

(Arbeitsplatz-)Entwicklung in Mobilitätsindustrien in Baden-Württemberg

Im Rahmen der Konferenz „Spurwechsel: Gerechte Mobilitätswende,
Sicherung von Arbeitsplätzen & alternative Produktion“

2.Juli 2022, Gewerkschaftshaus Stuttgart

Antje Blöcker

Spurwechsel

Immer wieder kommt es zu Automobilkrisen (z.B. 1974/75; 81; 91/92; 01, 08/09), sie mündeten bisher in (u.a. mit den Beschäftigten abgerungenen Zugeständnissen) Boomphasen, in denen v.a. **mit großen und schweren SUVs und Hybrid-Fahrzeugen hohe Renditen eingefahren werden.**

-Ende der 1980er/Anfang 1990er: BW/Stuttgart Problemregion der 1990er

- Heute: Problemlöser-Region (IMU 2022) versus Neckar-Detroit/De-Industrialisierungsgefahr (u.v. Burmeister 2021/Tullius/Wolf 2022)

Lange vor Corona zeichneten sich die Einbrüche ab: Vom Kapital bewusst erzeugte Überkapazitäten erhöhen den Druck. Es kommt zu Standortwettbewerb, Unterbietungswettbewerb, Werksschließungen:

**Wenige große Gewinner,
viele Verlierer!**

Baden-Württemberg

Trotz aller Krisen: Kontinuierlich/konstant hohe Beschäftigung von knapp 500.000 Arbeitsplätzen, extrem hohe Bedeutung für industrielle Wertschöpfung, sehr hohe F&E-Intensität

Im Wertschöpfungskern: 316.000 Beschäftigte bei den OEMs (PKW, LKW, Bus)

- davon 123.000 direkt bei Herstellern (Fahrzeugbauende und Komponentenwerke (24.600) + F& E (25.000))
- davon 155.000 bei Zulieferern (incl. F&E 38.750)
- davon 16.000 bei EDL(Entwicklungsdienstleister)
- davon 22.000 bei Leiharbeit/ANÜ und Werkvertragsdienstleister

In Handel und KFZ-Werkstätten: 88.000 Beschäftigte

Im eng verbundenen Maschinen- und Anlagenbau: 32.000 von knapp 400.000 Arbeitsplätzen

Materiallieferanten: 28.000 Beschäftigte

Sonstige Dienstleistungen: ca. 15.000 Beschäftigte

Sehr ungleiche Arbeitsplatzentwicklungen!

Baden-Württemberg: PKW

PKW: Daimler Cars/MB, Porsche, Audi = extreme Premium-Abhängigkeit

Zukunft: elektrisch, digital, vernetzt, geteilt

Umbau gestartet, bis 2030 über 50 % vollelektrisch an allen Standorten
Reduzierung des Arbeitsvolumens in der OEM-Komponenten-Werken

Neue Plattformen, neue Fabrikorganisation (z.B. MB Factory 56)
Restrukturierungsprogramme: Kosten pro Auto um ein Viertel senken, Variantenvielfalt reduzieren

Insourcing/Erhöhung der Wertschöpfung: Batterie und IT/Automotive Software

Verkehrte Welt:

Trotz Produktionsrückgängen schon vor Corona, Corona-Ausfällen, trotz Lieferkettenproblematik, trotz Chip-Mangel:

Sehr hohe Gewinne, sehr hohe Auftragsbestände und Arbeit ist genug da:

„Wir könnten die Wochenenden durcharbeiten, Leute einstellen, Hunderttausende Fahrzeuge mehr produzieren. Dass das wegen der Lieferengpässe nicht geht, verstehen unsere Kolleginnen und Kollegen draußen nicht mehr“ (MB-GBR/Brecht in metall 1/2-2022, 31)

Baden-Württemberg: PKW

Aber: Weiterer Arbeitsplatzabbau trotz Beschäftigungssicherung bis 2029

Hohe Arbeitsverdichtung

Resilienz der Wertschöpfungsketten ausbauen

Single-Sourcing aufgeben: z.B. Kabelbäume

Batterie: Deutschland zum EU-Vorreiter (Tesla Grünheide, CATL Erfurt, Stellantis Kaiserslautern, VW/Northvolt Salzgitter)

In BW: Lechanché/Willstätt, Ellwangen/Varta, Reutlingen/Customcells-Porsche, Untertürkheim/MB)

Halbleiter-Krise-IT/Chips: Intel/Magdeburg; Bosch/Dresden

In BW: Bosch/Reutlingen; Zeiss/Oberkochen; AP&S/Donauwieschingen u.a.

Baden-Württemberg: Zulieferer (Bosch, ZF, Mahle u.v.a.m.)

Sehr ungleiche Verläufe an den Standorten in und zwischen den Betrieben

„Die sagen, hier sind zu viel an Bord – wir sagen: wir sind viel zu wenige“ (zit. nach Tullius/Wolf 2022)

Hohe Arbeitsverdichtung

Konsolidierung und Kahlschlag hält an: nicht nur Verbrennerstandorte betroffen

- **„Last man standing“-Strategie**
- **Verlagerungen in BCC (Best-Cost-Countries) nehmen wieder zu**
- **Insolvenzen/Exit**
- **Diversifizierung (Aufbau zusätzlicher Geschäftsmodelle)**

Baden-Württemberg: Nutzfahrzeuge (Daimler Trucks etc.)

Aufspaltung Daimler zum 31.12.2021: LKW topp – Buses flopp

Der Busersteller EvoBus steckt in der Krise und will jetzt Kosten einsparen. Arbeiten in der Bus-Fertigung und auch in der Verwaltung sollen ins Ausland verlagert werden.

Die Beschäftigten bei EvoBus in Neu-Ulm sind entsetzt und geschockt, ebenso der Betriebsrat. Der Konzern plant offenbar einschneidende Veränderungen in der Produktion. Offenbar sollen 100 Millionen Euro bis zum Jahr 2030 eingespart werden. Die soll erreicht werden, in dem die Rohbau-Produktion der Busse von Mannheim ins tschische Holysoy verlagert wird. Andere Produktionsbereiche sollen in Werke in Frankreich und in der Türkei ausgelagert werden, was bedeutet, dass es auch im indirekten Bereich zum Personalabbau kommt. Die Verlagerungen sollen bis zum Jahr 2030 abgeschlossen sein. Von dem Stellenbau sind die deutschen Werke in Neu-Ulm und Mannheim betroffen. In Neu-Ulm könnten bis zu 600 Jobs wegfallen, in Mannheim sogar bis zu 1000 (30.06.2022).

Spurwechsel

Insourcing zur Erhöhung der Eigenfertigung) aber auch **Verlagerung ganzer Produktionsbereiche in Lost Cost Countries** (oft Best-Cost-Countries genannt) sind zurück auf den Tagesordnungen in den Vorständen und Aufsichtsräten.

Der Faktor Arbeit ist extrem unter Druck. Betriebliche Interessenvertretungen und Gewerkschaften kämpfen gegen ausschließlich renditeorientierte Sparprogramme, Verlagerungen, Tarifflicht. Stellenabbau, Schließungen sind für Belegschaften und für die betroffenen Regionen völlig inakzeptabel!

Ob Bosch, Conti, Mahle, Schaeffler: **Zukunft oder Widerstand** steht seit 2020 wiederholt auf vielen Plakaten.

Diese renditegetriebene Transformation ist nicht vereinbar mit einer sozial-ökologischen Transformation, wie sie gemeinsam von der IG Metall und zahlreichen Umwelt- und Klimabewegungen gefordert wird.

Kritik an der Antriebswende wird lauter:

- Keine Verkehrswende, da im Trend mehr Autos (2./3.Autos) weniger ÖPNV
- Negative Ökobilanz, weil keine ausreichende regenerative Energienutzung
- Produktion von Lithium-Ionen-Batterien nachteilig für E-Auto Ökobilanz

- Beschäftigungsverluste aufgrund der Entfeinerung der Produkte/hoher Automatisierungsgrad bei E-Komponenten, neue einheitliche Fahrzeugplattformen
- Profitabilität/Gewinne erst ab ca. 2023/2024 trotz Verlängerung der E-Prämie bis 2025, gebrauchte E-Autos nahezu unverkäuflich

- Strompreise extrem intransparent (Batterieladung BMW i3 für 100 km von 1.00 – 8,70 Euro), Unterschiedliche Bezahlssysteme und Zugänge zu Ladesäulen

Ladeinfrastruktur insgesamt: teuer, kompliziert, selten

Zwischen Bruch und Kontinuität: Eine andere Mobilität/Konversion mit weniger und anderen Fahrzeugen ist möglich:

Dafür sprechen u.a.:

- Rationalisierungsmaßnahmen und Neuordnung der globale Konkurrenz (Integration neuer Player Tesla, Apple, Google etc.) erzeugen Suchräume für andere Beschäftigung ohne in Billigjobs zu landen.
- EU-Klimapolitik mit Grenzwerten als Treiber gewinnt an Bedeutung.
- Kommunale Verkehrsregulierung statt SUV-gerechter Umbau (Zugangsregelungen) .
- Junge Generation fährt weniger Auto (Stadt).
- FFF- und Klimabewegungen, Anti-Auto-Bewegung.
- Modal Split-Verschiebung zugunsten Öffentl. Verkehre.
- Neue (digital-basierte) Mobilitätsdienste, Intermodalitätsmöglichkeiten

Zwischen Bruch und Kontinuität: Eine andere Mobilität/Konversion mit weniger und anderen Fahrzeugen ist möglich:

Dagegen der „automobile gesellschaftliche Konsens“:

- Gesellschaftspolitische und historische Pfade mit „autogerechten Städten“, Zersiedlung, Individualisierung, „Freiheit für freie Bürger“, Geschwindigkeit, Status SUV (mein Auto, mein Haus)
- Wirtschaftliche Bedeutung für Standort Deutschland/BWS von Auto- und abhängigen Industrie, Tankstellen, Öl, Straßen, Tankstellen etc.
- Beschäftigungspolitische Bedeutung mit Autolobbyismus im Staat, bei Verbänden...Gewerkschaften, kaum Alternativen in anderen Mobilitätssektoren
- Verkehrspolitische Alternativlosigkeit v.a. in der Fläche, soziale Gerechtigkeitslücken in vielen Mobilitätskonzepten

- Produktion um Elektro-Kleinbusse, Lastenfahrzeuge ergänzen
- Ausbau der Bahn- und Bus-Fertigung, Komponenten
- Bahninfrastruktur: Schienen, Komponenten, Bahnhöfe etc.
- Batterierecycling-Zentren aufbauen
- Komponenten Brennstoffzelle
- Regionale Wasserstoffcluster initiieren
- Verkehrsverbund-Großdatenbanken für die Region entwickeln

1. Die laufende Transformation der Autoindustrie ist Ausdruck eines permanenten Umbruchs: Rendite-getriebene Restrukturierungen gehen zulasten von Arbeit und Klima.
2. Elektro(auto)mobilität ist eine Antriebswende, keine Verkehrs- oder gar Mobilitätswende.
3. Der automobiler Konsens in der Gesellschaft wird brüchiger – aber Beharrungskräfte und Pfadabhängigkeiten erzeugen immer wieder Verzögerungen im Umbauprozess.
4. „Eine andere Mobilität ist möglich“, aber die (Verkehrs-)Realität ist noch viel zu weit von der Utopie einer Reduzierung der Lücke von Mobilitätswängen und Mobilitätsbedürfnissen entfernt!
5. Alternative Produktion in Fahrzeug- und Zulieferfabriken: Ja, das geht, ist aber sehr voraussetzungsvoll!

Es gibt noch viele Fragen und es fehlen konkrete Lösungen, wie die klassische Arbeitsbewegung und die neue Klimabewegung in der Mobilitätswende mit Wirtschaftsdemokratie und ökologischer Transformation zusammenwirken können.

Vielen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit!

Dr. Antje Blöcker
Hexenberg 6
31246 Ilsede-Münstedt
Mobil: 0170-7365778
Email: a.bloecker@tu-bs.de