



**Berthold Huber**  
**Erster Vorsitzender der IG Metall**

eMobility Summit - Tagesspiegel

**Herausforderungen einer integrierenden Industriepolitik in der  
Automobilindustrie**

Berlin, 27. Juni 2013

**Sperrfrist Redebeginn**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Automobilindustrie ist eine der wichtigsten Branchen der deutschen Volkswirtschaft.

Der Automobilbau war 2012 mit 192 Milliarden Euro Ausfuhren wiederum die exportstärkste Branche Deutschlands.

Über 20 Prozent der Weltproduktion von PKW kommen von deutschen Firmen.

Die Automobilindustrie beschäftigt in Deutschland 750.000 Menschen direkt. Hinzu kommen Handel, chemische Industrie, Maschinenbau, Stahl und Industriedienstleistung, wo viele Arbeitsplätze an der Autoproduktion hängen.

Schätzungen gehen davon aus, dass den industriellen Clustern der Automobilwirtschaft insgesamt 3,5 Millionen Beschäftigte zuzurechnen sind.

Nicht nur für die deutsche Volkswirtschaft auch für die IG Metall ist die Automobilindustrie damit der wichtigste Industriesektor.

Insofern ist mein Referat heute – die Herausforderungen einer integrierenden Industriepolitik in der Automobilindustrie – 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 2008/09 erwartet, dass die deutsche Automobilindustrie heute so gut dasteht.

Damals waren Kurzarbeit und zweistellige Produktionsrückgänge prägend für das Bild in der Industrie.

Heute boomt der Export und die deutschen Hersteller gewinnen Marktanteile.

Ein Grund hierfür ist, dass in Deutschland 2010 die Produktion schneller wieder anlaufen konnte als in anderen Ländern.

Wir haben durch die verlängerte Kurzarbeit die Beschäftigten im Betrieb gehalten. Die Menschen wurden nicht entlassen. Das war gut und richtig.

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

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

Die Unternehmen der Automobilindustrie haben im letzten Jahr – mit einer Ausnahme – hohe Gewinne vermeldet.

Es ist wichtig, dass die Beschäftigten hieran beteiligt werden. Und das nicht nur materiell.

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 schädlich für die private Nachfrage und damit für unsere Volkswirtschaft.

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

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 Ihnen 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.

Diese neuen Konzepte müssen die Beschäftigten mitgestalten und ihre Vorstellungen 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 die Umwelt.

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 CO<sub>2</sub>-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 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer im Flottendurchschnitt vorgeschrieben und ab 2020 sollen es 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, dem Leichtbau und bei Dienstleistungen rund um die Mobilität liegen.

Was aber bedeutet das für die Beschäftigten?

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 in 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 hinten dran.

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 reicht das? Meine Leute erzählen mir, 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 die Hand nehmen. Die Finanzierung der Qualifizierungsoffensive muss langfristig sicher gestellt sein – sowohl von öffentlicher als auch von privater Seite.

Alle sind in der Pflicht: Politik, Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften müssen ihren Beitrag leisten, damit der Strukturwandel gelingt.

Ökonomisch, ökologisch und sozial.

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

Danke