

11.04.2019

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zum Antrag der Fraktion der AfD „NRW muss Automobil- und Industriestandort bleiben – Arbeitsplätze in NRW und bei Ford Köln erhalten“ (Drs. 17/5631)

Fortschritt statt Rückschritt: Zukunft für die Mitarbeiter bei Ford und in der Automobilindustrie sichern

1. Die Automobilbranche ändert sich – weltweit

In China kamen 2017 knapp 800.000 neue rein batteriegetriebene Fahrzeuge und Hybride neu in den Straßenverkehr. Das zeigt eine Studie des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach auf. Tendenz steigend. In 2018 waren es Schätzungen zufolge schon 1,1 Mio. elektrisch betriebene Fahrzeuge. „China setzt seine Rolle als globaler Taktgeber der Elektromobilität unbeirrt und mit zunehmender Dynamik fort“, wird CAM-Professor Stefan Bratzel im Handelsblatt zitiert. Hintergrund sind dabei weniger Umwelt- oder Luftreinigungsgründe in den chinesischen Großstädten als vielmehr knallharte Industriepolitische Ziele. China will in der neuen Automobilwelt führend werden. Dabei verfolgt das Land auch das Ziel, unabhängiger von Ölimporten zu werden. Um diese Ziele zu erreichen, setzt die chinesische Regierung mit Elektroquoten klare Rahmenbedingungen für den Automobilmarkt und schreibt beispielsweise vor, dass 30% der regierungseigenen Flotte mit alternativen Antrieben ausgestattet werden müssen. Dabei ist China ist schon heute der größte Automarkt der Welt. Jedes Jahr werden dort etwa 24 Millionen neue Pkw zugelassen. Allein VW setzt ca. 40% seiner Fahrzeuge in China ab. "Die Zukunft von Volkswagen wird sich auf dem chinesischen Markt entscheiden", so VW-Chef Diess im Januar 2019 in Peking. In den USA sind es etwa 17 Millionen Pkw pro Jahr. Dabei wurden dort im vergangenen Jahr schon über 225.000 reine E-Fahrzeuge mit Batteriespeicher neu zugelassen, das ist im Vergleich zu 2017 eine Steigerung um 115 Prozent. In Deutschland werden derzeit nur etwa 3,4 Millionen neue Pkw im Jahr zugelassen. Davon 2018 gerade einmal 36.062 reine E-Fahrzeuge. Das zeigt: der Takt auf dem Weltmarkt wird von diesen beiden Ländern bestimmt.

Perspektivisch wird die Zahl der Elektroautos nach Einschätzung der CAM-Forscher global noch stärker zunehmen. Laut ihrer Studie ist für 2025 ein E-Anteil bei den Pkw-Neuzulassungen von bis zu 25 Prozent (oder 25 Millionen Autos) zu erwarten. Bereits 2030 könnten es schon bis zu 40 Prozent oder 40 Millionen elektrisch angetriebene Autos jährlich

Datum des Originals: 11.04.2019/Ausgegeben: 11.04.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

sein. Wer diese globalen Marktentwicklungen verschläft, gefährdet die Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie.

2. Beschäftigte im Wandel unterstützen

Die Transformation unserer Automobilindustrie stellt die Unternehmen und ihre Beschäftigten in Deutschland und NRW vor große Herausforderungen. Die Zunahme von Elektrofahrzeugen kann dazu führen, dass in der Autoindustrie schon etwa 2030 rund 76 000 Arbeitsplätze in der Antriebstechnik überflüssig werden. Zu diesem Ergebnis kommt die Studie „Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland“ („ELAB“) des Fraunhofer Instituts für Arbeitswissenschaft und Organisation (IAO, die von der IG Metall zusammen mit führenden Automobilunternehmen initiiert wurde. Der Stellenschwund betrifft vor allem die Zulieferindustrie. Um die Komponenten für E-Autos, wie Batterien und Leistungselektronik, herstellen zu können, werden andererseits rund 25 000 neue Stellen benötigt. Tausende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssten sich für neue Tätigkeiten qualifizieren. Damit wirkt sich die Umwälzung auf mehr als jeden zweiten der 210 000 Arbeitnehmer aus, die in der Auto- und Zulieferindustrie Antriebsstränge entwickeln und produzieren. Bundes- und Landespolitik sind nun gefragt, ein schlüssiges Gesamtkonzept für die nötige Infrastruktur vorzulegen, etwa für Ladestationen, die Umrüstung der Stromverteilnetze sowie ausreichend Strom aus erneuerbarer Energie. Auch für die Versorgung mit den erforderlichen Rohstoffen für Batteriezellen und Recycling für Altbatterien bedarf es abgestimmter Konzepte von Politik und Unternehmen. Dieser Wandel wird insbesondere bei kleineren Zulieferunternehmen bedeuten, dass es z.B. für Qualifizierung und Umschulungen öffentliche Unterstützung geben muss. Die IG Metall fordert hier ein neues Transformations-Kurzarbeitergeld, damit Beschäftigte für die Dauer von Umschulungen finanziell abgesichert werden.

Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Ford in Köln sind von diesen Entwicklungen betroffen. Hinzu kommen Managementfehler des Ford-Konzerns, die die Krise zusätzlich verschlimmern. Sie und ihre Vertreter in Betriebsrat und Gewerkschaften haben wiederholt auf die Managementfehler hingewiesen, eigene Lösungen vorgetragen und außerdem nachdrücklich deutlich gemacht, dass sie den neuen technologischen Trends gegenüber offen sind.

Das alles zeigt: es braucht es eine aktive, gestaltende Industriepolitik, um die genannten Herausforderungen zu meistern. Dass NRW das technische und unternehmerische Potenzial dafür hat, zeigt das erfolgreiche Beispiel Streetscooter in Aachen. Es kommt nun darauf an, die Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa so zu gestalten, dass den Unternehmen und ihren Mitarbeitern genügend Zeit für den Wandel gegeben wird, ohne dabei die raschen Entwicklungen des Weltmarktes aus dem Blick zu verlieren. Die ambitionierten Ziele für eine ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltige Automobilindustrie müssen so gestaltet sein, dass die Transformation in den Betrieben auch gelingen kann. Die Unternehmensleitungen, nicht zuletzt bei Ford, sind gefragt, zügig Investitions- und Qualifikationsstrategien für den Wandel der Automobilmärkte zusammen mit ihren Beschäftigten zu entwickeln, anstatt allein durch Kostensenkungen darauf zu reagieren.

Wer glaubt, das Festhalten an den bisherigen Technologien könnte Arbeitsplätze angesichts der beschriebenen globalen Marktentwicklungen bewahren, wird in wenigen Jahren vor den Industrieruinen stehen, die wir aus dem „Rust Belt“ der USA und dem Norden Englands kennen.

Wir setzen auf die Stärken der deutsche Automobilindustrie: ihre Innovationskraft, die Fähigkeiten ihrer Beschäftigten und den großen Vorteil gegenüber dem Wildwest-Kapitalismus in anderen Ländern: die Sozialpartnerschaft. Der Wandel kann nur mit den Beschäftigten erfolgreich gestaltet werden. Sie brauchen Sicherheit, Perspektiven und Unterstützung im Wandel.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- Die Unterstützung für die Innovationen für neue nicht-fossile Antriebstechnologien in der Automobilwirtschaft eng mit den Beschäftigten und ihren Betriebsräten und der Gewerkschaft abzustimmen und voranzutreiben.
- Sich für die Ansiedelung einer Batteriefabrik im Rheinland einzusetzen, um das Automotivcluster dort zu stärken.
- Die Potenziale von synthetischen, emissionsarmen Kraftstoffen sowie von Wasserstoff als Quelle für Antriebsenergie in der Mobilität in Zusammenarbeit mit der Chemischen Industrie in NRW zu stärker zu fördern.
- Die notwendigen Weiterbildungsmaßnahmen in der Automobilindustrie gemeinsam mit den Beschäftigten und den Unternehmen zu identifizieren, bei Bedarf weiterzuentwickeln und die Finanzierung insbesondere im Bereich der KMU sicherzustellen.
- Sich gegenüber der Bundesregierung für die Einführung eines Transformationskurzarbeiter-Geldes einzusetzen, um den Beschäftigten Sicherheit im Wandel zu ermöglichen.
- Sich gegenüber der Ford-Konzernleitung für nachhaltige Investitionen einschließlich neuer elektrischer Fahrzeugkonzepte am Standort Köln einzusetzen, wie sie mit dem Streetscooter Work XL bereits erprobt werden.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
Marc Herter
Frank Sundermann

und Fraktion