



Man muss wissen, wofür es sich zu kämpfen lohnt



In einer Serie zum 130-jährigen Jubiläum des Lkw stellen wir die Situation der Beschäftigten in den Mittelpunkt. Im Interview mit Roman Zitzelsberger blicken wir auf die aktuelle Situation in der deutschen Industrie. Der ehemalige Chef der IG Metall Baden-Württemberg rät dazu, nicht an der Vergangenheit zu kleben, sondern nach vorne zu blicken.

Roman, du hast in verschiedenen Funktionen schon viele Auf und Abs in der deutschen Wirtschaft erlebt. Was charakterisiert die aktuelle Krise und inwiefern unterscheidet sich die Situation gegenüber früher?

Gegenüber den Krisen seit Ende der 90er-Jahre gibt es zwei zentrale Unterschiede: Erstens, es ist keine vorübergehende Delle, sondern ein struktureller Umbruch – mit neuen Technologien, neuen Wettbewerbern, neuen globalen Herausforderungen, Krieg in Europa etc. Das, was einmal war, kommt nicht wieder zurück.

Und zweitens gibt es dauernd zusätzliche Störungen wie etwa den von US-Präsident Trump losgetretenen Zollstreit oder den Krieg in Nahost und dem Iran. In einer so komplexen Situation ist es schwierig, Ursachen und Wirkung klar zu unterscheiden und die richtigen Dinge zu tun, um die Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen.

Welche Herausforderungen ergeben sich speziell für die Autoindustrie?

Zunächst mal muss man sich klar machen, dass es keine Ewigkeitsgarantie gibt und der Erfolg von gestern sich nicht einfach wiederholen lässt. Vor allem die technologischen Veränderungen sind ein zentraler Faktor. Wir haben das Auto erfunden, waren fast immer die Vorreiter, was Innovationen betrifft, hatten die besten Fahrzeuge und haben um den klassischen Verbrenner ein eng kooperierendes Netzwerk aus Forschung, Entwicklung, Herstellern, Zulieferern, Maschinenbau, Handel und Service aufgebaut, das weltweit einmalig ist. Aber durch Themen wie E-Antriebe, software-defined-cars sowie automatisiertes, assistiertes oder autonomes Fahren kamen neue Player auf den Markt, die Dinge gut und häufig sogar besser konnten als unser Netzwerk. Und sie kamen mit ganz anderen Voraussetzungen, konnten ganz neu anfangen, hatten unfassbar viel Geld (v. a. USA) oder wurden staatlich massiv unterstützt (China). Und diese Veränderungen haben sich abgezeichnet, während die deutsche Autoindustrie gerade ihre allerbesten Jahre hatte. Wahrscheinlich hat dieser Erfolg hier und da den Blick auf die Zukunft mit rosaroten Wolken verschleiert.

Was wäre dein Lösungsvorschlag, damit Deutschland und die Autoindustrie wieder wettbewerbsfähig werden und zukunftsfähige Arbeitsplätze erhalten bzw. geschaffen werden?

Man muss unterscheiden, wofür es sich vor Ort zu kämpfen lohnt, und Dingen, die in Deutschland einfach nicht mehr wirtschaftlich hergestellt werden können. Das führt einerseits dazu, dass es in Zukunft deutlich weniger Arbeitsplätze in der Autoindustrie geben wird. Aber man kann die Bereiche stabilisieren, in denen wir weiterhin im globalen Maßstab Championsleague spielen können. Dadurch entstehen auch neue Chancen. Der Heizer auf der E-Lok war noch nie ein Zukunftsmodell für Beschäftigung.

Bei allem, was dazwischen liegt, ist die Frage, ob es sich lohnt, Zeit zu kaufen. Die gute Nachricht: Laut IAB fehlen bis 2040 etwa 6 Millionen Arbeitskräfte in Deutschland. Uns geht also in Summe nicht die Arbeit aus. Probleme entstehen durch die zeitlichen Verschiebungen zwischen dem, was ist und kommt, und vor allem durch die regionale Bündelung der Autoindustrie, etwa im Großraum Stuttgart.

Wie müssten sich die Gewerkschaften aufstellen, um einerseits die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu unterstützen und andererseits selbst auch in Zukunft eine kraftvolle Rolle bei der Vertretung von Arbeitnehmerinteressen zu spielen?

Als ich vor 2 ½ Jahren meine hauptberufliche Laufbahn bei der IG Metall beendet habe, habe ich mir vorgenommen: Ich gehöre nicht zu den Spielern, die das Spielfeld verlassen, um dann von der

Tribüne aus zu erklären, wie man es richtig macht. Insofern habe ich zwar eine Meinung, halte mich aber mit Ratschlägen an meine Nachfolger zurück.

Die IG Metall ist ja nicht neutraler Sachverwalter dieser Veränderung, sondern gleichermaßen betroffen. Wenn die Branche, in der die IG Metall am stärksten vertreten ist, einen solchen Aderlass an Beschäftigung erlebt, führt das leider auch zu einem Rückgang an Mitgliedern, Finanzkraft, Kampfkraft etc. Das ganze System – denken wir etwa an die Durchsetzungskraft in tarifpolitischen Fragen – kommt dabei unter Druck.

Ich gebe insofern doch einen Ratschlag, allerdings nicht der Organisation IG Metall und denen, die sie in verantwortlicher Position leiten, sondern denjenigen, die Erwartungen an sie haben: Nostalgische Rückblicke und Heldengeschichten kann man sich am Lagerfeuer erzählen. Aber wie der frühere Bundeskanzler Willi Brandt einmal gesagt hat: Jede Zeit braucht ihre eigenen Antworten. Und ich bin mir sicher, dass die IG Metall diese auch finden wird, wenn man die Erwartungen an sie nicht aus der Vergangenheit ableitet, sondern mit Blick auf das, was getan werden muss.

Roman Zitzelsberger absolvierte ab 1984 eine Ausbildung zum Maschinenschlosser im Mercedes-Benz-Werk Gaggenau und war gewählter Jugendvertreter. 1989 wechselte er als hauptamtlicher Gewerkschaftssekretär zur IG Metall-Geschäftsstelle in Gaggenau. Dort wurde er Ende 2003 zum Ersten Bevollmächtigten gewählt. Im Zeitraum Ende 2013 bis Januar 2024 leitete er den IG Metall-Bezirk Baden-Württemberg. In dieser Funktion war er auch im Aufsichtsrat der Daimler AG sowie später bei Daimler Truck vertreten. Aktuell ist Roman Zitzelsberger als Unternehmensberater mit seiner eigenen Firma Petromanos tätig und berät unter anderem die Bundesregierung. Darüber hinaus ist er geschäftsführender Direktor der HWK1365 SE, der Muttergesellschaft des ältesten deutschen Industrieunternehmens in Königsbronn bei Heidenheim.