



Transformation der Automobilindustrie: Vorschläge der IG Metall!

Deutschland wurde von Corona in einem ohnehin herausfordernden und tiefgehenden Wandel erwischt. Die gesamte Automobilbranche muss die gesetzten Klimaziele erreichen, den Wandel der Fahrzeugindustrie hin zu alternativen Antrieben und Digitalisierung von Produkt und Produktion bewältigen und nun auch noch die Folgen der Corona-Pandemie verdauen. Insbesondere in den Betrieben der Automobilzuliefererindustrie sind die Folgen zu spüren. Um die Transformation nicht zu gefährden, sondern trotz Krise und Corona-Folgen zu gestalten, hat die IG Metall folgende Modelle vorgeschlagen, bzw. in die Umsetzung gebracht:

1.) Der Transformationsfonds

Die Unterauslastung der vergangenen Monate hat massiv am Eigenkapital der Zulieferer gezehrt. Aber gerade jetzt müssen sie die Produktion wieder vorfinanzieren. Gleichzeitig müssen wichtige Investitionen für die Transformation getätigt werden. Insbesondere beim stark von klein- und mittelbetrieblich geprägten Zuliefererbereich und bei Maschinenbauunternehmen fehlen aufgrund der schwachen Nachfrage die notwendigen Mittel für notwendige Investitionen in den Strukturwandel. Deswegen hält die IG Metall es für zwingend notwendig, dass der Zugang zu Eigenkapital über zusätzliche Instrumente, neben der direkten Staatsbeteiligung an Unternehmen durch den Sicherungsschirm ermöglicht, und der Zugang zu entsprechenden Mitteln verbessert wird.

Wir empfehlen daher, einen **Transformationsfonds** einzurichten. Das ist notwendig für eine bessere Eigenkapitalsicherung der Unternehmen, auch um sie vor Insolvenzen zu sichern. Insolvente Betriebe sind nicht innovationsfähig und ein insolventes Unternehmen kann sich auch nicht mehr wandeln. Es gilt also, die Branche auf dem Weg zur klimafreundlichen Mobilität zu stabilisieren. Ohne die Investitionen und Innovationen haben viele Unternehmen, die derzeit noch in der Verbrenner-Technologie tätig sind oder neue Geschäftsfelder ausbauen wollen, keine Chance sich umzustellen.



Dieser Transformationsfonds soll Zulieferern privates Kapital als Eigenkapital zur Verfügung stellen. Es gibt ausreichend Kapital im Land, das derzeit nach Anlagemöglichkeiten sucht. Wir sehen hier darüber hinaus auch die Fahrzeughersteller in einer Verpflichtung.

Wie der Transformationsfonds und seine Beteiligungen europarechtlich ohne Auflagen umgesetzt werden kann, ist zu lösen. Unbedenklich erscheint eine hohe staatliche Beteiligung am Fonds zu den dort geltenden marktüblichen Konditionen.

Im Ergebnis des Autogipfels am 8.9. wurde hierzu eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die bis Anfang November entsprechende Vorschläge erarbeiten wird.

2.) Best Owner Group (BOG)

Ein ähnliches Konzept verfolgt die Best Owner Group (BOG), bei der die IG Metall Entwicklungshilfe geleistet hat. Das Modell richtet sich als Beteiligungsmodell an Zulieferer von Technik und Bauteilen von Verbrennungsmotoren. Da selbst bei einem deutlich steigenden Anteil alternativer Antriebe die Produktion von Verbrennungsmotoren auch über 2030 hinaus weiterlaufen wird, gilt es den Bestand – trotz allmählich sinkender Stückzahlen – zu sichern.

Das vorgesehene Geschäftsmodell sieht folgendermaßen aus: Mit den Mitteln eines Eigenkapital-Fonds wird ein Zuliefererunternehmen, das sich aufgrund seines Portfolios zwangsläufig perspektivisch verkleinern wird und Alternativen, wie die Weiterentwicklung im Konzern etc. nicht realisiert werden können, mehrheitlich übernommen und bis zum Auslaufen der nicht erneuerbaren Produkte professionell begleitet. Der Personalabbau kann durch die noch lange Laufzeit entsprechend der Altersstruktur der Beschäftigten gut und sozialverträglich geplant werden.

Dieser Betrieb kann durchaus gewinnbringend sein, denn viele Gemein-, Entwicklungskosten und Neuinvestitionen fallen weg. Diese Erträge können für Qualifizierungsmaßnahmen und die Ausfinanzierung von Beschäftigungsgesellschaften eingesetzt werden. Beschäftigte können außerdem über einen längeren Zeitraum im Rahmen - ggf. auch innerhalb der Cluster regional organisierter – qualifizierter Personalplanungsprozesse für zukunftsfähige Tätigkeiten qualifiziert werden.

Für die weltweiten OEM-Kunden ist es eine entscheidende Sicherheit und von großer Relevanz, dass das perspektivisch rückläufige Produkt trotzdem langfristig zuverlässig im notwendigen Rahmen weiterentwickelt und geliefert wird. Daher sehen wir auch hier die Kunden in der Pflicht, sowohl durch die Beteiligung am BOG-Fonds, wie durch langfristige Abnahmeverpflichtungen.



Unterstützende Leistungen wie z.B. Mittel der Bundesagentur für Arbeit zur Qualifizierung der Beschäftigten und für Kurzarbeit oder auch Strukturförderung aus dem öffentlichen Raum können gegebenenfalls in Anspruch genommen werden.

Die Erwartung an die politische Ebene ist, den Zugang zu denkbaren Investoren des öffentlichen Bereichs, wie KfW, Atomfonds, etc. zu erleichtern.

Die rechtlich-formalen Voraussetzungen zur Aufnahme der Geschäftstätigkeit der BOG sind zwischenzeitlich gegeben und das Team um Frank-Jürgen Weise, ehemaliger Vorsitzender der Bundesanstalt für Arbeit, und Bernd Bohr, ehemaliger Vorstand für die Fahrzeugsparte von Bosch, sowie weiterer erfahrener Experten hat mit der Akquisition von Investments in den BOG-Fonds begonnen.

3.) Förderung regionaler Transformationscluster

3a) Der regionale Transformationsfonds

Neben den Beteiligungsmodellen braucht es aber auch eine präventive regionale Strukturpolitik gerade in den Regionen, deren Industrie überdurchschnittlich durch Zulieferer geprägt ist. Ohne regionale Transformationspläne für diese Cluster, drohen industrielle Wüsten und ein massiver Verlust von Arbeitsplätzen, was die gesamte Leistungskraft und damit den Lebensstandard aller Bürgerinnen und Bürger in diesen Regionen enorm gefährdet.

Mit Hilfe des Transformationsatlas der IG Metall können wir diese Regionen benennen und den Handlungsbedarf erkennen.

Grundvoraussetzung zur Gestaltung der Transformation in den Regionen ist die Bereitschaft der betrieblichen und regionalen Akteure zur Zusammenarbeit und der Suche nach gemeinsamen Wegen, wie Industriearbeit in der Region trotz sinkender Nachfrage nach Komponenten für Verbrennungsmotoren, gesichert werden kann.

Daher schlagen wir vor, regionale Transformationscluster mit einem Fonds für regionale Transformationsprozesse durch Bundes- und Landesmitteln zu fördern.

Vorgeschlagen wird ein zweistufiges Verfahren.

In der ersten Stufe sind Ideenskizzen/Eckpunkte eines regionalen Zukunftskonzeptes in Industrieregionen mit einem hohen Anteil der Automobil- und Zuliefererbetriebe an der regionalen Wertschöpfung vorzulegen.



Antragsberechtigt in der ersten Stufe sind Verbände regionaler Akteure (Unternehmen gemeinsam mit den Betriebsräten, Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände und Kammern, öffentliche Institutionen oder wissenschaftliche Einrichtungen), die sich dazu verständigen, gemeinsam den strukturellen Wandel in der Region voranzutreiben in Richtung neuer nachhaltiger Wertschöpfung, mit dem Ziel Industriearbeitsplätze in der Region zu erhalten.

Erfüllen die Anträge diese Kriterien, werden zur Vorbereitung der zweiten Stufe den Regionen Mittel zur Konzeptentwicklung zur Verfügung gestellt.

In der zweiten Stufe wird ein Konzept vorgelegt, das konkrete Wege aufzeigt, wie die Region den Transformationsprozess bewältigen und gestalten will.

Antragsberechtigt in der zweiten Stufe sind regionale Transformationsbeiräte. Die Transformationsbeiräte sollten auf regionaler Ebene (Planungsregionen bzw. Länderebene wie dem Saarland) eingerichtet werden.

Teil einer solchen Governance-Struktur sollten die jeweiligen Landkreise und Gemeinden, Unternehmensvertreter, Gewerkschafts- und Arbeitnehmervertreter, die Bundesagentur für Arbeit, Industrie- und Handelskammern sowie Vertreter der Forschungs- und Wissensinfrastruktur sein.

Anträge in der zweiten Stufe können auf die Co-Finanzierung etwa von Investitionen in regionale Infrastruktur, Forschungs- und Weiterbildungsverbände, oder vorwettbewerbliche Kooperationen zur Erschließung neuer Wertschöpfung, etc., zielen.

Kriterien für die Mittelverwendung

Projekte und Maßnahmen zur Strukturentwicklung in den Betrieben und Regionen sollten nach transparenten und möglichst messbaren Kriterien ausgewählt werden.

Die Auswahl von Projekten sollte nachfolgenden Kriterien unterliegen:

- Strukturwirksamkeit und positive Beschäftigungseffekte: Das jeweilige Projekt muss positive Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte für den Standort bzw. für die Region nachweisen können.
- Innovations- und Technologiebeitrag: Das jeweilige Projekt sollte technologische Zukunftsfelder aufgreifen, die für die Standortsicherung relevant sind.
- Ökologische und soziale Nachhaltigkeit: Das jeweilige Projekt sollte einen Beitrag zu langfristig weitgehend treibhausgasneutralem Wirtschaften leisten.



- Regionale Bedeutung: Die Projekte sollten die Bedeutung für die regionale Zukunftsfähigkeit belegen.

Der Fonds sollte in der ersten Phase der Laufzeit (2021-2024) mit einem Vermögen in Höhe von 1 Milliarde Euro ausgestattet sein. Diese Mittel stehen grundsätzlich durch das Konjunkturpaket der Bundesregierung zur Verfügung, in dem insgesamt 2 Milliarden Euro zur Förderung von Investitionen im Fahrzeugbau und regionaler Innovationscluster der Zuliefererindustrie beschlossen wurden.

Auf dem Autogipfel am 8.9. wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die bis November zur Verwendung der im Konjunkturprogramm bereitgestellten Mittel Vorschläge, auch für regionale Strukturpolitik entwickeln soll.

3b) Orientierungsberatung für Betriebsräte in KMU

Mitbestimmungsstrukturen, die nicht in der Lage sind, eigenständig Ideenskizzen/Eckpunkte eines regionalen Zukunftskonzeptes in den Industrieregionen vorzulegen (insbesondere KMU-Strukturen, ohne freigestellte Betriebsräte) werden in den Konzeptionen der ersten Stufe des regionalen Innovationsclusters durch die Orientierungsberatung für Betriebsräte in KMU unterstützt. Dieser konzeptionelle Ansatz knüpft an positive Erfahrungen der Transformation mit Hilfe dieses Instruments in den Transformationsprozessen in Ostdeutschland an. Mit einer Orientierungsberatung werden die Mitbestimmungsstrukturen in die Lage versetzt, erste Ideen zu entwickeln.

Ziele der Orientierungsberatung

Die Orientierungsberatung fördert die schnelle und unbürokratische Hinzuziehung von Sachverständigen und Berater*innen. Der Umfang reicht je nach Bedarf von Kurzberatungen bis hin zur Unterstützung im Umfang mehrerer Beratungstage. Ziel einer Orientierungsberatung ist es, im Rahmen von bis zu 10 Berater*innen-Tage pro Jahr die Situation und Handlungsoptionen der Betriebsräte zu analysieren, die Beschäftigten aktiv zu beteiligen, Ansatzpunkte möglicher Alternativkonzepte zu entwickeln und das eigene Handeln zu planen.

Welche Fragen bearbeitet die Orientierungsberatung?

- o Was sind die Anlässe und Planungen der Unternehmensleitung zur betrieblichen Umstrukturierung und was sind die Konsequenzen für Betrieb und Beschäftigte?



- o Welche Alternativen gibt es und was sind Handlungsmöglichkeiten des Betriebsrates?
- o Wie lassen sich die Beschäftigten angemessen einbeziehen?
- o Wie kann der Betriebsrat mit den relevanten Ansprechpartnern auf Arbeitgeberseite in Dialog und Verhandlung treten?
- o Wo hat der Betriebsrat weitere Unterstützungsbedarfe und wie lässt sich Unterstützung organisieren?

Wer führt die Orientierungsberatung durch?

Durchgeführt wird die Beratung durch kompetente Berater*innen (Technologieberatungsstellen und andere Beratungseinrichtungen) unter enger Beteiligung der zuständigen Gewerkschaft.

Antragsberechtigt sind Betriebsratsgremien. Hierbei ist ein bürokratisch vereinfachtes Verfahren zu entwickeln. Die Bearbeitungszeit zwischen Antragstellung und Genehmigung sollte nicht länger als vier Wochen in Anspruch nehmen.

Die Verwaltung der Förderung sollte zentral über die Fördereinrichtungen des Bundes erfolgen, die heute schon für die Abwicklung von Förderprogrammen zuständig sind.

Die Orientierungsberatung sollte für eine Dauer von drei Jahren – bis Ende 2023 – aufgelegt werden.

3c) Regionale Weiterbildungsverbände

Ein zentraler Baustein regionaler Zukunftskonzepte ist die Qualifizierung der Beschäftigten. In der Mehrzahl der Betriebe mangelt es aber an Kapazitäten und Expertise in der qualitativen Personalentwicklung. Um wiederum insbesondere KMU im Strukturwandel zielführend zu begleiten, sollten auch im Bereich der betrieblichen Weiterbildung regionale Verbände mit Unternehmen, Gewerkschaften sowie Akteur*innen der Weiterbildung und der Arbeitsmarktpolitik aufgebaut werden.

Die Zielstellung ist: Weiterbildungsmaßnahmen auch unter Nutzung bestehender Ressourcen und Ausbildungskompetenzen über Betriebsgrenzen hinaus zu organisieren, zu zertifizieren und durchzuführen. Im Verbund können Weiterbildungsbedarfe in den einzelnen Betrieben identifiziert und passende Weiterbildungsangebote recherchiert oder entwickelt werden.

Ähnlich zu den sogenannten Ausbildungsverbänden– können also größere Unternehmen mit KMU in Verbänden kooperieren, damit letztere die Weiterbildungsaufgabe besser leisten



können. Wir begrüßen daher die „Förderrichtlinie des Bundesprogramms Aufbau von Weiterbildungsverbänden“ des BMAS im Juni 2020 als richtigen Schritt. Gleichwohl sehen wir die Notwendigkeit einer erweiterten Finanzierung.

Die momentane Ausstattung des Programms mit 7 Millionen Euro für drei Jahre wird allerdings dem realen Bedarf bei weitem nicht gerecht. Daher sollte versucht werden, eine erweiterte Finanzierung im Rahmen des Konjunktur- und Zukunftspaketes durchzusetzen.

16.09.2020/KB