

A10 Bayerische Autozulieferregionen retten – Jetzt die Jobs von morgen schaffen!

Antragsteller*in: Lisa Badum (KV Forchheim), Markus BÜchler (KV München-Land), Barbara Fuchs (KV Fürth-Stadt), Ina Sinterhauf (KV Coburg-Stadt)

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

29 Automobilindustrie tief in der durch fehlende Innovation zum Teil
30 selbstverursachten Krise. Im Jahr 2019 wurden so wenig Autos in Deutschland
31 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.

91 **Von der Autobranche zur Mobilitätsbranche**

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

102 **Die Energiewende wieder zum Job-Motor machen**

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

109 **III. Was jetzt getan werden muss**

110 Unsere Vision:

- 111
- Die Automobilindustrie wird zur Mobilitätsindustrie

- 112 • Der Strukturwandel führt zu gesellschaftlichen Zusammenhalt und neuem
113 Wohlstand in den Regionen
- 114 • Eine nachhaltige Verkehrswende bringt mehr Lebensqualität und Mobilität,
115 weniger Staub, Lärm und Abgase für alle

116 Wir fordern:

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

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

126 **2. Regionale Innovationscluster gründen!**

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

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

131 **b) Ökologischen Transformationsfonds schaffen**

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

143 **c) Potenziale der Wissenschaft nutzen**

144 Universitäten und Hochschulen können als Impulsgeber ihrer Region wirken und in
145 Zusammenarbeit mit Unternehmen die Transformation gestalten. Ihre Stärke ist
146 neben kontinuierlicher technischer Innovation vor allem die Einbindung in
147 Netzwerke und Strukturen vor Ort. Im Zuge des Technologietransfers gibt es
148 bereits gute Beispiele gelingender Kooperation, die jedoch häufig auf Initiative
149 einzelner Personen entstehen und von ihnen getragen werden. Eine
150 Institutionalisierung gibt es oft nicht, auch die Einbindung in eine landesweite
151 Wissenschaftsstrategie fehlt. Gerade diese wäre aber nötig, sollen Universitäten
152 und Hochschulen ihre Potenziale im Zuge der Transformation ausschöpfen können.
153 Neben einem expliziten politischen Auftrag geht es dabei auch um die Ausstattung
154 mit finanziellen Mitteln, insbesondere für wissenschaftliches Personal.
155 Gleichzeitig bedürfen die Inhalte mancher MINT-Studiengänge einer Überarbeitung.

156 Universitäten und Hochschulen müssen ihre Absolvent*innen für die (Arbeits-)Welt
157 von morgen befähigen und auch deshalb bereits in der Lehre den Blick verstärkt
158 auf Zukunftstechniken und nicht mehr auf den Verbrennungsmotor richten.

159 **3. Fördermittel an zukunftsfähige Innovation knüpfen**

160 Die Zulieferindustrie mit ihren zahlreichen mittelständischen Unternehmen spielt
161 eine zentrale Rolle bei der Erholung des Wirtschaftsstandorts Bayern.
162 Konjunkturmittel von Bund und Land müssen an mittelständische Unternehmen gehen
163 und diese bei der Ökologisierung ihrer Produkte und Produktionsprozesse und bei
164 der Bewältigung des Strukturwandels bestmöglich unterstützen. Der Empfang von
165 Fördermitteln wird an zukunftsfähige Innovation geknüpft, z.B. die
166 Weiterentwicklung der Batterietechnologie und alternative Antriebe für PKW,
167 Förderung für Betriebe, die auf Geschäftsmodelle wie Carsharing umsteigen
168 wollen, etc. So schaffen wir krisenfeste und nachhaltige Strukturen mit einem
169 vielfältigen Diversifizierungspotenzial.
170

171 **4. Soziale Absicherung der Transformation**

172 Wir begrüßen die Beschlüsse der Bundesregierung zur Verlängerung des
173 erleichterten Zugangs zum Kurzarbeitergeld (bis zu 48 Monate), sofern
174 Beschäftigte parallel weitergebildet werden und wollen dies zum Qualifizierungs-
175 Kurzarbeitergeld weiterentwickeln. Die Kurzarbeit muss in Branchen der
176 Transformation gerade in größeren Unternehmen – unter für die Unternehmen
177 machbaren Voraussetzungen – für Qualifizierung genutzt werden. So wirkt das
178 Kurzarbeitergeld als echte Investition in die Zukunft und ermöglicht die
179 Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten.
180 Gerade in Krisenzeiten ist es darüber hinaus wichtig, die Gestaltungskompetenzen
181 der Betriebsräte für den sozial-ökologischen Umbau einzubeziehen. Zeitnah müssen
182 durch Gewerkschaft und Unternehmen Zukunftstarifverträge geschlossen werden,
183 transparente Transformationskonzepte vorlegen, die Arbeitnehmer*innen vor
184 unerwartete Arbeitsplatzverlust und Lohneinbußen schützt und die Region mit
185 Standortgarantien stärkt.

186 **5. Diversifizierung statt Monostruktur**

187 Eine einseitige Abhängigkeit ganzer Regionen von Automobilindustrie und
188 Zulieferern ist ein standortpolitischer Nachteil. Deshalb setzen wir auf die
189 Diversifizierung von Produkten und Dienstleistungen, um neue Arbeitsplätze zu
190 schaffen. Eine breite Streuung an Geschäftsfeldern in der Unternehmensstruktur
191 einer Region bietet eine höhere Resilienz gegenüber Risiken durch konjunkturelle
192 Schwankungen und technologische Umbrüche. Ein Beispiel: Die massive Ausweitung
193 des öffentlichen Nahverkehrs bietet dezentrale und große neue Jobperspektiven in
194 vielfältigen Berufen. Der ÖPNV und die Bahn zusammen bieten bereits heute
195 bundesweit annähernd so viele Arbeitsplätze wie die Automobilbranche. Zu den für
196 den Betrieb nötigen Arbeitsplätzen kommen Perspektiven für die
197 Nutzfahrzeugindustrie samt Zulieferern in den Bereichen Busse und
198 Schienenfahrzeuge aber auch innovative neue Segmente wie autonom fahrender ÖPNV,
199 digitale basierte onDemand-Lösungen, multimodale Verkehrsangebote, elektronische

200 Tarif- und Ticketsysteme sowie der Bauwirtschaft für die Errichtung der dafür
201 nötigen Infrastruktur.

Unterstützer*innen

Dieter Janecek (KV München), Beate Walter-Rosenheimer (KV Fürstenfeldbruck), Katharina von Platen (KV Weilheim-Schongau), David Schiepek (KV Ansbach), Erhard Grundl (KV Straubing-Bogen), Andreas Eichenseher (KV Bamberg-Stadt), Bastian Raithel (KV Bayreuth-Stadt), Lena Knauer (KV Forchheim), Lutz Bräutigam (KV Erlangen-Land), Timm Schulze (KV Bamberg-Stadt), Monir Shahedi (KV Regensburg-Stadt), Uwe Kekeritz (KV Neustadt/Aisch-Bad Windsheim), Jannika Herden (KV Erlangen-Land), Stefan Schmidt (KV Regensburg-Stadt), Andreas Kraft (KV Bamberg-Stadt), Ernst Rappold (KV Erlangen-Land), Lukas Majer (KV Erlangen-Land), Gero Kohnert (KV Erlangen-Land), Christoph Lurz (KV Bamberg-Stadt), Siegbert Steidl (KV Erlangen-Land), Dorothea Gaumnitz (KV Erlangen-Land), Frank Leitner (KV Fürth-Stadt), Susanne Herrmann (KV München), Stefan Fabry (KV Erlangen-Land), Gudrun Fabry (KV Erlangen-Land), Axel Lindner (KV Erlangen-Land), Johannes Wagner (KV Coburg-Stadt), Victor Behrends (KV Bamberg-Land), Michael Dorant (KV Coburg-Stadt), Wolfram Haupt (KV Coburg-Stadt), Bernd Leuthäusser (KV Coburg-Stadt), Harald Distler (KV Erlangen-Land), Tim-Luca Rosenheimer (KV Bamberg-Land), Niklas Dehne (KV Würzburg-Stadt), Annette Schulze (KV Weilheim-Schongau), Victoria Broßart (KV Rosenheim), Tanja Wulff (KV Erlangen-Land), Dieter Schiefer (KV Erlangen-Land), Angelica Schieder (KV Landshut-Stadt), Ingo Werner (KV Landsberg-Lech), Maria Krieger (KV Kelheim), Ujvesa Pronaj (KV Coburg-Stadt), Hermann Maier (KV Ebersberg)