

Transformation aktiv gestalten – Gute Arbeit im Mobilitätssektor erhalten und schaffen

Gemeinsames Positionspapier von IG Metall, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), ADFC, Zukunft Fahrrad und der Allianz pro Schiene

Präambel

Die Verkehrswende wird von Menschen gemacht. Sie hat unmittelbare Auswirkungen auf Beschäftigte in der Mobilitätswirtschaft, deren Arbeitswelt in einem enormen Transformationsprozess begriffen ist. Um diese Transformation des Mobilitätssektors fair und nachhaltig zu gestalten, fordern wir folgende politische Maßnahmen:

Arbeitsmarktpolitik, Aus- und Weiterbildung:

Qualifizierung ist ein wichtiger Schlüssel, um Fachkräftebedarfe im Mobilitätssektor zu sichern und Beschäftigten Zukunftsperspektiven in Transformationsprozessen zu bieten. Dass die Bundesregierung bereits in der vergangenen Legislaturperiode die Förderung der Qualifizierung von Beschäftigten ausgebaut hat (Weiterbildungsförderung, Qualifizierungsgeld), begrüßen wir daher ausdrücklich. Noch sind die Möglichkeiten aber nicht hinreichend bekannt. Der Bund und die Bundesagentur für Arbeit sollten entsprechend verstärkt über die Instrumente informieren. Zudem muss eine praxistaugliche Anwendung und Umsetzung gewährleistet sein. Hier müssen Erfahrungen gesammelt und systematisch ausgewertet werden. Gegebenenfalls muss der Bund seine Instrumente entsprechend nachjustieren.

Wir begrüßen die im aktuellen Koalitionsvertrag verabredete Fortführung der Fachkräftestrategie, fordern aber die Bundesregierung auf, dass nicht nur die Länder, sondern auch Verbände an der Weiterentwicklung der Fachkräftestrategie beteiligt werden. Leider lässt der Koalitionsvertrag darüber hinaus Maßnahmen zur Sicherung von Beschäftigung bzw. aktiver Arbeitsmarktpolitik, mit denen Transformationsprozesse aktiv gestaltet werden können, vermissen. Im Gegenteil droht mit der angepeilten Fokussierung der Bundesagentur und Jobcenter auf den Vorrang von Vermittlung eine Abkehr von der bisherigen qualifikationsorientierten Strategie. Grundsätzlich sollte gelten: Beratung und Qualifizierung vor schneller Vermittlung. Um die Veränderungen in den Betrieben im Zusammenhang mit der Digitalisierung, demografischen Veränderungen und der Dekarbonisierung wirksam zu begleiten, braucht es eine Politik, die Beschäftigung sichert und gute Arbeit stärkt.

Unternehmen, die Stellen abbauen müssen, können für betroffene Beschäftigte Transferkurzarbeitergeld und Transfermaßnahmen (z.B. Weiterbildungen) beantragen. Hier bedarf es weiterhin gesetzlicher Änderungen, die die Qualifizierung stärken. Die komplizierten Fristenregelungen für

Qualifizierungen müssen gestrichen werden. Die Zahlung des Weiterbildungsgeldes (§87a SGB III: Aufstockung der Lohnersatzleistung um monatlich 150 Euro bei Teilnahme an einer abschlussbezogenen Weiterbildung) muss auch bei in Transferkurzarbeit begonnener abschlussbezogener Qualifizierung ermöglicht werden.

Regionale Transformation auch branchenübergreifend denken

Im Zuge der Transformation der Automobilindustrie ist es sinnvoll, neben dem Wandel zu zukunftsfähigen Geschäftsmodellen *innerhalb* des Automobilbaus auch Zukunftsprodukte und Beschäftigungsperspektiven *in anderen Branchen* in den Blick zu nehmen. Manche Unternehmen der Automobilzulieferbranche tun das bereits heute. Auch für die Beschäftigten in Transformationsbranchen selber kann es sinnvoll sein, einen Arbeitsplatzwechsel über Betriebs- und Branchengrenzen hinaus anzuvisieren. Dabei können und sollten auch Unternehmen anderer Mobilitätsbranchen einschließlich der Bahn- und der Fahrradindustrie zum Zuge kommen. Wichtig aus Sicht der Beschäftigten ist bei Arbeitsplatzwechsel immer, dass die Qualität der Arbeit (Tarifbindung, Entgelt, etc.) entsprechend gewährleistet ist.

Ein gutes Instrument der Begleitung regionalen Wandels der Fahrzeugindustrie sind die regionalen Transformationsnetzwerke. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (zuvor Wirtschaft und Klimaschutz) fördert 26 solcher Netzwerke seit 2022. Sie entwickeln in engem Austausch der relevanten regionalen Akteure Transformationsstrategien, bei denen auch andere Felder als die Automobil- und Zulieferindustrie immer wieder im Gespräch sind. Im schwarz-roten Koalitionsvertrag wurde die Verlängerung der Förderung bis Ende 2026 verabredet und im aktuell verhandelten Haushaltsentwurf für 2026 ist neben dieser Verlängerung auch die Perspektive auf eine Anschlussförderung für die Jahre 2027 bis 2029 angelegt. Angesichts der Dauer, der Tragweite und der existentiellen Konsequenzen des Wandels der Mobilität und der Industrie dieses Landes ist das sehr zu begrüßen. Wir fordern Bundestag und Bundesrat auf, dem so zuzustimmen.

Bei ihrer zukünftigen Arbeit sollten diese Netzwerke die branchenübergreifende Perspektive noch stärken. So sollten die wachsenden Branchen von Bahn- und Fahrradindustrie auch in ihrer Rolle als Arbeitgeber noch stärker in die Arbeit der Netzwerke eingebunden und angesprochen werden.

Nachhaltige und soziale Vergabepolitik. Beschäftigte, Gemeinwohl und regionale Wertschöpfung im Fokus

Der Koalitionsvertrag sieht ein Bundestariftreuegesetz sowie die Vereinfachung, Digitalisierung und Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren insbesondere für Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen vor. Wir begrüßen die bisherigen Initiativen der Bundesregierung dieses Vorhaben umzusetzen. Wir erkennen an, dass mit den vorgelegten Referentenentwürfen erste Schritte in diese Richtung unternommen wurden. Zugleich fordern wir bei der Tariftreue weiterhin umfassende Mindeststandards und wirksame Kontrollen. Außerdem müssen Vorgaben für regionale Wertschöpfung, Klimafreundlichkeit, Innovationskraft, faire

Arbeitsbedingungen sowie soziale und ökologische Kriterien aus unserer Sicht bedeutsame Zuschlagskriterien bei der öffentlichen Beschaffung und Vergabe sein.

Für öffentliche Beschaffungen im Bereich des Verkehrs, beispielsweise bei Investitionen in neue Fahrzeuge, sieht das Vergaberecht bereits jetzt die Möglichkeit vor, Gebote abzulehnen, die weniger als 50 % Wertschöpfung in Europa vorsehen. Hierfür müssen drei Bedingungen erfüllt sein: Die Gebote müssen aus Drittländern stammen, die

- 1) nicht Teil des internationalen Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (WTO GPA) sind,
- 2) keine bilateralen Handelsabkommen mit der EU haben und
- 3) den Marktzugang ihrerseits restriktiv handhaben. Von dieser Möglichkeit muss die öffentliche Hand als Beschafferin konsequent Gebrauch machen, wenn die genannten Bedingungen erfüllt sind.

Bisher wird in Deutschland zu 98 % rein nach dem Preis vergeben. Ein Lebenskostenzyklus-Ansatz (MEAT-Prinzip), welcher sich am wirtschaftlichsten Angebot orientiert, wird zu selten genutzt. Damit sich dies auch mit dem neuen Vergabegesetz ändert, muss der Bund ausschreibenden Akteuren hier beratend zur Seite stehen und insbesondere eine Art „Helpdesk“ installieren. Dieser Helpdesk soll den bestehenden Rechtsrahmen und die Handlungsspielräume der Vergabe-Entscheider bekannt machen, um die bisherige Vergabekultur grundlegend zu verändern. Die beim Beschaffungsamt des Bundesinnenministeriums angesiedelte „Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung“ kann hier als Plattform dienen, die der Bund entsprechend stärken und bewerben sollte.

Beihilferechtlich stehen mit dem *International Procurement Instrument* und dem *Instrument on Foreign Subsidies* wirksame Instrumente zur Verfügung, um sich gegen wettbewerbsverzerrende ausländische Subventionen zu schützen. Diese Instrumente muss die ausschreibende öffentliche Hand konsequent anwenden.

Sichere Perspektiven für Beschäftigte beim Betreiberwechsel

Auch die Angebote im Nah- und Regionalverkehr werden als öffentliche Aufträge vergeben. Vor allem Betreiberwechsel sorgen für viel Verunsicherung bei den Beschäftigten. In der Folge bleiben Stellen bei Bus- und Bahnunternehmen oft lange unbesetzt und vielen Menschen, die in der Branche arbeiten, fehlen langfristige Perspektiven mit guten Arbeitsbedingungen. Mit einer gesetzlichen Pflicht zur Tariftreue und Personalübernahme im SPNV und ÖPNV zu mindestens gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen muss der Bund für Arbeitsplatz-Sicherheit sorgen und das Arbeiten im Mobilitätssektor attraktiver machen.

Um dauerhaft genügend Beschäftigte für den Sektor zu gewinnen, ist mehr echte Berufsausbildung elementar. Damit viele junge Menschen wieder einen qualifizierten Start ins Berufsleben erhalten und alle Unternehmen ihren Beitrag leisten, muss der Bund Ausbildungsquoten in SPNV- und ÖPNV-Vergaben vorschreiben. Auch Untervergaben und Subunternehmerketten

können Sozial- und Qualitätsstandards beeinträchtigen und sollten durch gesetzliche Vorgaben eingeschränkt werden.

Die Gestaltung des Wettbewerbs unter Beachtung von verbindlichen Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards ist Voraussetzung und zugleich auch Ziel einer erfolgreichen Verkehrswende.

Berlin, September 2025