

16/2020

ARBEIT IN DER AUTOMOBIL- INDUSTRIE UNTER DRUCK – TRANSFORMATION KANN GELINGEN

AUF EINEN BLICK

Im Sommer 2020 kündigen Unternehmen in der Automobilindustrie vermehrt Personalabbau und Standort-schließungen an. Begründet wird dies neben den Folgen der Corona-Pandemie mit der Transformation der Automobilindustrie. Tatsächlich können aber Politik, Unternehmen und Gewerkschaften mit den richtigen Entscheidungen rund um Technologie, Geschäftsfelder und Qualifizierung die Transformation zu einer Erfolgsgeschichte sowohl für die Beschäftigten als auch für den Klimaschutz machen.

ZUKUNFT VERPASST?

Das vergangene Jahrzehnt ist für die deutsche Automobilindustrie ausgesprochen erfolgreich verlaufen. Allerdings ist zu befürchten, dass die deutsche Autoindustrie wichtige Zukunftsaufgaben rund um die Dekarbonisierung des Verkehrs verschlafen hat. Während der letzten Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die Bundesregierung mit dem „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ das Ziel gesetzt, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße zu bringen. Tatsächlich waren zum Stichtag 1.1.2020 nur 136.616 Pkw mit reiner Batterieelektrik unterwegs.

In China und den USA, den beiden mit Abstand größten Automobilmärkten, sind bereits jeweils mehr als eine Million E-Autos unterwegs und die Steigerungsraten hoch. Daher überrascht es nicht, dass die vier größten E-Auto-Produzenten in den USA (Tesla) sowie in China (BYD, BAIC, SAIC) beheimatet sind und europäische Hersteller bisher hinterherfahren. Ein ähnlicher Rückstand der hiesigen Autoindustrie zeichnet sich rund um die Digitalisierung des Fahrzeugs, das autonome Fahren und die damit verbundene Softwarekompetenz ab (Bain & Company 2020: 24). Allerdings lassen sich die Rückstände mit der nötigen Entschlossenheit aufholen.

Die Transformation ist in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung:

- Ohne verantwortliche Strategien an den Standorten droht den heutigen deutschen Autobauregionen die Deindustrialisierung und den Beschäftigten der Jobverlust.
- Ohne industrielle Wertschöpfung stehen in Folge auch gesamtgesellschaftlicher Wohlstand und letztlich das demokratische Gemeinwesen auf tönernen Füßen.
- Ohne eine Wende in Richtung klimaneutraler Produktion und ohne eine Mobilitäts- und Energiewende werden sich die Klimakrise und verkehrliche Probleme verschärfen.

Perspektivisch gedacht muss es darum gehen, aus heutigen Automobilproduzenten integrierte und klimaneutrale Mobilitätsanbieter zu machen.¹ Dies führt dazu, neben Autos mehr andere Verkehrsmittel herzustellen und stärker entsprechende Dienstleistungen sowohl für den Personen- wie für den Gütertransport anzubieten. Die Defizite des heutigen Mobilitätssystems mit überlasteten Straßen, Ineffizienzen und hohen sozialen und ökologischen Folgekosten müssen so überwunden werden.

UND JETZT NOCH DER CORONA-EINBRUCH

Die notwendige technologische und mobilitätspolitische Aufholjagd wird mittlerweile breit diskutiert und mit der Einrichtung der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ und vorangegangenen Initiativen in den Autoländern Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen bestehen Orte, an denen die Politik zusammen mit Industrie und

>

Gewerkschaften sowohl eine kritische Bestandsaufnahme vornehmen als auch Strategien verabreden kann.

Eine wesentliche Erkenntnis dieser Formate lautet: Die Neuausrichtung verlangt hohe Investitionen sowohl des Staates als auch der Industrie. Der notwendige Beitrag muss aus dem bestehenden Automobilgeschäft erwirtschaftet werden. Und es muss investiert werden, im Zweifel zulasten von Ausschüttungen an die Aktionäre.

Entsprechend kommt die Corona-Krise zur Unzeit. Bereits letztes Jahr zeichnete sich ein konjunktureller Rückgang ab. Die Corona-Pandemie stellt jedoch eine Gefahr anderer Qualität dar. Im ersten Halbjahr 2020 wurden in Deutschland nur 1.210.622 Pkw neu zugelassen, dies ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Einbruch um 34,5 Prozent (KBA 2020). Ähnlich verlief es in fast allen anderen Ländern. Im Juli 2020 wurden 314.938 Pkw neu zugelassen, ein nur kleiner Rückgang um 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Ist dies schon ein Anzeichen für eine Normalisierung? Auch wenn die nächsten Monatsmeldungen abzuwarten sind, ist kaum mit einer schnellen Erholung zu rechnen. Der Vorstandsvorsitzende von Bosch spricht öffentlich von einer Überkapazität von 30 Prozent auf dem Weltautomobilmarkt.

Prognosen gehen davon aus, dass der weltweite Markt 2020 auf 70 Millionen Einheiten einbrechen wird, nachdem im Vorjahr noch über 90 Millionen Einheiten von den Bändern gelaufen sind. Völlig verfehlt wäre es, der Abwicklung der Autoindustrie nun das Wort zu reden. Der Nachfrageeinbruch muss abgefedert und die Aufholjagd rund um autonomes sowie elektrifiziertes Fahren endlich beginnen. Langfristig wird die Pkw-Nachfrage wieder steigen. Bis 2030 ist davon auszugehen, dass weltweit jährlich etwa 100 Millionen Autos produziert und abgesetzt werden.

Daraus ergibt sich eine doppelte Aufgabe: Angesichts der industriellen Kompetenzen geht es darum, in Deutschland sowohl die zukunftstauglichen Autos zu produzieren als auch eine konsequente Mobilitätswende einzuleiten. Diese Orientierung im Sinne einer erneuerten industriellen Basis ist ressourcenbezogen nur möglich, wenn gesellschaftliche und klimapolitische Grundsätze in der notwendigen Radikalität beachtet werden. Autos müssen gänzlich anders gebaut, angetrieben, genutzt und recycelt werden, Verkehrssysteme müssen intelligenter organisiert sein. Andernfalls droht der Verkehrsinfarkt. Aus Sicht der Gewerkschaften ist dies nicht neu. Bereits vor 30 Jahren startete die IG Metall unter dem Motto „Umsteuern, bevor es zu spät ist“ eine interne Untersuchung zum Zusammenhang von Auto, Umwelt und Verkehr (IG Metall 1990). Dass die Ergebnisse dieser gewerkschaftlichen Debatte in den vergangenen Jahrzehnten nicht in praktische Maßnahmen mündeten, ist eng mit der Frage von Macht in den Betrieben verbunden.

INVESTITIONEN IN BESTEHENDE STANDORTE ODER VERLAGERUNGEN?

Obwohl der Absatz perspektivisch steigt, sind laut einer Befragung drei Viertel der Manager der Auffassung, dass in zehn Jahren nur noch jedes 20. Auto in Westeuropa produziert wird (KPMG 2020). Diese Einschätzung deckt sich mit

den Sorgen vieler Beschäftigter, der Technologiewechsel gefährde Arbeitsplätze.

Allgemein wird der Umstieg auf den Elektroantrieb mit einem starken Rückgang der Beschäftigung in Verbindung gebracht, weil im Vergleich zu konventionellen Antrieben weniger Teile produziert werden müssen. Die Beschäftigungswirkungen hat das Fraunhofer-Institut in einer Studie abgeschätzt (Fraunhofer IAO 2018): Sie hängen demnach von der Geschwindigkeit beim Hochlauf der Elektromobilität ab, gelten aber für sich genommen als beherrschbar. Die beschäftigungspolitische Bilanz fällt umso positiver aus, je mehr neue elektrische Komponenten auch innerhalb der heutigen Wertschöpfungskette in Deutschland gefertigt werden. Entsprechend zielt die IG Metall darauf, an den bestehenden Standorten Zukunftsvereinbarungen zu erzielen, die künftige Produkte und entsprechende Investitionen absichern.

Diese Forderungen sind mit widersprüchlichen Denkrichtungen im Management der Automobilindustrie konfrontiert. Einerseits wird im Zusammenhang mit gerissenen globalen Lieferketten über das Ende von Single Sourcing und über eine resilientere Wertschöpfung nachgedacht; dies spricht für Investitionen in bestehende Standorte. Andererseits haben viele Zulieferer jüngst Standortschließungen und Verlagerungen in sogenannte Best-Cost Countries angekündigt. Es ist zu befürchten, dass Unternehmensführungen jetzt eine neue Phase der Rationalisierung durchsetzen wollen.

Folglich wird nicht der Technologiewandel zu einer Gefahr für die Beschäftigung. Gefahren liegen in falschen Managemententscheidungen.

ZIEL: KLIMAGERECHTE MOBILITÄT

Forderungen, bestehende Standorte für die Produktion von E-Autos zu erweitern, stehen zahlreiche Einwände (nicht nachhaltige Rohstoffbilanz, Reichweitenangst und zu hohe Anschaffungskosten) entgegen. In den nächsten Jahren ist dennoch mit einem deutlichen Aufschwung der Elektromobilität zu rechnen. Dafür sprechen im Wesentlichen zwei Argumente:

- Sollen die Pariser Klimaziele erreicht werden, führt an der Elektromobilität kein Weg vorbei. Über den Lebenszyklus hinweg verfügen E-Autos bereits heute über eine bessere Klimabilanz als Verbrenner. Durch den Ausbau erneuerbarer Energien wird sich der Ökovorteil verstärken und bis zu einem Drittel ausmachen (Bain 2020: 13).
- Durch fallende Batteriekosten und einen veränderten Zellaufbau werden die Anschaffungskosten für E-Autos sinken. Da bereits jetzt die Betriebskosten von E-Autos deutlich geringer sind als die von Verbrennern, werden Verbraucher einen hohen Anreiz haben, auf E-Mobilität umzusteigen.

Seit das Ziel ausgegeben wurde, eine Million E-Autos auf die Straße zu bringen, hat die Politik viele Rückschläge einstecken müssen. Nicht das Ziel war falsch. Es ist eine wichtige Komponente einer erfolgreichen Mobilitätswende. Allerdings fehlte es an Entschlossenheit und Plänen zur Umsetzung. Die Lernkurve zeigt, dass der Antriebswechsel weit über den

Motorraum hinausgeht und zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen bedingt. Hier kommt es auf das intelligente Zusammenspiel von Unternehmen, Staat und wissenschaftlichen Einrichtungen an, das an sich zu den Stärken eines eher stakeholderorientierten Wirtschaftsmodells gehört (Mazzucato 2019: 256).

Es bietet sich jetzt an, mit Entschlossenheit ein Ziel für die Mobilität 2030 vorzulegen und konkrete Zwischenschritte zu definieren. Dazu gehört vor allem, innovative Mobilitätsdienstleistungen sowie autonomes Fahren und Elektromobilität für private, gewerbliche und öffentliche Verkehre auch aus Deutschland heraus anzubieten. Letztere umfasst eine industrialisierte Zelltechnologie genauso wie ein Batterierecycling, um Rohstoffe im Sinne der Kreislaufwirtschaft stetig zu nutzen. Auch lassen sich sozial und ökologisch verträgliche Lieferketten entlang von Kobalt, Mangan und Lithium aufbauen (e-mobil BW 2019). Vermutlich umfasst das Mobilitätssystem 2030 weitere Technologien wie Brennstoffzellen, optimierte Verbrennungsmotoren, defossilierte Kraftstoffe. Eine Chance könnte darin liegen, die batterieelektrische Reichweite von Hybriden zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass sie tatsächlich regelmäßig elektrisch gefahren werden müssen (Poreski et al. 2020).

Das Konjunkturprogramm von Juni 2020 beinhaltet erste Maßnahmen zum Strukturwandel der Automobilindustrie. Wenn sich fortschrittliche Politik mit der nötigen Ausdauer dieser Aufgabe annimmt, kann darin der notwendige Aufbruch zu einer industriepolitischen Neuerfindung der politischen Linken in Richtung einer nachhaltigen Wirtschaftsweise liegen (Dörre 2020).

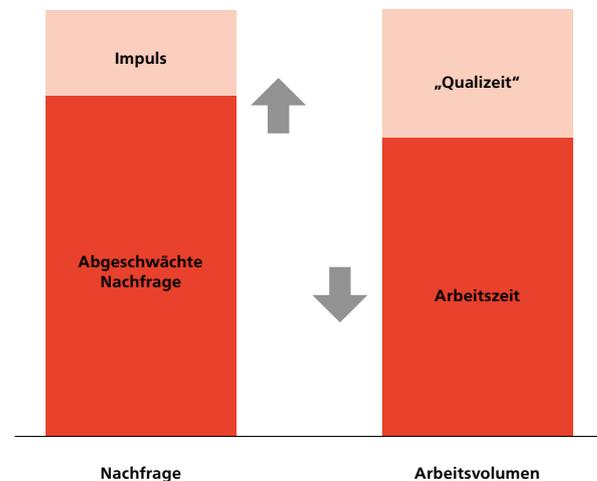
DURSTSTRECKE FÜR QUALIFIZIERUNGEN NUTZEN

Der öffentlich ausgetragene Dissens zwischen Sozialdemokratie und Gewerkschaften rund um das Konjunkturpaket gründete nicht in unterschiedlichen Auffassungen über langfristige Ziele, eher über die notwendigen Instrumente, um akut die Beschäftigung zu sichern. Zeitnah muss die Lage dahin gehend bewertet werden, welche weiteren konjunkturpolitischen Maßnahmen notwendig sind. Sowohl die Stärkung der Nachfrage nach zukunftsfähigen Fahrzeugen als auch die Qualifizierung von Belegschaften gehören dazu.

Kurzarbeit hat den Corona-Einbruch für die Beschäftigten abgemildert. Zu den vergebenen Chancen gehört, dass Kurzarbeit bis heute nur in Ausnahmefällen mit Qualifizierung verbunden wird. Dabei werden für das neue Auto veränderte Kompetenzen benötigt, weil sich gänzlich neue Arbeitsanforderungen ergeben. Eine Umfrage unter Betriebsräten kommt zu der nüchternen Feststellung: Nur 2,3 Prozent sehen die Qualifizierungspläne der Unternehmen als voll und ganz ausreichend an (IG Metall Baden-Württemberg 2020). Sechs von zehn Betriebsräten betrachten die Pläne als eher nicht ausreichend. Offenbar steht die vielfach postulierte Kultur der Weiterbildung in starkem Kontrast zur betrieblichen Realität.

Dies lässt sich ändern, wenn Kurzarbeit und andere Modelle reduzierter Arbeitszeit mit Qualifizierung verbunden werden. Der Bedarf ist gewaltig und umfasst alle Beschäftig-

Abbildung 1
Beschäftigungssicherung in der Automobilindustrie



Quelle: eigene Darstellung.

tengruppen, angefangen von Spezialist_innen über Facharbeiter_innen bis hin zu Helfer_innen. Entsprechend vielfältig müssen Qualifizierungsangebote sein. In der betrieblichen Praxis zeigt sich, dass oftmals hohe Hürden zu überwinden sind, wenn es um die Qualifizierung für die Herstellung neuer Produkte und für neue Verfahren geht. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Betriebe stark vom demografischen Wandel betroffen sind. Dies mag zwar einerseits dazu führen, dass geburtenstarke Jahrgänge zeitnah die Betriebe verlassen, unterstreicht aber andererseits die Notwendigkeit, alters- und altersgerechtere Arbeitsbedingungen zu schaffen und entsprechende Qualifizierungen anzubieten. Bei der nötigen Verlängerung der Kurzarbeit ist diese Koppelung zwingend für eine erfolgreiche Transformation. Im Südwesten haben IG Metall und SPD den Vorschlag gemacht, Einkommensverluste auszugleichen, wenn die Beschäftigten verkürzte Arbeitszeiten mit Qualifizierung verbinden. Die Autoren bringen etwa „eine Privilegierung bei Steuern und Sozialversicherungen“ ins Gespräch (Stoch/Zitzelsberger 2020). Qualifizierung während gewöhnlicher Arbeitstage muss zur neuen Normalität werden, um die Veränderung rund ums Auto zusammen mit den vorhandenen Belegschaften bewältigen zu können.

Auf der anderen Seite ist zu überlegen, wie die nach dem Corona-Tief wieder ansteigende Nachfrage klimafreundliche Impulse erhalten kann. Das durchschnittliche Alter der Autos beträgt fast zehn Jahre, viele erfüllen die Euronorm 5 oder 6 nicht. Relevante Einsparungen von Treibhausgasen im Verkehrssektor können auch mit einem höheren Anteil neuerer Autos mit Verbrennungsmotoren erreicht werden. Es sollten noch mal unvoreingenommen die Vor- und die Nachteile eines Austauschprogramms diskutiert werden. Ein solcher Impuls müsste mehrere Kriterien erfüllen. Erstens braucht es einen deutlichen Schritt zu weniger CO₂-Emissionen. Zweitens darf nicht die Autoindustrie gefördert werden, vielmehr sollten Käufer direkt durch einen Zuschuss profitieren. Drittens ist zu

überlegen, wie sich gewerblich genutzte Flotten einbeziehen lassen, da sie einen hohen Anteil am Fahrzeugbestand ausmachen.

DIE BESCHÄFTIGTEN: VIEL ZU VERLIEREN UND EINE BESSERE WELT ZU GEWINNEN

Die Vollbremsung der Industrie haben die Beschäftigten bisher überwiegend gut überstanden. Auch ein hoher gewerkschaftlicher Organisationsgrad hat dazu geführt, dass Entlassungen bisher die Ausnahme waren. Tarifverträge in der Metallindustrie im Südwesten haben zudem Aufzahlungen auf das Kurzarbeitergeld ermöglicht, die die Einkommensausfälle kompensieren.

So weit, so gut. Doch allmählich steigt der Druck. Die Verträge befristeter Beschäftigter werden nicht mehr verlängert, Leiharbeiter_innen nicht in die feste Belegschaft übernommen. Die Angst vor Arbeitsplatzverlust greift allmählich um sich. In vielen Unternehmen übt das Management reine Kostendisziplin, um nachhaltige Transformation geht es zu selten. Angetrieben wird die Kostendisziplin vor allem von der Absicht, die Rendite der Anteilseigner_innen abzusichern.

Das ist in einer kapitalistischen Wirtschaft nicht über-raschend, aber gerade jetzt beginnt die Aufgabe für demokratische Politik. Einer an der Sozialen Demokratie und der guten Arbeit orientierten Politik fällt die Rolle zu, die Weichen für eine gelingende Transformation der Autoindustrie zu stellen. Der Zweischritt lautet, im Herbst 2020 existierende Wertschöpfungsketten abzusichern und darauf aufbauend den Weg zu neuen Produkten anzugehen. Dieser Weg zu neuen Produkten fängt beim Auto an, muss aber umfassender sein. Dabei gibt es nicht das eine Produkt, das die beschäftigungspolitische Lösung bringt. Mit Elektrorädern, Bussen, Straßenbahnen, Zügen sowie Wasserstoff- und Mobilitätsdienstleistungen gibt es zahlreiche kleine Potenziale, die dennoch genutzt werden müssen. Dieser Prozess wird Jahre dauern, darf aber nicht wegen der Corona-Pandemie ausfallen.

Die Aufgabenstellung fordert Gewerkschaften, Betriebsräte und Vertrauensleute in starkem Maße, damit tarifliche Errungenschaften nicht verloren gehen. Gleichwohl geht es in Zeiten der Klimakrise um weit mehr als nur um Ökonomie. Es geht auch um generationengerechte ökologische Nachhaltigkeit und darum, den vermeintlichen Gegensatz „Beschäftigung versus Umwelt“ zu entkräften. Dies fängt damit an, im konkreten Handeln im Betrieb eine ressourcenschonende Produktionsweise vom Management einzufordern.

Wenn es gelingt, die Interessen der Beschäftigten zusammenzuführen, kann die Corona-Krise bewältigt werden und die Transformation gelingen. Erste positive Beispiele zeichnen sich ab. Die Beschäftigten von ZF in Friedrichshafen konnten gemeinsam mit ihrem Betriebsrat und der IG Metall eine Vereinbarung durchsetzen, die die Begleitung der Transformation im Zuge des Mobilitätswandels regelt und Beschäftigung sichert. An allen Standorten sollen Zielbilder über Produkte und Personalbedarfe von morgen erarbeitet werden. Entsprechend heißt es jetzt: Nachmachen erlaubt. Solidarität gewinnt!

Autor

Kai Burmeister ist Gewerkschaftssekretär der IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg und arbeitet dort zur Transformation der Automobilindustrie.

Anmerkungen

1 – Eine umfassende Darstellung einer solchen Mobilitätswende kann aus Platzgründen nicht erfolgen. Der Beitrag konzentriert sich daher vor allem auf die Veränderungen des Autos im engeren Sinne.

Literatur

Bain & Company 2020: Endspiel in der Automobilindustrie: Entscheidend ist der Tipping Point, München.

Dörre, Klaus 2020: Mit Wumms – für eine industriepolitische Neuerfindung der Linken, https://www.spw.de/data/spw_doerre_wumms.pdf (11.9.2020).

e-mobil BW 2019: Rohstoffe für innovative Fahrzeugtechnologien, Stuttgart.

Fraunhofer IAO 2018: ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland, Stuttgart.

IG Metall 1990: Auto, Umwelt und Verkehr – umsteuern, bevor es zu spät ist!, Frankfurt am Main.

IG Metall Baden-Württemberg 2020: Stimmungs-Barometer Wirtschaft und Beschäftigung, Stuttgart.

Mazzucato, Mariana 2019: Wie kommt der Wert in die Welt?, Frankfurt am Main.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 2020: Fahrzeugzulassungen Juni 2020 und Juli 2020, Flensburg.

KPMG 2020: Global Automotive Executive Survey 2020, <https://home.kpmg/de/de/home/themen/2020/06/global-automotive-executive-survey-2020.html> (11.9.2020).

Poreski, Thomas; Koch-Gröber, Hermann; Burmeister, Kai 2020: Mehr Klimaschutz bei erfolgreicher Transformation unserer Autoindustrie, Stuttgart.

Stoch, Andreas; Zitzelsberger, Roman 2020: Über die Krise hinausdenken: Konjunkturpaket 2.0, Stuttgart.

Impressum

© 2020

Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn, Fax 0228 883-9202, 030 26935-9229,
www.fes.de/wiso

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich:
Mareike Le Pelley, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
Bestellungen/Kontakt: wiso-news@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.
Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN: 978-3-96250-648-3