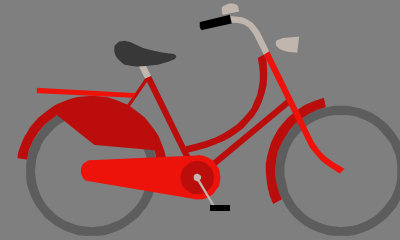


Antje Blöcker



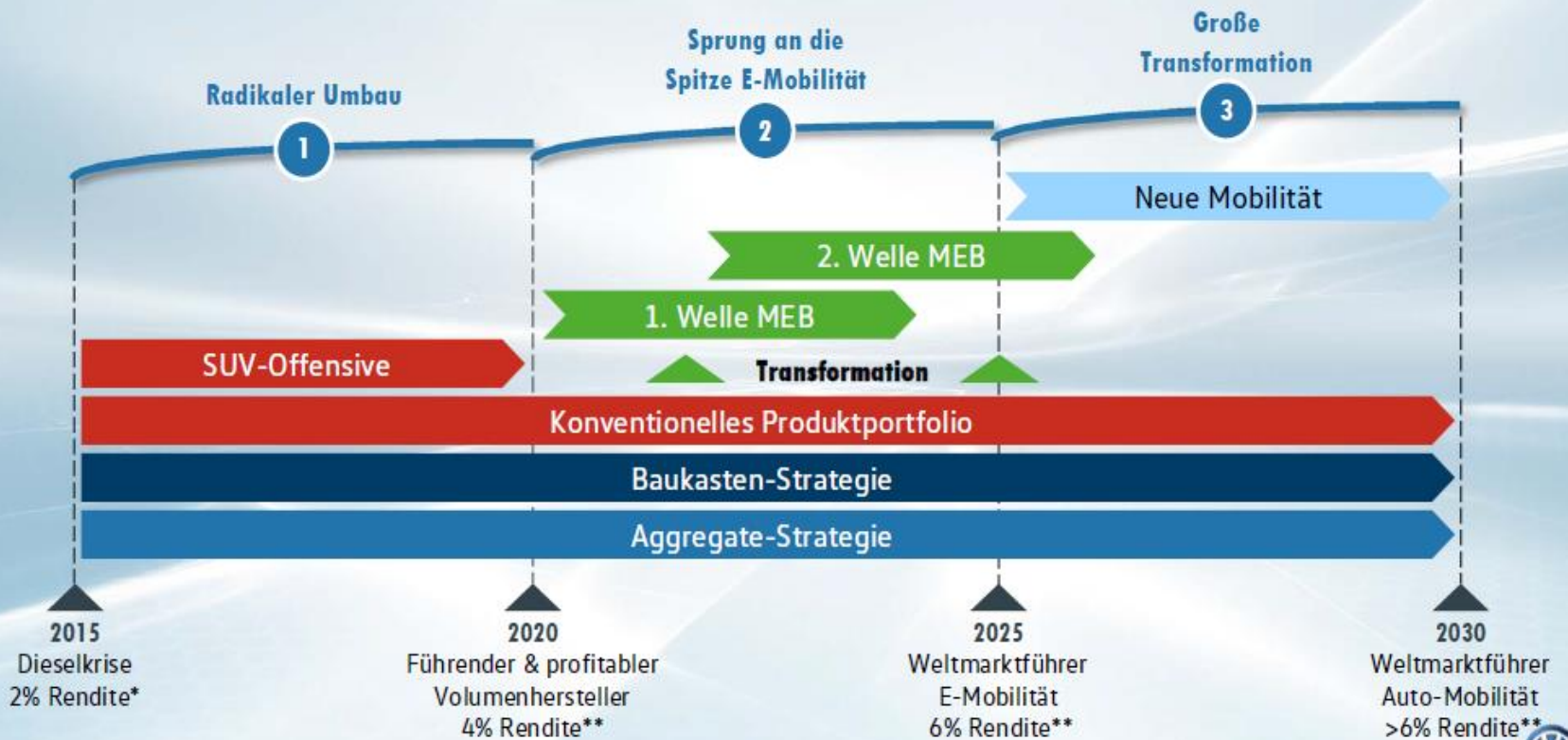
## Workshop A 2 „Die Ökonomie des Strukturwandels am Beispiel Mobilitätswende“

Strukturwandel in der Automobilindustrie als sozio-ökonomische  
Herausforderung: Beispiele aus der VW AG

IÖW-Tagung am 06.11.2017 in Berlin

Die Umsetzung der Strategie „Transform 2025+“ ist mit einem massiven Strukturwandel der Arbeit verbunden.

Die Neuausrichtung der Produktstrategie orientiert sich an den drei Phasen der Unternehmensstrategie TRANSFORM 2025+



\* vor Sondereinflüssen

\*\* Operative Rendite auf Basis bereinigter Umsatzerlöse (ohne Umsatz aus Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften)

**Die Umsetzung der Strategie „Transform 2025+“ ist mit einem massiven Strukturwandel der Arbeit verbunden.**

- 1. Arbeitsplatzabbau: Trotz Beschäftigungssicherungspakt bis 2025 erfolgt ein massiver Beschäftigungsrückgang bis 2020:  
VW AG insgesamt: -14.000 (-23.000, + 9.000 fast aussch. IT + Mobilitätsdienstleistungen), die für nachfolgende Generationen wegfallen**
- 2. Massive Fortschreitung der internen Tertiarisierung, insbesondere in WOB (Regel: interne Umbesetzung vor externer Neueinstellung)**
- 3. Arbeitsplatzwechsel: Innerhalb und zwischen den Werken ohne -wie bisher üblichen Einsatz von Leiharbeit.**
- 4. Fremdvergabe sinkt (v.a. TE) mit Folgen für EDL und deren Innovationskraft**
- 5. Qualifikationswechsel: Neue IT-Berufsfelder, neue duale Studiengänge**
- 6. Qualifikationsoffensive: Berufsfamilienakademie in der TE  
Aber: nicht alle können zu IT-Spezialisten umgeschult werden**

Die Umsetzung der Strategie „Transform 2025+“ ist mit einem massiven Strukturwandel der Arbeit verbunden.

Komplexitätsreduzierung führt zu geringeren Aufwänden, spielt Ressourcen frei und steigert die Produktivität

Bereich	Variantenreduzierung
Nachfolger / Neufahrzeuge	-30 bis -60%
Plattform	-40%
Antrieb	-30 bis -40%

>15.000  
reduzierte  
Bauteilvarianten

>700 Mio. €  
reduzierter  
Erstaufwand



## **Der Umbau in Richtung Elektro“auto“mobilität**

- 1. ist keine sozial-ökologische Transformation des Verkehrssystems, sondern eine Verfestigung des Systems Auto/MIVs . Die Gesamtöko-Bilanz ist beim derzeitigen Strom-Mix negativ, Fragen der Rohstoffe und des Recyclings werden unzureichend berücksichtigt.**
- 2. schafft nur wenig Arbeitsplätze, da z.B. Batteriezellverbinderfertigung hochautomatisiert ist**
- 3. erfolgt weitgehend ohne die bisherigen Zulieferer im trad. Antriebsstrang**
- 3. vernachlässigt die Wasserstoff-Brennstoffzelle, insbesondere hinsichtlich der Qualifizierung (Beispiel Pilot im Werk Salzgitter)**
- 4. braucht klare und transparente Regeln hinsichtlich der Emissionsanrechnung im Flottenverbrauch.**

**Der Aufbau neue Geschäftsfelder für Mobile Dienstleistungen, digitale Vernetzung von Pilotstädten (Wolfsburg, Hamburg, Dresden) sowie der Einstieg in Dig-Labs mit Start-ups**

- 1. erfolgt ohne die bisherigen Zulieferer und wird von den OEM beherrscht**
- 2. wird massiv von den Kommunen/Ländern finanziell und organisational gefördert (Initiative #wolfsburgDigital mit z.B. X Center@it:city Käseldorf, Zentrum für Digitalisierung digital HUB@WOB)**
- 3. ist eine Aneignung/Privatisierung des öffentlichen Raum mit Verdrängungseffekten für den ÖPNV (MOIA-Pilot: Ridepooling mit 20 VW-Bussen in Hannover, Shuttle-Service WOB-BS per App)**
- 4. Arbeits- und industriepolitisch droht v.a. der traditionelle Zulieferbereich zu verlieren, da nicht mitgenommen in der Transformation**
- 5. Arbeits- und industriepolitisch wird der Aufbau von neuen Arbeitsplätzen etwa im Bereich Schiene und/oder jenseits des Verkehrssektors ausgeblendet (insbesondere mit Blick auf Qualifizierung)**