenn es darum ging, Autounternehmen umzubauen, weil es Ihrer Gewerkschaft naturgemäß immer darum geht, Arbeitsplätze zu erhalten, und da ist nicht unbedingt das riskante Spiel mit neuen Wetten auf die Zukunft eines Ihrer Kernthemen?

**Hofmann:** Wir sind fest überzeugt, dass Arbeitsplätze zu erhalten voraussetzt, dass wir diesen Wandel gestalten, weil die Zukunft wird nicht der Verbrennungsmotor sein. Und wenn wir rechtzeitig auch die deutsche Automobilindustrie fit machen, ein Leitmarkt und ein führender Markt für Elektromobilität zu werden, dann heißt das auch Beschäftigung und Beschäftigungssicherheit nach vorne. Das ist kein einfacher Umbau, weil Sie zurecht sagen, Arbeitsplätze werden sich massiv verändern. Wir brauchen Antworten für die Unternehmen, die Betriebe, die heute ausschließlich vom Verbrennungsmotor abhängig sind, und die dort Beschäftigten. Das Thema der Transformation ist vor allem auch ein Thema von Qualifikation und Schaffen neuer Beschäftigungschancen. Nur es gibt keine Alternative, diese Herausforderung anzunehmen, und auch dort gilt es, Zeit und Geschwindigkeit

aufzunehmen, weil die Schnelligkeit – wir sprechen jetzt von einem Zeitraum bis 2035, noch von knappen zwölf Jahren – ist enorm, die gefordert ist im Umbau der Industrie.

**Armbrüster:** Wie viele Arbeitsplätze in der Automobilindustrie werden in dieser Zeit wegfallen?

**Hofmann:** Es werden welche wegfallen und es werden welche hinzuwachsen. Es arbeiten im Moment zirka 280.000 Kolleginnen und Kollegen am Verbrennungsmotor, in seiner Entwicklung, in seiner Optimierung und in seiner Produktion, in seiner Wartung. Da wird sich Massives verändern. Arbeitsplätze werden dort wegfallen, auf der anderen Seite werden Arbeitsplätze entstehen in der Batteriezellen-Produktion, in der Produktion von Elektrokomponenten zum Antrieb. Wir werden auch schauen müssen, wie können wir insgesamt diese Branche diversifizieren, indem sie breiter sich aufstellt als Mobilitätsdienstleister, nicht allein als Produzent von Mobilität und Mobilitätsprodukten. All das sind Herausforderungen und Themen, die wir sehr klar auf dem Radar haben und schauen, dass diese Transformation der Automobilbranche nicht zu Lasten der Beschäftigten erfolgt.

**Armbrüster:** Herr Hofmann, jetzt haben wir viel über die Autoindustrie gesprochen. Was ist denn jetzt mit den Fahrrad- und Bahnfahrern? Spielen die in Ihren Überlegungen als Gewerkschafter überhaupt eine Rolle?

**Hofmann:** Natürlich! Wir brauchen integrierte Mobilitätskonzepte, die alle Verkehrsträger mit einschließen. Wir brauchen intelligent integrierte Mobilitätskonzepte.

**Armbrüster:** Entschuldigen Sie, wenn ich Sie da unterbreche, Herr Hofmann. Ist das dann für Sie okay, wenn dafür auch Arbeitsplätze möglicherweise wegfallen, möglicherweise Unternehmen in der Autoindustrie auch dichtmachen, weil mehr Leute umsteigen wollen auf andere Verkehrsmittel?

**Hofmann:** Ich sehe zuerst mal die Alternative nicht, weil ich glaube, der Wunsch, auch weiterhin ein individuelles Verkehrsmittel wie einen PKW zu haben, wird weiter da sein und steht nicht im Widerspruch zu dem, dass dort, wo es Sinn macht, umgestiegen wird auf öffentliche Verkehrsmittel und auf Fahrräder. Why not! Ich glaube, gerade auch, wenn Sie schauen: Unsere Beschäftigten haben ja immer drei Rollen. Sie sind auf der einen Seite Beschäftigte, natürlich mit einem Interesse an ihrem Arbeitsplatz. Sie sind Bürger, aber auch mit einem Interesse an gesundem Klima und Umwelt. Und sie sind Verbraucher und Verbraucher suchen sich die Mobilität, die für sie

optimal ist, auch unter Kostengesichtspunkten und Komfortabilität. Deswegen heißt das, dass Ausbau integrierter Mobilitätskonzepte natürlich Teil der Mobilitätswende sein müssen.

*Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.*