



Bezirk
Baden-Württemberg

Jörg Hofmann

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrter Herr Minister Schmid,

lassen sie mich abschließend und nach vorne gerichtet vier
Schlussfolgerungen formulieren:

1. Der Weg zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs ist unumkehrbar. Doch die Entwicklung ist weiter technologieoffen – vom Plug-in-Hybrid bis zur Brennstoffzelle. So wie sich die Durchdringung der Märkte aus heutiger Sicht nur in Alternativszenarien abbilden lässt. Herr Professor Bauer hat die Szenarien skizziert. Zwar ist der Hype um Elektromobilität einer gewissen Ernüchterung gewichen, denn wir sind in den Mühen der Ebenen angekommen und sehen noch nicht deren Ende ab. Wir wissen aber, dass es nur nach vorne gehen kann.

Hier – in der Ebene – entscheidet sich, wer zum Erfolg kommt. Beharrlichkeit ist angesagt. E-Mobilität ist kein I-pad, das auf den Markt geworfen, sich weitgehend voraussetzungslos weltweit verkaufen lässt. E-Mobilität verlangt ein systemisches Ineinandergreifen von Produktinnovation, Mobilitätskonzepten, Infrastruktur, Qualifikation. Und schon daher wird zwingend nicht der am Ziel ankommen, der das erste E-Mobil von München nach Berlin rollen lässt. Nachhaltig erfolgreich ist vielmehr der, der

1. abgestimmt das Zusammenwirken von Mitspielern entlang der gesamten Wertschöpfungskette erreicht,
2. notwendige neue Infrastruktur auch durch öffentliche Investitionen fördert,
3. die Entwicklung von Know-how durch die Verzahnung öffentlicher und industrieller Forschung und Entwicklung vorantreibt sowie
4. Aus- und Weiterbildung von Entwicklern und Produzenten systematisch betreibt.

Das Automobil-Cluster Baden-Württemberg bringt hier die besten Voraussetzungen mit. Mit der Landesagentur Elektromobilität als einen wirkungsvollen Treiber und Koordinator. Mit einer Landesregierung, die Elektromobilität als eines der zentralen Innovationsfelder im Auge hat und nicht zuletzt, nun kommt der Werbeblock in eigener Sache, mit einer IG Metall, die nicht Ängste schürt, sondern nach be-

lastbaren Wegen sucht, wie dieser Strukturwandel für die über 200.000 Beschäftigten dieses Sektors nicht nur sozial abgesichert, sondern zu einem Gewinnerthema für Beschäftigung in diesem Bundesland wird.

Das Umfeld stimmt, hier sind wir auf dem richtigen Weg.

2. Offensichtlich ist, dass der entscheidende Faktor für die Beschäftigungswirkung neuer Antriebskonzepte die Industrialisierung dieser Produkte und der Erhalt der Wertschöpfungstiefe hier im Lande ist. Erich Klemm hat darauf deutlich hingewiesen. Dies ist an unternehmerische Investitionsentscheidungen gekoppelt. Ich sehe hier die Unternehmen in einer Mitverantwortung, die nachhaltig investieren müssen, anstelle den Subventionsströmen in Europa zu folgen. Die Stärke dieses Automobil-Clusters ist mehr als die Summation der Stärken einzelner Unternehmen, seien sie noch so groß. Wer dieses weltweit erfolgreichste Automobil-Cluster Baden-Württemberg nachhaltig weiterentwickeln und weiter Honig für seine internationale Wettbewerbsfähigkeit daraus saugen will, muss auch in dessen Zukunft investieren. Und dies heißt auch in Produktion von und Qualifikation für E-Mobilität hier im Lande. E-Mobilität wird nicht zum Job-Killer, wenn hier investiert wird. Dies ist eine klare Aussage der ELAB-Studie.

Ein riesiger Standortvorteil, die Beiträge von Herrn Bulander und Herrn Becker haben es gezeigt, ist, dass wir in Baden-Württemberg auch einen automobil-affinen Maschinenbau und eine automobil-affine Elektro- und IT-industrie haben. Diese Abhängigkeit ist nicht unkritisch, für die „Neuerfindung“ des Automobils aber ein absolutes Plus. Der Maschinenbau im Lande ist der Innovationstreiber für Prozesstechnologie der weltweiten Automobilindustrie. Prozesstechnologie die zwingend notwendig ist, Produktionskosten bei neuen Antriebstechnologien, sei es Hybrid, Batterie oder Brennstoffzelle zu senken. Zudem: Leistungselektronik und embedded Systems sind Innovationsfelder unserer Elektro-und IT-Industrie.

Wichtig ist, dass diese Akteure, und ich meine hier besonders die mittelständische Industrie, auf den Weg zur Elektromobilität mitgenommen werden und Transparenz und Wissenstransfer gesichert sind. Auch dies wird über die Beschäftigungswirkung im Lande mitentscheiden. Gerade hier liegt die Aufgabe der Landesagentur und des Spitzenclusters. Mit dem Schaufenster Elektromobilität haben wir einen weiteren Baustein um diese Transferleistung zu unterstützen.

3. Das Schaufenster ist auch Schnittstelle vom Produkt zum System E-Mobilität. Hierzu gehören auch die Bereiche Af-

tersales und Services. Herr Professor Diez hat eindrucksvoll die zu erwartenden Verschiebungen zwischen erhöhtem Wartungsaufwand und sinkendem Reparaturaufwand dargestellt. Er hat aber auch darauf hingewiesen, dass hier weiterer Forschungsbedarf besteht, auch hinsichtlich der Folgen von E-Mobilität für das Aftersales-Geschäft der Zulieferer. Ich würde dies gerne aufgreifen und in den Beirat E-Mobilität einspeisen. Denn Tatsache ist: Im Bereich Kfz-Reparatur und Wartung alleine arbeiten in Baden-Württemberg etwa 80.000 Beschäftigte.

Daneben entstehen aber auch neue Geschäftsfelder im Bereich Services. Insbesondere im Kontext neuer Mobilitätskonzepte. Gerade im urbanen Bereich ist dabei eine enge Kopplung von E-Mobilität in ein System integrierter Mobilität zu erwarten. Hier erleben wir auch eine bottom-up Entwicklung von Elektromobilität: Vom Fahrrad zum E-Bike, zur E-Rikscha und E-Scooter. Auch das sind Fahrzeuge und Innovationsfelder für Produktion und Services. Auch dies ist in eine Analyse von Beschäftigungswirkungen einzubeziehen. Auch hier haben wir allenfalls erste Schätzungen über zusätzliche Potentiale und keine Analyse der Substitution heute bestehender Arbeitsplätze.

4. Alle Vorträge, und insbesondere die Beiträge der Herren Heer, Müller und Eritt, haben aus unterschiedlicher Per-

spektive auf die Notwendigkeit systematischer Aus- und Weiterbildung hingewiesen. Ich will hier drei Feststellungen herausgreifen, die zwischenzeitlich gemeinsames Grundverständnis sind:

1. Wir brauchen keine neuen Ausbildungsgänge, sondern die Integration von Qualifikationsbausteinen in bestehende Ausbildungsgänge. Dies gilt gleichermaßen für die Facharbeiter sowie für die akademische Ausbildung. Letzteres war auch Ergebnis der von Herrn Professor Bauer skizzierten Studie im Auftrag der Landesagentur.
2. Im Vordergrund steht im Moment die systematische Weiterbildung, so auch die Ergebnisse der Bildungskonferenz der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) im letzten Jahr in Ulm. Hier braucht es Standards für Ausbildungsmodule. Das modulare Konzept ist schon daher notwendig, da wir vor einer technologieoffenen Entwicklung stehen. Wir schlagen vor – entsprechend der IT-Berufe – auf Basis bestehender Berufsbilder einen modularen Baukasten zu bauen, der auch zu arbeitsmarktfähigen Zusatzqualifikationen führt.
3. Und ich glaube alle Akteure sind sich darin einig, dass sich Geschäftsinteressen der Weiterbildungsträger nicht gegen Transparenz, Standards und Arbeitsmarktfähigkeit von Zusatzqualifikationen durch-

setzen dürfen. Hier gilt es nun mit den Trägern der Aus-und Weiterbildung, den Unternehmen, den Sozialpartnern - als die für Berufsbilder Verantwortlichen - und nicht zuletzt dem Land, in diesem Sinne aktiv zu werden und Standards zu setzen.

Meine Damen und Herren,

Baden-Württemberg hat die Herausforderung E-Mobilität als ökologisch nachhaltiges Wachstumsfeld der Zukunft angenommen. Nachhaltiges soziales Wachstum verlangt: Im Mittelpunkt müssen die Menschen dieses Landes, ihre Arbeitsplätze und berufliche Entwicklung stehen. Im Rahmen dieser Veranstaltung konnten wir heute erste Erkenntnisse erfahren und offene Fragen benennen. Dafür besten Dank an alle Referenten, besten Dank Nils Schmid. Besten Dank auch an Sie, als geduldiges und aufmerksames Auditorium. Jetzt sind Sie an der Reihe: löchern Sie die Referenten, knüpfen Sie Kontakte.