Bezirk
Berlin-Brandenburg-
Sachsen

WIRTSCHAFTS-
STRUKTUR-
UND SOZIAL-
POLITIK

prägnant 04

Die Automobilindustrie im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen gestern – heute und morgen. Tradition und neue Herausforderungen.

NOVEMBER 2018

Gestern:

Kraftfahrzeuge aus Sachsen sorgen seit über 100 Jahren für Mobilität. Von hier aus haben Innovationen wie die Linkslenkung oder der Frontantrieb den Weg in die Welt gefunden. August Horch mit seiner Horch & Cie. Motorenwerke AG produzierte bereits 1904 in Zwickau. 1909 gründete Horch eine neue Firma, die „August Horch Automobilwerke Zwickau GmbH“ die 1910 in „Audi“ umbenannt wurde. In Chemnitz liegen die Wurzeln des Automobilbaus bei „Wanderer“.

1932 kam es zur Fusion von Audi, Horch, DKW und Wanderer zur Auto Union mit Sitz in Chemnitz. Vier ineinander verschlungene Ringe wurden das neue Firmenlogo und sollten fortan diese Verbindung darstellen. Zwischen 1933 und 1939 expandierte die Auto Union AG stark. Die Beschäftigtenzahl stieg von 8.000 auf über 23.000. Die Zahl der produzierten Fahrzeuge stieg bei Motorrädern von etwa 12.000 auf 59.000, die der Automobile von ca. 17.000 auf mehr als 67.000 Stück im Jahr. Nach dem Krieg zerstörte die sowjetische Besatzungsmacht sämtliche Maschinen und Fertigungseinrichtungen und verstaatlichte die Produktionsstätten. Die Verwaltung der sächsischen Auto Werke wurde durch die Sächsische Aufbauwerke GmbH übernommen, die ab Juli 1946 zur neu gebildeten Industrieverwaltung 19, Fahrzeugbau (IFA) gehörte. Am 17. August 1948 wurde die Auto-Union im Handelsregister Chemnitz gelöscht. Die 1949 gegründete Auto Union GmbH, Vorläufer der heutigen Audi AG, setzte schließlich die Tradition der Vier Ringe fort und fand in Ingolstadt einen neuen Standort.

Die VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, entstanden 1958 aus den beiden Automobilbetrieben Horch und Audi, fertigte in der DDR einen Kraftwagen dessen Karosserie aus Kunststoff bzw. aus Duroplast bestand und bald den Namen „Trabant“ bekam. Der letzte Trabant lief im April 1991 vom Band.

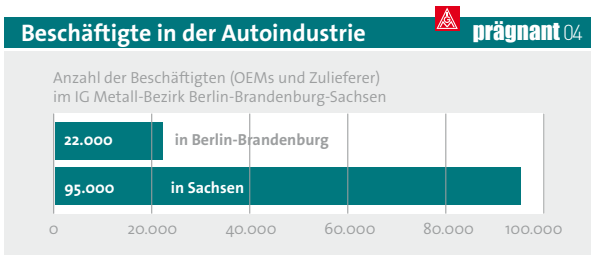
Fast ein Viertel der deutschen Automobilproduktion vor dem Zweiten Weltkrieg stammte aus Sachsen. An diese Tradition wurde auch nach der Wiedervereinigung angeknüpft. Volkswagen Chemnitz, Zwickau sowie Dresden, aber auch die Eröffnung neuer Final-Werke von BMW, Porsche und VW in Leipzig und Dresden stehen für das Autoland Sachsen. Die Automobilindustrie ist zu einem entscheidenden Wachstumsträger in Ostdeutschland geworden.

Aber auch in Berlin und Brandenburg ist die deutsche Automobilindustrie schon lange präsent. Am 2. Oktober 1902 übernahm die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) die marode Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG in Marienfelde. Am Anfang wurden dort noch Boots- und Schiffsmotoren hergestellt. 1905 begann die Produktion von LKW und Bussen; 1907 gefolgt von den ersten motorisierten Feuerwehrfahrzeugen. Heute werden hier PKW-Motoren für Mercedes-Benz gefertigt. Für Daimler ist Brandenburg ein Standort mit einer langen industriellen Tradition. Bereits 1936 wurden die Daimler-Benz Flugmotorenwerke Genshagen errichtet. Seit 1965 werden in Ludwigsfelde Nutzfahrzeuge hergestellt.

Heute:

Auch wegen der gut ausgebildeten Facharbeiterbelegschaften siedelten sich gleich nach der Wende mehrere große Autobauer in Sachsen und Thüringen an. Es gilt weiterhin alle Anstrengungen zu unternehmen, um das hohe Qualifikationsniveau der Belegschaften zu halten. Nur mit gut ausgebildeten Facharbeiter-Belegschaften wird es gelingen, den Anforderungen der Transformation in der Automobilindustrie gerecht zu werden. An erster Stelle sind hier die Unternehmen in der Pflicht, in Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten zu investieren. VW hat heute neben dem Werk in Zwickau auch in Chemnitz und Dresden Standorte. Anfang der 2000er Jahre haben sich zudem auch BMW und Porsche in Leipzig mit eigenen Werken angesiedelt.

In Sachsen sind ungefähr 95.000 Menschen in der Automobilindustrie insgesamt beschäftigt. In Berlin und Brandenburg sind es immerhin ca. 22.000 Beschäftigte. Heute gehört das „Autoland Sachsen“ mit fünf Fahrzeug- und Motorenwerken von Volkswagen, BMW und Porsche sowie rund 780 Zulieferern, Ausrüstern und Dienstleistern der Branche zu den wichtigsten deutschen Standorten im Kraftfahrzeugbau. Etwa jeder achte in Deutschland gebaute PKW kommt aus Sachsen. Die Automobilindustrie ist zugleich der Motor des verarbeitenden Gewerbes in Sachsen. Die über 95.000 Beschäftigten, davon mehr als 80 % in der Zulieferindustrie, erbringen über ein Viertel der sächsischen Industrieproduktion.



Quelle: Dr. Antje Blöcker; Projekt Arbeitnehmerperspektiven Automobilindustrie in BBS

Forschung und Entwicklung (F&E) werden immer wichtiger, um dauerhaft wettbewerbsfähig zu bleiben. Die hohe Innovationsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie mit der damit einhergehenden großen Investitionsfähigkeit und Tätigkeit ist von zentraler Bedeutung, um die Beschäftigung im wichtigsten deutschen Industriezweig erhalten zu können.

Insgesamt befassen sich in Sachsen über 50 universitäre und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen in den unterschiedlichsten Ausprägungen mit dem Thema Automobil. Ein bedeutender Teil dieser Aufgaben wird im Auftrag international tätiger Automobilhersteller und -zulieferer realisiert.

So konzentriert sich beispielsweise die Technische Universität Dresden auf Lehre und Forschung zum Thema Automobil und vernetzte Mobilität am Institut für Automobiltechnik Dresden – IAD. Das IAD gehört zu den führenden automobilen Forschungsinstituten in Europa. Am IAD werden unter anderem Forschungsprojekte zu den Themen Fahrdynamik, Fahrkomfort, Verkehrssicherheit, Elektronikarchitektur sowie Energie- und Informationsmanagement – auch im Kontext des automatisierten Fahrens – durchgeführt. In dem neu entstehenden, hochmodernen „Fahrzeugtechnischen Versuchszentrum (FVZ)“ des IAD werden Fahrzeuge, Batterien oder Elektroniksysteme unter realen Bedingungen getestet.

Darüber hinaus wird bereits intensiv am Zukunftsthema „Car-to-Car-“ bzw. „Car-to-X-Kommunikation geforscht. Datenkommunikation von Fahrzeugen untereinander und zur Anbindung an Lichtsignalanlagen ist ein Zukunftsfeld der automobilen Wertschöpfungskette.

Darüber hinaus gibt es in Sachsen ein Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK). Gemeinsam mit der Leichtbau-Zentrum Sachsen GmbH und der ThyssenKrupp AG entwickelte das ILK ein ultraleichtes Elektroauto. „InEco“ wiegt weniger als 900 Kilogramm und soll vor allem Kurzstreckenfahrer in urbanen Ballungszentren begeistern.

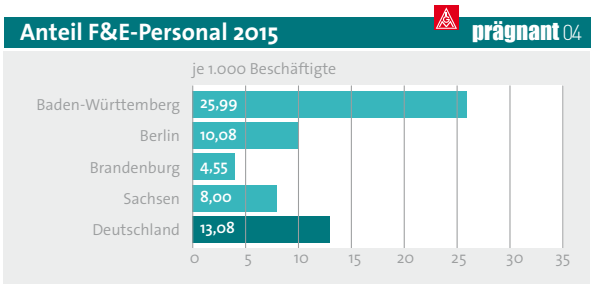
An der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) wird zum Beispiel an der Entwicklung von innovativen Elektronik- und Antriebssystemen und an neuen Werkstoffen und Produktionstechnologien für den Automobilbau geforscht.

Anfang 2015 nahm das Chemnitz Automotive Institute (CATI) seine Tätigkeit auf, eines von nur vier überregionalen automobilwirtschaftlichen Kompetenzzentren in Deutschland. Es initiiert und bündelt Forschungsarbeit auf den Gebieten Automobil-Wirtschaft, Automobil- Fabrik und Automobil-Logistik unter besonderer Berücksichtigung von Entwicklung und Transfer von Prozessinnovationen.

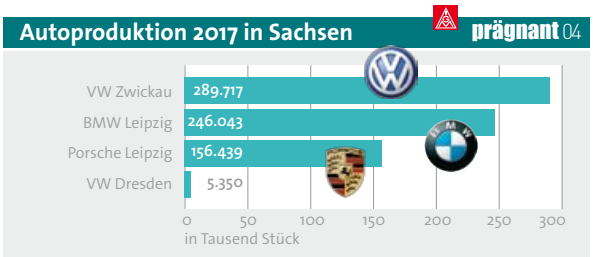
Trotz dieser wichtigen Forschungsaktivitäten ist der Anteil an Forschungs- und Entwicklungspersonal im Osten Deutschlands deutlich geringer als in Westdeutschland. Dies liegt zum einen an den fehlenden Konzernzentralen im Osten (F&E Tätigkeiten sind meist an den Firmenzentralen angesiedelt) und zum anderen an der geringen Zahl an Forschungsinstituten wie bspw. dem Fraunhofer Institut.

Es bleibt Aufgabe der Unternehmen – aber auch der Politik – den Osten Deutschlands bei der Ansiedelung von Forschung- und Entwicklung und öffentlich finanzierten Forschungseinrichtungen nicht zu vernachlässigen. Bei den Überlegungen in der Strukturwandelkommission des Bundes sollte deshalb beispielsweise

die Frage strukturpolitischer Maßnahmen im Bereich Forschung und Entwicklung, sowie die Ansiedelung von Bundesämtern und Forschungseinrichtungen in den Braunkohletagebaugebieten in Brandenburg und Sachsen, eine wichtige Rolle spielen. Denkbar wäre aus Sicht der IG Metall zum Beispiel ein Kompetenzzentrum für Speicher- und Batterietechnologien, sowie deren Recycling, in der Lausitz mit geografischer Nähe zu wichtigen Automobilstandorten wie Leipzig oder Zwickau.



Quelle: Stifterverband für die deutsche Wirtschaft 2018



Knapp 700.000 Fahrzeuge wurden im Jahr 2017 von Volkswagen, BMW und Porsche in Zwickau, Leipzig und Dresden gebaut. Jedes achte deutsche Auto stammt somit aus Sachsen. Sachsen ist ein Autoland. Die Autoindustrie ist eine tragende Säule der sächsischen Wirtschaft. Fast ein Drittel der gesamten Industrieproduktion im Freistaat und mehr als die Hälfte aller Exporte hängen an der Autoindustrie.
Die meisten fertiggestellten Autos (mehr als 400.000) kommen mittlerweile aus Leipzig.

Berlin und Brandenburg

Aber auch in Berlin und Brandenburg werden traditionelle Kraftfahrzeuge, Komponenten und Motoren gebaut. Das Spektrum der Firmen ist groß. Vom Original Equipment Manufacturer (OEM) wie Mercedes-Benz und BMW über Global Playern der Zuliefererindustrie wie Automotive Plastic Components, Bosch, Brose, Continental, Gestamp Umformtechnik, Goodyear Dunlop, Hella, Knorr-Bremse, Pierburg, Schaeffler, Takata, ZF finden sich eine Vielzahl Mittelständler.

Die Hauptstadtregion ist führend im Technologietransfer: 52 Hochschulen mit circa 205.000 Studenten sowie über 200 private und öffentliche Institute bilden eines der dichtesten Forschungsnetzwerke in Europa. Die Region Berlin-Brandenburg ist besonders stark in Antriebstechniken, neuen Kraftstoffen, Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit sowie mit zunehmender Bedeutung moderner, vernetzter intelligenter Verkehrssysteme. Leichtbau und Produktionstechnik runden das Standortprofil ab.

Morgen:

Das Automobil und dessen Nutzung, wie wir es seit Jahrzehnten kennen, ändert sich gerade in atemberaubender Geschwindigkeit. Elektromobilität, verbesserte Antriebstechnologien, autonomes und vernetztes Fahren sowie neue Mobilitätsdienste sind auf dem Vormarsch. In Berlin lassen sich zahlreiche Entwicklungen wie unter dem Brennglas beobachten. Die großen Automobilhersteller sind in der Hauptstadtregion mit vielfältigen neuen Geschäftsfeldern aktiv.

Kaum eine Branche entwickelt sich derzeit so schnell, wie die der Mobilitäts-Dienstleistungen. Das Umsatzpotenzial von Mobility-as-a-Service-Angeboten (MaaS) steigt von 2 % (2017) auf voraussichtlich 22 % (2030). Gleichzeitig als Fahrzeughersteller und Mobilitätsanbieter zu agieren, erfordert eine extrem agile Unternehmensstruktur. Die OEMs müssen daher schon jetzt die entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen aufbauen.

Ein paar aktuelle Entwicklungstrends:

Megatrend Cloud:
VW plant aktuell eine Kooperation mit Microsoft. Ziel ist es, digitale Dienste und Mobilitätsangebote über ein Cloud- System anzubieten. VW wird in der Nähe von Microsoft in Nordamerika ein eigenes Entwicklungszentrum für die Automotive Cloud gründen. Volkswagen erhofft sich schon in einigen Jahren Umsätze in Milliardenhöhe.

Beispiel MOIA:
MOIA ist das jüngste Unternehmen im Volkswagen Konzern. Das Unternehmen mit Sitz in Berlin, Hamburg und Helsinki will bis 2025 einer der weltweit führenden Mobilitätsdienstleister werden. Im Fokus steht die Entwicklung eigener IT-basierter On-Demand-Angebote.

Beispiel DriveNow:
DriveNow ist das CarSharing-Angebot von BMW und bietet seine Dienste in 13 europäischen Städten an. Im Oktober 2017 erreichte DriveNow die Zahl von 1.000.000 Kunden. Die Anzahl der DriveNow-Fahrzeuge beträgt insgesamt 6.400 (Stand Juni 2018).

Beispiel Daimler:
Die Daimler Mobility (DMS) Services GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft des Daimlerkonzerns mit über 100 Beschäftigten in Berlin und mehr als 1.000 Beschäftigten weltweit. Zur DMS GmbH gehören car2go, mytaxi und moovel, das autonome Fahren und das Bezahlsystem „Mercedes pay". Darüber hinaus werden bei der hundertprozentigen Daimler Tochter ACCUMOTIVE in Kamenz Lithium-Ionen Batterien für Mercedes und Smart gebaut. Starker Beschäftigungsaufbau kennzeichnet die Batterieproduktion von Daimler in Ostsachsen.

Trotz all den aufgezeigten neuen Entwicklungen zeichnet sich ab, dass Verbrennungsmotoren, elektrifizierte Antriebsvarianten und Mischformen beider Antriebsarten auf Jahre hinaus parallel entwickelt, verkauft und genutzt werden. Die Automobil-Stückzahlen im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen dürften in den kommenden Jahren weiter steigen: In Dresden hat VW die Fertigung gerade verdoppelt (5.350 E-Golf aus Dresden wurden im Jahr 2017 fertiggestellt).

In Zwickau und in Leipzig stehen gewaltige Investitionen unmittelbar bevor. BMW steckt bis 2020 rund 300 Millionen Euro in den Ausbau seines sächsischen Werks. Auch in Zwickau stehen die Zeichen auf Wachstum: Für eine Milliarde Euro baut VW den Standort zur reinen E-Auto-Fabrik um. Wenn das 2021 abgeschlossen ist, sollen dort deutlich mehr Autos gebaut werden als heute. Porsche arbeitet ebenfalls gerade an Plänen, ab 2021 oder 2022 E-Autos in Leipzig zu bauen. Die Autoindustrie ist im Bezirk ein zentraler Innovationstreiber.

Gerade die E-Mobilität, bei der BMW schon 2013 mit den i-Modellen aus Leipzig vorgeprescht war, weckt große Hoffnungen. VW und Porsche verstärken massiv ihr Aktivitäten in diesem Bereich. Dies bringt neue Chancen. Damit entstehen weitere interessante Arbeitsplätze und Perspektiven für Unternehmen der Region.

Herausforderungen für die Automobilindustrie im Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen

Die Transformation gestalten:

Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs schreitet rasant voran. VW macht Zwickau zur Speerspitze für Elektromobilität im Konzern. Unter dem Motto „Electric for all" will Volkswagen die Elektromobilität aus der Nische herausbringen und als Massenfahrzeug etablieren. Das Fahrzeugwerk in Zwickau wird zum größten europäischen Kompetenzzentrum für E-Fahrzeuge entwickelt. Ab 2019 wird erstmals der Modulare Elektrifizierungsbaukasten (MEB) eingesetzt. Die Umrüstung von Maschinen und Anlagen läuft bereits.

Ende 2019 sollen erste ID-Modelle (Elektro-Modelle von Volkswagen) vom Band laufen. Ende 2020 werden ausschließlich MEB-Elektroautos gebaut, die eine Reichweite zwischen 330 und 550 Kilometer ermöglichen sollen. Insgesamt will der VW-Konzern 2020 weltweit 100.000 Elektroautos auf MEB-Basis auf den Markt bringen. 2025 sollen es dann bereits eine Million Fahrzeuge sein. Zwickau hat eine spannende Zukunft vor sich, da es weltweit der erste Standort sein wird, der in einem solchen Maßstab auf Elektromobilität transformiert wird.

Mit dem Umbau der kompletten Produktion vom Verbrenner zum Stromer wird die Kapazität des Werkes nochmals gesteigert. Sie liegt aktuell bei 1.350 Fahrzeugen pro Tag. Nach dem kompletten Hochfahren der E-Produktion sollen in Zwickau rund 1.500 Autos pro Tag hergestellt werden.

Damit die Elektromobilität in Deutschland Erfolg haben kann, muss vor allem die Ladeinfrastruktur weiter verbessert werden. Zum einen muss die erforderliche Ladeinfrastruktur flächendeckend zur Verfügung gestellt werden. Dies schließt eine einfache und möglichst verbraucherfreundliche Handhabung mit ein. Zum anderen wird die aus ökologischen Gründen gewünschte Verkehrswende nur gelingen, wenn sie mit der Energiewende zusammen ausgestaltet wird. Energie- und Verkehrswende sind zwei Seiten der gleichen Medaille. Eine erfolgreiche Verkehrswende wird nur gelingen, wenn die Stromerzeugung, die Speicherung und die Verteilung über die Netze modernisiert und ausgebaut wird.

Die arbeitsmarktpolitischen Effekte der Elektrifizierung des Antriebsstrangs hat die so genannte ELAB 2.0 Studie herausgestellt, die von der IG Metall, BMW, Volkswagen, Daimler, Robert Bosch, ZF Friedrichshafen, Schaeffler, Mahle sowie dem Verband der Automobilindustrie initiiert wurde. Demnach führt die Elektrifizierung des Antriebsstrangs zu geringerem Personalbedarf. Das betrifft vor allem den Zuliefererbereich. Die Studie „Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf

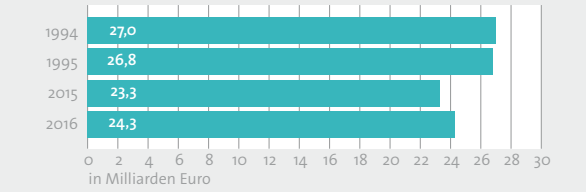
die Beschäftigung am Standort Deutschland (ELAB)“ des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO kommt zu dem Ergebnis, dass bis 2030 jeder zweite Arbeitsplatz in der Antriebstechnik von PKW direkt oder indirekt von der Elektromobilität betroffen sein kann. Danach werden in Deutschland durch Elektrifizierung und Produktivität per Saldo – bei als wahrscheinlich angenommenen Entwicklungen – rund 75.000 Arbeitsplätze in der Antriebstechnik wegfallen. Darin ist schon eingerechnet, dass rund 25.000 neue Stellen für Komponenten wie Batterien oder Leistungselektronik entstehen werden. Die Forscher vom Fraunhofer IAO haben die Beschäftigungswirkung der Elektromobilität in drei Szenarien durchgespielt. Im Zentrum steht ein Szenario, in dem bis 2030 ein Viertel der Fahrzeuge rein elektrisch angetrieben wird, 15 Prozent sind Plug-in-Hybride, 60 Prozent haben einen effizienteren Otto- oder Dieselmotor. Die Herausforderung ist groß, aber zu bewältigen, wenn jetzt die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Politik muss den notwendigen Strukturwandel in der Automobilindustrie durch eine zielgerichtete Industrie- und Beschäftigungspolitik flankieren, die Unternehmen müssen vor allem mit einer massiven Qualifizierungsoffensive dafür sorgen, dass die Beschäftigten in diesem Wandel nicht unter die Räder kommen. Die Transformation hin zur Elektromobilität kann gelingen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Hier sind die Politik und die Unternehmen gefordert, Strategien zu entwickeln, um diese Herausforderung zu bewältigen.

Über die Veränderungen bei der Antriebstechnik hinaus werden die Autos digitaler und die Automatisierung des Fahrens schreitet voran. Digitale Dienste sowie Veränderungen in der Produktion, die unter dem Stichwort Industrie 4.0 Einzug halten, stehen auf der Tagesordnung. Die Digitalisierung des Automobils und der vermehrte Einsatz von Sensorik schaffen aber auch neue Geschäftsfelder, gerade auch im Bereich der Zulieferer. Große Chancen ergeben sich für die Zulieferbranche im Trend zu einer höheren Automatisierung von Fahrfunktionen. Ein wachsender Markt entsteht für automatisiertes Fahren, aber auch für Zusatzfunktionen, die mittels Sensoren und Elektronik das Auto sicherer machen werden.

Die Politik muss dringend und massiv in den Ausbau der öffentlichen Verkehrs-Infrastruktur investieren.

Die Ausgaben für die Verkehrssysteme waren in den 1990er Jahren höher. Auch wenn im Nachgang der Wiedervereinigung ein großer Investitionsbedarf bestand, so ist der gegenwärtige Transformationsprozess in der Automobilindustrie von solch wichtiger Bedeutung, dass deutlich mehr investiert werden muss.

Verkehrsausgaben in Deutschland



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und DIW

Während Mitte der 1990er Jahre weit über 26 Milliarden Euro jährlich in die gesamte Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Wasserwege etc.) investiert wurden, waren es 20 Jahre später deutlich unter 25 Milliarden Euro jährlich. Hier muss die Politik endlich umsteuern und massiv in die Verkehrswende investieren, damit die individuelle und öffentliche Elektromobilität in Deutschland gute Rahmenbedingungen hat.

Fachkräftemangel:

Die Transformation der Autoindustrie ist in vollem Gange. Dies bedeutet auch neue Anforderungen an die berufliche Ausbildung und Weiterbildung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Betrieben. Schlagwörter wie Digitalisierung, Industrie 4.0, demografischer Wandel und lebenslanges Lernen prägen die Debatten. Qualifikation und Wissen werden immer wichtiger – ihre Halbwertszeit hingegen immer geringer. Neue Berufe entstehen und werden sich weiter verändern. Die Inhalte der dualen Berufsausbildung müssen sich stetig an neue Anforderungen anpassen. Die Digitalisierung, zunehmende Vernetzung, der verstärkte Einsatz von Sensorik und die neuen Antriebstechnologien in der Automobilindustrie erfordern von sehr vielen Erwerbstätigengruppen künftig verstärkte IT-Qualifikationen.

Es kommt also darauf an, zukünftig wichtig werdende Inhalte zu erkennen und diese entsprechend so anzupassen, dass dabei niemand auf der Strecke bleibt. Die Ausbildung von zukünftigen Fachkräften ist von erheblicher strategischer Bedeutung für die IG Metall. Neben dem Ausbau der Mitbestimmung und der Erhöhung der Tarifbindung ist die Frage von Aus- und Weiterbildung von zentraler Bedeutung, um die Beschäftigten gut durch die Transformation in der Automobilindustrie zu begleiten.

Die Zukunft der Betriebe in der Metall- und Elektroindustrie hängt elementar von gut ausgebildeten Fachkräften ab, deshalb muss verstärkt in Aus- und Weiterbildung investiert werden. Leider lassen die Ausbildungsaktivitäten der Unternehmen im IG Metall

Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen nach. Der Fachkräftemangel ist somit hausgemacht. Berlin, Brandenburg und Sachsen werden ihr Fachkräfteproblem nicht durch eine Billig-Lohn-Strategie lösen können. Ein Ausufern von Leiharbeit, Werkverträgen und Auslagerung wesentlicher Bestandteile der Wertschöpfungskette an externe Dienstleister kann nicht erfolgsversprechend sein. „Besser statt Billiger“ muss die Devise lauten.

Technische Innovationen:

Technische Innovationen wie autonomes Fahren, der verstärkte Einsatz von Sensorik, Datenerzeugung durch das Automobil und Datenverwendung bzw. Speicherung sowie veränderte Antriebstechniken verändern das Automobil massiv.

Im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg- Sachsen sind bereits an einigen Stellen neue Weichen gelegt worden, um die Transformation erfolgreich zu gestalten: Daimler investiert stark in die Batteriefertigung seiner Tochter accumotive in Kamenz. Bundesministerwirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) hat im Rahmen der Gespräche in der Strukturwandelkommission ein weiteres Batteriewerk in der Lausitz ins Gespräch gebracht. Am Botanischen Garten in Dresden testet Volkswagen autonomes Fahren und die Prüf- und Testgesellschaft Dekra will den Lausitzring zu einem Testfeld für Autonomes und Vernetztes Fahren umbauen. Weitere Studien, wie beispielsweise eine Batterierecycling-Ansiedelung im Bezirk gelingen kann, sind im Entstehen.

Die Automobilindustrie in Berlin, Brandenburg und Sachsen: auch Morgen erfolgreich!

Ohne Zweifel steht die Automobilindustrie vor großen Herausforderungen. Die aktuellen Debatten über Einfahrverbote für Diesel PKW, die Verhandlungen auf europäischer Ebene zur Erreichung der CO_2-Zielwerte wegen der Einhaltung der Pariser Klimaziele sowie die oben beschriebenen Transformationstreiber, verlangen den Unternehmen und Beschäftigten einiges ab. Damit die Automobilindustrie als deutsche Schlüsselindustrie, auch im Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen weiter erfolgreich sein kann, müssen realistische und erreichbare Schadstoffgrenzwerte beschlossen, die Infrastruktur für Elektromobilität rasch ausgebaut und die Beschäftigten in der Transformation erfolgreich mitgenommen werden. Die Einführung einer Blauen Plakette würde die Unsicherheit bei den Dieselnutzern reduzieren, da mit ihr klare Kriterien für Einfahrerlaubnisse in Städte geschaffen werden könnten. Darüber hinaus brauchen wir tragfähige und bezahlbare Mobilitätskompromisse und Konzepte, die den unterschiedlichen Interessengruppen gerecht werden. Diejenigen, die Mobilitätsmöglichkeiten eher nutzen als besitzen wollen, haben ihre berechtigten Ansprüche. Dies gilt jedoch auch für die Verbraucherinnen und Verbraucher, die nach wie vor ein eigenes Automobil zur ständigen Verfügung haben wollen, sei es weil sie in ländlichen Gebieten leben, Pendler sind oder weil sie schlicht Freude an der individuellen Mobilität haben.

Die Zukunft und die gegenwärtigen Herausforderungen der Autoindustrie im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen werden auch auf der bezirklichen Automobilkonferenz am 28. November 2018 in Leipzig mit Expertinnen und Experten aus der IG Metall, aus Verbänden und der Wissenschaft, sowie Betriebsrätinnen und Betriebsräten aus den Automobilbetrieben diskutiert.

PRÄGNANT | Newsletter zur Wirtschafts-, Struktur- und Sozialpolitik der IG Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen, Alte Jakobstr. 149, 10969 Berlin
Herausgegeben von der Bezirksleitung · Redaktion: Christoph Hahn · Tel. 030 25 37 50 26 · E-Mail: Christoph.hahn@igmetall.de · ViSdP.: Olivier Höbel, Bezirksleiter