

SWR2 Wissen

Baden-Württembergs Wirtschaft unter Druck

Ende des ewigen Booms?

Von Beate Krol

Sendung: Mittwoch, 19. Februar 2020, 08.30 Uhr

Redaktion: Sonja Striegl

Regie: Autorenproduktion

Produktion: SWR 2020

Die nachlassende Weltkonjunktur, der Brexit, der Handelsstreit zwischen den USA und China sowie der Wandel in der Autoindustrie stellen Baden-Württemberg vor große Herausforderungen.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-wissen-podcast-102.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIPT

Musik 1 (Baden-Württembergische Landeshymne, unterlegen bis Ansage): Auftakt

O-Ton 1 - (Alessandro Lieb, Betriebsratsvorsitzender Bosch AS):

Im Jahr 2019 tagtäglich habe ich die Zeitung aufgeschlagen, kam ein neues Unternehmen, das angekündigt hat, Personal abzubauen.

Musik 1 (hochziehen): Land der Wälder, der Hügel und des Weines...

O-Ton 2 - (Richard Arnold, Oberbürgermeister, Schwäbisch Gmünd):

Als ich gehört habe, Bosch streicht 1000 Stellen – das war der Hammer. Das war echt der Hammer.

Musik 1 (hochziehen): ... ist unser Baden-Württemberg.

O-Ton 3 - (Holger Leichtle, Insolvenzverwalter, Stuttgart):

Für mich als Insolvenzverwalter ist es natürlich die Frage: Ist es bereits der Strukturwandel oder ist es einfach eine normale Phase, die nach so einer Hochphase dann einfach auch mal kommt?

Musik 1: ... Baden-Württemberg, du schönes Land, treu zu dir ich steh!

Atmo 1: (Stanze, unter Ansage)

Ansage:

„Baden-Württembergs Wirtschaft unter Druck – Ende des ewigen Booms?“
Eine Sendung von Beate Krol.

Atmo 2: (Werkseingang von Bosch AS, unterlegen)

O-Ton 4 - (Alessandro Lieb, Betriebsratsvorsitzender Bosch AS):

Hier auf der rechten Seite sehen wir die Hallen unserer Versuchsmonteure. Dahinter haben wir dann noch `nen Bürokomplex von unseren Entwicklern. Und wenn man gerade nach da hinten schaut, das graue Gebäude, da haben wir schon einen Produktionsbereich, Produktion für unsere Lkw-Lenkung.

Sprecherin:

Ein Blick in das Werk 2 von Bosch AS in Schwäbisch Gmünd. Alessandro Lieb zeigt nach links und rechts. Seit 2018 ist er Betriebsratsvorsitzender von Bosch AS, der jüngste in der Geschichte des Standorts. Davor hat der 27jährige hier seinen Industriemechaniker gemacht. „Der Bosch“ ist das zweitgrößte Unternehmen in Baden-Württemberg nach „dem Daimler“. Trotzdem muss Alessandro Lieb, der auch im Gemeinderat von Schwäbisch Gmünd sitzt, um die Arbeitsplätze seiner Kolleginnen und Kollegen kämpfen.

Musik 2 (unter die nächsten beiden Sprecherinnen-Takes):

Sprecherin:

1000 Stellen will Bosch in Schwäbisch Gmünd streichen. Fast jeder fünfte Arbeitsplatz fällt damit an diesem Standort weg. Zusätzlich zu den 760 Arbeitsplätzen, die bereits auf der Streichliste standen. Die Belegschaft war fassungslos, wie der SWR nach einer Mitarbeiterversammlung Ende Oktober 2019 berichtete:

O-Ton 5 - (SWR Aktuell, 25. Oktober 2019):

„Uns ging es schon längere Zeit nicht mehr so gut, aber dass gleich 1000 Leute zusätzlich abgebaut werden... // Also ich find's schrecklich, für die Jungen ist es tragisch. So die Angst, die geht überall um.“

Sprecherin:

1000 Stellen weniger bis 2022, auch für Alessandro Lieb ein Schock:

O-Ton 6 - (Alessandro Lieb, Betriebsratsvorsitzender Bosch AS):

An dem Tag war wirklich, ja, also da hat man in viele leere Gesichter geschaut, denn: Es ist ja ganz klar, eine Existenzangst hast ja immer, wenn ich abhängig Beschäftigter bin und mein Arbeitgeber kommt und sagt: `Ja, ich muss!`.

Sprecherin:

„Ich muss!“ sagen derzeit viele Firmenchefs in Baden-Württemberg. Das Land steht vor einem gewaltigen Wandel. Die Autoindustrie muss sich auf CO2-neutrale Antriebe umstellen. Dazu kommen die nachlassende Weltkonjunktur, der Handelsstreit zwischen den USA und China und der Brexit. All das spürt das „Musterländle“. Baden-Württemberg ist DIE Industrieregion Deutschlands. Kein anderes Bundesland hat so viel produzierendes Gewerbe. Mehr als ein Fünftel der gesamten deutschen industriellen Wertschöpfung kommt aus Baden-Württemberg. Zwei Drittel davon entfallen auf die stark vom Export abhängige Metall- und Elektroindustrie, an der auch die meisten Arbeitsplätze im Land hängen. Jürgen Dispan ist Wissenschaftler am IMU-Institut für arbeitsorientierte Forschung und Beratung in Stuttgart, eine Einrichtung der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung.

O-Ton 7 - (Jürgen Dispan, Forscher, IMU-Institut Stuttgart):

Es ist ein weltweit führender Industriestandort, der zum einen von großen Weltkonzernen geprägt ist wie Daimler und Bosch und zum anderen eben von kleinen und mittleren Unternehmen, sogenannten KMU, wie viele Zulieferer, wie viele Unternehmen aus der Metallindustrie, aus dem Maschinenbau, aus verschiedenen anderen Branchen. Und da gibt es eben auch sehr viele Hidden Champions, also versteckte Weltmarktführer, die eben international sehr erfolgreich sind.

Sprecherin:

Lange Zeit *fuhr* Baden-Württemberg mit diesem Modell gut – im wahrsten Sinne des Wortes. 2018 war das rund elf Millionen Einwohner zählende Bundesland die siebtgrößte Volkswirtschaft der EU, mit einer Wirtschaftsleistung von 46.300 Euro pro Kopf, eine enorme Summe. Die hohen Industriegehälter sorgten für allgemeinen Wohlstand. Dagegen war die Arbeitslosigkeit verschwindend gering: rund drei Prozent. Das könnte sich ändern. Die Hiobsbotschaften mehren sich. Und sie

kommen aus allen Regionen: Baden, Württemberg und der Kurpfalz. Schlagzeilen der vergangenen Wochen und Monate:

Musik 3 (unter die Collage legen):

Zitatorin:

Automobilkrise kommt im Schwarzwald an...

Zitator:

Friedrichshafen...

Zitatorin:

...Dutzende Firmen rutschen in Kurzarbeit.

Zitator:

...ZF-Beschäftigte bangen um Jobs

Zitatorin:

Werkschließung in Öhringen...

Zitator:

Protest bei Conti gegen Jobabbau

Zitatorin:

Mahle-Betriebsrat kündigt Widerstand an

Zitator:

Kurzarbeit bei Heidelberger Druck

Zitatorin:

Insolvenz in Böblingen...

Zitator:

BASF-Stammwerk: Verstärkter Stellenabbau befürchtet

Sprecherin:

Im vergangenen Jahr häuften sich die schlechten Nachrichten so sehr, dass Ministerpräsident Winfried Kretschmann seine Neujahrsrede ausschließlich der Wirtschaft widmete. Der Landesvater erzählte von Begegnungen mit preisgekrönten Handwerkerinnen und Handwerkern, zupackenden Gründerinnen und Gründern und einem visionären Roboterforscher. Der Tenor seiner Rede: Alles wird gut.

Aber stimmt das wirklich? Vielleicht stürzt der Wirtschaftsprimus auch ab, der außer Hochdeutsch bekanntermaßen alles kann.

Atmo 3: (Eingang zur Universität Stuttgart, unter Sprecherinnen-Take)

Sprecherin:

Ein anderes Bosch-Werk mitten in der Stuttgarter Innenstadt. Das alte rote Backsteingebäude gehörte zum ersten Bosch-Komplex. Heute ist hier ein Teil der Universität Stuttgart untergebracht, mit dem Institut für Sozialwissenschaften. Die Transformationsforscherin Cordula Kropp leitet es. Sie beantwortet die Frage nach der Zukunft des Standorts Baden-Württemberg diplomatisch.

O-Ton 9 - (Prof. Cordula Kropp, Universität Stuttgart, Leiterin des Instituts für Sozialwissenschaften):

Wenn Sie hier durch die Orte fahren, dann sehen die ganz anders aus als Dörfer in anderen Bundesländern. Sie haben da eben häufig ein, zwei große Unternehmen und eine relativ zersiedelte Struktur mit selbstbewussten Personen drum rum. Und zu der Kultur gehört dieses, dass man selber etwas entwickeln kann, dass man sich selber organisieren kann, um den Wandel zu schaffen. Dass es eine Frage ist guter Ideen, dass man mitsprechen möchte, dass man sich das nicht einfach servieren lässt. Das ist ja etwas, was in anderen Bundesländern nicht so ohne weiteres unterschrieben würde.

Sprecherin:

Nicht angstvoll verharren, sich nicht wegducken. Sondern zupacken und gestalten – die oft belächelte „Schaffe-schaffe-Mentalität“ der Schwaben könnte den Baden-Württembergern helfen, den Wandel in der Wirtschaft zu meistern, meint die Soziologieprofessorin. Ein anderer Pluspunkt: Die Menschen hier würden ihren Wohlstand nicht für selbstverständlich halten.

O-Ton 10 - (Prof. Cordula Kropp, Universität Stuttgart, Leiterin des Instituts für Sozialwissenschaften):

Schwaben war in der historischen Vergangenheit bitterbitterarm. Und wenn Sie hier im Rathaus oder manchmal bei Universitätsfeiern Reden hören von Unternehmerinnen oder Unternehmern, sehr häufig leiten die sich ein, dass ihnen bewusst ist, wie arm diese Region einfach war. Also das heißt, die haben nicht die Annahme, sie sind sowieso die besten und deswegen geht es ihnen gut und das wird immer so bleiben.

Sprecherin:

Tatsächlich habe das Baden-Württembergische Wirtschaftsmodell viel mit der einstigen Armut zu tun, bestätigt Jutta Hanitsch, die Leiterin des Wirtschaftsarchivs Baden-Württemberg.

O-Ton 11 - (Jutta Hanitsch, Leiterin Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg):

Die Armut hat dazu geführt, dass zumindest in den Wintermonaten die Leute sich über Wasser halten mussten und da begann so eine Spezialisierung auf Fertigkeiten, auf Handwerk, auf ganz spezielle Nischen. Und dann Mitte des 19. Jahrhunderts kam ein Steinbeis auf den Plan und hat versucht, den einfachen Landwirten, den einfachen Handwerkern zu zeigen, wie das Ausland es macht.

Musik 4 (unter dem Sprecherin-Text und O-Ton 12):

Sprecherin:

Der in der Nähe von Pforzheim geborene Bergwerksfachmann Ferdinand von Steinbeis war 1848 vom württembergischen König zum Regierungsrat berufen worden. Als Leiter der Zentralstelle für Handel und Gewerbe in Stuttgart veranstaltete er in der Region Musterschauen mit ausländischen Produkten. Außerdem bezuschusste er Reisen zu Messen, wie der Pariser Weltausstellung. So lernten die Württemberger Handwerker, wie sie Produkte nachahmen oder verbessern konnten. Und sie knüpften Kontakte ins Ausland. Besonders die Textilindustrie hatte Bedarf an den Ideen der schwäbischen Tüftler.

O-Ton 12 - (Jutta Hanitsch, Leiterin Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg):

Das war der Bereich, in dem die Maschinen eingesetzt werden konnten, wie automatische Webmaschinen und natürlich auch Landwirtschaftstechnik. Das hat natürlich auch Auswirkungen auf die Zuliefererindustrien, eine moderne Dreschmaschine braucht natürlich bestimmte Technik dazu. Das hat natürlich dann viele Folgebranchen und Lieferanten initiiert.

Sprecherin:

Das damals angelegte und heute hochausdifferenzierte System von großen Herstellern und auf sie abgestimmte Zulieferer und Maschinenbauer ist bis heute einmalig auf der Welt. Nur, dass an die Stelle der Textil- und Landwirtschaftsmaschinen das Auto getreten ist. Weil in diesem System alle Räder wie bei einer großen Maschine perfekt ineinandergreifen, ist es enorm effizient. Diese Effizienz hat aber auch eine Kehrseite, sagt Jürgen Dispan, der beim Stuttgarter IMU-Institut Branchen- und Regionalanalysen macht.

O-Ton 13 - (Jürgen Dispan, Forscher, IMU-Institut, Stuttgart):

Es war über lange Zeit hinweg ein klares Erfolgsmodell: Die exportorientierte Automobilwirtschaft in Verbindung mit dem exportorientierten Maschinenbau, der Elektroindustrie und einigen anderen Industriezweigen noch, die sich vor allem auch durch Erfolg auf dem Weltmarkt ausgezeichnet haben. Und wenn so ein Erfolgsmodell mal läuft, da ist es dann schwierig mit neuen Themen, die ja dieses Erfolgsmodell auch angreifen können, zu kommen, und, ja, da gibt's Blockadehaltungen, da gab's lange auch Realitätsverweigerung.

Sprecherin:

Nun muss sich alles sehr schnell ändern. Genau anderthalb Auto-Generationen haben die Autohersteller und ihre Zulieferer in Baden-Württemberg Zeit. Nicht viel, findet Florian Herrmann vom „Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation“ in Stuttgart-Vaihingen:

O-Ton 14 - (Florian Herrmann, Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Stuttgart):

Es ist nicht so, dass die Herstellung von den neuen Komponenten selbstverständlich ist. Also da muss man sich neues Wissen auch aneignen. Man braucht durchaus auch andere Mitarbeiter und andere Mitarbeiterkompetenzen, um Produkte zu entwickeln, die dann eben auch zukunftsfähiger sind.

Musik 5 (unter Sprecherinnen-Text):

Sprecherin:

Dazu kommt die Digitalisierung. Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen die Unternehmen ihre Abläufe teilweise komplett umstellen. Der nächste dicke Brocken – ganz besonders für die vielen Baden-Württembergischen Mittelständler.

O-Ton 15 a - (Markus Götz):

Wir haben vor gut zwei Jahren eine Studie gemacht, wo wir uns die Frage gestellt haben: `Wie gut ist denn unser Mittelstand auf die Digitalisierung vorbereitet? Welche Chancen haben wir? Und auch welche Hindernisse?`

Sprecherin:

Markus Götz ist Experte für Innovation, Technologietransfer und Digitalisierung bei der Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart:

O-Ton 15 b - (Markus Götz):

Da hat sich gezeigt, dass es eine Drittelung gibt bei den Betrieben: ein Drittel, die sehr fortschrittlich und sehr innovativ unterwegs sind, und es gibt aber auch ein Drittel an Unternehmen, die so gut wie gar nichts bisher unternommen haben. Und da ist natürlich die Besorgnis da, dass die in diesem Rennen halt abgehängt werden.

Sprecherin:

Die zwölf Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg haben deshalb ein umfangreiches Informations- und Weiterbildungsangebot aufgelegt. Trotzdem ist klar, dass wohl nicht alle Unternehmen den Wandel schaffen werden. Das liegt auch an den neuen Playern, mit denen die Baden-Württembergische Industrie neuerdings konkurrieren muss. Ein hartes und teilweise ungleiches Rennen, meint Markus Götz.

O-Ton 16 - (Markus Götz, Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart):

Insbesondere China, die haben sehr stark aufgeholt, was die Qualität angeht, die haben die Vorteile, dass sie nicht so viele Altlasten wie wir haben, die können teilweise einfach mal ein oder zwei Entwicklungsschritte überspringen. Man sieht ja auch, wenn große Digitalkonzerne wie Google sich auf einmal als Autobauer gerieren, dass die auf der grünen Wiese anfangen können, während hier der Daimler natürlich dann auch Grenzen hat – gerade in der Region Stuttgart, wo die freien, verfügbaren Flächen extreme Mangelware sind.

Sprecherin:

Das größte Problem ist jedoch ein anderes: Fahrzeuge mit Elektromotoren kommen mit deutlich weniger Komponenten aus als Fahrzeuge, die von Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Zum Beispiel haben sie kein Getriebe und keine Abgasanlage.

O-Ton 17 - (Florian Herrmann, Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Stuttgart):

Ein konventioneller Elektromotor besitzt zwischen 100 und 200 Bauteile, im Vergleich zu einem komplexen Verbrennungsmotor mit ungefähr 1400 Teilen. Da kann man schon sehen, dass die Aufgabe, um so einen Elektromotor zu produzieren und zu

montieren, eine ganz andere ist als bei einem Verbrennungsmotor. Sodass die Gefahr besteht, dass die kleineren Unternehmen zukünftig weniger Leistungsumfänge dann erbringen werden, was sich natürlich negativ auf die Beschäftigungssituation auswirken wird.

Sprecherin:

Fraunhofer-Experte Florian Herrmann geht davon aus, dass es vor allem die sogenannten Lohnunternehmen im Antriebsstrang treffen wird; mittelständische und kleine Betriebe, die auf einzelne Teile spezialisiert sind, wie beispielsweise Zahnräder und Dichtungen, die sie in hoher Präzision und großer Stückzahl produzieren. Für viele von ihnen bedeutet die Umstellung auf den Elektromotor das Aus, prognostiziert auch Jürgen Dispan. Nicht sofort, aber in fünf bis zehn Jahren.

O-Ton 18 - (Jürgen Dispan, Forscher, IMU-Institut Stuttgart):

So ein Zulieferer tut sich schwer, neue Betätigungsfelder zu finden, weil es kaum eine Branche gibt, die wie die Automobilindustrie so hohe Stückzahlen abfragt und auch so hohe Präzision, wie sie eben für Verbrennungsmotoren notwendig ist. Da gibt's viele Beispiele von Zulieferern, vor allem auch aus dem kleinen und mittleren Größenbereich, wo es in den nächsten Jahren drum geht, sich entweder eine Strategie zu überlegen, wie sie sich dann auch wirklich völlig neu aufstellen oder wo es dann darum geht, dass der Letzte das Licht ausmacht.

Sprecherin:

Über diese Folgen spricht niemand gern. Ebenso wie darüber, dass die Möglichkeiten, andere Branchen zu erschließen, sehr begrenzt sind.

O-Ton 19 - (Jürgen Dispan, Forscher, IMU-Institut Stuttgart):

Da gibt's heute schon einen Wettbewerb und wenn da dann immer noch mehr Kfz-Zulieferer zum Beispiel in die Medizintechnik reingehen, in die erneuerbaren Energien als Zulieferer reingehen, dann gibt es da sehr schnell Sättigungstendenzen.

Musik 6 (unter Sprecherinnen-Text):

Sprecherin:

Tatsächlich bringen sich die Insolvenzverwalter schon in Stellung und eröffnen Dependancen in Baden-Württemberg. Ganz offenbar rechnet man mit Verlierern. Das gilt auch für Holger Leichtle, Insolvenzverwalter bei der Großkanzlei „Schultze & Braun“. Sie hat ihren Hauptsitz im badischen Achern.

O-Ton 20 - (Holger Leichtle, Insolvenzverwalter, Stuttgart):

Es hat bereits begonnen, dass es mehr Fälle gibt. Ja, das ist so, das merkt man also, sage ich mal, seit dem Jahr 2018 sicherlich, dass es vermehrt Fälle wieder gibt nach einer zehnjährigen extremen Hochphase.

Sprecherin:

Holger Leichtle ist auf Unternehmen aus der Automobilbranche spezialisiert. Unter anderem betreute er auch die SAM Automotive Group aus Steinheim am Albach. Der Spezialist für Aluminiumzierteile von Autos war bis zur Insolvenz des Böblingers

Lackieranlagen-Herstellers Eisenmann im Juli 2019 der größte Insolvenzfall in der Zulieferer-Branche.

O-Ton 21 - (Holger Leichtle, Insolvenzverwalter, Stuttgart):

SAM kam her als Bearbeiter von Aluminiumteilen für WMF, wurde dann angefragt für die Automobilindustrie, hat dann eine Struktur geschaffen mit 13 Werken, teilweise auch kleine Werke, verteilt auf der Schwäbischen Alb, hat es dann nicht geschafft, effektiv zu produzieren und auch der Maschinenpark war nicht mehr zeitgemäß. Die Konkurrenten in dem Markt hatten alle einen Billiglohn-Standort, und diese Probleme, die führen dann eben dazu, dass man nicht mehr wirklich marktfähig ist.

Sprecherin:

Mehr als 1800 Arbeitsplätze standen bei SAM auf dem Spiel. Holger Leichtle gelang es, das strauchelnde Unternehmen im Januar 2019 an den chinesischen Konzern Fuyao zu verkaufen, den weltweit größten Anbieter von Autoglas. Fuyao veränderte die Werkstruktur, vergrößerte Hallen und investierte in moderne Anlagen. Von den 1800 Arbeitsplätzen blieben 1500 erhalten. Die Frage ist, wie lange sich Interessenten für insolvente Zulieferer finden werden.

O-Ton 22 - (Holger Leichtle, Insolvenzverwalter, Stuttgart):

Es ist mittlerweile ein bisschen schwieriger geworden. Wenn weniger Kapazitäten benötigt werden, dann sind die Konkurrenten natürlich froh, einen weniger zu haben. Die Kunden benötigen ihn vielleicht auch nicht mehr zwingend langfristig. Also, da mag's schon den einen oder anderen Fall in Zukunft geben, der dann auch keinen Übernehmer findet.

Atmo 2 (Werkseingang von Bosch AS, unterlegen):

Sprecherin:

Bei Bosch AS in Schwäbisch Gmünd liegen die Dinge etwas anders. Das Unternehmen produziert Lenksysteme für Pkw und Lastwagen. Die sind vom Antriebsstrang unabhängig und passen genauso gut in ein Elektro- oder Wasserstoffauto. Bosch will Kosten sparen, um im härter werdenden Wettbewerb zu bestehen. Der hat sich auch deshalb verschärft, weil die Nachfrage aus China zurückgeht. Der Sparprozess belastet die Belegschaft schon länger, erzählt Betriebsratsvorsitzender Alessandro Lieb.

O-Ton 23 - (Alessandro Lieb, Betriebsratsvorsitzender Bosch AS):

Begonnen hat es Ende 2016. Dort wurden wir von unserer Werkleitung damals konfrontiert in Richtung Herstellkosten. Also Stückkosten pro Lenkung. Man braucht da definitiv Verbesserungen, man sei nicht mehr wettbewerbsfähig, die Gefahr vom Verlust von Marktanteilen steht im Raum. Und das Konzept, das uns damals präsentiert wurde, da hieß es halt: `Ja, wir können Neuaufträge nach Schwäbisch Gmünd holen, aber um diese Neuaufträge in Schwäbisch Gmünd zu platzieren, benötigen wir einfach einen Kostenvorteil´.

Sprecherin:

Um an neue Aufträge zu kommen, verzichtete die Belegschaft auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld und verschob Pausenzeiten. Außerdem stimmte der Betriebsrat zu, 760 Stellen abzuschmelzen. Vieles regelte sich über den Vorruhestand. Aber es mussten auch Leiharbeiter gehen und befristete Verträge liefen aus. Nun sollen tausend weitere Stellen wegfallen. Gleichzeitig baut Bosch das ungarische Werk für Lenksysteme aus. Dort liegen die Gehälter sehr viel niedriger als im Hochlohnland Baden-Württemberg mit seinen starken Gewerkschaften und Tarifverträgen. Alessandro Lieb sieht diese Entwicklung kritisch.

O-Ton 24 - (Alessandro Lieb, Betriebsratsvorsitzender Bosch AS):

Wir machen in Schwäbisch Gmünd Pkw-Lenkungen und aber auch Lkw-Lenkungen. Und bei der Pkw-Lenkung gibt's, ich sag' mal, ganz grob zwei Varianten. Und das ungarische Werk macht heute eine Variante davon. Aber das Ziel ist ganz klar, auch offen kommuniziert aus Sicht des Bereichsvorstandes, dieses Werk wirklich so zu befähigen, dass es das gesamte Produktportfolio abbilden kann.

Sprecherin:

Der Gewerkschafter fürchtet, dass das Werk in Schwäbisch Gmünd in eine Abwärtsspirale gerät. Das Sprichwort 'Des einen Freud ist des anderen Leid' gilt aber zunehmend auch für Betriebe innerhalb Baden-Württembergs. So überzeugte der Betriebsrat des Daimler-Stammwerks Untertürkheim das Management, den elektrischen Antriebsstrang von 2023 an selbst zu produzieren, anstatt wie zurzeit bei dem Zulieferer ZF in Friedrichshafen am Bodensee produzieren zu lassen. „Daimler macht den E-Antrieb bald selbst“, titelte die Stuttgarter Zeitung. Die Mitarbeiter von ZF hatten das Nachsehen.

Musik 5 (unter Sprecherinnen-Text):**Sprecherin:**

Negative Entwicklungen gibt es auch beim Maschinenbau:

O-Ton 25 - (Jürgen Dispan, Forscher, IMU-Institut Stuttgart):

Die Automobil-bezogenen Sparten des Maschinenbaus, die merken das natürlich auch an ihren Auftragseingängen. Da gibt's seitens der Automobilindustrie seit längerem schon eine starke Investitionszurückhaltung, weil eben nicht mehr in neue Generationen des Verbrennungsmotors investiert wird, entsprechend werden auch keine Bearbeitungszentren, Werkzeugmaschinen, Transferstraßen mehr für die Automobilindustrie produziert oder in Auftrag gegeben. Und in die neuen Felder wird noch nicht so richtig investiert.

Sprecherin:

Um bis zu 25 Prozent seien die Aufträge bei den Werkzeugmaschinenherstellern in Baden-Württemberg eingebrochen, sagt Jürgen Dispan, der Strukturexperte des IMU-Instituts. Umfragen des Arbeitgeberverbands Südwestmetall weisen in dieselbe Richtung: Bei gut jedem zweiten Unternehmen habe sich die Auftragslage verschlechtert. Das ist auch ein Problem, weil die Maschinenbauer Geld brauchen, um neue Branchen zu erschließen. Aber gibt es die überhaupt? Die Medizintechnik ist gut versorgt und bei Haushaltsgeräten sind die Produktzyklen um ein Vielfaches

länger als bei Autos. Alles kein adäquater Ersatz. Die Landesregierung propagiert deshalb Künstliche Intelligenz, neue Mobilitätskonzepte und die Industrie 4.0. Das Ländle gegen das Valley.

Musik 5 (mit Atmo 4 vermischen):

Atmo 4 (Fertigungshalle Schnaithmann GmbH):

Sprecherin:

Die Schnaithmann GmbH aus Remshalden im Rems-Murr-Kreis hat sich auf diese Felder vorgewagt.

O-Ton 26 a - (Thilo Hottmann, Geschäftsführer Schnaithmann GmbH, Remshalden):

Hier haben wir zum Beispiel gerade eine Anlage im Aufbau, wo wir wie eine kleine Serie haben, das ist schon die 21. Anlage. Da geht es um einen elektronischen Sensor, der am Ende auch im Automobil landet und ein unabhängiges Produkt ist, unabhängig von der Antriebstechnologie.

Sprecherin:

Thilo Hottmann ist der Technische Geschäftsführer der Schnaithmann GmbH.

O-Ton 26 b - (Thilo Hottmann, Geschäftsführer Schnaithmann GmbH, Remshalden):

Hier haben wir jetzt auch eine Anlage, wo wir eine Batteriemontage machen. Also auch eine Zukunftstechnologie. Solche Themen sind bei uns schon angekommen.

Sprecherin:

Die vier Fertigungshallen des mittelständischen Maschinenbauunternehmens liegen am Ende eines der für Baden-Württemberg so typischen Gewerbegebiete. Tatsächlich sieht es hier nicht nach einer Krise aus. Im Gegenteil: In einer Baulücke ragen zwei Kräne in den Himmel. Das freie Gelände rechts neben der Schnaithmann GmbH soll ebenfalls bebaut werden. Und auch Schnaithmann selbst liebäugelt mit einem Ausbau. Nicht jetzt, aber vielleicht bald.

O-Ton 27 - (Thilo Hottmann, Geschäftsführer Schnaithmann GmbH, Remshalden):

Wir spüren die aktuelle Marktlage natürlich auch und trotzdem haben wir die letzten Jahre uns schon frühzeitig konzentriert auf Themen bei unseren Kunden, die eben unabhängig sind vom Antriebskonzept. Zum Beispiel Produkte, die dann für Fahrerassistenzsysteme sind, für autonomes Fahren. Das bleiben Themen und die werden auch in Zukunft noch interessant bleiben.

Sprecherin:

Erst mal will sich die Firma konsolidieren. Während des Booms ist das Unternehmen gewachsen. Fast 300 Frauen und Männer arbeiten zurzeit bei Schnaithmann. 60 von ihnen sind in der Konstruktion und Entwicklung tätig, zu der die Elektrokonstruktion und die Programmierung gehören. Ein vergleichsweise hoher Anteil. Auch bei den

Azubis liegt Schnaithmann vorn: 40 junge Leute bildet das Unternehmen aus. Die gesamte Belegschaft wird regelmäßig geschult, um mit aktuellen Entwicklungen Schritt zu halten. Außerdem arbeitet die Firma mit Technikerschulen, Hochschulen und Gymnasien zusammen. Und auch das ist passiert: Schnaithmann hat weite Teile des Unternehmens digitalisiert.

Musik 7 (unter Sprecherinnen-Text):

Sprecherin:

Also doch alles kein Problem – trotz weltweiter Konjunkturschwäche, Handelskriegen und Strukturwandel?

Atmo 5 (vor dem Rathaus von Schwäbisch Gmünd, unter Sprecherinnen-Text):

Sprecherin:

Das Rathaus von Schwäbisch Gmünd. Auf dem Marktplatz bauen ein paar Männer eine Eisbahn auf. Fachwerkhäuser mit Giebeln und pastellfarbene Bürgerhäuser säumen den Platz. Für Schwäbisch Gmünd war die Nachricht vom erneuten Stellenabbau bei Bosch ein Schock. Fast tausend Menschen kamen, als Oberbürgermeister Richard Arnold das Thema auf die Tagesordnung der Gemeinderatssitzung setzte, zu der er auch die Geschäftsleitung von Bosch AS, die Arbeitnehmervertreter, den Landkreis und die Bundesagentur für Arbeit einlud.

O-Ton 28 - (Richard Arnold, Oberbürgermeister, Schwäbisch Gmünd):

Der größte Arbeitgeber am Ort bestimmt natürlich auch das kommunale Leben sehr stark. Also nicht nur ökonomisch, weil viele Menschen dann hier ihr Geld verdienen und das dann auch hier ausgeben, sondern es ist halt auch so, dass viele Zuliefer-Betriebe sich drum herum auch ansiedeln, ja, die auch natürlich wiederum Arbeitgeber sind und die natürlich auch wieder bedeutsam sind fürs kommunale Leben. Und das heißt, wenn es dann dem Hauptarbeitgeber schlecht geht, dann wirkt sich das aus auf die anderen wirtschaftlichen Unternehmen und bis in die Kommunalgesellschaft hinein, wie zum Beispiel den Einzelhandel oder dann vor allem auch in die Familien.

Sprecherin:

Dort, wo es Verlierer gibt, verhält es sich wie mit einem Stein, den man ins Wasser wirft. Die Erschütterung zieht Kreise. Auch in Baden-Württemberg. Viele Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von Bosch haben Häuser gebaut. Sie fürchten, dass ihnen die Kredite nicht verlängert werden. Auch die Zulieferer bangen um Kredite. Ihnen allen droht zwar keine Armut, aber das Leben wird auf einmal fragiler. Das findet Richard Arnold bedenklich. Ganz abgesehen davon, dass der Stadt Einnahmen fehlen werden.

O-Ton 29 - (Richard Arnold, Oberbürgermeister, Schwäbisch Gmünd):

Wenn jetzt 1000 Menschen entlassen werden, dann fällt da natürlich rein ökonomisch auch die Einkommenssteuer zum Beispiel weg. Dann kann ich gewisse kommunale Projekte nicht machen. Wir hatten vor, jetzt drei Brücken zu sanieren. Das mussten wir verschieben. Oder dass wir zum Beispiel eine Straße, die sehr

marode ist, wieder in Stand setzen, auch das Projekt habe ich jetzt um zwei Jahre verschoben. Oder dass wir zum Beispiel auch den Boden in einer Turnhalle jetzt nicht sanieren in diesem Jahr, sondern dass wir auch dieses strecken und erst in den kommenden Jahren machen.

Sprecherin:

Als nächstes wird der Oberbürgermeister einen Runden Tisch einrichten, wieder mit allen Beteiligten, mit dem Ziel, gemeinsam zu einer Lösung zu kommen. Dabei soll es auch um Qualifizierung und Weiterbildung gehen. Ein Thema, das auch bei den anstehenden Tarifverhandlungen eine wichtige Rolle spielen wird. Zusammen mit dem obersten Ziel: Erhalt der Arbeitsplätze. Der Wille, sich zu verändern sei da, versichert der Betriebsratsvorsitzende von Bosch Schwäbisch Gmünd, Alessandro Lieb. Sich verändern, damit Baden-Württemberg so erfolgreich bleibt, wie es ist. Ob das klappt, ist offen.

* * * * *