



Berthold Huber

Erster Vorsitzender der IG Metall

Automobilkonferenz Bayern/Baden Württemberg

Industriepolitik in der Automobilindustrie – Anforderungen an die Politik

Augsburg, 09. Juli 2013

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Automobilindustrie in Deutschland und Europa steht vor großen Herausforderungen.

Die weltweiten Absatzmärkte haben sich in den letzten fünf Jahren massiv verschoben. Wir können nicht mehr nur auf Europa schauen.

Während die BRIC-Staaten zweistellige Wachstumsraten verzeichneten, hat der europäische Markt zwischen 2007 und 2012 3,4 Millionen Einheiten verloren.

Und auch aktuell ist keine Besserung in Sicht. Experten erwarten, dass 2013 der europäische Markt für PKW unter die Marke von 12 Millionen Einheiten fällt.

Im Jahr 2013 werden voraussichtlich rd. 40 Prozent der weltweiten PKW in Asien verkauft, während in Europa nur noch 18 Prozent abgesetzt werden. 2007 waren es noch 27 Prozent.

Die deutsche Automobilindustrie steht vor einem erheblichen Strukturwandel und dies nicht nur wegen der Verschiebung von Absatzmärkten.

Experten erwarten, dass im Jahr 2030 rd. 60 Prozent der Weltbevölkerung in Metropolregionen lebt. Heute sind es rd. 30 Prozent.

Diese Entwicklung wird sich auch im Mobilitätsbedürfnis der Menschen niederschlagen.

Wer von euch schon einmal in Tokio, Mumbai oder Shanghai war, der weiß, wovon ich rede. Dort legt man an einigen Stellen schon heute einen Kilometer zu Fuß schneller zurück, als mit dem Auto. Und die Luftverschmutzung erinnert an das Ruhrgebiet der sechziger Jahre.

Noch mehr individuelle Mobilität verbunden mit einem Verbrennungsmotor, ob in einem Auto oder auf zwei Rädern, kann hierauf nicht die Antwort sein.

Klar ist: Der öffentliche Nahverkehr und Elektromobilität werden in Ballungsräumen zukünftig eine zentrale Rolle spielen. Es sind die integrierten Mobilitätskonzepte, die hier gebraucht werden.

Auch die fossilen Brennstoffe auf unserem Planeten sind endlich. Zur Schonung von Ressourcen und unserer Umwelt gibt es keine Alternative.

Das durchschnittliche Auto in Deutschland hat aktuell einen CO₂-Ausstoß von 137 Gramm pro gefahrenem Kilometer und damit rund 15 Prozent weniger als 2007.

Das sind zu kleine Schritte.

Deshalb hat die Politik zu Recht gehandelt. Ab dem Jahr 2015 sind in der EU 130 Gramm CO₂ pro Kilometer im Flottendurchschnitt vorgeschrieben und ab 2020 sollen es 95 Gramm sein.

Damit hat Europa die strengste CO₂-Gesetzgebung der Welt. Das ist gut für die Umwelt.

Aber klar ist auch, die neuen Regeln für CO₂ dürfen nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen.

Es macht keinen Sinn, Vorschriften in Europa zu erlassen, die Innovationen erschweren und zu Standortverlagerungen führen.

Das hat die IG Metall in den letzten Wochen auf europäischer Ebene klar gemacht. In vielen Gesprächen und Briefen haben wir unsere Sicht auf eine faire Neuregelung der CO₂-Grenzen dargestellt.

Vor allem beim Thema Supercredits. Die IG Metall fordert, dass Elektroautos bei der CO₂ Berechnung mehrfach angerechnet werden. Und zwar beginnend mit dem Faktor 2,5 und dann fallend auf 1,5 bis 2023.

Ja, wir brauchen scharfe Grenzen, aber sie dürfen nicht zu Lasten der Menschen gehen. Strukturwandel kann nur erfolgreich sein, wenn er ausgewogen gestaltet wird.

Ökonomisch, ökologisch und sozial.

Aktuell kann niemand sagen, wie schnell sich neue Technologien durchsetzen werden. Auch, ob die Nachfrage in Europa in den nächsten zwei Jahren wieder auf die Beine kommt, ist nicht klar.

Aber klar ist - und das spüren wir jeden Tag im Betrieb - die Unternehmen reagieren. Und zwar mit Flexibilisierung.

Ein Teil davon zeigt sich in wachsender prekärer Beschäftigung. Der Stand der Leiharbeit in den Betrieben ist nach wie vor hoch.

Manager lehnen es ab, die Stammbeschäftigung zu erhöhen. Und das nicht nur, um die Kosten zu senken, sondern vor allem, um flexibel zu sein.

Mir hat neulich ein Financer zu diesem Thema gesagt: "Aber Herr Huber, wenn ich die alle fest einstelle, dann habe ich die ja die nächsten 30 Jahre auf der Payroll. Ich weiß doch noch nicht einmal, wie 2013 sich entwickelt."

Kolleginnen und Kollegen, eine solche Sicht können wir nicht akzeptieren. Es kann doch nicht sein, dass das unternehmerische Risiko nur noch durch die Beschäftigten getragen wird.

Wir haben mit unseren Tarifverträgen 2012 eine gute Grundlage geschaffen, um dem entgegenzutreten und den Missbrauch von Leiharbeit zu erschweren.

Wir haben Betriebsvereinbarungen zu Quoten und wir haben deutlich bessere Bezahlung vereinbart. Aber reicht das?

Wir sehen aktuell, dass ein anderer Teil der Flexibilisierungsstrategie größeres Gewicht in den Unternehmen bekommt. Immer mehr Fremdfirmen übernehmen durch Dienst- und Werkverträge Aufgaben, die bis vor kurzem noch Teil der Wertschöpfung im Betrieb waren.

Die Wertschöpfungskette verschiebt sich. Das Risiko der Nachfrageschwankung wird auf Dienstleister verlagert.

Beispiele sind hier Logistikdienstleister, die Vormontagen übernehmen und direkt am Band arbeiten, oder externe Firmen, die die Maschinen instand halten. Aber auch Entwicklungsdienstleister, die wichtige Teile der Entwicklung eines Fahrzeugs übernehmen.

Gefährlich wird diese Art der Arbeitsteilung, wenn Kernkompetenzen von Fremdfirmen ausgeführt werden. Oder wichtiges Entwicklungs-Know How nicht mehr im eigenen Unternehmen vorhanden ist.

Als weiteren Baustein der Flexibilisierungsstrategie setzen die Unternehmen verstärkt auf weltweit einsetzbare Produkt- und Produktionstechnologie.

Durch Plattformstrategien werden Modelle weltweit leichter verschiebbar. Die Produktion kann zeitnah den Nachfrageschwankungen in den Regionen angepasst werden.

Auch hierauf müssen wir Antworten finden.

Klar ist: die deutschen Standorte haben vom Wachstum des Weltmarkts profitiert. Nur mit der Nachfrage aus West-Europa wäre die Beschäftigung hier bei uns eingebrochen.

Aber wird dies auch in Zukunft so bleiben?

Wird Forschung und Entwicklung weiter zentral in Deutschland durchgeführt oder auf Sicht auch vor Ort im Ausland erfolgen?

Werden unsere Innovationen weiter in Deutschland auf den Weg gebracht?

Das werden zentrale Fragen sein, mit denen wir uns in den nächsten Jahren verstärkt auseinandersetzen müssen.

Und eine unserer Antworten kenne ich schon heute. Sie lautet Mitbestimmung.

Für neue Standorte im Ausland muss es klare Regeln geben.

Neue Werke dürfen nicht zu Beschäftigungsabbau in den Stammwerken führen. Ohne Zusagen für den Kern in Deutschland wird es das mit uns nicht geben.

Hier werden wir über die Mitbestimmung im Aufsichtsrat gegensteuern.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

dass die deutsche Automobilindustrie trotz der Verschiebung der Absatzmärkte im Premiumsegment noch so gut dasteht, das verdankt sie vor allem ihren gut ausgebildeten Beschäftigten.

Die hohe Qualität der Produkte und der technologische Vorsprung sind das Ergebnis von qualifizierten und motivierten Belegschaften.

Niemand hat derzeit gesicherte Szenarien darüber, was es für die Beschäftigung bedeutet, wenn im Jahr 2030 zwanzig, dreißig oder vierzig Prozent der Autos rein elektrisch fahren.

Aber eines wissen wir genau: die Automobilbranche wird sich nachhaltig verändern. Und in der Übergangszeit werden wir das Wissen über konventionelle Antriebe ebenso brauchen wie das Know How in den neuen Technologien.

Wir stehen vor einer immensen industriepolitischen Herausforderung. Und das nicht nur technologisch, sondern vor allem auch sozial und ökologisch.

Wir haben jetzt die Möglichkeit, die Menschen für neue Aufgaben zu qualifizieren. Wir können langfristig planen und gestalten.

Was aber nicht passieren darf ist, dass wir nicht genügend Qualifikation und Wissen haben, um die Wertschöpfung zu halten.

Hierauf muss in den nächsten Jahren unser Hauptaugenmerk liegen.

Deutschland muss in die Qualifikation der Menschen investieren.

Wir können es uns nicht mehr leisten, so viele Menschen im Niedriglohnsektor zu beschäftigen.

Und wir können es uns schon gar nicht leisten, dass junge Menschen nicht studieren können, weil sie das Geld für die Studiengebühren nicht haben.

Wir brauchen die gut ausgebildeten jungen Menschen, als qualifizierte Fachkräfte in der Industrie und auch in den neu entstehenden Dienstleistungsbereichen im Verkehrssektor.

Qualifizierung und Ausbildung, dies ist meiner Ansicht nach die wichtigste Herausforderung, die eine integrierende Industriepolitik kurzfristig bewältigen muss.

Unternehmen, Gewerkschaften und Politik haben innerhalb der NPE das Ziel formuliert, die Wertschöpfung - auch für die neuen Konzepte - am Standort Deutschland zu sichern und auszubauen.

Das wird nur gelingen, wenn wir das Wissen an Bord haben, das wir für den Strukturwandel benötigen. Und das nicht nur bei den großen OEMs, sondern auch im Mittelstand.

Die Automobilindustrie hat heute rd. 1000 Betriebe in Deutschland. Hinzu kommen der Handel sowie die Teile der chemischen und der Stahlindustrie und des Maschinenbaus, die direkt an der Produktion von Fahrzeugen hängen. Die meisten dieser Betriebe sind KMUs.

Auch die kleineren Unternehmen müssen sich schon heute auf den Strukturwandel einstellen. Die Qualifikation der Beschäftigten ist dabei entscheidend.

Aus der Sicht der IG Metall verdient daher die Bedeutung der Elektromobilität für Beschäftigung und Ausbildung besondere Beachtung: Wir haben schon jetzt zu wenig Ingenieure und Experten für Elektrochemie oder Fachkräfte für den Leichtbau.

Bis vor kurzem gab es in Deutschland keinen Lehrstuhl für Elektrochemie mehr. Nach dem Niedergang der deutschen Batterieindustrie war das Interesse von Industrie und Politik gering, hieran etwas zu ändern.

Das rächt sich jetzt. Wir sind bei der Batterietechnologie hintendran.

Zwar werden die Investitionen hochgefahren und wir haben mittlerweile einige Lehrstühle, aber es ist nicht klar, ob wir es schaffen, das Versäumte nachzuholen.

Das Beispiel der Batterie zeigt, Qualifizierung ist der Kern zur Gestaltung des Strukturwandels. Ohne sie wird es nicht funktionieren.

Wir brauchen hierzu Programme, nicht nur in den Unternehmen, sondern auch außerhalb, in Universitäten und Kompetenzzentren.

Es ist die Aufgabe des Staates, hier vorausschauend zu investieren.

Angestoßen durch die NPE sind zahlreiche Projekte hierzu ins Leben gerufen worden. Auch im Rahmen der Schaufenster spielt Ausbildung und Qualifizierung eine Rolle.

Aber ich höre, dass gerade der Bildungsaspekt in den Schaufensterprojekten aus finanziellen Gründen immer mehr in den Hintergrund rückt.

Das ist falsch und kurzsichtig. Wir müssen hier das Geld in Hand nehmen. Die Finanzierung der Qualifizierungsoffensive muss langfristig sicher gestellt sein.

In Bildung zu investieren - das ist eine Kernaufgabe der Politik. Wir brauchen gute Bildung, damit der Strukturwandel gelingt.

Hierzu gehört auch, dass reguläre Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden. Beschäftigung darf nicht nur im prekären Bereich entstehen.

Beschäftigung im Niedriglohnsektor, die in Deutschland ständig wächst, bietet keine Perspektiven für die Menschen und ist keine Antwort auf die Zukunftsfragen der Industrie.

Auch hier ist die Politik in der Verantwortung.

Nur mit sicherer und gut bezahlter Arbeit werden wir den Strukturwandel erfolgreich meistern. Aber ohne eine neue, faire Ordnung auf dem Arbeitsmarkt wird das nicht gehen.

Und es wird auch nicht ohne Investitionen in Infrastruktur gehen. Wir brauchen schnellere Netze, bessere Schulen und Straßen.

Wir brauchen auch Investitionen in regenerative Energien. Elektromobilität ist nur dann eine CO₂-sparende Alternative, wenn wir die Autos mit grünem Strom betreiben.

Zu einer vorrausschauenden Industriepolitik gehört deshalb auch, dass die Investitionen in nachhaltiges Wachstum stabil bleiben.

Deutschland lag in den letzten Jahren bei den öffentlichen Investitionen immer unter dem europäischen Durchschnitt.

Der Anteil der öffentlichen Investitionen in Deutschland lag 2011 bei 1,6 Prozent der Wirtschaftsleistung. Im EU-Durchschnitt waren es 2,5 Prozent - in Frankreich sogar 3,0 Prozent.

Deutschland investiert nicht in die Zukunft. Schlimmer noch: Statt in den Ausbau der Infrastruktur zu investieren, lässt Deutschland seine Straßen, Schienen und auch Schulen zusehends verfallen.

Die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen: In den letzten zehn Jahren waren die Abschreibungen auf öffentliche Infrastruktur

größer als die Investitionen. Seit 2003 summiert sich der Bestandsverlust auf zusammengekommen 33,6 Milliarden Euro.

Deutschland fällt bei einem wichtigen Standortfaktor zurück. Im Wettbewerbsranking des Weltwirtschaftsforums lag es 2012 in der Rubrik Infrastruktur noch auf dem neunten Platz. Die Schweiz war auf Platz eins, Frankreich fünfter.

Auch hier sind Bundes- und Landesregierungen in der Pflicht.

Die IG Metall fordert, dass die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen mindestens auf das europäische Durchschnittsniveau erhöht werden.

Es geht um die Zukunft von Millionen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und ihren Familien.

Ohne gute Bildung und Ausbildung,
ohne eine neue faire Ordnung auf dem Arbeitsmarkt
und ohne öffentliche Investitionen
werden wir den Strukturwandel nicht erfolgreich bewältigen.

Hier werden wir die Politik nicht aus ihrer Verantwortung lassen.

Nicht auf regionaler Ebene

Nicht in den Ländern

Nicht im Bund

Und nicht in Europa

Danke

