

26.11.2024

# Antrag

der Fraktion der SPD

## **Stellenabbau bei Ford in Köln – Entlassungswellen in der Industrie entschlossen entgegenzutreten**

### **I. Ausgangslage**

Nachdem das Unternehmen Ford bereits angekündigt hatte, 2300 Mitarbeitende in Kurzarbeit schicken zu wollen, folgte mit der Ankündigung tausende Stellen streichen zu wollen ein weiterer Schock für die Beschäftigten des Autobauers. Insgesamt sollen in Europa 4.000 Stellen bis 2028 gestrichen werden, davon der Großteil von 2900 Stellen in Köln. Bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von 11.500 Personen ist Ford der größte Arbeitgeber in Köln. Der geplante Stellenabbau würde jede vierte Stelle betreffen.

Von der zuständigen Gewerkschaft IG Metall und dem Betriebsrat kommt dementsprechend starker Gegenwind gegen diese Entscheidung. Erst im vergangenen Jahr habe man eine Betriebsvereinbarung geschlossen, die betriebsbedingte Kündigungen bis 2032 ausschließt. Weiter wird kritisiert, dass die Öffentlichkeit informiert wurde, bevor der betriebsverfassungsrechtlich festgelegte Wirtschaftsausschuss getagt habe und dem Betriebsrat konkretere Planungen vorgelegt werden konnten. Dieser Ausschuss ist grundsätzlich rechtzeitig und umfassend über wirtschaftliche Angelegenheiten zu informieren.

Die angekündigten Streichungen bei Ford reihen sich in eine lange Liste von Stellenabbauprogrammen in NRW ein, die während der Amtszeit von Ministerpräsident Hendrik Wüst beschlossen wurden. Zu nennen sind große Namen wie Miele, Coca-Cola oder Thyssenkrupp, aber auch mittelgroße Unternehmen wie Magna in Köln oder ein Standort von ZF in Eitorf. Hinzu kommen die in immer kürzeren Abständen ausgesprochenen Warnungen aus der chemischen Industrie. Nach jeder Betriebsschließung folgen seitens der Landesregierung Ankündigungen und warme Worte, die bisher jedoch nicht dazu geführt haben, den Industriestandort Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu stärken.

Mit der Automobilindustrie ist neben der Stahlindustrie und der chemischen Industrie ein weiterer Wirtschaftszweig betroffen, an dem weitreichende Wertschöpfungsketten hängen. Die Schließungen haben immer auch direkten Einfluss auf Zulieferer und Dienstleister und verstärken die Problemlagen aufgrund der Verflechtung gegenseitig – etwa beim Absatz des Stahls in der Automobilindustrie.

Da wo die Landesregierung umfängliche Finanzmittel zur Verfügung hat, wie im Rheinischen Revier, zeigt sie sich bisweilen unfähig, diese zur Schaffung neuer Industriearbeitsplätze

einzusetzen. Unternehmen, die gerne neue Arbeitsplätze schaffen wollen, klagen über mangelnde Unterstützung.<sup>1</sup>

Für die nach einer Teilbetriebsstilllegung im Unternehmen verbleibenden Mitarbeitenden stellt sich auch die Frage nach der Entwicklung ihrer Arbeitsbedingungen. Viele sorgen sich vor möglicher Arbeitsverdichtung und mehr Druck, wenn ihre Kolleginnen und Kollegen das Unternehmen erst einmal verlassen haben werden. Frühere Erfahrungen haben gezeigt, dass das Thema Arbeitsschutz eine große Rolle spielt. Hierauf muss die Landesregierung rechtzeitig ein Augenmerk legen. So muss sie dafür Sorge tragen, dass keine zusätzlichen Gefahren für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oder Überlastung durch Arbeitsverdichtung entsteht. Hierzu müssen alle Kontrollinstrumente im Arbeitsschutz ausgenutzt werden.

Auch die Einhaltung des Betriebsverfassungsgesetzes und insbesondere der umfassenden Informationsrechte der Betriebsräte muss dringend überprüft und eng begleitet werden. Hier sind die Bezirksregierungen in der Pflicht mögliche Verstöße zu ahnden.

Als Grund für die Entscheidung Stellen abbauen zu wollen, nannte das Unternehmen den schwachen Absatz von E-Autos. Der Wegfall der E-Auto-Förderung sowie die große Konkurrenz aus China hätten diesen Trend noch verstärkt. Zuvor hatte Ford in Köln noch einmal in den Bau von E-Autos investiert. Tatsächlich aber ist der rückläufige Absatz von E-Autos auch weitgehend hausgemacht, da frühzeitige unternehmerische Weichenstellungen zur wirtschaftlichen Entwicklung auch preislich erschwinglicher Automodelle in der Branche vielfach verschlafen wurden. Das rächt sich nun. Die Elektromobilität in Deutschland bedarf jedoch grundsätzlich stärkeren politischen Schubs. Der Schlüssel liegt zuvorderst in dem Angebot preiswerterer Fahrzeugmodelle durch die Hersteller. In dieser nächsten Phase der Marktdurchdringung können aber politische Maßnahmen Anreize schaffen: ein Social Leasing Programm nach dem französischen Vorbild könnte die Nachfrage auch in den Bevölkerungsgruppen anreizen, die den Kauf teurer Modelle nicht finanzieren können. In Frankreich ist der Zugang zu diesem Modell bei einer Einkommensgrenze gekappt, die Autos dürfen einen bestimmten Neuwagenpreis nicht übersteigen und müssen auch sonst Anforderungen an Gewicht, Produktionsherkunft (in der EU) und Umweltfreundlichkeit erfüllen. Diese Maßnahme könnte, wie auch ein spezifischer Gebrauchtwagenbonus, zudem den noch unterentwickelten Gebrauchtwagenmarkt unterstützen. Kaufanreize könnten wiederum auch durch steuerliche Anreize bei der Abschreibung oder der Verlängerung der Aussetzung der KfZ-Steuer gesetzt werden.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur schließlich ist eine Grundvoraussetzung, dass viele Verbraucherinnen und Verbraucher – etwa Mieterinnen und Mieter in Ballungsräumen und Mehrfamilienhäusern - überhaupt die Anschaffung eines Elektroautos erwägen. Wo kein Ladepunkt, da keine verlässliche Mobilität. Allein in Nordrhein-Westfalen fahren nach Branchenangaben inzwischen 334.000 batteriebetriebene PKW. Denen stehen knapp 27.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung, davon rund 5.400 Schnellladepunkte.<sup>2</sup> Ein- und Mehrfamilienhäuser stellen dazu inzwischen mehr als 100.000 Ladepunkte bereit. Die Landesregierung strebt an, bis 2030 ganze 1,5 Millionen Ladepunkte zu schaffen. Hier hinkt sie ihrer Zielsetzung trotz eines Baufortschritts weit hinterher. Außerdem sind Transparenzregister für den Preisvergleich bei Ladepunkten zu schaffen.

---

<sup>1</sup> <https://www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/aachen/100-neue-jobs-aber-kein-geld-aus-dem-strukturwandel/25371828.html>

<sup>2</sup> <https://www.elektromobilitaet.nrw/unser-service/zahlen/#c11209>

## II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest, dass

- Nordrhein-Westfalen ein Industrieland ist und der Landesregierung daher die Aufgabe zukommt, den Industriestandort aktiv zu stärken.
- der Erhalt von mitbestimmten und tarifgebundenen Industriearbeitsplätzen für Wohlstand in unserem Bundesland sorgt und daher von großer Wichtigkeit ist.
- die Schließungen und Entlassungswellen in vielen Industriebetrieben ganze Wertschöpfungsketten gefährden und Wohlstandsverluste bedeuten.
- weiteren Betriebsschließungen und dem Abbau von Arbeitsplätzen politisch durch konjunkturelle Impulse, vor allem aber durch eine Verbesserung der Standortbedingungen politisch aktiv entgegengetreten werden muss.
- Fehlsteuerungen des Ford-Managements im Gesamtkonzern hinsichtlich des mangelnden Angebots preiswerter Automodelle und eines Verschlafens der E-Mobilität maßgeblich verantwortlich für die wirtschaftliche Schieflage des Unternehmens und für mögliche Standortkonsequenzen in Nordrhein-Westfalen ist.
- die Elektromobilität strukturell zu stärken und politisch von allen demokratischen Fraktionen nicht zu diskreditieren ist, da sie in einer klimaneutralen Zukunft die maßgebliche Form der Mobilität sein wird und als solche auszubauen ist.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- alles dafür zu tun, den Wegfall weiterer Industriearbeitsplätze zu verhindern.
- dafür zu sorgen, dass die betriebsverfassungsrechtlichen Grundsätze, wie insbesondere die Wahrung der Informationsrechte des Betriebsrates bei Betriebsänderungen eingehalten werden und mögliche Verstöße zu ahnden.
- mögliche negative Folgen im Bereich des Arbeitsschutzes für die im Betrieb verbleibenden Mitarbeitenden frühzeitig zu prüfen und zu verhindern
- als Signal der Unterstützung und für die Planungssicherheit der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer noch vor der nächsten Bundestagswahl ein Paket für Automobilarbeitsplätze des Bundes zur Verabschiedung zu unterstützen.
- die Batterieforschung und Batteriefertigung in Nordrhein-Westfalen stärker anzureizen und bestehende Projekte wie die Fraunhofer Einrichtung Forschungsfertigung Batteriezelle FFB in Münster oder das Zentrum für zirkuläre Wertschöpfung Batteriezelle ZZWB in Ibbenbüren aktiver und nach allen Möglichkeiten zum Erfolg zu begleiten.
- die Infrastrukturförderung für die E-Mobilität insbesondere für Ladepunkte in Wohngebieten, bei Mietobjekten, auf gewerblichen Parkplätzen und bei Stellplätzen am Arbeitsplatz im Programm "progres.nrw - Emissionsarme Mobilität" auszuweiten.
- gemeinsam mit der Bundesregierung sozial ausgerichtete und Mitnahmeeffekte vermeidende Kaufanreize für E-Autos auszuloten.

Jochen Ott  
Ina Blumenthal  
Lisa-Kristin Kapteinat  
Alexander Vogt  
André Stinka  
Lena Teschlade

und Fraktion