

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.