

Diskutierten auf dem Podium des Wirtschaftsclubs (v. l.): Stefan Hartung (Bosch), Michael Stoschek (Brose), Psychologieprofessor Claus-Christian Carbon, Martin Schulz (SPD), Lisa Badum (Grüne) und Markus Blume (CSU). Die Moderation lag in den Händen von Mischa Salzmann und Matthias Litzfelder (r.).



# Die Lösung hat (noch) keiner

**AUTOINDUSTRIE** Einen Tag nach der IG Metall diskutierten auf Einladung des Wirtschaftsclubs Bamberg Unternehmer und Politiker über die bedrohten Zulieferer in der Region Bamberg. Ein Wort fiel besonders oft: Technologieoffenheit.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
**CHRISTOPH HÄGELE**

**Bamberg** – Die Region Bamberg ist ein Labor für die von Klimaschutz, Automatisierung und Digitalisierung aufgezwungene Transformation der Zulieferindustrie. Etwa 25 000 Menschen finden bei Schwergewichten wie Bosch oder kleinen Spezialisten wie BorgWarner nicht nur Lohn, sondern in den Worten des Bamberger Psychologieprofessors Claus-Christian Carbon auch „Stolz und Identität“.

Glückt die Transformation, wird Bamberg zur Modellregion. Scheitert sie, drohen den Einzelnen Arbeitslosigkeit, den Kommunen sinkende Steuereinnahmen, der Gesellschaft soziale Verwerfungen. Das ist die Lage, das sind die Aussichten. Über Gegenwart, Zukunft und ein wenig auch über die Sünden der Vergangenheit diskutierten Repräsentanten aus Wirtschaft, Politik und Gewerkschaften jetzt in Hallstadt und Bamberg.

## Die Kreativität der Ingenieure

Wer sich an den beiden Abenden trittfest durch das vermintete Debattegelände bewegen wollte, glaubte offenbar ein bestimmtes Wort zwingend im Munde führen zu müssen. Als am Montagabend die IG Metall in den Hallstadter Kulturboden und tags darauf der Wirtschaftsclub Bamberg in die Konzerthalle geladen hatten, ging es den Diskussionsteilnehmern beinahe reflexhaft über die Lippen. Der wundersame Begriff, er lautete „Technologieoffenheit“.

Technologieoffenheit, das bedeutet: Über die Antriebsform der Zukunft sollen nicht autoritär Parteien und Koalitionen befinden, sondern die Kreativität der Ingenieure und die Präfe-

renzen der Konsumenten. Gemünzt auf die deutsche Gegenwart bedeutet Technologieoffenheit: Die Kräfte nicht unüberlegt zu einseitig auf die E-Mobilität zu konzentrieren.

In ihrem Klimapaket verständigte sich die Große Koalition aber jüngst darauf, den Kauf von E-Autos zu unterstützen und bis 2030 eine Million Ladestationen zu errichten. Die Grünen wollen ab 2030 sogar keine Verbrennungsmotoren mehr zulassen.

„Einige haben heute Kreide gefressen.“

**MARIO GUTMANN**  
Betriebsratsvorsitzender Bosch

Vor diesem Hintergrund entdeckte nicht nur Mario Gutmann einen Widerspruch zwischen dem abstrakten Lob der Technologieoffenheit einer- und dem politischen Handeln andererseits. „Einige haben heute Kreide gefressen“, sagte der Betriebsratsvorsitzende von Bosch



Martin Schulz und Lisa Badum diskutierten auf dem Podium des Wirtschaftsclubs Bamberg. Fotos: Matthias Hoch

in Bamberg am Montagabend. Angesprochen fühlen sollten sich in erster Linie wohl die oberfränkischen Bundestagsabgeordneten Lisa Badum (Grüne) und Andreas Schwarz (SPD).

Für Bosch im Besonderen ist das Wort von der Technologieoffenheit keine Phrase, sondern eine Frage von Wirtschaftlichkeit und Arbeitsplatzsicherheit. Neun von zehn in Bamberg beschäftigte Arbeiter verlieren beim Wechsel vom Diesel auf die E-Mobilität ihre Arbeit. Mit dieser düsteren Projektion rüttelte Gutmann das Publikum in Hallstadt auf.

Vor branchenweiten Verallgemeinerungen allerdings muss gewarnt werden. Für Hersteller von Gurten oder automatischen Fensterhebern beispielsweise ist die Form des Antriebs von allenfalls marginaler Bedeutung.

Die jüngst angekündigte Verlagerung von Produktionseinheiten in den Südosten Europas begründet Brose deshalb auch nicht mit der Antriebsdiskussion, sondern mit den hohen Lohnkosten in Deutschland. In Bamberg griff nur der ehemalige SPD-Vorsitzende Martin Schulz dieses Argument als politische

„Die Koalition macht eine gegen die Bürger gerichtete Politik.“

**MICHAEL STOSCHKE**  
Gesellschafter Brose

Herausforderung auf. Eine Diskussion über die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland entspann sich nicht.

Dass Brose-Gesellschafter Michael Stoschek auf dem Podium des Wirtschaftsclubs die Elektro-Offensive als eine „gegen die Bürger gerichtete Politik“ geißelte, hatte grundsätzlichere Motive: die bei der Stromgewinnung unverändert große Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, die menschenrechtlich oft indiskutablen Umstände bei der Gewinnung von Rohstoffen wie Kobalt.

## Transformation braucht Zeit

Wie Stoschek am Dienstag in Bamberg, so setzte Gutmann am Tag zuvor in Hallstadt zu einer Verteidigungsrede auf den Diesel an. Denn zur Wahrheit gehört, dass die mit großen Hoffnungen verbundenen synthetischen Kraftstoffe und Brennstoffzellen noch nicht im Massenmarkt einsetzbar sind. Bosch braucht den Diesel. Noch.

„Transformation braucht Zeit“ – auch so ein Satz, auf den sich alle einigen konnten. Er klang aus dem Munde der Politiker, Gewerkschafter und Unternehmer weniger wie eine Beschreibung als eine Beschwörung. Nur blieb offen, wer wem Zeit gewähren sollte: die Unternehmen ihren Beschäftigten oder die Politik den Unterneh-

men? Oder die Autobauer den Zulieferern? Und die Bürger in ihrer Doppelrolle als Wähler und Konsumenten etwa beiden: Unternehmen und Politik?

Die Reduzierung von CO<sub>2</sub> ist keine Allüre von Klimafundamentalisten. Sie ergibt sich aus dem Beitritt Deutschlands zum Pariser Klimaabkommen. Daran erinnerte am Dienstag Bosch-Geschäftsführer Stefan Hartung.

Darüber hinaus dürfen um den Preis von Strafzahlungen ab 2020 in der EU Neuwagen im Flottendurchschnitt nur noch 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen. Mit China schließlich wird ab 2030 der wichtigste Exportmarkt deutscher Autobauer fossile Verbrennungsmotoren nicht länger zulassen. Wie erfolgversprechend angesichts dieser Konstellation der Wunsch nach einer zeitlich gestreckten Transformation ist, blieb an beiden Abenden unbeantwortet.

Mit der bis 2026 reichenden Beschäftigungssicherung ist Bosch eine Wette eingegangen. Mit dem Lohnverzicht der Belegschaft erkaufen sich die Bamberger Werke Zeit, um bestehende Technologie zu verfeinern und mit der Brennstoffzelle eine neue zu etablieren. Ob Autobauer, Politiker und Konsumenten diese Wette decken, ist allerdings längst nicht gesagt.

Kein Gewerkschafter, kein Unternehmer und auch kein Politiker behauptete an den beiden Diskussionsabenden, die Zukunft der fränkischen Zulieferindustrie klar vor Augen zu haben. Dieses Eingeständnis ließe sich deuten als Ausdruck von Ratlosigkeit. Mit demselben Recht deuten lässt sich dieses Eingeständnis aber auch als Voraussetzung der so leidenschaftlich beschworenen Technologieoffenheit.

## Nachrichten

### Genehmigungen für Wohnungen gesunken

**Wiesbaden** – Trotz der großen Nachfrage nach Immobilien setzt sich der Rückgang bei den Baugenehmigungen in Deutschland fort. In den ersten neun Monaten dieses Jahres stimmten die Behörden dem Neubau oder Umbau von 257 900 Wohnungen zu, wie das Statistische Bundesamt mitteilte. Das waren 1,9 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. In neuen Wohngebäuden wurden von Januar bis September rund 221 800 Wohnungen genehmigt. Dies waren 3,0 Prozent oder 6900 weniger als im Vorjahreszeitraum. dpa

### Kartellamt erlaubt Fleischer-Fusion

**Bonn** – Das Bundeskartellamt hat den Fleischwaren Anbietern Kemper und Reinert grünes Licht für die Fusion zum zweitgrößten Fleisch- und Wurstwarenhersteller Deutschlands gegeben. Das neue Unternehmen mit dem Namen „The Family Butcher“ wird einen Umsatz von mehr als 700 Millionen Euro haben. Größer ist in Deutschland nur noch die Tönnies-Gruppe. Gemeinsam kommen Kemper und Reinert nach Angaben der Behörde auf Marktanteile zwischen zehn und 20 Prozent. dpa

### Vapiano kommt bei der Sanierung voran

**Köln** – Trotz weiter hoher Verluste sieht die Restaurantkette Vapiano erste Fortschritte auf ihrem Sanierungskurs. Jeder Gast habe in den ersten neun Monaten dieses Jahres im Schnitt fünf Prozent mehr Geld ausgegeben als zuvor, teilte das Unternehmen mit. Damit lag der sogenannte Durchschnittsbörsenwert pro Besuch bei mehr als zwölf Euro. Zudem sank der Materialaufwand, unter anderem wegen einer abgespeckten Menükarte. Trotzdem musste die Firma in den ersten drei Quartalen einen Verlust von 46,1 Millionen Euro hinnehmen und damit deutlich mehr als vor einem Jahr (minus 29,4 Millionen Euro). dpa

### Online-Geschäft von Ikea wächst kräftig

**Frankfurt** – Der Möbelhändler Ikea profitiert von der anhaltenden Kauflaune der Verbraucher in Deutschland. Der Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2019 (31. August) um 5,5 Prozent auf 5,278 Milliarden Euro und damit schneller als im Jahr zuvor, teilte das Unternehmen mit. Weltweit hatte der Möbeleriese den Erlös um 5,0 Prozent auf rund 36,7 Milliarden Euro gesteigert, wie der Ikea-Mutterkonzern Ingka bereits mitgeteilt hatte. Besonders kräftig wuchs bei Ikea Deutschland der Online-Umsatz. Er legte um 33,2 Prozent auf 494 Millionen Euro zu. dpa

### Alibaba will an die Börse in Hongkong

**Peking** – Der Internetriesen Alibaba muss bei seinem Börsengang in Hongkong kleinere Brötchen backen als er sich Medienberichten zufolge erhofft hatte. Insgesamt plant der Amazon-Konkurrent beim Gang aufs Parkett elf Milliarden US-Dollar (9,9 Milliarden Euro) einzunehmen, wie das Unternehmen mitteilte. Zuletzt war in Medien von bis zu 15 Milliarden Dollar die Rede gewesen. Das wäre der größte Börsengang in Hongkong seit 2010. dpa

## LUFTVERKEHR

# Nervenkrieg bei der Lufthansa geht weiter

**Frankfurt** – Bei der Lufthansa zeichnet sich weiterhin kein Frieden mit dem Kabinenpersonal ab. Die Flugbegleitergewerkschaft Ufo drohte am Mittwoch mit unbefristeten Streiks zur Vorweihnachtszeit, nachdem zuvor das Unternehmen von der Schlichtungsvereinbarung aus der vergangenen Woche zurückgetreten war. In dem Konflikt hat es bereits einen Warnstreik bei vier Lufthansa-Töchtern sowie einen zweitägi-

gen Streik bei der Kerngesellschaft Lufthansa gegeben. Hier waren vor zwei Wochen rund 1500 Flüge mit rund 200 000 betroffenen Passagieren ausgefallen. Die Ufo setzte dem Unternehmen eine Frist bis zum Donnerstag kommender Woche, dem 28. November. Bis dahin werde man keine Streiks veranstalten oder dazu aufrufen, erklärte der Vorstand der Gewerkschaft. „Wir werden dann voraussichtlich zu langfristigen Ar-

beitskämpfen greifen müssen, denn anders hat es bisher nicht funktioniert bei diesem Konzern“, erklärte Ufo-Vize Daniel Flohr für den Fall des Scheiterns. Damit seien Streiks in der Vorweihnachtszeit möglich.

Flohr machte den Lufthansa-Chef persönlich für das Scheitern der bereits vereinbarten Schlichtung verantwortlich. „Es kann nicht sein, dass Carsten Spohr das ausverhandelte Ergebnis wieder vom Tisch zieht“,

sagte er. Am Donnerstag vergangener Woche hatte die Arbeitsdirektorin Bettina Volken gemeinsam mit Gewerkschaftsvertretern den Einstieg in eine umfassende Schlichtung verkündet.

Die Lufthansa strebt nach eigenen Angaben weiterhin die umfassende Schlichtung mit Ufo an. Die Gewerkschaft müsse lediglich verbindlich zusagen, für die Schlichtungsdauer bei der Lufthansa auf Streiks bei den

übrigen Flugbetrieben des Konzerns zu verzichten, wiederholte ein Sprecher des Unternehmens Aussagen Spohrs. Die bislang erfolgten Erklärungen der Ufo zum Streikverzicht bei vier weiteren Flugbetrieben einschließlich der Eurowings reichten nicht aus. Laut Lufthansa sind mit dem vorläufigen Scheitern der „großen Schlichtung“ auch bereits getätigte Zusagen an die Ufo und an die Beschäftigten hinfällig. dpa