

## **A10NEU Bayerische Autozulieferregionen retten – Jetzt die Jobs von morgen schaffen!**

Gremium: Landesausschuss  
Beschlussdatum: 12.12.2020

### **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

32 verschärft.

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

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

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

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

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

## 72 **Kleinere Unternehmen miteinbeziehen**

73 Die Zulieferer leiden seit Jahren unter dem großen Kostendruck der Hersteller.  
74 Bei der anstehenden Transformation gilt es, alle Zulieferbetriebe, die noch für

75 die Automobilindustrie produzieren, in den Blick nehmen: nicht nur die großen  
76 Erstzulieferer (die direkt an die Autokonzerne liefern wie z.B. Schaeffler),  
77 sondern auch die vielen kleinen mittelständischen Betriebe der zweiten und  
78 dritten Lieferkette.

## 79 **Vorhandene Innovationskraft heben**

80 Viele Betriebe haben auch unter schwierigen Bedingungen Produkte für veränderte  
81 Gegebenheiten entwickelt, z.B. Schaeffler mit dem elektromechanischen  
82 Nockenwellenversteller, und ZF Friedrichshafen mit dem Drehmomentwandler. Andere  
83 Zulieferer haben seit jeher mehrere Standbeine, z.B. Kennametal im Landkreis  
84 Forchheim mit 500 Mitarbeiter\*innen, die auch Werkzeuge für die Kakaoindustrie  
85 und die Luft- und Raumfahrttechnik liefert und Schneidkörper für Wälzlager von  
86 Windkraftwerken produziert. Wir Grüne wollen diese Diversität fördern. Für  
87 Unternehmen, die eine Diversifizierung aus eigener Kraft nicht schaffen, bedarf  
88 es Unterstützung bei der Transformation zu nachhaltigen und klimafreundlichen  
89 Produkten. Fertigungsprozesse, Roh- und Hilfsstoffe müssen hinsichtlich ihres  
90 ökologischen Fußabdruckes und deren Nachhaltigkeit auf den Prüfstand und bei  
91 Bedarf durch zukunftsgerichtete ökologisch verträgliche und angepasste Methoden  
92 und Produkte ersetzt werden.

## 94 **Von der Autobranche zur Mobilitätsbranche**

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

## 105 **Die Energiewende wieder zum Job-Motor machen**

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

## 112 **III. Was jetzt getan werden muss**

113 Unsere Vision:

- 114 • Die Automobilindustrie wird zur Mobilitätsindustrie

- 115 • Der Strukturwandel führt zu gesellschaftlichen Zusammenhalt und stark  
116 aufgestellten Regionen
- 117 • Eine nachhaltige Verkehrswende bringt mehr Lebensqualität und Mobilität.

118 Wir fordern:

119 **1. Leitplanken für die Autoindustrie in Deutschland**

120 Die Automobilzuliefererbetriebe brauchen endlich politische Rahmenbedingungen  
121 von Landes- und Bundesregierung, wo die verkehrspolitische Reise hingehen wird.  
122 Laut Branchenverbänden ist es für die Zulieferer wichtig zu wissen, wann  
123 langfristig der Verbrenner ausläuft, um sich darauf einstellen und die neuen  
124 Vorgaben für das emissionsfreie Auto umzusetzen. Wir Grüne sind überzeugt: Ein  
125 festes Ausstiegsdatum wird Innovationen befördern. Deshalb wollen wir ein Ende  
126 für den Verbrennungsmotor im Jahr 2030! Ein festes Ausstiegsdatum wird  
127 Innovationen befördern. Deshalb wollen wir ein Ende für den Verbrennungsmotor im  
128 Jahr 2030! Das wird zentraler Baustein einer Verkehrswende für alle Bereiche  
129 sein.

131 **2. Regionale Innovationscluster gründen!**

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

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

136 **b) Ökologischen Transformationsfonds schaffen**

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

148 **c) Potenziale der Wissenschaft nutzen**

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

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

### 172 **3. Fördermittel an zukunftsfähige Innovation knüpfen**

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

### 186 **4. Soziale Absicherung der Transformation**

187 Wir begrüßen die Beschlüsse der Bundesregierung zur Verlängerung des  
188 erleichterten Zugangs zum Kurzarbeitergeld (bis zu 48 Monate), sofern  
189 Beschäftigte parallel weitergebildet werden und wollen dies zum Qualifizierungs-  
190 Kurzarbeitergeld weiterentwickeln. Die Kurzarbeit muss in Branchen der  
191 Transformation gerade in größeren Unternehmen – unter für die Unternehmen  
192 machbaren Voraussetzungen – für Qualifizierung genutzt werden. So wirkt das  
193 Kurzarbeitergeld als echte Investition in die Zukunft und ermöglicht die  
194 Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten.  
195 Gerade in Krisenzeiten ist es darüber hinaus wichtig, die Gestaltungskompetenzen  
196 der Betriebsräte für den sozial-ökologischen Umbau einzubeziehen. Zeitnah müssen  
197 durch Gewerkschaft und Unternehmen Zukunftstarifverträge geschlossen werden,  
198 transparente Transformationskonzepte vorlegen, die Arbeitnehmer\*innen vor  
199 unerwartete Arbeitsplatzverlust und Lohneinbußen schützt und die Region mit  
200 Standortgarantien stärkt. Der Prozess einer agilen Unternehmensentwicklung  
201 (Manager\*innen und Beschäftigte arbeiten auf Augenhöhe bei einer angemessenen  
202 Fehlerkultur auf Augenhöhe zusammen) sollten vor allem bei Konzernen und bei  
203 KMU's eingeübt und die erfolversprechende Regel in riskanten Zeiten werden. Die  
204

205 Bundesagentur für Arbeit wird entsprechend der tatsächlichen Bedarfe finanziell  
206 wie personell ausgestattet, um den Transformationsprozess durch training und  
207 learning on the job, als auch durch die Bereitstellung von Auffanggesellschaften  
208 vollumfänglich zu stützen. Übergänge in das SGB II gilt es unbedingt zu  
vermeiden.

#### 209 **5. Diversifizierung statt Monostruktur**

210 Eine einseitige Abhängigkeit ganzer Regionen von Automobilindustrie und  
211 Zulieferern ist ein standortpolitischer Nachteil. Deshalb setzen wir auf die  
212 Diversifizierung von Produkten und Dienstleistungen, um neue Arbeitsplätze zu  
213 schaffen. Eine breite Streuung an Geschäftsfeldern in der Unternehmensstruktur  
214 einer Region bietet eine höhere Resilienz gegenüber Risiken durch konjunkturelle  
215 Schwankungen und technologische Umbrüche. Ein Beispiel: Die massive Ausweitung  
216 des öffentlichen Nahverkehrs bietet dezentrale und große neue Jobperspektiven in  
217 vielfältigen Berufen. Der ÖPNV und die Bahn zusammen bieten bereits heute  
218 bundesweit annähernd so viele Arbeitsplätze wie die Automobilbranche. Zu den für  
219 den Betrieb nötigen Arbeitsplätzen kommen Perspektiven für die  
220 Nutzfahrzeugindustrie samt Zulieferern in den Bereichen Busse und  
221 Schienenfahrzeuge aber auch innovative neue Segmente wie autonom fahrender ÖPNV,  
222 digitale basierte onDemand-Lösungen, multimodale Verkehrsangebote, elektronische  
223 Tarif- und Ticketsysteme sowie der Bauwirtschaft für die Errichtung der dafür  
224 nötigen Infrastruktur.