Berthold Huber

Erster Vorsitzender der IG Metall

Gewerkschafts- und Gesellschaftspolitisches Forum

Zukunft der Automobilindustrie – Herausforderungen einer integrierenden Industriepolitik

Frankfurt, 16. November 2010

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrter Herr Kagermann,

mit rund 400.000 betriebsangehörigen Mitgliedern ist die Automobilindustrie der wichtigste Sektor im Organisationsbereich der IG Metall.

Insofern ist mein Referat heute – die Herausforderungen einer integrierenden Industriepolitik – keine theoretische Abhandlung.

Industriepolitik und Gestaltung von Strukturwandel ist für die IG Metall in der Automobilindustrie gelebte Realität. Jeden Tag und Betrieb für Betrieb – auch für den ersten Vorsitzenden.

Wenn ich auf die letzten Monate zurückblicke – und speziell auf meinen eigenen Terminkalender schaue – dann könnte das der Titel einer Vortragsreihe sein.

Keine Angst, ich werde mich kurz fassen. Auch, damit uns mehr Zeit für die anschließende Diskussion bleibt.

Niemand aus diesem Kreis hätte im letzten Jahr erwartet, dass sich die weltweite Konjunktur so schnell erholt. Die Automobilindustrie steht aktuell so gut da, wie schon lange nicht mehr.

Waren vor kurzem noch Kurzarbeit und zweistellige Produktionsrückgänge prägend für das Bild in der Industrie, so sind es jetzt fehlende Zulieferteile und lange Lieferzeiten.

Der Export boomt und die deutschen Hersteller gewinnen Marktanteile.

Ein Grund hierfür ist, dass in Deutschland die Produktion schneller wieder anlaufen konnte als in anderen Ländern.

Wir haben durch die Kurzarbeit die Beschäftigten im Betrieb gehalten. Die Menschen wurden nicht entlassen. Das war gut und richtig.
Die Verlängerung der Kurzarbeit ist ein Paradebeispiel aktiver Industriepolitik.

Aber auch die Abwrackprämie und die vielen betrieblichen Bündnisse haben das Schlimmste verhindert.

Gut, dass sich die neoliberalen Vertreter in Politik und Wirtschaft nicht durchsetzen konnten. Die wollten keine Verlängerung der Kurzarbeit und keine Abwrackprämie.

Aber, wir haben dagegen gehalten.

Die IG Metall, ihre Betriebsräte und ihre Mitglieder haben in der Krise einen guten Job gemacht. Wir haben solidarische Lösungen gefunden und die Menschen dabei mitgenommen.

Klar ist doch, dass die deutsche Automobilindustrie weltweit so gut dasteht, und das verdankt sie ihren Beschäftigten.

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

Wohin es führt, wenn man dies nicht beachtet, das zeigt der amerikanische Markt.

Hire and fire und eine fehlende langfristige Perspektive haben General Motors und Chrysler in den Ruin getrieben.

Nur mit Hilfe massiver staatlicher Unterstützung konnten diese Unternehmen in der Krise überleben. Die Kapazitäten wurden aber trotzdem nach unten gefahren und tausende Menschen haben in den USA ihre Jobs verloren.

Jetzt haben die Unternehmen Schwierigkeiten mit dem schnellen Marktwachstum Schritt zu halten. Sie verlieren Marktanteile.

Das ist auch das Ergebnis fehlender Industriepolitik und einer marktradikalen Wettbewerbslogik, die nur die kurzfristige Rendite der Aktionäre zum Ziel hatte.

In Deutschland dagegen können wir jetzt aus dem Stand von Null auf Hundert beschleunigen. Die qualifizierten Beschäftigten sind im Betrieb.

Die Unternehmen der Automobilindustrie haben im dritten Quartal fast ohne Ausnahme Rekordgewinne vermeldet.

Doch wir sollten nicht vergessen, dass auch die Beschäftigten in der Krise ihren Beitrag geleistet haben. Sie haben auf Einkommen verzichtet.

Die jetzt anfallenden Gewinne dürfen deshalb nicht nur den Anteilseignern zu Gute kommen. Wir müssen die Beschäftigten angemessen am Ertrag beteiligen. Und das nicht nur in Geld.

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

Wir haben aktuell ein Rekordniveau bei Leiharbeit erreicht.

Insgesamt waren in Deutschland im August 893.000 Menschen in Zeitarbeit beschäftigt, hiervon ca. 250.000 in der Metall- und Elektroindustrie.

Laut unserer letzten Betriebsrätebefragung sind 42 Prozent der Neueinstellungen Leiharbeitnehmer, 43 Prozent befristete Beschäftigte und nur 15 Prozent werden fest eingestellt.

Das darf sich so nicht fortsetzen.

Beschäftigung im Niedriglohnsektor, der in Deutschland ständig wächst, bietet keine Perspektiven für die Menschen und ist schädlich für die private Nachfrage und damit für unsere Volkswirtschaft.
Es sind inzwischen über sieben Millionen Beschäftigte.

Prekäre Beschäftigung ist auch keine Antwort auf die Zukunftsfragen der Industrie.

Aufgrund des demographischen Wandels stehen wir vor einem immensen Fachkräftemangel in Deutschland.

Das ist eine zentrale industriepolitische Herausforderung der nächsten Jahre.

Wir haben schon jetzt zu wenig Ingenieure und Experten für Elektrochemie oder Fachkräfte für den Leichtbau.

Diese Probleme müssen wir heute aktiv angehen.

Wir dürfen nicht warten bis andere Länder an uns vorbeiziehen. Wir brauchen Qualifizierungsprogramme. Und das nicht nur in den Unternehmen, sondern auch außerhalb.

Deutschland muss in die Qualifikation der Menschen investieren.

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

Wir können es uns nicht mehr leisten, dass 4,3 Millionen Menschen ohne Arbeit sind bzw. in staatlich finanzierte Maßnahmen abgeschoben werden.

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

Oder, dass tausende Jugendliche keinen angemessenen Ausbildungsplatz finden.

Vor wenigen Wochen hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Arbeitgebern den Ausbildungspakt unterschrieben. Ohne Beteiligung der Gewerkschaften.

Einmal mehr ist unsere Regierung vor den Interessen des Kapitals eingeknickt. Wie schon zuvor gegenüber der Atomlobby.

Die Arbeitgeber haben den neuen Ausbildungspakt an die Wand gefahren. In letzter Minute kamen sie mit Nachforderungen. Unter anderem wollten sie eine Lockerung des Jungendarbeitsschutzes und die Anerkennung von Schmalspurberufen.

Vor allem eine feste Zusage für Ausbildungsplätze wollten sie nicht geben.

Wie so der Fachkräftemangel in Deutschland behoben werden soll, ist mir schleierhaft.

Die Arbeitgeber und auch die Bundesregierung können nicht gleichzeitig über Fachkräftemangel schwadronieren und auf der anderen Seite nicht bereit sein, eine Garantie für qualifizierte Ausbildungsstellen zu geben.

Ein solches Verhalten kann ich nur als scheinheilig bezeichnen!

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.

Nur mit qualifizierten Beschäftigten werden wir den bevorstehenden Strukturwandel mit Erfolg meistern.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
uns allen ist klar, dass sich die Mobilitätsanforderungen und ihre Struktur verändern.

Die Zahl der Millionen-Städte wird zunehmen und dies vor allem in Asien und Lateinamerika.

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, Mumbay 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.

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

Diese neuen Konzepte müssen wir mit gestalten und unsere Vorstellungen einer nachhaltigen Industriepolitik einbringen.

Denn es geht nicht nur darum, neue Produkte auf den Markt zu bringen. Es geht auch um die Sicherung von Millionen von Arbeitsplätzen.

Und es geht um Teilhabe und Mitbestimmung.

Wir wollen die Automobilindustrie im Sinne eines demokratischen, sozialen und ökologischen Zukunftsmodells gestalten.

Gerade die ökologischen Herausforderungen, ja Notwendigkeiten, müssen wir stärker in den Vordergrund rücken.

Das haben die Unternehmen in den letzten Jahren zu häufig versäumt, auch getrieben durch die Nachfrage nach großen Fahrzeugen.

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 152 Gramm pro gefahrenem Kilometer. Das sind rund 10 Prozent weniger als 2007.

Das sind zu kleine Schritte.

Deshalb hat die Politik zu recht gehandelt. Ab dem Jahr 2015 sind in der EU 120 Gramm im Durchschnitt vorgeschrieben und ab 2020 sollen es im Durchschnitt 95 Gramm sein.

Weniger Emission und zunehmende Urbanisierung werden die Anforderungen an Mobilität prägen. Ich möchte einige Entwicklungslinien skizzieren:

- Die Wertschöpfungskette in der Automobilproduktion wird sich nachhaltig verändern.
- Chemie- und Kunststoffspezialisten werden eine wesentliche Rolle spielen, wenn es darum geht, mit alternativen Werkstoffen das Gewicht eines Fahrzeugs zu reduzieren.
- Anbieter von Energie werden zu Hauptakteuren, wenn Konzepte für Elektromobilität in Ballungsräumen zu entwickeln sind.
- Die Bedeutung von Elektronik und Softwareentwicklern wird steigen, wenn ich nur an das Thema Fahrerassistenz oder passive Sicherheit denke.

- Alternative Antriebe und neue Werkstoffe erfordern von den Branchenakteuren neue Kompetenzen, die sie nur in Allianzen erwerben können.
- Die Fertigungstiefe wird bei den Herstellern weiter abnehmen. Anstelle von unternehmenseigener Produktion wird noch stärker als heute die Kooperation mit externen Unternehmen stehen.
- Die Wertschöpfungskette in der Antriebstechnologie wird sich komplett ändern. Für ein Auto mit Elektroantrieb wird kein Getriebe mehr gebraucht. Keine Kolben und keine Zylinder.
- Ein wesentlicher Teil künftiger Wertschöpfung wird in der Batterietechnologie, der Leistungselektronik, der Klimatechnik und bei Dienstleistungen rund im die Mobilität liegen.

Was aber bedeutet das für uns? Niemand hat derzeit gesicherte Szenarien darüber, was es für die Beschäftigung bedeutet, wenn im Jahr 2030 zwanzig, dreißig oder vierzig Prozent der Autos mit Elektromotor ausgestattet sind.

Aber eines wissen wir genau: die Automobilbranche wird sich nachhaltig verändern.

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

Diese Herausforderung will die Bundesregierung jetzt angehen.

Sie hat am 03. Mai 2010 die Nationale Plattform Elektromobilität – kurz NPE – ins Leben gerufen.

Damit wird unsere Forderung nach einem Branchenrat erfüllt, die wir gemeinsam auf unserer Autokonferenz im März 2009 aufgestellt haben.

Damals haben wir mit 400 Teilnehmern gefordert, ich zitiere:

" Wir müssen gemeinsam den Strukturwandel aktiv im Sinne der Menschen gestalten.... Wir wollen nicht nur auf Krisen reagieren, sondern vorausschauend Entwicklungswege gestalten. Wir schlagen der Bundesregierung vor: Richten sie einen „Branchenrat automobile Zukunft" ein, in dem Gewerkschaften, Industrieverbände und Unternehmen zusammenarbeiten."

Genau das geschieht jetzt. In der NPE kommen Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften, Wissenschaft und Verbänden zusammen, um den Strukturwandel zu gestalten.

Gemeinsam mit Herrn Prof. Kagermann, der im Anschluss zu euch sprechen wird und die nationale Plattform leitet, gehöre ich dem Lenkungskreis der NPE an.

Ziel der Plattform ist es, Strategien aufzuzeigen, um Deutschland bis zum Jahr 2020 zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln.

In einem ersten Schritt sollen Wege erarbeitet werden, die dabei helfen, dass im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren.

Herr Kagermann wird darstellen, was wir bis jetzt verabredet haben, um Deutschland in der Elektromobilität nach vorne zu bringen.

Von meiner Seite nur so viel: Gewerkschaften, Unternehmen und Politik haben beschlossen, die Wertschöpfung am Standort Deutschland zu sichern und auszubauen.
Das gilt besonders für die Batterietechnologie. Die neuen Werke sollen in Deutschland entstehen.
Hier gibt es von Seiten der Automobilindustrie konkrete Zusagen.

Mit diesen Zusagen haben wir einen wesentlichen Schritt gemacht, den Strukturwandel zu gestalten.

Wir haben jetzt die Möglichkeit, die Kolleginnen und Kollegen für neue Aufgaben zu qualifizieren, wenn ihre Arbeitplätze gefährdet sind.

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.

Danke