Bayerische Autozulieferregionen retten – Jetzt die Jobs von morgen schaffen!

Bayerische Autozulieferregionen retten – Jetzt die Jobs von morgen schaffen!

I. Status Quo in der Autozuliefererindustrie

Rund 25,8 Prozent der in Deutschland produzierten Autos (Kraftwagen und Kraftwagenteile) stammen aus dem Freistaat. In Bayern sind ca. 237.000 Beschäftigte in mehr als 1100 Unternehmen in der Automobilzulieferindustrie tätig. Dazu zählen sowohl die drei Unternehmenszentralen international tätiger bayerischer Großkonzerne wie BMW, Audi und MAN, als auch Zulieferer-Spezialisten wie Brose, Bosch und Schaeffler und viele weitere kleine und mittelständische Unternehmen (KMUs), die an bayerischen Standorten Auto-Komponenten für den Welthandel produzieren.

Beispielregion Oberfranken

Die Branche der Automobilzuliefererindustrie prägt die Region Oberfranken. In den Betrieben sind über 40.000 Menschen beschäftigt, das ist ein Viertel aller Industriearbeitsplätze in der Region. Die Zuliefererindustrie hat über viele Jahrzehnte Wohlstand gebracht. In den großen Betrieben entstanden gut bezahlte, abgesicherte Arbeitsplätze. Die kleineren Betriebe stehen für Erfindergeist, Speziallösungen und mittelständisches Know-How auf Spitzenniveau.

Die starke Spezialisierung der Automobil-Branche war einst eine Stärke für Oberfranken, heute ist sie eine Belastung. Die Nachwirkungen des Dieselskandals, der sich global zuspitzende Konkurrenz- und Innovationsdruck und die Umstellung auf Elektromotoren werden durch die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie nicht nur sichtbar, sondern auch verstärkt. Am Beispiel des Landkreises Bamberg offenbaren sich die Folgen für eine einseitig von der Branche abhängigen Region: Binnen kürzester Zeit mussten Unternehmen wie Michelin, Bosch und Schaeffler Werke schließen, Stellen kürzen oder ihre Beschäftigten in Kurzarbeit schicken.

Strukturwandel & Corona - Die zwei Herausforderungen der Automobilbranche

Die Region Oberfranken ist kein Einzelfall. In anderen Autoregionen in Bayern gibt es ebenfalls Handlungsdruck. Schon vor Corona steckte die deutsche Automobilindustrie tief in der durch fehlende Innovation zum Teil selbstverursachten Krise. Im Jahr 2019 wurden so wenig Autos in Deutschland produziert wie zuletzt vor 21 Jahren. Die Corona-Pandemie hat diese Lage weiter verschärft.

Die grüne Transformation in anderen Teilen der Welt hat bereits begonnen, der Strukturwandel ist nicht aufzuhalten. In China und den USA wurden allein 2018 knapp 1,5 Mio. E-Autos verkauft, Tendenz weltweit steigend. Bereits 2040 will Frankreich keine neuen Verbrennungsmotoren zulassen, die Niederlande 2035, Norwegen schon 2025. Zudem verlangt die EU-Klimaschutzgesetzgebung CO2-Flottengrenzwerte. Reine Produktion von fossilen Verbrennerautos geht damit für kein Unternehmen mehr.

Zugleich muss ab 2020 die Bundesregierung und damit anteilig auch Bayern schon im Wert von 300 Millionen Euro Verschmutzungsrechte zukaufen, weil wir unsere europäischen Klimaziele verfehlen. 2022 bis 2030 können es dann bis zu 60 Milliarden werden. Das ist ökonomisch unsinnig und schafft keine wirtschaftliche Planungssicherheit, es ist zudem eine vermeidbare Hypothek auf die Zukunft unserer Kinder auf diesem Planeten. Wir Grüne nehmen diesen Wandel als Herausforderung an und sehen und gestalten ihn als Chance. Um Arbeitsplätze zu erhalten und ein prosperierender wirtschaftlicher Standort zu bleiben, wollen wir den Transformationsprozess tatkräftig und umfassend einleiten und endlich moderne Mobilitätsformen entwickeln. Lasst uns jetzt die Jobs von morgen schaffen!

II. Beschäftigte stärken, Know-How nutzen, neue Wege gehen

Die Zukunftsfähigkeit der Automobilbranche hängt an ihrer Innovationskraft. Das größte Kapital dafür sind die Menschen und ihr Know-How. Die Kompetenzen reichen von der Montage und Fertigung bis in die Entwicklung. Nur zusammen mit den Beschäftigten werden zukunftsfähige Produkte mit den vorhandenen Kompetenzen auch jenseits des Automobils entwickelt und produziert. Die Produktionsumstellungen der letzten Monate (Herstellung von Schutzmasken) sind ein gutes Beispiel dafür, wie flexibel der bayerische Maschinen- und Anlagenbau ist. Der weitere Kompetenzaufbau durch Qualifizierung und Qualifizierungszeiten ist auch vor dem Hintergrund der Digitalisierung dringend nötig und bietet neue Perspektiven.

Die Corona-Krise darf nicht als Ausrede genutzt werden, um sowieso beschlossene Kurzarbeit und Stellenabbau zu rechtfertigen. Die Beschäftigten wissen seit langem um die Krise in der Autoindustrie. Es liegen viele umsatzstarke Jahre und bewusst herbeigeführte Überkapazitäten hinter der Branche, die bereits vor der Corona-Krise aufgelaufen sind. Beschäftigungssicherungen wurden mit Kostenreduzierungen und Sparpaketen erkauft. Diese Vereinbarungen sind durch Corona in Gefahr, betriebsbedingte Kündigungen in einigen Fällen sind möglich. Eine Hilfe für die Beschäftigten der Automobilindustrie muss das verhindern, denn sie sind in der Krise in Vorleistung gegangen und müssen jetzt als Träger*innen der Transformation und des Wandels mitgenommen werden.

Kleinere Unternehmen miteinbeziehen

Die Zulieferer leiden seit Jahren unter dem großen Kostendruck der Hersteller. Bei der anstehenden Transformation gilt es, alle Zulieferbetriebe, die noch für die Automobilindustrie produzieren, in den Blick nehmen: nicht nur die großen Erstzulieferer (die direkt an die Autokonzerne liefern wie z.B. Schaeffler), sondern auch die vielen kleinen mittelständischen Betriebe der zweiten und dritten Lieferkette.

Vorhandene Innovationskraft heben

Viele Betriebe haben auch unter schwierigen Bedingungen Produkte für veränderte Gegebenheiten entwickelt, z.B Schaeffler mit dem elektromechanischen Nockenwellenversteller, und ZF Friedrichshafen mit dem Drehmomentwandler. Andere Zulieferer haben seit jeher mehrere Standbeine, z.B. Kennametal im Landkreis Forchheim mit 500 Mitarbeiter*innen, die auch Werkzeuge für die Kakaoindustrie und die Luft- und Raumfahrttechnik liefert und Schneidkörper für Wälzlager von Windkraftwerken produziert. Wir

Grüne wollen diese Diversität fördern. Für Unternehmen, die eine Diversifizierung aus eigener Kraft nicht schaffen, bedarf es Unterstützung bei der Transformation zu nachhaltigen und klimafreundlichen Produkten. Fertigungsprozesse, Roh- und Hilfsstoffe müssen hinsichtlich ihres ökologischen Fußabdruckes und deren Nachhaltigkeit auf den Prüfstand und bei Bedarf durch zukunftsgerichtete ökologisch verträgliche und angepasste Methoden und Produkte ersetzt werden.

Von der Autobranche zur Mobilitätsbranche

Die Autoproduktion alleine wird die Arbeitsplätze in der Branche nicht sichern können. Denken wir die Autobranche als Mobilitätsbranche und Mobilitätsdienstleister. Dabei geht es neben der Weiterentwicklung des Automobils auch um neue Produkte und Dienstleistungen vom Lastenfahrrad bis zum digitalen Rufbus auf dem Dorf und von der Ladesäulenproduktion bis hin zur Softwareentwicklung. Eine diversifizierte Mobilitätsindustrie sorgt für krisenstabile Arbeitsplätze und begünstigt eine klimaschonende Mobilität. Es wird in Zukunft nicht mehr nötig sein, weder für unsere Industrie noch für den (welt)-weiten Verkehrslebensstil, dass Deutschland noch 6 Millionen Autos im Jahr produziert. Und für eine klimaneutrale Welt auch nicht wünschenswert.

Die Energiewende wieder zum Job-Motor machen

Das EEG hat die Energiewende einst zum Job-Motor in vielen Branchen gemacht: vom Handwerk über Zulieferbetriebe bis zur Industrie. Indem wir den Ausbau der Erneuerbaren Energien beschleunigen, bieten wir auch Beschäftigten aus der Autobranche neue Perspektiven. Denn die Mobilität von morgen braucht sowohl für die Produktion als auch für den Antrieb grünen Strom und in der Stahl-Herstellung sowie für den Antrieb im Nutzfahrzeugbereich grünen Wasserstoff.

III. Was jetzt getan werden muss

Unsere Vision:

- Die Automobilindustrie wird zur Mobilitätsindustrie
- Der Strukturwandel führt zu gesellschaftlichen Zusammenhalt und stark aufgestellten Regionen
- Eine nachhaltige Verkehrswende bringt mehr Lebensqualität und Mobilität.

Wir fordern:

1. Leitplanken für die Autoindustrie in Deutschland

Die Automobilzuliefererbetriebe brauchen endlich politische Rahmenbedingungen von Landes- und Bundesregierung, wo die verkehrspolitische Reise hingehen wird. Laut Branchenverbänden ist es für die Zulieferer wichtig zu wissen, wann langfristig der Verbrenner ausläuft, um sich darauf einstellen und die neuen Vorgaben für das emissionsfreie Auto umzusetzen. Wir Grüne sind überzeugt: Ein festes Ausstiegsdatum wird Innovationen befördern. Deshalb wollen wir ein Ende für den Verbrennungsmotor im Jahr

2030! Ein festes Ausstiegsdatum wird Innovationen befördern. Deshalb wollen wir ein Ende für den Verbrennungsmotor im Jahr 2030! Das wird zentraler Baustein einer Verkehrswende für alle Bereiche sein.

2. Regionale Innovationscluster gründen!

Wir wollen Innovationscluster gründen, am Beispiel Franken zusammen mit der Metropolregion Nürnberg, den regionalen IHKen und den Kommunen.

a) In den Regionen sprechen die Bürger*innen und Arbeitnehmer*innen in Transformationsbeiräten mit, die Teil des Innovationsclusters sein sollen.

b) Ökologischen Transformationsfonds schaffen

Wir Grüne wollen die kleinen und mittelständischen Unternehmen in Bayern bei der sozial-ökologischen Transformation ihrer Produkte und Produktionsprozesse bestmöglich unterstützen, damit diese den Strukturwandel bewältigen können. Dazu setzen wir auf einen bayerischen ökologischen Transformationsfonds mit einem Startkapital von 300 Mio. Euro, mit dessen Hilfe u.a. die Zulieferbetriebe in der zweiten und dritten Reihe der Automobilindustrie in Zukunftstechnologien investieren können, z.B. neue Batterietechnologien, grüner Wasserstoff. Außerdem soll der Fonds regionale Zusammenschlüsse von Forschungs- und Industrieverbänden unterstützen, um diese Mammutaufgabe an Komplexität und fachlicher Vielschichtigkeit zu bewältigen und gleichzeitig die globale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

c) Potenziale der Wissenschaft nutzen

Universitäten und Hochschulen können als Impulsgeber der ökologischen Transformation in ihrer Region wirken. Im Zuge des Technologietransfers gibt es bereits gute Beispiele gelingender Kooperation, die jedoch häufig auf Initiative einzelner Personen entstehen und von ihnen getragen werden. Eine Institutionalisierung gibt es oft nicht, auch die Einbindung in eine landesweite Wissenschaftsstrategie fehlt. Gerade diese ist aber nötig, sollen Universitäten und Hochschulen ihre Potenziale im Zuge der Transformation ausschöpfen können. Neben einem expliziten politischen Auftrag geht es dabei auch um die Ausstattung mit finanziellen Mitteln, insbesondere für wissenschaftliches Personal, um für bessere Bedingungen in Forschung und Lehre zu sorgen.

Das jetzige System der ständigen Befristung treibt die besten Wissenschaftler*innen in die Industrie oder ins Ausland. Darunter leidet dann die Forschung und noch schlimmer die Lehre. Die Hochschulen müssen in Forschung und Lehre frei von wirtschaftlichem Einfluss bleiben. Und es müssen auch Fächer und Forschungsrichtungen, die nicht direkt wirtschaftlichen Output haben, stärker gefördert werden, denn oft werden dadurch die Grundlagen für viel spätere Anwendungen geschaffen. Zudem wollen wir Anreize setzen, um Hochschulen und Universitäten in Forschung und Lehre stärker auf die Zukunft auszurichten, indem wir gesonderte finanzielle Mittel für Nachhaltigkeitsinitiativen in Lehre, Forschung und Verwaltung zur Verfügung stellen. Gleichzeitig bedürfen die Inhalte mancher MINT-Studiengänge einer Überarbeitung: Universitäten und Hochschulen müssen ihre Absolvent*innen für die (Arbeits-)Welt von morgen befähigen und deshalb verstärkt auf Visionen und Zukunftstechniken setzen.

3. Fördermittel an zukunftsfähige Innovation knüpfen

Die Zulieferindustrie mit ihren zahlreichen mittelständischen Unternehmen spielt eine zentrale Rolle bei der Erholung des Wirtschaftsstandorts Bayern. Konjunkturmittel von Bund und Land müssen an mittelständische Unternehmen gehen und diese bei der Ökologisierung ihrer Produkte und Produktionsprozesse und bei der Bewältigung des Strukturwandels bestmöglich unterstützen. Der Empfang von Fördermitteln wird an zukunftsfähige Innovation geknüpft, z.B. die Weiterentwicklung der Batterie- und Wasserstofftechnologie für alternative Antriebe von PKW, LKW und andere Verkehrsmittel, sowie Förderung für Betriebe, die auf Geschäftsmodelle wie Carsharing umsteigen. So schaffen wir krisenfeste und nachhaltige Strukturen mit einem vielfältigen Diversifizierungspotenzial. Bei Förderungen sollten auch zusätzliche Personaleinstellungen von Langzeitarbeitslosen und Geflüchteten berücksichtigt werden.

4. Soziale Absicherung der Transformation

Wir begrüßen die Beschlüsse der Bundesregierung zur Verlängerung des erleichterten Zugangs zum Kurzarbeitergeld (bis zu 48 Monate), sofern Beschäftigte parallel weitergebildet werden und wollen dies zum Qualifizierungs-Kurzarbeitergeld weiterentwickeln. Die Kurzarbeit muss in Branchen der Transformation gerade in größeren Unternehmen – unter für die Unternehmen machbaren Voraussetzungen – für Qualifizierung genutzt werden. So wirkt das Kurzarbeitergeld als echte Investition in die Zukunft und ermöglicht die Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten.

Gerade in Krisenzeiten ist es darüber hinaus wichtig, die Gestaltungskompetenzen der Betriebsräte für den sozial-ökologischen Umbau einzubeziehen. Zeitnah müssen durch Gewerkschaft und Unternehmen Zukunftstarifverträge geschlossen werden, transparente Transformationskonzepte vorlegen, die Arbeitnehmer*innen vor unerwartete Arbeitsplatzverlust und Lohneinbußen schützt und die Region mit Standortgarantien stärkt. Der Prozess einer agilen Unternehmensentwicklung (Manager*innen und Beschäftigte arbeiten auf Augenhöhe bei einer angemessenen Fehlerkultur auf Augenhöhe zusammen) sollten vor allem bei Konzernen und bei KMU´s eingeübt und die erfolgversprechende Regel in riskanten Zeiten werden. Die Bundesagentur für Arbeit wird entsprechend der tatsächlichen Bedarfe finanziell wie personell ausgestattet, um den Transformationsprozess durch training und learning on the job, als auch durch die Bereitstellung von Auffanggesellschaften vollumfänglich zu stützen. Übergänge in das SGB II gilt es unbedingt zu vermeiden.

5. Diversifizierung statt Monostruktur

Eine einseitige Abhängigkeit ganzer Regionen von Automobilindustrie und Zulieferern ist ein standortpolitischer Nachteil. Deshalb setzen wir auf die Diversifizierung von Produkten und Dienstleistungen, um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine breite Streuung an Geschäftsfeldern in der Unternehmensstruktur einer Region bietet eine höhere Resilienz gegenüber Risiken durch konjunkturelle Schwankungen und technologische Umbrüche. Ein Beispiel: Die massive Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs bietet dezentrale und große neue Jobperspektiven in vielfältigen Berufen. Der ÖPNV und die Bahn zusammen bieten bereits heute bundesweit annähernd so viele Arbeitsplätze wie die Automobilbranche. Zu den für den Betrieb nötigen Arbeitsplätzen kommen Perspektiven für die Nutzfahrzeugindustrie samt Zulieferern

in den Bereichen Busse und Schienenfahrzeuge aber auch innovative neue Segmente wie autonom fahrender ÖPNV, digitale basierte onDemand-Lösungen, multimodale Verkehrsangebote, elektronische Tarif- und Ticketsysteme sowie der Bauwirtschaft für die Errichtung der dafür nötigen Infrastruktur.