



Zukunft der Arbeit in der Automobilindustrie:

Beschäftigtenperspektiven auf eine andere Mobilität

Antje Blöcker

**„Zukunft gestalten! Wie lassen sich Klimaschutz und
Mobilitätsanforderungen gemeinsam umsetzen?“**

**Kooperationsstelle Hochschulen/Gewerkschaften Hannover-
Hildesheim. 22.Mai 2019 im Leibniz-Haus Hannover**

„Die neue Mobilitätswelt könnte eine ökonomische, ökologische und kulturelle Erfolgsgeschichte werden: Antriebswende bei Automobilen, Verzahnung der digitalen mit der ökologischen Transformation, verkehrssparsame Siedlungsstrukturen, Stärkung des Umweltverbundes“ (IÖW/Denkwerk Demokratie 2018)

„Das größte Risiko für die Arbeitsplätze ist deshalb ein Festhalten am Status quo“ (Fazit These 11, Agora-Verkehrswende 2018).

Vertreterinnen von Fridays for Future sowie Kritische Aktionäre fragen nach Klimaverantwortung und Konflikt-Rohstoffen auf den Hauptversammlungen von VW, BMW im Mai..., und wollen vor der IAA im Herbst 2019 massiv gegen den Auto-Wahn demonstrieren.

„Einfach umsteigen – Mobilität für alle. Weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu ressourcenschonenden öffentlichen Verkehrssystemen... Nur ein radikaler Bruch mit der heutigen Produktions-, Konsum- und Lebensweise wird den Klimakollaps verhindern“ (ATTAC-Kampagne für eine sozial-ökologische Verkehrswende, 10.04.2019)

„Das Thema Klimaschutz ist für uns nicht verhandelbar“ (Jörg Hofmann, in Neuburger Rundschau 18.05.2019“

„Noch immer wird in der Automobilwirtschaft viel, ja sehr viel Geld verdient. Dieses Geld muss in den Strukturwandel fließen... Wer nur Renditen und Dividenden im Blick hat, der hat die Belegschaften und IG Metall zum Gegner... **Kurzum „Ja“ zum ökologischen Umbau – „Nein“ zu Arbeitsplatz- und Sozialabbau**“. Hans-Jürgen Urban am 1.Mai 2019 in Bamberg)

Megatrends

- Globalisierung/Urbanisierung
- Geopolitik/Protektionismus
- Individualisierung und Digitalisierung
- Nachhaltigkeit/Klimawandel

Zentrale Transformationsfelder:

Management-getrieben

- Profitabilität über Plattformen/Variantenreduzierung
- Elektro“auto“mobilität
- Vernetzung/neue Wettbewerber
- Autonomes Fahren
- Digitalisierung der Prozesse
- Mobilität als Dienstleistung

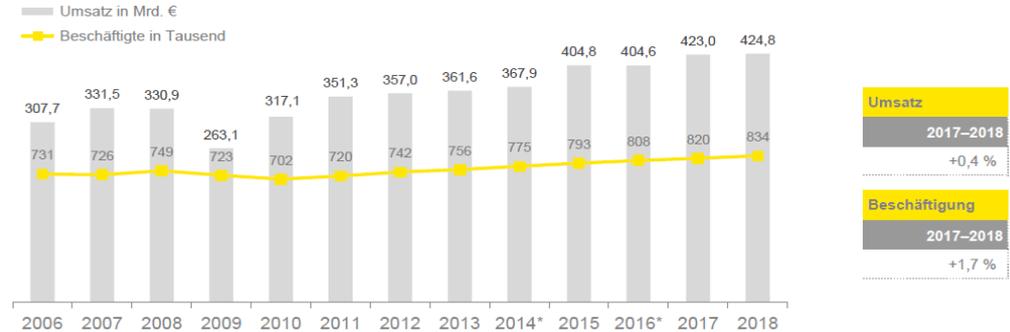
Zentrale Transformationsfelder:

Beschäftigten-getrieben

- Sichere und faire Arbeitsplätze
- Umweltverträgliche Produkte und Produktion

Deutsche Autoindustrie trotz Gegenwind mit Rekordumsatz und Rekordbeschäftigung

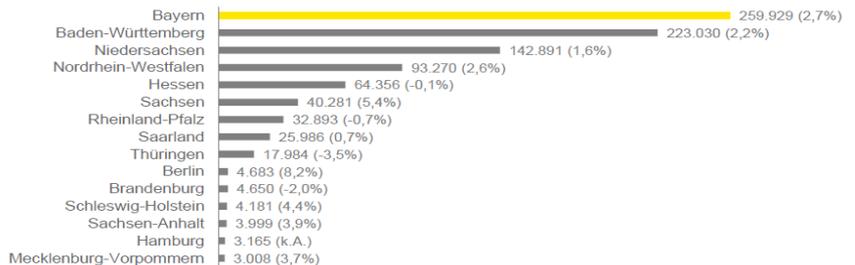
Umsatz (in Millionen Euro) und Beschäftigung (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahresdurchschnitt) in der deutschen Automobilindustrie 2006-2018; Betriebe mit mindestens 50 Mitarbeitern



- ▶ Im vergangenen Jahr konnte die deutsche Automobilindustrie ihren Umsatz nur noch minimal erhöhen – nach einem Zuwachs um knapp 5 Prozent im Vorjahr. Die Zahl der Beschäftigten stieg ebenfalls: um 1,7 Prozent.
- ▶ Im Zehn-Jahres-Vergleich ergibt sich ein Umsatzwachstum um 61 Prozent und ein Beschäftigungswachstum um 15 Prozent.

Die meisten Beschäftigten in Bayern

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie / Stichtag: 30.06.2018 / Alle Unternehmen (keine Mindestgröße)*; Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr in Klammern



*Zahlen aufgrund unterschiedlicher Grundgesamtheit nicht direkt vergleichbar mit den Angaben auf den Seiten 3 und 8

- ▶ In Bayern arbeiteten Mitte vergangenen Jahres (aktuellste verfügbare Daten) knapp 260.000 Personen in der Automobilindustrie.
- ▶ Baden-Württemberg und Niedersachsen folgen mit gut 223.000 und knapp 143.000 Beschäftigten.
- ▶ In den Top 3 Standorten stieg die Beschäftigung um 2,3 Prozent, in den übrigen Bundesländern legte sie um 1,3 Prozent zu. Das stärkste Beschäftigungswachstum verzeichnete Berlin.

Quellen: Bundesagentur für Arbeit „Beschäftigungsstatistik“; EY

Was hat sich in den Betrieben für die Arbeit der Belegschaften stark verändert: Produkte, Prozesse, Strukturen/Organisation der Wertschöpfungskette im Wandel

Produkte/Produktion:

- Einbrüche beim Auslaufen bestehender Produktlinien, zyklische Modellwechsel
- Integration von Car-Info-Systemen
- Produktionsrückgang wegen Dieseleinbruch
- Lieferengpässe wegen (temp.) Verschiebung zu Benzinern und WLTP- Verzögerungseffekten
- Komplette Umstellung und Ausbau bestehender E-Linien (VW, BMW, Porsche, Ausnahme MB)

Neue Geschäftsmodelle „Mobilitätsdienste“:

- Start-up-Unterstützung (nahezu alle, außer kleine Zulieferer)
- Aufbau eigene Service-Dienste bei OEMs (VW-“We“) und großen Zulieferern (Bosch)
- Kapitalbeteiligung an Start-ups und Apps/Online-Diensten
- Gemeinschaftsinitiativen mit Kommunen

Prozesse:

- Erhöhung der Flexibilisierungserfordernisse bei Ausweitung der Arbeitsinhalte am Arbeitsplatz
- Zusammenrücken von Fertigung und Logistik (u.a. Zunahme FTS)
- Automatisierung und Ausbau des Einsatzes dig. Technologien beim Umbau (v.a. Logistik-DL)
- Pick-Up-Technologien im Kommen, andere Werkerführungssysteme v.a. MRKs bisher wenig

Org./Strukturen:

- Verlagerung von Teilproduktionen aus Kostengründen, Aufbau von Parallelwerken
- Zusammenlegung von Standorten im Zulieferbereich
- Insourcing bei OEMs (Rücknahme der extremen Modulstruktur, Neubewertung von konzerninternen Vergabestrukturen m Zuge neuer

Beschäftigtenperspektiven auf eine andere Mobilität: 1. Elektroauto: Antriebswende - keine Mobilitätswende!

Arbeitsplatzwirkungen der Elektro-Auto-Mobilität werden breit diskutiert:

ELAB II 2018:

In allen drei Szenarien werden Negativeffekte von -11 % bis -53 % an Beschäftigung prognostiziert.

IAB 2018:

Im Jahr 2035 werden knapp 114.000 Plätze aufgrund der Umstellung auf den Elektroantrieb bei PKW verloren gegangen sein. Im Fahrzeugbau 83.000. Gleichzeitig dürften fast 16.000 neue Stellen geschaffen werden (Infrastruktur, Stromversorger, Dienstleistungen). Negativ betroffen seien v.a. Fachkräfte.

Strukturstudie BaWÜ 2019:

Im Autocluster Baden-Württemberg sind 39.000 von insgesamt 470.000 akut gefährdet.

Strategiedialoge „Automobilwirtschaft“ in Baden-Württemberg (2018) und Niedersachsen (Mai 2019) gestartet.

In Niedersachsen zwischen 500.000 (St.Weil) und 600.000 (B.Althusmann) vom Auto abhängig.

Automobilkonferenzen in allen betroffenen IGM-Bezirken:

14.Mai: Bremen „Bereit für die Zukunft – Mobilität neu denken!“

25.Juni: Hannover „Automobile Welten im Umbruch – Betriebe und Beschäftigte vor neuen Herausforderungen“

29.Juni: Großdemonstration in Berlin zum sozial-ökologischen Umbau

Unsicherheiten/Ungewissheiten/Unruhen dominieren!

OEM Fahrzeugbauende Werke: Exklusiv (stark betroffen VW, Audi) versus integrativ (weniger stark betroffen BMW, Daimler, Porsche, Opel, Ford)

OEM Komponentenwerke: Antriebskomponenten (stark betroffen, alle OEMs)

Zulieferer: Antriebsstrang (stark betroffen), E/E (stark betroffen) Interieur/Exterieur (weniger stark betroffen)....

„Keine Ladestationen/Infrastruktur, nicht ausreichend grüner Strom, schlechte Ökobilanz Rohstoffe, kein Recycling“.

„Das geht schief mit den E-Autos. Vor allem die Zulieferer gehen unter. Die haben ja auch oft keine Beschäftigungssicherung bis 2025/28 oder länger. Dann sieht es hier in der Region ganz düster aus“.

„Wir verlängern die Beschäftigungssicherung und bauen ein E-SUV – dann mache ich mir keine Sorgen“

„Das muss gutgehen, denn es gibt nur Plan A – sind ja nicht nur für den deutschen Markt – gehen nach China – aber hohes Risiko, wenn die Weltkonjunktur einbricht, wenn China nicht läuft“.

„Warum alles auf E-Autos setzen - Es wird zu wenig über andere Antriebe wie die Wasserstoff-Brennstoffzelle, über Solarautos, über andere kollektive Fahrzeuge nachgedacht, das könnten wir machen“.

Und dann zuweilen der Produzentenstolz: „Ich schaffe gerne beim Porsche – E-Fahrzeug ist kein Auto“.

Heute bisher: v.a. weniger Beschäftigung, oft sozialverträglich, aber nur für wenige

„Rette sich, wer kann – ist in vorzeitigen Ruhestand“

Nutzen der Alters-Fluktuation bei weitgehend Einstellstopp

Vorruhestand/Verkürzung des Renteneintritts für Jahrgänge bis aktuell 1964 (VW)

Abfindungsprogramme

Abbau von Leiharbeit

Kurzarbeit zu sehr unterschiedlichen Bedignungen

Heute bisher: v.a. weniger Beschäftigung mit neuen Möglichkeiten für alle

Qualifizierungschancengesetz

Arbeitszeitverkürzung

IGM-Transformationsatlas als Instrument der Bestandsaufnahme und als Auslöser für betriebl. und überbetriebliche sozial-ökologische Umbauprozesse mit konkreten Projekten

Forderung: Transformationskurzarbeitergeld

Forderung: Regionale Transformationsbeiräte

Morgen: Konversion?

Weg vom Individualverkehr = weniger Autos bauen!

=weniger Verkehr, andere Mobilität.

Konversionsdebatten sind nicht neu:

Wir hatten ja die AKs „Alternative Produktion“ im Bereich Werften, Rüstung... (Mitte 70-80er Jahre), auch Auto: „Mit Vollgas in den Stau“, „die Zukunft ruft“ (Anfang der 90er Jahre), Kurswechsel (in und nach der Krise 2008/9).

Heute heißt das oft: De-Growth-Diskurs, Just transition, Great Transformation, neuer Gesellschaftsvertrag für eine nachhaltige Weltgesellschaft...

Multiple Krisen des Kapitalismus, in allen Krisen der (Welt)autoindustrie taucht diese Debatte stets auf als a) staatsgetrieben, b) weltwirtschaftsgetrieben, c) wettbewerbskorporatistischgetrieben oder

d) wirtschaftsdemokratie-getrieben: In diesem Fall standen/stehen die Fragen **Was, Wie und für Wen** produzieren im Vordergrund.

Geld ist genug da: Die Schere zwischen Arm und Reich in der Gesellschaft öffnet sich immer mehr, die Schere in der automobilen Wertschöpfungskette leider auch! Umverteilung der Gewinne der Autokonzerne kann nur über die Mitbestimmung aller an der Wertschöpfung Beteiligten gelingen.

Arbeit ist genug da: Bei der deutschen Bahn, kommunalen Verkehrsbetrieben, neuen Mobilitätsanbietern, in der Bauwirtschaft, in anderen Branchen sind gewerbliche Stellen offen, überall fehlt es an qualifizierten Facharbeiterinnen - im Erziehungs-/Bildungs-, Gesundheitswesen...

Arbeiten für eine andere Mobilität, in anderen Verkehrssystemen?

Arbeit ist genug da, aber **das Risiko ist groß**, dass gutbezahlte, qualifizierte Facharbeit in Billigjobs umgewandelt werden:

Neue Mobilitätsdienstleistungen bietet v.a.

Callcenter-Arbeitsplätze

Neue Taxi-Dienste, an denen nur die Plattformbetreiber verdienen

...

Das Opel-Werk in Aspern/Wien wird 400 Beschäftigte entlassen. Die Stadt Wien bietet an, 200 Mitarbeiter in die kommunalen Verkehrsbetriebe für den Fahrbetrieb, 100 Mitarbeiter in den Bereich Fahrzeugtechnik (Wartung, Reparatur der Fahrzeuge) zu übernehmen,

Andere Arbeit: Ja, bitte!

1. De-Industrialisierungsängste entkräftigen!

Andere Produkte : Ja. Bitte, wenn die Welt sie braucht (Gebrauchswertorientierung)

2. Eigene Produktionsanlagen auf Möglichkeiten für andere Produkte prüfen!

Andere Mobilität: Ja, aber bitte Gerechtigkeitslücken schließen!

3. Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsbedürfnisse einbeziehen!

Beschäftigungsperspektiven auf eine andere Mobilität: (1) Weniger Autos bauen?

„Ja, weniger wäre echt gut. Denn natürlich können wir nicht mehr so weiter machen mit dem Klima – das sehe ich individuell so, aber nicht für den Betrieb hier, nicht für die Industrie in Deutschland“.

„Überall auf der Welt entstehen neue Auto-Fabriken, auch E-Fabriken – da wachsen die Überkapazitäten in den Himmel, - wenn wir verzichten, profitieren andere – wer sorgt sich um die Zukunft der Industrie hier?“.

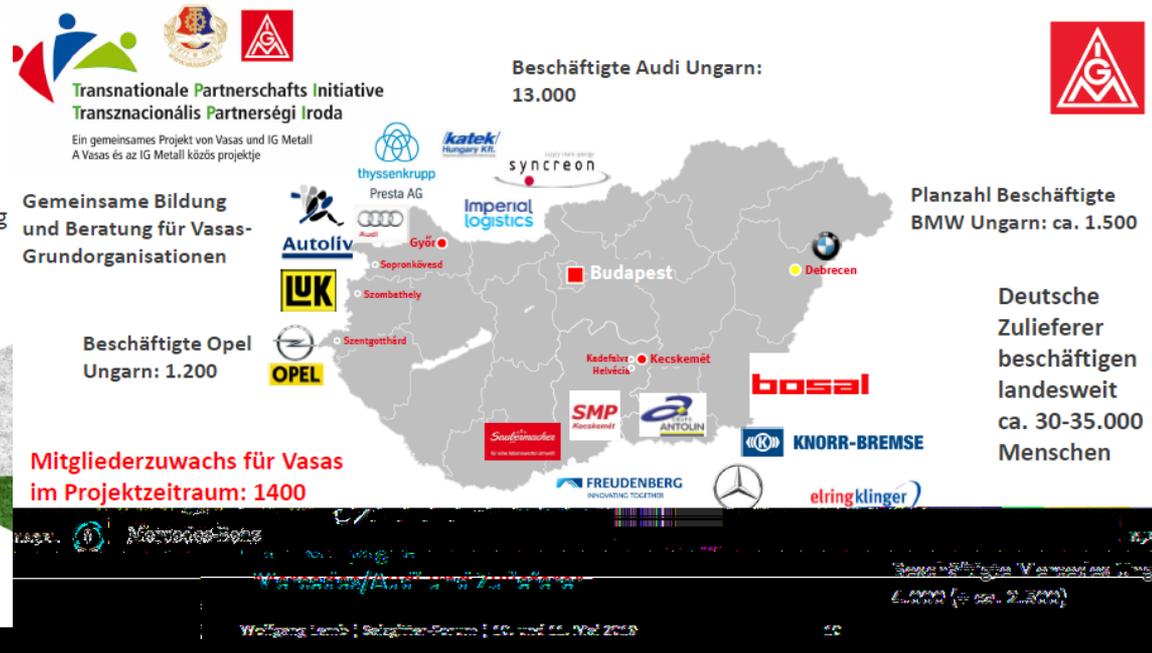
„Wenn wir hier die Produktion runterfahren, werden die Autos anderenorts gebaut. Gegen Verlagerungen in Low-Cost-Länder kämpfen wir seit Jahren – oft sind die Arbeitsbedingungen dort viel schlechter“.

„Diesen SUV-Hype finden wir auch nicht gut – aber kleine Autos haben keinen Markt, bringen weniger Profit.“

▶ Wer rechts wählt, erntet arbeitnehmerfeindliche Politik

UNGARN – „SKLAVENGESETZ“

- ▶ Ende November 2018: Fidesz-Abgeordnete legen Vorschlag für Änderung des Arbeitsgesetzbuches vor.
- ▶ Seit 1. Januar 2019: Pro Jahr bis zu **400 Überstunden** möglich, **durchschnittliche Arbeitszeit** muss erst im **Drei-Jahres-Zeitraum** erreicht werden.
- ▶ Interesse deutscher Autobauern an **noch mehr Flexibilität** („Lex Audi“ und „Lex Mercedes“ – jetzt steht BMW im Fokus).



„Man wechselt von der Fertigung nicht so einfach in das Gesundheitswesen. Aber mit einer gewissen Zeitspanne und in verwandten Branchen ist das praktikabel“

(Antwort Jörg Hofmann auf Stefanie Groll/Böll-Stiftung 29.04.2019).

„Wir haben nachgefragt, was unsere Leute jenseits ihrer aktuellen Tätigkeiten für Kompetenzen haben, die für den Transformationsprozess nutzbar gemacht werden könnten: sie können Drohnen bauen, sie können IT und Programmieren, sie sind handwerklich überaus versiert...“.

„Wir haben schon einige Nischen ausgebaut, denn es wird in Zukunft nur noch um Kleinproduktionen gehen: Zusammenarbeit mit Start-ups bei Robotics, Ladesäulen, insgesamt: viel Neues – leider wenig Beschäftigung“.

„Klar, wir können uns vorstellen, auch etwas anderes zu produzieren – Aber: die Konzentration auf wenige Produktlinien lässt uns dafür ebenso wenig Spielraum wie der nur geringe Einfluss auf die Investitionsentscheidungen im Konzernverbund – Ideen haben wir viele, wir wollen eine intakte Umwelt für unsere Kinder, zum Klimawandel wollen wir ja auch mit guten Produkten beitragen“.

„Wenn es um Metallbearbeitung-, verformung usw. geht, bauen wir hier alles, auch etwas anders – man muss uns nur machen lassen!“.

„In der ME (Mechanische Fertigung) ja, da geht es ja v.a. um eine Umprogrammierung der CNC, in den Montagelinien sieht es schlecht aus, alles sehr automobil-spezifisch, sehr passgenau...für uns Zulieferer ist das schwierig, obwohl wir wissen, dass sich die Produkte sehr schnell ändern werden – die Stimmung ist düster“.

Woran liegt es, dass Beschäftigte in der Autoindustrie ihre Mobilität nicht so gestalten können, wie sie es aus Umwelterfordernissen wollen/sollten?

- 1) Mobilitätsanforderungen weichen sehr stark von Mobilitätsbedürfnissen ab: Weniger Fahrzeiten wollen alle.
- 2) Mobilitätskosten sind hoch, oft ist das Auto die kostengünstigere Alternative (großes Stadt-Land-Gefälle)
- 3) Mitfahrer-Pendlerwege werden immer länger, Mitfahrgelegenheiten nehmen wegen der erhöhten Schichtflexibilisierung ab.
- 4) Versuche mit Betriebsbussen und Rufsysteme wurden wieder eingestellt.
- 5) Öffentl. Verkehrssysteme sind unzureichend auf Pendler und Arbeitsorte eingestellt, Industriegebiete sind oft nur mit dem Auto erreichbar.
- 6) **Weniger Arbeitstage – weniger Arbeitswege sind eine Lösung, wenn sie sozial gerecht sind.**

Deshalb: Ausbau von Qualifizierungszeiten im lfd. Schichtbetrieb, um Extrafahrten zu vermeiden (Umwelt und Kostenargument).

Beschäftigungsperspektiven auf eine andere Mobilität: Vorläufiges Fazit – noch lange kein Schluss...

Die Beschäftigten der Automobilindustrie als Produzenten sagen Ja! und wollen eine Mobilitätswende. Sie unterscheiden sich als Mobilitätskonsumenten nur marginal vom Durchschnitt der Bevölkerung, die mehrheitlich eine andere Mobilität will, die aber überaus voraussetzungsvoll ist.

Antworten auf elementare Fragen mit Blick auf eine Postwachstumsgesellschaft mit weniger Konsum und einer anderen, global gerechteren Lebensweise stehen aber vielfach noch aus:

1. Energiewende und Verkehrswende gehen nur gemeinsam und ist nur als „weltweite Wende“ akzeptabel.
2. Unterschiedliche individuelle, betriebliche und branchenbezogene Perspektiven der Beschäftigten beachten.
3. Elektro“auto“Mobilität notwendiges Übergangsmittel, nur teilweise Lösung, Unsicherheiten zu reduzieren, wird in den Belegschaften, die intrinsische Motivation erhöhen.
4. Ausloten von Konversionschancen steht erst am Anfang- viel Spielraum für den Transformationsprozess – eine große Herausforderung für eine oft zu „alte“ Gewerkschaft!
5. Soziale Gerechtigkeitslücken im Spannungsfeld von Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsanforderungen stärker berücksichtigen.

Herzlichen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit!