

An diesem Interview kommen wir nicht vorbei. Danke „kontext Wochenzeitung“!



Kontext-Interview:
Gesa von Leesen

„Der Kahlschlag ist sichtbar“

Im Autoland rumort es. „Baden-Württemberg drohen ein paar kleine Detroits“, sagt IG-Metall-Bezirksleiter Roman Zitzelsberger. Die Gewerkschaft hat sich auf die Fahnen geschrieben, Arbeitsplätze zu sichern und die Transformation zur E-Mobilität plus Digitalisierung zu gestalten.

Herr Zitzelsberger, nahezu täglich werden Arbeitsplatzverlagerungen und Entlassungen aus der Automobilindustrie gemeldet. Wird aus Baden-Württemberg ein neues Detroit?

Nein, das werden wir definitiv nicht. Aber innerhalb von Baden-Württemberg drohen aktuell gerade ein paar kleinere Detroits. Warum? Weil wir natürlich an ein paar Stellen eine hohe Konzentration von Zulieferern haben, wo bereits ein Kahlschlag sichtbar ist. Jetzt ist die Frage, entsteht daneben

genug Neues, um das aufzufangen? Bestimmte Konzernstrategien, die auf Radikalkuren ausgelegt sind, wie beispielsweise bei Mahle, wie bei Mann & Hummel und woanders, machen mir einigermaßen Sorgen. Da geht es nicht nur um Anpassung oder Reduktion, sondern ganze Standorte



werden geschlossen. Und das in einer Phase, in der es nicht Alternativen wie Sand am Meer gibt. Insofern ist das Risiko schon relativ groß, dass ein paar Regionen abgehängt werden.

Welche Regionen haben Sie da im Blick?

Etwa Ludwigsburg oder Villingen-Schwenningen, klassische Regionen mit vielen Automobilzulieferern. Darüber hinaus fällt mir etwa Hohenlohe ein oder das Neckartal. Bei letzterem macht mir die große Konzentration an automobilnahem Maschinenbau Sorgen.

Roman Zitzelsberger, 54, ist seit 2013 Bezirksleiter der IG Metall Baden-Württemberg. Der gebürtige Ettlinger hat zunächst Maschinenschlosser gelernt, am Berufskolleg die Fachhochschulreife erlangt und bei Daimler in Gaggenau gearbeitet, bis er 1989 hauptamtlich zur IG Metall wechselte. Zitzelsberger sitzt im Landesvorstand der SPD Baden-Württemberg und ist Aufsichtsrat bei der Daimler AG sowie der ZF Friedrichshafen AG. Die IG Metall Baden-

Württemberg zählt rund 440.000 Mitglieder, der Bezirk verhandelt häufig die Pilotabschlüsse für die Metall- und Elektroindustrie. (Lee)

Nicht erst seit Corona ist klar, dass auf Elektromobilität umgestellt werden muss. Warum haben die Unternehmen nicht früher reagiert?

Wenn man's genau nimmt, liegt der Fehler im schnellen Neuerfolg nach 2009/10. Aus der tiefsten Krise – damals tiefste Krise, wir haben gelernt, es geht noch tiefer – ging's schnell wieder auf den alten Kurs. Mit gigantischen Wachstumsraten, stark getrieben durch den Weltmarkt. Davon haben die deutschen, insbesondere die baden-württembergischen Unternehmen extrem profitiert. Also liegt die heutige schwierige Situation, jenseits von Corona, auch teilweise am Erfolg der letzten zehn Jahre. Klingt komisch, ist aber so.

Dennoch: Gerade nach dem Dieselskandal, der den öffentlichen Druck stark erhöht hat, mutet dieses lange Beharren merkwürdig an.

Ich gehöre nicht zu der Fraktion, die sagt, die deutsche Autoindustrie hat die Elektromobilität verschlafen. Es geht nicht nur um die Frage: Was machen die Unternehmen? Sondern: Was ist der gesamtgesellschaftliche Weg? Was macht der Staat, was die Regierung? Selbst wenn heute Daimler, VW und alle anderen Hersteller sagen könnten: Schaut mal, wir haben die komplette Palette umgestellt auf Elektromobilität, würde das nicht funktionieren. Weil wir weder ausreichend Ladeinfrastruktur haben, noch der Strommix ausreichend regenerativ ist. Es geht schon drum, die Mobilitätswende, die Verkehrswende, alle CO2-freien Antriebe als Teil der Energiewende zu sehen. Nur wenn es gelingt, den kompletten Sektor Energie regenerativ nachhaltig zu machen, hat man letztendlich den gewünschten Effekt.

Nun rollt aber die Klimakatastrophe auf uns zu. Sie haben

gesagt, die Politik muss agieren. Würde die Transformation schneller funktionieren, wenn die Politik ab 2030 Verbrennermotoren verbieten würde?

Nein, das glaube ich nicht. Ich glaube, dass der Verbrennungsmotor noch in spezifischen Anwendungen benötigt wird. Darüber hinaus wird Elektromobilität in weniger entwickelten Ländern deutlich später zum Tragen kommen. Ein zentraler Punkt ist: Die Bundesregierung hatte wie die EU-Kommission beschlossen, bezogen auf 1990 die CO₂-Ziele bis 2030 um 40 Prozent zu reduzieren. Da haben alle Sektoren geliefert, außer der Mobilitätssektor. Dort ging es bis 2018 sogar nochmal leicht nach oben. Was jetzt das neue angestrebte 55-Prozent-Reduktionsziel von der EU bedeutet, sei mal dahingestellt. Das heißt, wir müssen jetzt 30 Jahre in zehn Jahren nachholen, plus in weiteren zehn Jahren die verschärften Ziele erreichen. Dadurch ist so richtig Druck auf den Kessel gekommen. Der ist so umfangreich dass eine zusätzliche Debatte über „Wann knipsen wir den Verbrennungsmotor ab“ nichts am ohnehin gigantischen Umbruch verändern wird.

Immer wieder wird diskutiert, welche Technologie die beste sein wird. Sie selbst haben sich lange gegen Technologieoffenheit gewehrt. Warum?

Ich habe mich vor allem gegen den Begriff gewehrt, weil ich festgestellt habe, dass es für viele Unternehmen die Ausrede fürs Nichtstun war. Es ging nicht darum, zu sagen, welches ist die beste Lösung. Sondern viele haben gesagt, weil wir ja technologieoffen sind, können wir weitermachen wie bisher. Nach der bisherigen Entwicklung kann man von Folgendem ausgehen: je kleiner das Fahrzeug, je kürzer die tägliche Wegstrecke, desto eher batterie-elektrisch. Also der klassische Pkw. Plug-In-Hybride werden in den nächsten zehn Jahren noch eine starke Rolle spielen, auch weil Ladeinfrastruktur und Batteriezellenverfügbarkeit unzureichend sind. Bei größeren Fahrzeugen mit längeren Wegstrecken, wie

Busse und Lkw, geht die Elektrifizierung eher in Richtung Brennstoffzelle. Das könnte aber auch anders kommen, wenn kurzfristig leistungsstärkere Batterien zur Verfügung stehen. Und je größer und weiter die Wege, also etwa in Flugzeugen und Schiffen, kommen eher die bestehenden Technologien zum Einsatz mit regenerativ hergestellten synthetic fuels.

Aktuell werden vor allem Plug-In-Autos verkauft. Allerdings hat sich herausgestellt, dass viele Fahrer den Strom gar nicht nutzen, dafür aber viel Sprit verbrauchen, weil die Autos durch die Batterie extrem schwer sind. Ist das nicht kompletter Unsinn?

Was bis dato auf dem Markt war und ist, ist unzureichend. Was gerade eingeführt wird, echte elektrische Reichweiten oberhalb von 80 Kilometern, macht natürlich mehr Sinn – auch weil die derzeitige Batteriezellenproduktion noch sehr CO₂-intensiv ist. Eine deutlich kleinere Batterie im Fahrzeug zu verbauen und einen hocheffizienten Verbrennungsmotor dabei zu haben, ist für eine Übergangszeit insofern durchaus sinnvoll. Die tägliche Durchschnittsleistung von einem Fahrzeug liegt bei circa 80 Kilometer. Ich kann also meinen üblichen Fahrweg rein batterieelektrisch zurücklegen und wenn's am Sonntag zu Oma Erna geht, mit dem Verbrennungsmotor fahren. Sinnvoll wäre zudem, etwa bei Werkstattterminen, auszulesen, ob tatsächlich elektrisch gefahren wird, damit niemand zu Unrecht etwa Steuer-Privilegien erhält.

Würden Sie sich der Forderung anschließen, SUVs zu verbieten? Großwildjagd ist ja nicht so häufig bei uns ...

Naja. Tatsache ist, dass in Baden-Württemberg – da müssen wir nicht drum herum reden – nicht Renault oder Fiat ihren Sitz haben, sondern Audi, Daimler und Porsche. Das sind nun mal Hersteller, die Premiumfahrzeuge vor allem im oberen Segment anbieten. Da gehört natürlich auch der SUV dazu, da kann man persönlich dazu stehen wie man will. Ich glaube, ein solches Verbot würde nicht weiterhelfen. Wir gucken immer mit der

nationalen Brille. Aber die meisten SUVs werden im Ausland verkauft.

E-Autos benötigen weniger Teile und damit weniger Beschäftigte, das ist mittlerweile Allgemeinwissen. Wie groß wird der Arbeitsplatzverlust?

Alle bisherigen Berechnungen zu Beschäftigung stellen nur einen Teil der Wahrheit dar. Ja, ein reiner elektrischer Antrieb braucht weniger Beschäftigung als ein Verbrenner. Man muss aber immer die ganze Wegstrecke sehen. In unserer Studie „Elektromobilität und Beschäftigung“ haben wir festgestellt, dass Beschäftigung durch Produktivitätssteigerung stärker zurückgeht als durch den Wandel zu mehr Batterieelektrik. Das gilt bis zu einem 40-prozentigen batterie-elektrischen Anteil bis 2030. Derzeit verlieren wir einen größeren Anteil an Beschäftigung durch Verlagerung nach Osteuropa. Und zwar sowohl durch das Abwandern von bestehender Technologie als auch dadurch, dass neue Technologien gar nicht erst hier angesiedelt werden. Diese Effekte muss man alle untereinanderschreiben und stellt dann fest, dass die Beschäftigungsrisiken gar nicht so stark in der Batterieelektrik als vielmehr in anderen Faktoren stecken.

Die Transformation braucht geschulte Beschäftigte. Seit dem Frühjahr hatten durch Kurzarbeit viele Unternehmen und Beschäftigte viel Zeit – da ist bestimmt unglaublich viel qualifiziert worden, oder?

Sagen wir mal so, die Zeit ist effektiv genutzt worden. Vor unserem Büro ist ein Baumarkt und ich kann mich gut erinnern, wie lang die Schlangen waren. Tatsache ist: Das Jahr 2020 mit viel Kurzarbeit hat nicht dazu beigetragen, die Qualifizierung nach vorne zu bringen. Ich will aber jetzt nicht nur die Unternehmen kritisch ins Visier nehmen, sondern durchaus auch mich selbst, die IG Metall und auch Betriebsräte. Wir waren sehr damit beschäftigt, Arbeitsplätze zu sichern.

Aber Qualifizierung hängt doch nicht nur an Kurzarbeit. Es müsste doch ein Interesse der Unternehmen sein, da voran zu kommen, sie reden ja auch gerne darüber.

Sonntags sehr gerne. In der Realität reden Unternehmer häufig von Bedarfsorientierung, von Passgenauigkeit. Das ist natürlich ziemlicher Quatsch, wenn man sich zum Beispiel die Digitalisierung ansieht. Nicht nur die Produkte wie autonomes und vernetztes Fahren, automatisiertes Parken, sondern viel weiter in die Entwicklungs- und Produktionsprozesse hinein bis hin zu Geschäftsmodellen wie Fernwartung von Fahrzeugen und Maschinen. In Deutschland brauchen wir dringend eine Alphabetisierungskampagne für Digitalisierung. Das ist eine gesellschaftliche wie unternehmerische Aufgabe: Jeder Beschäftigte muss mindestens soundsoviele Stunden im Jahr darin qualifiziert werden. Und zwar unabhängig davon, was er macht.

Die Tarifrunde steht an. Wie wollen Sie die Beschäftigten mobilisieren, zumal in vielen Betrieben derzeit darüber verhandelt wird, dass die Leute Opfer bringen sollen für Beschäftigungssicherung?

Darum geht's ja. Wir fordern vier Prozent mehr Entgelt, das aber beispielsweise auch für Entgeltausgleiche bei abgesenkten Arbeitszeiten verwendet werden kann. Wir wollen mit dieser Tarifrunde eine Stabilisierung von Einkommen und Beschäftigung erreichen und der wirtschaftlich stark unterschiedlichen Situation Rechnung tragen. Außerdem gab's die letzte lineare Tariferhöhung 2018.

Abgesehen von einer für die Beschäftigten erfolgreichen Tarifrunde, was wünschen Sie sich für 2021?

Dass wir die Corona-Pandemie in den Griff bekommen und die Energie- und Mobilitätswende einen entscheidenden Schritt nach vorne bringen. Wir haben die Voraussetzungen, Zukunftsprodukte zu entwickeln und zu produzieren, die man wirklich braucht.

Von der hocheffizienten Werkzeugmaschine bis zum Fahrzeug, das nachhaltig betrieben wird. So kann die industrielle Struktur in Deutschland nicht nur gerettet werden, sondern made in Germany kann zum Exportschlager für nachhaltige Produkte werden.