

# Qualifizierung und Finanzierung

## *Vor welchen Herausforderungen die Autobranche steht*

**HEILBRONN** Nicht nur die Lage bei Audi in fünf oder zehn Jahren hatten die Teilnehmer des Pro-Region-Podiums im Blick, sondern auch die nähere Zukunft. Für Jörg Ernstberger von Südwestmetall und Rudolf Luz von der IG Metall spielt in der anstehenden Transformation der Branche die „Umqualifizierung“ der Beschäftigten eine zentrale Rolle. „Die Frage ist, wer sie finanziert“, sagt der Arbeitgebervertreter, der davor warnt, die Branche nicht schlechtzureden.

**Kurzarbeiterregelung** Luz macht mit der Forderung nach einem Transformationskurzarbeitergeld, das nicht nur zweiwöchige Kurse finanziert, einen konkreten Vorschlag. Ernstberger regt an, dass die Arbeitnehmer in künftigen Tarifrunden auch einen Beitrag dazu leisten könnten. Bei Audi-Betriebsratschef Rolf Klotz, dem Arbeitnehmervertreter des größten Arbeitgebers

in der Region, stieß er dabei auf wenig Gegenliebe: „Es ist ziemlich schwer zu verstehen, wenn genau diejenigen, die mit dem Klingelbeutel durch die Reihen und von der Belegschaft etwas wollen, gleichzeitig die Renditeziele hochschieben. Wir brauchen in unserem Bündnis auch die Kapitaleigner.“

Wie aber ist es um die Finanzkraft der Unternehmen bestellt? Werkleiter Helmut Stettner setzt auf die Synergien im VW-Konzern: „Indem wir zusammenrücken und uns die Aufgaben im Konzern klarer aufteilen, können wir die Finanzierung sicherstellen“, sagt er. Rudolf Luz befürchtet, dass die Lage gerade für kleinere Zulieferer noch kritischer werden könnte, wenn die Banken bei der Kreditvergabe zurückhaltender werden. „Im Gießereibereich haben wir das zum Teil schon.“

Dass die Unternehmen gefordert sind, ist für Heinrich Dismon, den Technik-Chef des Neckarsulmer

Automobilzulieferers Rheinmetall Automotive, klar. „Meine Leute, die sich um E-Mobilität kümmern, sitzen in Neckarsulm.“ An der Brennstoffzelle arbeite man indes schon seit mehr als 20 Jahren. Eine fertige Antwort, wie sie das stemmen sollen, hat er aber auch nicht parat. Gleichzeitig bricht er eine Lanze für die Qualifikationen, die es bei den Unternehmen schon heute gebe – auch bei der Brennstoffzelle, die immer wieder als Hoffnungsträger genannt wird. „Wir sind unheimlich stolz, dass wir in Neckarsulm die Gesamtverantwortung im VW-Konzern für die Brennstoffzelle haben“, sagt Stettner.

**Verbrenner** Relativ gelassen gibt sich Handwerks-Hauptgeschäftsführer Ralf Schnörr – nicht nur, weil die Konjunktur seiner Mitgliedsunternehmen momentan noch gut aussieht. „Ich möchte auch nicht in der Rolle der Hersteller sein.“ Bis die Werkstätten von der Transformation betroffen seien, werde es noch dauern, ist er überzeugt. „Den Verbrennungsmotor wird es auch in 15 oder 20 Jahren noch geben.“ Einen kritischen Punkt sieht er bei der Netzinfrastruktur, die vielerorts nicht ausreicht, dass die Elektriker in neuen Mehrfamilienhäusern Ladesäulen einbauen könnten. Da sieht er die Politik am Zug.

Für den früheren IG-Metaller Frank Stroh, der für Pro Region das Schlusswort spricht, geht es darum, im regionalen Schulterschluss zu erreichen, „dass Audi Neckarsulm nicht zur Resterampe im VW-Konzern wird“.

*mfd*



Akteure aus verschiedensten Bereichen der Region und darüber hinaus diskutierten lebendig über die Zukunft der Automobilbranche.

Foto: Mario Berger