

Sehr verehrter Herr Rektor!

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Auch ich begrüße Sie zu diesem 2. Autokongress an der Ruhr-Universität Bochum, den wir unter das Motto „Zukunftspotentiale durch nachhaltige technische und soziale Innovationen!“ gestellt haben. Warum dieser Autokongress, wo es doch viele andere, auch größere Veranstaltungen zum Thema gibt? Dieser Autokongress hat drei Alleinstellungsmerkmale.

Erstens. Wir wollten mit dem Leitthema bewusst ein Gegengewicht setzen gegen all Diejenigen aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, die den Standort Deutschland ständig und so lange schlecht reden, bis irgendwann tatsächlich viele daran glauben, dass Deutschland zu teuer, zu schwerfällig und überreguliert sei und dass Automobilproduktion sowieso viel besser und nur noch in Tschechien und der Ukraine, in China und Indien zu organisieren sei.

Vor knapp einem Jahr titelten die VDI-Nachrichten „Deutsche Automobilindustrie boomt und keiner nimmt es richtig wahr“ (23.7.04). Tatsächlich ist das Hochlohnland BRD in der internationalen Automobilindustrie nach wie vor ein Exportweltmeister; die deutsche Automobilindustrie hat in den letzten zehn Jahren Beschäftigung nicht ab- sondern aufgebaut, und zwar um mehr als 100.000 Arbeitsplätze auf 777.000 in 2004.

Es geht hier nicht darum, im dunklen Wald besonders laut zu pfeifen und die Herausforderungen, vor denen Unternehmen, Beschäftigte und auch z.B. die Kommunen stehen, herunterzuspielen. In der OPEL-Stadt Bochum wäre das doppelt falsch – denn hier findet gegenwärtig ein massiver und schmerzhafter Personalabbau statt. Aber die Automobilindustrie muss nicht einem Naturgesetz folgend als Altindustrie aus Europa verschwinden, wie Einige meinen.

Getreu dem chinesischen Sprichwort „Es ist besser, ein Licht anzuzünden, als über die Dunkelheit zu schimpfen“ geht es mit diesem Autokongress vielmehr darum zu fragen, welche Stärken Deutschland, Westeuropa und Europa insgesamt einbringen können und welche Zukunftspotentiale durch nachhaltige technische und soziale Innovationen mobilisiert werden können.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, Jürgen Weber, bekleidet seit 2003 den ehrenamtlichen Job des „Bundesbeauftragten für Auslandsinvestitionen“. In einem ZEIT-Interview sagt Weber: „Man hat in meiner Position eine Verantwortung gegenüber dem Land. Man kann ja nicht nur meckern an den Zuständen, ohne selbst etwas zu tun.“ (ZEIT Nr. 18, 28.4.05, S. 25) Am Anfang der Arbeit stand eine kritische Bestandsaufnahme: Wie denken die 30 größten US-Investoren in Deutschland über den Standort? Das Ergebnis überraschte alle

Beteiligten: „Die waren zu 80 Prozent sehr angetan vom Standort, maßvolle Kritik äußerten nur 20 Prozent. Die Amerikaner schätzten die Qualität der Forschung und den Ausbildungsstand der Deutschen. Die Stärke deutscher Marken beeindruckte sie ebenso wie die Flexibilität der Betriebsräte. Auf der Negativseite nannten sie Arbeitskosten, Bürokratie sowie Rechtsunsicherheit durch neue, rückwirkende Gesetze.“ (ebda.)

Ganz offensichtlich müssen wir bei der Abschätzung der Herausforderungen und der Chancen für die deutsche und europäische Automobilindustrie differenziert analysieren und differenziert argumentieren. Ein pauschales „Wir sind gut und weiter so“ ist genauso wenig angebracht wie ein primitiver Lohnkostenvergleich zwischen West- und Ostdeutschland, Tschechien, Rumänien und der Ukraine.

Das zweite Alleinstellungsmerkmal dieses Kongresses ist seine interdisziplinäre und vor allem sozialwissenschaftliche Ausrichtung.

Auf diesem Autokongress stehen die vielfältigen und vor allem die weichen Faktoren im Vordergrund, die für die Entwicklungsdynamik der Automobilindustrie bedeutsam sind. Wesentliche Aspekte sind durch die Themen der sechs Arbeitsgruppen abgedeckt:

1. Osteuropa als Herausforderung und Chance
2. Das Potential guter OEM-Zulieferer-Beziehungen und Regionaleinbettung
3. Die Rolle innovativer Arbeitspolitik für Beschäftigungssicherung und Flexibilität
4. Zukünftige Wachstumfelder der europäischen Automobilindustrie
5. Das Auto als in komplexe Stoffkreisläufe und Umwelten ‚eingebettetes‘ Produkt
6. Anforderungen und Probleme Interkulturellen Personalmanagements

Diese Themen und die in den Plenarsitzungen und Arbeitsgruppen Vortragenden decken ein weites Spektrum von den Ingenieurwissenschaften über die Wirtschaftswissenschaften bis zu den Sozialwissenschaften ab. Dies und nur dies ist meines Erachtens dem Gegenstand angemessen. Wir wissen, dass Auslandsengagements häufig an sozial-kulturellen Faktoren scheitern; wir wissen, dass in erster Linie nicht Maschinen, sondern Menschen und ihre Motivationen Autos entwickeln und bauen; wir wissen, dass für Standorte nicht nur die Größe des Baugeländes, sondern vor allem der regionale Arbeitsmarkt und die logistische sowie wissenschaftliche Infrastruktur von Bedeutung sind. All dies erfordert, die hier gesetzten Themen interdisziplinär anzugehen.

Ein drittes Alleinstellungsmerkmal dieses Autokongresses schließlich ist der Brückenschlag zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, wobei mit Wirtschaft Entscheider sowohl im Management als auch in den Interessenvertretungen der Beschäftigten angesprochen sind. Andere Automobiltreffen sind vorwiegend Unternehmenspräsentationen als Marketingmaßnahme oder reine fachwissenschaftliche Erörterungen. Wir versuchen hier, praktische Problemstellungen und Erfahrungen mit wissenschaftlichen Befunden und Sichtweisen zusammen zu bringen.

Offensichtlich stößt dieses Kongressformat auf Interesse. Insgesamt haben sich mit über 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmern etwa ein Drittel mehr angemeldet als im letzten Jahr; wir haben die Anzahl der Arbeitsgruppen verdoppelt. Wenn Unternehmen bei ihren Auftragseingängen und Wissenschaftler bei ihrer Drittmittelinwerbung immer solche Steigerungsraten hätten, gäbe es vielleicht weniger Pessimismus, aber sicher würden auch dann noch Einige auf hohem Niveau jammern.

Insgesamt trifft sich hier ein enormer automobilbezogener Sachverstand! Leider haben sich in Bezug auf das angekündigte Programm 2 Änderungen ergeben. Prof. Michel Freyssenet, der das international bedeutendste sozialwissenschaftliche Automobilforschernetzwerk von Paris aus mit der GERPISA-Gruppe seit Anfang der 1990er Jahre aufgebaut hat, erlitt leider vor 2 Wochen einen Herzinfarkt und musste deshalb alle Termine vorerst absagen. Der noch amtierende Minister für Wirtschaft und Arbeit in NRW, Harald Schartau, hat letzten Mittwoch mitteilen lassen, dass er morgen früh nicht kommen könne. Wir waren uns des Risikos, welches Wahlen für gemachte Terminzusagen immer bedeuten, bewusst. Statt Herrn Schartau wird morgen früh der Ministerialdirigenten Karl Uwe Bütöf, der Leiter der Abteilung 4 „Technologie, Industriebranchen, Außenwirtschaft“ zu uns sprechen – mit ihm haben wir auch in Zukunft – wie immer die Ministerien von der neuen Landesregierung ab Juli neu geschnitten werden – einen ausgewiesenen und sehr kompetenten Ansprechpartner.

Ich möchte am Schluss nicht versäumen, den Mitarbeitern meines Lehrstuhls und vor allem den Mitgliedern des CONAUTO-Teams für ihren engagierten Einsatz zu danken; dies betrifft vor allem den CONAUTO-Projekt Koordinator Christian Bosowski und die Mitarbeiterinnen Sophie Rosenbohm, Helen Schulte, Nancy Tüchter und Annika Kirschstein. Sie hatten in den vergangenen Monaten viele Gründe, über Dunkelheit zu schimpfen und haben immer wieder Lichter angemacht!

Ich wünsche uns allen für die nächsten zwei Tage zündende Ideen und angezündete Lichter.