

Autor: Hendrik Lasch  
Seite: 7

Ressort: Wochen-nd

# Euphoriemangel im Maschinenraum

Studie untersucht Haltung der Belegschaften zum Umbruch in der Autoindustrie Ost. Von Hendrik Lasch

Alibi-Autos, trügerische Rettungsanker, eine Antriebstechnologie, die sich »nie zu 100 Prozent durchsetzen« werde: Die Urteile, die den Forschern zum Thema Elektroauto diktiert wurden, waren einigermassen ernüchternd. Das Pikante: Sie kamen von Leuten, die mit den neuen Autos ihre Brötchen verdienen sollen; Beschäftigte und Betriebsräte in den Werken von VW, BMW, Porsche und Mercedes-Benz in Ostdeutschland sowie deren Zulieferern. Die Branche befindet sich in der »Transformation«, wie es im Titel einer neuen Studie der Otto-Brenner-Stiftung heißt. Das Problem: Euphorie im Maschinenraum fehlt in Teilen. Dazu, ob sich E-Autos am Markt durchsetzen, gebe es jedenfalls »große Skepsis in den Belegschaften«.

Die Autoindustrie ist in Ostdeutschland eine tragende Branche; vor allem in Sachsen sowie Berlin-Brandenburg, die im Mittelpunkt der Studie stehen; in etwas weniger starkem Maße in Sachsen-Anhalt und Thüringen, die ebenfalls betrachtet werden. Allein in Sachsen beschäftigt der Industriezweig 95 000 Menschen und ist für ein Viertel der Industrieproduktion sowie ein Drittel

der Exporte verantwortlich. In Brandenburg und Berlin, wo Mercedes-Benz und BMW sowie teils große Zulieferer wie ZF und Schaeffler ansässig sind, hängen 22 000 Jobs am Auto. In manchen Regionen habe die Branche zumindest teilweise die Lücken geschlossen, die durch den Kahlschlag ab 1990 entstanden sind, und, so die Studie, für eine »ostdeutsche Re-Industrialisierung« gesorgt.

Und nun: der Umbruch. Ausgelöst von Sorgen um das Klima und Bemühungen um saubere Luft, getrieben von politischen Vorgaben, muss die Branche die Kurve bekommen: weg vom Verbrennungsmotor, hin zu neuen Antriebstechnologien. Politik und Konzerne setzen maßgeblich auf Elektroantriebe, wenn auch in unterschiedlichem Maße. VW stellt sein Werk in Zwickau bis 2021 komplett auf die Produktion batterieelektrischer Autos um. BMW richtete in Leipzig eine separate Produktionslinie für E-Fahrzeuge ein, lässt sie aber gerade wieder auslaufen. Andere Firmen glauben bislang, dass Thema aussitzen zu können. »Der Diesel«, wird exemplarisch ein Beschäftigter zitiert,

»bleibt der effizienteste Motor überhaupt.«

Klimaziele und soziale Frage

Davon gehen die Autoren der Studie nicht aus. Dass eine Transformation der Auto- und Zuliefererindustrie stattfinden werde, »steht außer Frage«, sagen sie. Die Frage sei, »welche Richtung der Wandel einschlägt«. Die Antwort hänge maßgeblich davon ab, wie sich Gewerkschaften – und damit auch Belegschaften – verhalten und wie sie eingebunden werden. Es gelte, den Wandel »aktiv mitzugestalten«, und zwar so, dass Klima- und Dekarbonisierungsziele »nicht gegen soziale Fragen« ausgespielt würden.

Die Chance, dass die Branche den Umbau schafft und sich verbreitete Sorgen vor einer »zweiten Wende« und erneuter Deindustrialisierung als unbegründet erweisen, stehen zumindest in Sachsen und Berlin-Brandenburg recht gut, meinen die Autoren. Zwar sei auch dort der Höhenflug vorerst beendet, der dafür sorgte, dass der Sektor im Osten insgesamt zwischen 2010 und 2018 von 54 000 auf 73 000 Jobs wuchs: »Von Boom«, so heißt es, »ist keine Rede

© PMG Presse-Monitor GmbH

19 / 44

mehr.« Dass aber nun der tiefe Fall einsetzt, sei nicht zu erwarten.

Vielmehr gebe es gute Voraussetzungen dafür, zu einer »Pilotregion« für die Elektromobilität zu werden – wegen strategischer Entscheidungen der Hersteller und einer Zuliefererbranche, deren bisherige Abhängigkeit vom Diesel zwar »groß, aber nicht bedrohlich« sei. Einzelne dürften Probleme bekommen; insgesamt werde der Stellenabbau aber »weit weniger dramatisch« ausfallen als im Westen. Eine Studie im Auftrag des sächsischen Wirtschaftsministeriums geht davon aus, dass 5000 Jobs bei Zulieferern gefährdet sind, die Teile für Motoren, Getriebe und andere Komponenten fertigen, welche es in E-Autos nicht gibt. Zugleich wird erwartet, dass 3000 Jobs im Bereich Elektrik neu entstehen. Insgesamt bestehe für die Branche im Südosten Hoffnung, glaubt ein

Betriebsrat: »Die Chinesen geben den Takt vor. Wenn die sagen, wir wollen 25 Prozent E-Autos, wo stehen dann die Werke dafür: in Sachsen! Unsere Chance. So sehe ich das.«

Schwieriger könnte es in Thüringen werden. Die Branche dort bestehe vor allem aus mittelständischen Firmen, die oft Teile für den traditionellen Antriebsstrang liefern und an denen die Entwicklung in Sachen E-Auto bislang »weitgehend vorbei« gehe. Auf die anstehende Transformation seien Betriebe und Belegschaften eher schlecht vorbereitet. Lage gut, Stimmung mies

Das führt zu einer, wie es heißt, paradoxen Situation: Die Stimmung in der Branche sei in Thüringen deutlich besser als in Sachsen oder Brandenburg – weil man den Umstieg noch weit entfernt glaube und dieser »nicht als Bedrohung wahrgenommen wird«. Dagegen,

so die Forscher, sei in den anderen Ländern die tatsächliche Lage gut, aber die Stimmung vergleichsweise mies – wobei sich das im Zeitraum der Studie verändert habe. Neue Produktionszusagen, weitere Investitionen und nicht zuletzt erste eigene Erfahrungen mit den neuen Autos bewirkten, dass von 2018 auf 2019 »die Zuversicht zugenommen« habe, schreiben die Autoren.

Weiter verbessern würde sie sich, wenn Mitarbeiter besser einbezogen und um Ideen gefragt würden. Die »sehr eingeschränkte« Mitbestimmung bei strategischen Entscheidungen sei ein »zentraler Engpass«. Und auch die anhaltende Benachteiligung bei Entgelt und Arbeitszeit – Stichwort: 38 statt 35 Stunden – ist ungeeignet, für Antrieb zu sorgen.