



HANNOVERANER ERKLÄRUNG

Zur Situation der Zuliefererindustrie

anlässlich der Automobil-Zuliefererkonferenz
am 29. März 2023 in Hannover

Die Automobil- und Zuliefererindustrie ist mit knapp 800.000 Beschäftigten eine der Kernbranchen der deutschen Volkswirtschaft. Die Herausforderungen in der Branche sind aktuell vielfältig und anspruchsvoll. Neben den anhaltenden Nachwirkungen der weltweiten Corona-Pandemie blicken wir mit zunehmender Sorge auf den Krieg in Europa. Neben dem unermesslichen menschlichen Leid der direkt Betroffenen sind auch die Auswirkungen auf die Wirtschaft massiv, von den gestiegenen Energiekosten über die Inflation bis hin zu gestörten Lieferketten. Knapp 90 Prozent der Unternehmen in der Automobil- und Zuliefererindustrie melden Materialknappheit. Gerade die Betriebe der Zuliefererindustrie sind stark von Produktionsausfällen und Kurzarbeit betroffen, viele stehen vor großen finanziellen Herausforderungen. Gleichzeitig müssen sie verstärkt die Transformation in dieser Branche vorantreiben.

Die Politik hat den Rahmen eng gesetzt: Der Verbrennungsmotor wird zum Auslaufmodell und spielt spätestens ab 2035 in Europa und weiten Teilen der Welt nur noch eine sehr untergeordnete Rolle. Nicht alle Zulieferer sind vom Antriebswandel betroffen, aber immer noch ist ein Großteil der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor abhängig und über 200.000 Beschäftigte sind unmittelbar im Antriebstrang beschäftigt. Zudem fehlt es vielen Unternehmen an langfristigen und zukunftsfähigen Strategien und Geschäftsmodellen. Wir beobachten mit Sorge, dass Unternehmen sich nicht ihrer Verantwortung stellen, um mit uns gemeinsam die Zukunft auf Augenhöhe zu gestalten: Solche elementaren Veränderungsprozesse gelingen nur gemeinsam. Ziel muss es sein, industrielle Wertschöpfung in Deutschland und damit die Arbeitsplätze unserer Kolleginnen und Kollegen zu erhalten. Stattdessen verlagern immer mehr Unternehmen ihre Produktion und Entwicklung ins Ausland, die Lokalisierung von Zukunftsprodukten findet in Osteuropa bzw. in sogenannten Best-Cost Countries statt. Nach einer Betriebsrätebefragung der IG Metall Baden-Württemberg führen 44 Prozent der Betriebe Verlagerungen durch, weitere 14 Prozent planen es, 41 Prozent verlagern auch Forschung und Entwicklung ins Ausland, zumeist nach Osteuropa, oft aber auch in asiatische Länder. Betroffen sind dabei sehr oft auch Zukunftsprodukte. Damit hat das Ausmaß der Gleichgültigkeit und Verantwortungslosigkeit gegenüber dem heimischen Standort eine neue Qualität erreicht.

Der Strukturwandel der Automobil- und Zuliefererindustrie darf nicht zu Lasten der Beschäftigten am Standort Deutschland gehen. Die Branche zukunftsfähig zu entwickeln und die Transformation sozial und ökologisch zu gestalten, sind zentrale Aufgaben von Politik, Unternehmen und Gewerkschaften gleichermaßen.

Grundsätze einer sozial-ökologischen Transformation in der Zuliefererindustrie

1. Unternehmen müssen Verantwortung übernehmen!

Rückgrat des Erfolgs der deutschen Automobilindustrie ist ihre Innovationskraft. Zentrale Akteure sind dabei die Automobilzulieferer. Diese Innovationskraft beruht in erheblichem Maße auf langen, historisch gewachsenen Netzwerk-beziehungen, Kooperationen und Wissensaustausch zwischen den Forschungs- und Entwicklungsstandorten (F&E) in Deutschland, den regionalen Universitäten und Forschungsinstitutionen, den nahegelegenen Zentralen der Produktionsausrüster, aber auch den eigenen Produktionswerken der Zulieferer. Diese **Innovationsstärke muss erhalten werden.**

Die Unternehmen müssen ihrer Verantwortung gerecht werden. Verlagerungen von Produktion sowie Forschung und Entwicklung ist strategisch kurzfristig und unternehmerisch verantwortungslos. Innovationen entstehen in den Köpfen von Belegschaften, die gut qualifiziert und motiviert sind. **Qualifizierung** ist dabei genauso wichtig wie **Beschäftigungssicherung** und **qualitativ hochwertige, tarifgebundene Arbeitsplätze**.

Zu einem guten Innovationsklima gehört ebenso eine **gesunde Beziehung zwischen OEM und Zulieferer**. Unerreichbare „best-price“-Forderungen und Abschiebung von Vorfinanzierungsrisiken für neue Produkte an Zulieferer setzen die Fähigkeit der Zulieferer zur Innovation aufs Spiel. **Verbindliche Grundsätze** für eine langfristig partnerschaftliche Beziehung zwischen OEMs und Zulieferern sind eine notwendige Grundlage zur Sicherung der Innovationsführerschaft in der Zukunft.

Die Transformation des filigranen Zulieferernetzwerks muss stabile Lieferketten im schrumpfenden Markt für Komponenten des alten Antriebsstrangs genauso garantieren, wie den Hochlauf von Komponenten von Elektromobilität. Auch dies verlangt partnerschaftliches Miteinander, aber auch die Mitverantwortung der OEMs bis zur finanziellen Unterstützung, Zuliefererunternehmen in der Transformation zu stützen.

Im Zuge der Transformation müssen viele Automobilzulieferer ihr Produktportfolio bis hin zu ihren Geschäftsmodellen neugestalten. Wir fordern von den Unternehmen, sich **mit den Betriebsräten gemeinsam dem Innovationsprozess auf Augenhöhe** zu widmen und an neuen Geschäftsmodellen mit zukunftssicheren Produkten zu arbeiten. Hierbei ist die Ideenfindung kein Zufall, sondern ein strukturierter Prozess, der in diversen Teams unterschiedlichen Alters und Qualifikation zu erarbeiten ist. Um die Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, ist es wichtig, die **Wertschöpfungstiefe zu erhöhen**. Wichtige Komponenten und Bauteile, sowohl in der klassischen Wertschöpfungskette wie auch in den neuen, wichtiger werdenden Bereichen wie Batteriezelle oder Halbleiter müssen auch in Deutschland bzw. Europa gefertigt werden, um **Abhängigkeiten von oft auch politisch schwierigen Akteuren im Ausland zu reduzieren**. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette müssen **Recycling und Kreislaufwirtschaft** als grundsätzliche Herangehensweise verankert werden. Bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle muss auch über **Bereiche außerhalb der Automotive Branche** nachgedacht werden. Hier entstehen gerade in Folge der Energie- und Mobilitätswende interessante neue Technologiefelder, in denen das Knowhow der Zulieferer eingebracht werden kann. Für die Unterstützung, Anregung und Orientierung von Geschäftsmodellinnovationen im Rahmen von regionalen Clustern können die **regionalen Transformationsnetzwerke** eine zentrale Rolle spielen, insbesondere auch für KMU.

2. Politik muss für den Umbau Rahmen schaffen!

Ziel muss es sein, dass die Automobilzuliefererindustrie auch weiterhin erfolgreich am Standort Deutschland produziert, investiert, forscht und Beschäftigung schafft. Dafür braucht es **wettbewerbsfähige und zuverlässige Rahmenbedingungen**. Der in den USA beschlossene „Inflation Reduction Act“ setzt dabei sehr starke Anreize, Investitionen in Zukunftsprodukte, z. B. im Bereich der Batteriezelle, in Nordamerika zu tätigen. Dort neu geschaffene Handelshürden zwingen die Unternehmen nicht nur Produktionsleistung, sondern auch Entwicklungsleistungen vor Ort zu erbringen. Die deutsche und europäische Politik darf nicht nachlassen in ihren Versuchen, **mit der amerikanischen Seite zu Vereinbarungen zu kommen, die beiden Handelspartnern helfen** und nicht Arbeitnehmerschaften und Standorte gegeneinander ausspielen. Auch Deutschland und Europa

müssen aktive und strategische Industriepolitik betreiben, damit Europa Leitmarkt für eine erfolgreiche Energie- und Mobilitätswende werden kann. Hierbei geht es um Verlässlichkeit der langfristigen Rahmenbedingungen und um einen Ausgleich der Wettbewerbsnachteile auf Grund der heute höheren Energiekosten in Europa., z. B. durch einen **Industriestrompreis**.

Die Transformation der Zuliefererindustrie verlangt auch die **Qualifizierung der Beschäftigten für neue Anforderungen und Berufsfelder**, bis hin zu einer zweiten Ausbildung im Erwerbsleben. Hierzu braucht es eine aktive Arbeitsmarktpolitik. Mit dem Qualifizierungsgeld und der geförderten Bildungszeit hat die Ampel-Koalition wichtige Projekte vereinbart. Deren Umsetzung darf jetzt nicht an der Kassenlage scheitern, im Gegenteil: Es müssen auch arbeitsmarktpolitische Instrumente bereitgestellt werden, die den Transfer in andere Unternehmen erleichtern, wenn eine Weiterbeschäftigung im Betrieb nicht mehr möglich ist. Diese soziale Flankierung der Transformation ist unverzichtbar. Es können nicht Milliarden für die Transformation von Prozessen und Produkten durch den Steuerzahler aufgebracht, bei der Transformation der Beschäftigten dagegen die SpARBremse gezogen werden.

Die verschärfte Krisensituation der letzten Jahre – Corona-Pandemie, Lieferkettenproblematik, UkraineKrieg – hat in der Zuliefererindustrie zu großen Finanzierungsproblemen geführt. Während dringend Kapital für Investitionen in die Transformation benötigt wird, werden die Finanzierungsbedingungen für viele Unternehmen, insbesondere KMU mit starkem Bezug zur Verbrennungstechnologie immer schwieriger. Banken werden immer unwilliger, solchen Unternehmen Kredite zu gewähren, Ratings werden schlechter, und aufgrund von ESG-Kriterien und entsprechenden Regulierungen bereinigen Banken und Versicherungen ihr Portfolio. Dies stellt gerade kleinere Automobilzulieferer vor große Schwierigkeiten. Politische Vorhaben wie etwa die EU-Taxonomie dürfen nicht dazu führen, dass Zulieferer keine Finanzierung mehr für ihre Transformation weg von CO₂-intensiven Geschäftsmodellen finden. Wir fordern die Politik auf, **innovative Modelle der Liquiditäts- und Eigenkapitalunterstützung für Unternehmen der Zuliefererindustrie** zu entwickeln, z. B. als Möglichkeit der Anschubfinanzierung für neue Geschäftsmodelle außerhalb des Antriebs. Dabei können öffentliche Kredite und Zuschüsse ebenso eine Rolle spielen wie die Absicherung privaten Kapitals zum Beispiel im Rahmen von Transformationsfonds.

Die **Zuliefererindustrie muss besser von den Förder- und Investitionsprogrammen für die Transformation profitieren**. Das betrifft etwa auch regionale Strukturpolitik, die im Rahmen des EU-Beihilferechts oft nur für strukturschwache Regionen möglich ist, nicht aber für industrielle Regionen im Umbruch. So läuft die europäische Förderpolitik Gefahr durch die eigentlich sinnvolle Förderung strukturschwacher Regionen Strukturbrüche in Regionen des Wandels zu produzieren und damit ein kontraproduktives Nullsummenspiel, das viel gesellschaftlichen und antieuropäischen Sprengstoff birgt. Die aktuellen Änderungen des EU-Beihilferechts sind dabei ein erster Schritt in die richtige Richtung. **Präventive Strukturpolitik für Regionen des Wandels muss beihilferechtlich erlaubt sein**. Wir brauchen noch **mehr Förderprogramme in den Regionen durch Länder und Bund**, um den enormen Investitionsbedarf der industriellen Transformation zu bewältigen. Wichtig bei den Förderstrukturen ist auch die **bürokratiearme Ausgestaltung**. Die Bundesregierung hat bereits sehr viele Programme aufgelegt, die aber zum Teil noch zu wenig angenommen werden. Viele kleinere Unternehmen haben große Schwierigkeiten, die vorhandenen Förderstrukturen zu überblicken und den erheblichen Aufwand einer Antragsstellung zu bewältigen. Langwierige Antragsverfahren und

bürokratisch hohe Hürden wirken abschreckend und führen dazu, dass die Förderung von den Unternehmen nicht oder kaum in Anspruch genommen wird. Damit geförderte Investitionen auch Beschäftigung hierzulande sichern und neu schaffen, braucht es **klare Kriterien in den Förderrichtlinien**: Wer Fördermittel bekommt, muss auch verpflichtet sein, an den Standorten in Deutschland zu investieren und Beschäftigung zu sichern. Förderrichtlinien sind entsprechend anzupassen.

3. IG Metall gestaltet sozial-ökologische Transformation aktiv mit!

Als IG Metall bestehen wir im Interesse der Beschäftigten unserer Branchen darauf, dass der Wandel sozial gestaltet wird. Die Beschäftigung muss an den betroffenen Standorten durch Investitionen in ökologisch nachhaltige Produkte und Prozesse und Schaffung bzw. Sicherung von Industriearbeitsplätzen gewährleistet werden. Es muss verhindert werden, dass Arbeitsplätze abgebaut oder verlagert werden. Es gilt die Transformation so zu gestalten, dass gute Arbeit für alle entsteht. Hier heißt es, sich proaktiv einzumischen. Über Geschäftsmodell-Innovations-Prozesse unter Beteiligung der Belegschaft auf Augenhöhe, setzen wir uns dafür ein, in den Standorten Strategien für neue Produkte und Geschäftsfelder zu entwickeln und Perspektiven für zukunftsfähige Beschäftigung zu schaffen. Die IG Metall wird unter Beteiligung der Belegschaften aktiv Zukunftstarifverträge durchsetzen und so Standort- und Produktzusagen sowie die Beschäftigungssicherung absichern. Das geht nur mit hohen Organisationsgraden und der Bereitschaft zum Konflikt. Dies verlangt von uns Konzepte des solidarischen Kampfes in Unternehmen, über alle Standorte hinweg. Aber auch die Solidarität der gesamten IG Metall, wenn sich Belegschaften in Verteidigungskämpfen gegen Standortschließung und Beschäftigungsabbau wehren.

Die Transformation aus Sicht der Beschäftigten entscheidet sich in den Regionen in denen sie leben. Der Erhalt von Industriearbeitsplätzen in den Regionen und Investitionen in zukunftsfähige industrielle Arbeit sind dafür Voraussetzung. Solidarisches Handeln muss daher über die Betriebsgrenzen hinweg, in den betroffenen Regionen entwickelt und zusammen mit der Zivilgesellschaft durchgesetzt werden.

Impressum:

IG Metall
Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau
conny.schoenhardt@igmetall.de
ralph.obermayer@igmetall.de
Tel.Frankfurt: 069 6693 2408
Wilhelm-Leuschner-Str. 79
60329 Frankfurt am Main