

Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“

Konversionsprozess in der Automobil- und Zulieferindustrie in München solidarisch und ökologisch gestalten - Transformationsgipfel in München

Antrag Nr. 20-26 / A 01215 von Frau Stadträtin Burneleit und Herrn Stadtrat Jagel vom 19. März 2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06493

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 19.07.22 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Bekanntgabe der Ergebnisse einer Studie zum Automotive- und Mobilitätssektor in der Transformation und Antrag Nr. 20-26 / A 01215 von Frau Stadträtin Burneleit und von Herrn Stadtrat Jagel vom 19.03.2021
Inhalt	In der Vorlage wird der Automotive- und Mobilitätsstandort München beschrieben und die Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“ zusammengefasst. Zudem wird über den im Stadtratsantrag A 01215 geforderten Transformationsgipfel informiert.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Entscheidungsvorschlag	Von den Ergebnissen der Studie wird Kenntnis genommen, einem Transformationsgipfel wird zugestimmt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Mobilitätsstandort, Elektromobilität, Arbeitsmarkt, Wertschöpfungskette, Automotive, ÖPNV, Radverkehr, Eisenbahn
Ortsangabe	(-/-)

Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“

Konversionsprozess in der Automobil- und Zulieferindustrie in München solidarisch und ökologisch gestalten - Transformationsgipfel in München

Antrag Nr. 20-26 / A 01215 von Frau Stadträtin Burneleit und Herrn Stadtrat Jagel vom 19. März 2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06493

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 19.07.2022 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation	2
1.1 Der Automotive Standort München – Ausgangslage	2
1.2 Ergebnisse der CAM - Studie für München	3
1.3 Schlussfolgerungen für München	6
2. Durchführung eines Hearings Transformation des Automotive- und Mobilitätssektors	9
II. Antrag des Referenten	10
III. Beschluss	10

Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“

Konversionsprozess in der Automobil- und Zulieferindustrie in München solidarisch und ökologisch gestalten - Transformationsgipfel in München

Antrag Nr. 20-26 / A 01215 von Frau Stadträtin Burneleit und Herrn Stadtrat Jagel vom 19. März 2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06493

2 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 19.07.2022 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Mit dieser Vorlage werden die Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“ vorgestellt, die vom Referat für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat in Auftrag gegeben wurde.

Mit dem Stadtratsantrag A 01215 der Fraktion DIE LINKE./Die Partei vom 19.03.2021 „Konversionsprozess in der Automobil- und Zulieferindustrie in München solidarisch und ökologisch gestalten – Transformationsgipfel in München“ soll das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt werden, gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Klima und Umweltschutz einen Transformationsgipfel zu organisieren. Sobald es die pandemische Situation zulässt, sollen in diesem Rahmen mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen, Wirtschaftsverbänden, Klimaaktivisten und der Politik kommunale Handlungsmöglichkeiten besprochen werden, um diesen Prozess in München ökologisch und sozial gestalten zu können.

Mit dem Hinweis auf die zum Zeitpunkt des Stadtratsantrages bereits in Auftrag gegebene Studie zum Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft zur Beantwortung des Antrages Nr. 20-26 / A 01215 um Fristverlängerung gebeten, der zugestimmt wurde.

1. Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation

1.1 Der Automotive Standort München – Ausgangslage

Der Automotive-Sektor ist wegen seiner Beschäftigten und Umsatzzahlen eine Schlüsselindustrie für die Stadt und Region München. Bereits 2008 war der Fahrzeugbau in der Europäischen Metropolregion München Gegenstand einer gemeinsamen Studie des RAW und der Europäischen Metropolregion, die 2012 im Rahmen einer gemeinsamen Studie des RAW, der IHK München und der IHK Schwaben aktualisiert wurde. Schwerpunkt war jeweils die ökonomische Bedeutung der Branche, die Darstellung der Akteure und deren Vernetzung in der Region. Auf Basis dieser bisherigen Studien ist es die Vielfalt dieser Branche und die Vernetzung mit anderen Wirtschaftsbereichen, die erwarten lassen, dass der Transformationsprozess zur Elektromobilität, der Chancen und Risiken bietet, in München zu positiven Impulsen führen kann. Das Center for Automotive Management wurde vom RAW und MOR gemeinsam beauftragt zu untersuchen, wie der aktuelle Transformationsprozess durch die Stadt München aktiv begleitet und positiv gestaltet werden kann.

Mit BMW und MAN gibt es in München zwei sehr beschäftigungsstarke Hersteller als zentrale, aber nicht wie in anderen Regionen alleine dominierende Akteure. Um diese beiden Hersteller hat sich ein Netz an Zulieferbetrieben und Dienstleistern gebildet, die in ihrem Marktsegment zum Teil selbst Weltmarktführer sind. Ergänzt wird dieses Netzwerk um Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, die im Bereich Iuk-Technologien, Sensorik und künstlicher Intelligenz ihre Schwerpunkte haben und so den Mobilitätssektor gut ergänzen. Vervollständigt wird das Automotive- und Mobilitätscluster München durch betriebliche Forschungs- und Entwicklungsabteilungen, Lehrstühle und Forschungsinstitute in den Bereichen Fahrzeugbau, Elektrotechnik, IT Vernetzung und zunehmend aus dem Bereich der Batterie- und Ladetechnik.

Eine Studie des Fraunhofer IAO (Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation) vom November 2021 berechnet den Anteil der Automobilwirtschaft in Bayern auf 8,7% der Erwerbstätigen, 12,2% der Bruttowertschöpfung und 16,0 % des Produktionswertes. Diese Branche ist damit eine der tragenden Säulen der bayerischen Wirtschaft. Die IAO Studie liefert keine Zahlen, die auf kleinere Teilräume heruntergerechnet werden. Die vorliegende Studie des CAM (Center for Automotive Management) speziell für den Raum München in Auftrag gegeben, kommt zu einer ähnlichen, bzw. sogar noch größeren Bedeutung des Automotive- und Mobilitätsbereiches für die Region München.

Dabei ist festzuhalten, dass sich der Automotivesektor derzeit nicht erst am Anfang der Transformation zur Elektromobilität befindet. Wesentliche Teile des Transformationsprozesses sind bereits seit vielen Jahren am Laufen, zum Teil auch schon abgeschlossen. Elektromobilität, autonomes Fahren, Digitalisierung und vernetzte Mobilitätsdienstleistun-

gen sind keine Zukunftsthemen, sondern aktuelle Forschung bzw. bereits in der Produktionsreife oder in der Serienfertigung enthalten. So produziert BMW in München Elektrofahrzeuge und MAN sieht den Standort München als „Leitwerk für Elektro-LKW“.

Die Automobil- und Zulieferindustrie gehört zu den wichtigsten Branchen in München und ist einer der wesentlichen Innovationstreiber am Standort. Veränderungen durch die Megatrends Elektromobilität, Digitalisierung, neue Nutzungskonzepte (mieten statt kaufen), neue Geschäftsmodelle der Hersteller, autonomes Fahren, Vernetzung der Fahrzeuge und neue Mobilitätsdienstleistungen führen zu Veränderungen, die über den reinen technologischen Wandel der Antriebstechnologie und damit auch der Wertschöpfungs- und Zulieferketten hinaus gehen.

Zur Analyse und Abschätzung der Folgen der Transformation reicht es daher nicht aus, nur den Automotive Bereich und die unmittelbaren Veränderungen in der Automobil- und Zulieferindustrie zu betrachten. Insbesondere bei der Fahrzeugproduktion und beim Service werden für die Beschäftigten durch veränderte Wertschöpfungsketten und dem Wegfall einzelner Komponenten erhebliche Beschäftigungsrisiken gesehen. Dem gegenüber stehen Chancen und Potentiale in neuen Geschäftsbereichen und Produkten, von denen positive Beschäftigungseffekte erwartet werden. Daher ist es aus Sicht des RAW und des MOR wichtig, sich auf die Folgen der Transformation für den Münchner Arbeitsmarkt, die Unternehmen und die Stadtgesellschaft insgesamt vorzubereiten. Wichtig ist es die kommenden Veränderungen nicht isoliert für den Automotive Bereich als Wirtschaftsbranche allein zu betrachten, sondern für den gesamten Mobilitätssektor, inklusive der Wechselwirkungen und Verbindungen mit den Teilbranchen, ÖPNV-Sektor, Bahnbranche, Fahrradsektor und Sharing-Branche.

1.2 Ergebnisse der CAM - Studie für München

2021 wurde das Center of Automotive Management (CAM) über die Vergabestelle beauftragt, den Transformationsprozess für München zu beschreiben, zu analysieren und Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie dieser Prozess durch die Stadt begleitet werden kann.

Das CAM ist ein unabhängiges, wissenschaftliches Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung sowie für strategische Beratung an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach. Mittels eines fundierten Branchen-Know-hows erarbeitet das Institut Studien, Konzepte und praxisorientierte Lösungen für seine Kunden. Das CAM ist eines der führenden Forschungsinstitute in diesem Bereich und hat bereits 2012 eine Studie zur Automobilwirtschaft in der Europäischen Metropolregion erstellt.

Die Studie liegt als Anlage 2 bei, die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden kurz dargestellt:

Der Automotive Sektor umfasst 2020 in München rund 93.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von denen 63.700 bei Automobilherstellern und Zulieferbetrieben angestellt sind. Dazu kommen rund 25.000 Beschäftigte im Bereich KfZ-Handel und Service und 5.000 Beschäftigte im Bereich Informations- und Kommunikationstechnik. Der Gesamtumsatz in der Region München wird auf 41 Mrd. Euro jährlich geschätzt.

Der Automotive Sektor steht als Ganzes vor tiefgreifenden Veränderungen, nicht nur bei der Elektromobilität. Digitalisierung, Vernetzung, autonomes Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen lösen einen grundlegenden Strukturwandel, und damit erhebliche Veränderungen in der Wertschöpfungsstruktur aus. Von diesen Veränderungen ist der gesamte Mobilitätssektor betroffen, also auch die wesentlichen Akteure wie die Eisenbahnbranche, der ÖPNV-Sektor, die Fahrrad-Branche und die Sharing-Anbieter.

Veränderungen in der Wertschöpfungskette und in den Wettbewerbsstrukturen bieten für die Münchner Unternehmen und ihre Beschäftigten Risiken aber auch Chancen. Einerseits entfallen Vorprodukte für den Verbrennermotor und damit Kernkompetenzen. Dies kann zu existenzbedrohenden Situationen einzelner Zulieferbetriebe führen. Andererseits eröffnen die Zukunftsfelder Digitalisierung und Vernetzung auch im Automotivesektor neue Geschäftsmodelle und Dienstleistungen. Durch Softwareangebote, die bei einem Halterwechsel flexibel dazugekauft werden können, vergrößert sich die Produktpalette, vor allem aber die Kundenbindung für die Hersteller. Durch die Erfassung und Auswertung der Mobilitätsdaten eröffnen sich neue Geschäftsmodelle.

Die Studie unterscheidet die Münchner Unternehmen bezüglich ihrer aktuellen Position im Transformationsprozess anhand der CASE-Zukunftsfelder, **C**onnectivity, **A**utonomes Fahren, **S**hared Mobility Services und **E**lektromobilität. Dabei werden die Unternehmen in die drei Kategorien Low-, Medium- und High-Performer klassifiziert. 70 % der Automotive-Unternehmen in München sind Medium-Performer, die bereits hohe Kompetenzen in den Zukunftsfeldern erworben haben, sich hieraus aber noch kaum neue Geschäftsfelder erschließen konnten. Nur 10% der Unternehmen werden als High-Performer klassifiziert, die Kompetenzen in den Zukunftsfeldern entwickelt haben und hier auch bereits nennenswerte Umsätze erzielen. 20% der Unternehmen werden als Low-Performer eingeschätzt, deren Situation ohne Kompetenz und Umsatzanteile in den Zukunftsfeldern als kritisch bewertet wird.

Die Akteure des Mobilitätssektors Eisenbahn, ÖPNV, Fahrrad, Sharing-Anbieter und Mobilitätsdienstleister haben im Vergleich zum Automotivbereich geringere Beschäftigten- und Umsatzzahlen, stellen aber immerhin 21% der Beschäftigten des Mobilitätssektors in München und weisen eine erheblich größere Dynamik auf. Auch im nationalen Vergleich entwickelt sich dieser Sektor mit überdurchschnittlich hohen Zuwächsen. Schätzungsweise 24.000 Beschäftigte verteilen sich im Jahr 2020 in der Region auf den Bereich nach-

haltige Mobilität. Bei der Eisenbahn sind 11.500, beim ÖPNV 6.600, beim Fahrrad 1.200, im Bereich neue Mobilitätsdienstleistungen 2.600 und bei mobilitätsbezogenen IKT-Unternehmen 2.400 Menschen beschäftigt. Das Umsatzvolumen dieses Sektors wird im Raum München auf rund 5 Mrd. Euro jährlich geschätzt.

Auf die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Region München bezogen bedeutet dies, dass etwa 6,2% der Arbeitsplätze (jeder 16. Arbeitsplatz) im Automotive-Sektor und etwa 1,6% im Bahn-, ÖV-, Rad- oder Sharing-Sektor anzutreffen sind.

Der Stand der Transformation stellt sich im Vergleich zum Automotive Sektor im Bahn-, ÖV-, Rad- und Sharing-Sektor deutlich positiver dar, da es sich hier oft um junge Unternehmen handelt. Ohne nennenswerte Umsatzanteile in bestehenden Geschäftsbereichen lässt sich hier der Transformationsprozess in der Regel leichter gestalten. Zwei Drittel der Beschäftigten finden sich in Unternehmen, die als High-Performer klassifiziert werden, ein Drittel bei Medium-Performern. Abhängig von den Unternehmenskompetenzen und ihrer Fähigkeit, sich Umsatzanteile in den Zukunftsfeldern zu sichern, ergeben sich mögliche Entwicklungspfade für die Region. Im Rahmen der Studie wurde auf dieser Basis für den Automotive- und den Mobilitätssektor mit den Bereichen Bahn-, ÖV-, Rad- und Sharing-Sektor für das Jahr 2030 jeweils ein Best-Case und ein Worst-Case Szenario entworfen.

Im Worst-Case Szenario für den Automotivesektor sinkt die Zahl der Beschäftigten bis 2030 um etwa 15.000. Hinter dieser Zahl steht die Annahme, dass es den Akteuren nicht gelingt, den zukunftsfähigen Umbau ihrer Geschäftsfelder ausreichend umzusetzen. Im Best-Case Szenario meistern die Automotiveunternehmen erfolgreich die Transformation, können sich neue Umsatz- und Marktanteile in den Zukunftsfeldern erschließen, so dass 2030 sogar ein Zuwachs von 6.000 Stellen erwartet wird. Allerdings sind auch im positiven Szenario Konsolidierungen bei Umsatz und Beschäftigung in Teilbereichen nicht zu vermeiden. Dies gilt insbesondere dort, wo die Wertschöpfung und damit die Arbeitsplätze unmittelbar an verbrennerbezogene Geschäftsfelder und Dienstleistungen gebunden sind.

Bei den Mobilitätsakteuren Bahn-, ÖV-, Rad- und Sharing wurde ebenfalls ein Best-Case und ein Worst-Case Szenario berechnet. Hier wird in beiden Szenarien ein Beschäftigungszuwachs erwartet. Im Worst-Case wird mit einem Zuwachs von 600 SV-Beschäftigten, im Best-Case von 4.400 Beschäftigten gerechnet. Damit trägt dieser Mobilitätsbereich unabhängig vom zu erwartenden Szenario mit einem positiven Beschäftigtensaldo zur Gesamtentwicklung bei.

Auf Grund des derzeit noch relativ geringen Beschäftigtenvolumens bei den Mobilitätsakteuren im Bahn-, ÖV-, Rad- und Sharing-Sektor ist jedoch festzustellen, dass auch die Best-Case Entwicklung nicht ausreichen würde, den Beschäftigungsabbau im Automotive-

bereich im Worst-Case Szenario zu kompensieren. Ein insgesamt positiver Beschäftigungseffekt der Transformation kann in der Region München daher nur erreicht werden wenn es gelingt, im Automotive Bereich nennenswerte Umsatzanteile und damit Beschäftigungseffekte in den Zukunftsfeldern Digitalisierung, Vernetzung und neue Mobilitätsdienstleistungen zu erzielen.

1.3 Schlussfolgerungen für München

Die Rahmenbedingungen und die Ausgangslage in München, die einen insgesamt positiven Effekt für die Region erwarten lassen, werden im Rahmen der Studie als gut eingeschätzt. Wichtigster Faktor für diese positive Gesamtbewertung ist die Vernetzung der Akteure als Basis von Innovation und Kooperationen.

München bleibt auch künftig ein attraktiver Wirtschaftsstandort mit einer Vielzahl an Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Der High-Tech Standort München ist von einer großen Innovationskraft geprägt und hat mit seiner Stärke insbesondere auch im LuK Bereich gute Voraussetzungen für einen erfolgreichen Transformationsprozess hin zu mehr Nachhaltigkeit im Automotive und Mobilitätsbereich. Beide Bereiche wirken sich auf die allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, auf die Mobilität und die Erreichung der städtischen Nachhaltigkeitsziele aus. Maßnahmen und Aktivitäten sollten daher nicht nur den Automotive-Sektor im Blick haben, sondern ergänzend immer die Effekte und Wirkungen des gesamten Mobilitätssektors beachten.

Empfohlen wird im Rahmen der Studie für die Stadt und die Region München eine begleitende Transformationsstrategie, die auf vier Bausteinen basiert:

1. Weitere Kommunikation der umfassenden städtischen Mobilitätsstrategie und deren Umsetzung,
2. Förderung von Branchenclustern zur kooperativen Stärkung der Kompetenzen,
3. Optimierung der Verwaltungsorganisation und Zusammenarbeit mit der Region,
4. Ausgestaltung der Standortfaktoren angepasst an die formulierte Mobilitätsstrategie.

Zu 1.: Deutlich wurde in den im Rahmen der Studie geführten Interviews der Wunsch geäußert, dass die Stadt ihre Mobilitätsstrategie weiter aktiv vorstellt und diese auch inklusive der daraus folgenden Aktivitäten und Maßnahmen den Unternehmen im Detail vorstellt. Denn nur wenn die Unternehmen die Rahmenbedingungen kennen, ist es ihnen möglich, sich mittelfristig darauf einzustellen und die eigenen unternehmerischen Entscheidungen am Produktionsstandort München zu treffen.

Zu 2.: Die Stadt soll darüber hinaus Netzwerke, Kooperationen und Branchencluster fördern und begleiten. Hierzu gehört wie bisher eine städtische Beteiligung an Modellprojekten zur nachhaltigen Mobilität und für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr. Zunehmend wichtig wird die Öffnung städtischer Datensätze für Dritte, beispielsweise Verkehrsdaten.

München verfügt über eine exzellente Forschung im Mobilitätsbereich (u.a. UTUM, mobil.LAB, M Cube), über zahlreiche relevante Lehrstühle (z.B. Automotive Engineering, Aerospace, RESET). Diese Vernetzung findet nicht nur in München, sondern auch in der Region statt. Eines der Beispiele ist M Cube, das Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen das gemeinsam mit Akteur*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, der öffentlichen Hand und der Gesellschaft ein Netzwerk aufbaut, um nachhaltige Lösungen für Metropolregionen im Bereich der Mobilität zu erarbeiten.

Im Munich Urban Colab kommen beispielsweise Gründer, Startups, Unternehmen und die Stadt München mit dem Ziel zusammen, gemeinsam Smart City Lösungen zu entwickeln. Dabei geht es um die Vernetzung bei der Datenerhebung, dem Datenaustausch und der Datenauswertung in einer Form, die die Anonymisierung der Daten sicher stellt, aber dennoch neuen Geschäftsmodellen im gesamten Mobilitätssektor eine Plattform bietet. Die Verbindung und Kombination unterschiedlicher Datensätze bietet Potentiale für die Unternehmen sich mit innovativen Apps und Dienstleistungen neue Kunden und Märkte zu erschließen. Das Worst-Case Szenario eines Beschäftigungsabbaus kann so vermieden, zumindest verringert werden, oder sogar für Beschäftigungszuwächse sorgen.

Zu 3.: Weiter wird gefordert, seitens der Stadtverwaltung Bürokratie zu vermindern und Zuständigkeiten noch besser zu klären, um die Prozesse zu beschleunigen. Mit der Gründung des Mobilitätsreferates ist, nach Einschätzung des Gutachters, bereits eine Grundlage geschaffen worden, um dies umzusetzen.

Zu 4.: Schließlich ist die Stadt gefordert, die Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Mobilität so zu gestalten, dass sich die Mobilitätsstrategie auch verwirklichen lässt. Entscheidend für die Beschäftigungsentwicklung im Rahmen dieser Zielsetzungen ist, wegen seiner deutlich größeren ökonomischen Relevanz die Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung im Automotive Sektor. Damit müssen sich Handlungsansätze, die aus den Studienergebnissen abgeleitet werden, auf den Automotive Bereich fokussieren, gleichzeitig aber den Ausbau bei den anderen Mobilitätsakteuren fördern. Hierzu gehört insbesondere die hinreichende Bereitstellung der Infrastruktur für Elektromobilität, die Förderung von Multimodalität und die Beschleunigung des ÖPNV- Ausbaus.

München hat, wie dargestellt, gute Voraussetzungen für einen erfolgreichen Transformationsprozess zu mehr Nachhaltigkeit im Automotive- und Mobilitätsbereich. Die Stadt München muss sich hier ihrer Rolle als aktiver Netzwerkpartner, die als Partnerin der Wirt-

schaft gefragt ist, bewusster werden. Initiativen, Netzwerke und Infrastruktur (Zivilgesellschaft, Datenplattform Mobilität, Smart City Initiativen, Munich Urban Colab) sind Beispiele wie die Stadt München diese Funktion als Partnerin wahrnimmt. Künftige Bereiche sind neben verschiedensten Aktivitäten im Bereich ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Sharing auch die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und der Ausbau eines leistungsfähigen 5G Netzes, die Ausweisung von Testarealen für autonomes Fahren und die Förderung und Begleitung multimodaler Verkehrsangebote.

Die Studie zeigt, dass die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeuge in manchen Teilen der Wertschöpfung unweigerlich zum Wegfall der Geschäftsgrundlage und damit auch zu einem Abbau der Beschäftigung führen wird. Dies gilt für verbrennerbezogene Vor- und Zulieferprodukte bei der Kfz-Herstellung, aber auch für nachgelagerte Dienstleistungen für Service und Wartung in den KFZ-Werkstätten, die bei einem Elektrofahrzeug deutlich geringer sind. In diesen Bereichen muss daher zuvorderst seitens der Unternehmen, aber auch der Arbeitsagentur und den kommunalen Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekten ein Schwerpunkt der Aktivitäten gelegt werden, um Beschäftigten in diesen Bereichen Qualifizierungen zu bieten und neue Beschäftigungspotentiale insbesondere in den neuen Geschäftsfeldern der Mobilität erschließen zu helfen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im traditionellen Bereich der verbrennerbasierten Kfz-Herstellung und Wartung mit Einbußen bei Umsatz und Beschäftigung zu rechnen ist. Gleichzeitig ist erkennbar, dass die Transformation im Automotive- und Mobilitätsbereich in weiten Teilen schon weit vorangeschritten ist, zahlreiche Anpassungen erfolgt sind, so dass nicht mit einem drastischen Einbruch dieser Schlüsselindustrie zu rechnen ist. Es bestehen aber insbesondere in verbrennernahen Teilsegmenten deutliche Risiken. Wie die Studie zeigt, sind aber am High-Tech Standort München durch Innovation und Kooperation auch erhebliche Chancen zu erkennen, die es zu nutzen gilt.

Um dieses Potential nutzen zu können, ist eine gemeinsame Betrachtung des Automotiv- und des Mobilitätssektors nötig. Bei der Umsetzung ökologischer Zielsetzungen gilt es die Vorteile des luk-Standortes München zu nutzen. So können Sharing- oder Mobilitätskonzepte technisch begleitet werden, kann eine Nutzersteuerung erfolgen oder können tragfähige Geschäftsmodelle entwickelt werden. Gemeinsam mit Akteuren wie Verkehrsunternehmen, Energieanbietern, den Münchner Universitäten, Hochschulen, Entrepreneurship Centern und weiteren Partnern sind SmartCity Anwendungen für den Verkehrsbereich zu entwickeln. Begleitend ist es wichtig, das haben die Expertengespräche gezeigt, nicht nur eine Mobilitätsstrategie für die Stadt zu entwickeln, sondern diese auch deutlich zu kommunizieren und die Auswirkungen und Anforderungen darzustellen, damit sich die Unternehmen, ebenso wie die Münchnerinnen und Münchner entsprechend einstellen können.

Bei Gegenüberstellung von Worst-Case und Best-Case Szenarien für den Automotive- und den Mobilitätsbereich zeigt sich, dass im Worst-Case Szenario im Automotive-Bereich ein Rückgang der Beschäftigung von mehr als 14.000 Arbeitsplätzen (-12%) in der Region München erwartet wird. Dem gegenüber stehen im Best-Case Szenario rund 10.500 Arbeitsplätze (+9%) in beiden Bereichen zusammen. Für einen positiven Gesamteffekt bei der Beschäftigung ist es damit nötig, das Worst-Case Szenario im Automotive Bereich zu vermeiden. Die Studie zeigt auch, dass es im Best-Case Szenario in beiden Bereichen ein deutliche Beschäftigungszuwachs erwartet wird. Die Transformation bietet nicht nur Risiken, sondern auch die Chance auf Beschäftigungswachstum, neue Geschäftsmodelle und damit neue Technologien und Produkte für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung am Standort München, von der auch der klassische Automotive Bereich profitieren kann.

2. Durchführung eines Hearings Transformation des Automotive- und Mobilitätssektors

Die Chance, Beschäftigungszuwächse mit einer nachhaltigeren Mobilität zu verbinden, kann nur genutzt werden, wenn die Weichen in den Unternehmen, aber auch bei der Stadt und bei den Nutzerinnen und Nutzern richtig gestellt werden, um die Stärken der Region für die Transformation zu nutzen. Um die Ergebnisse der Studie einem breiteren Publikum vorzustellen sowie diese Chancen zu realisieren sind begleitende Maßnahmen auch der Stadt München nötig. Um diese zu identifizieren und zu diskutieren wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft ein Stadtratshearing zur Transformation im Automotive- und Mobilitätssektor organisieren.

Der Stadtratsantrag Nr.: 20-26 / A 01215 der Stadtratsfraktion die Linke./Die Partei (vgl. Anlage 1) zielt mit der Forderung nach einem Transformationsgipfel der Automobil- und Zulieferindustrie in eine ähnliche Richtung.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Die Sitzungsvorlage wurde mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt, das Referat für Klima- und Umweltschutz hat einen Abdruck erhalten.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Pretzl, und die Verwaltungsbeirätin für Wirtschaftsförderung, Frau Stadträtin Neff, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Ergebnisse der Studie „Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt zu prüfen, in welchem Umfang die Ergebnisse in die kommunalen Qualifizierungsprogramme im Rahmen des MBQ einzuarbeiten sind.
3. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt zu prüfen, wie der Innovations- transfer und Kooperationen der unterschiedlichen Akteure des Mobilitätsbereiches durch die Stadt, über die bisherigen Projekte hinaus, weiter begleitet und gefördert werden können.
4. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt ein Stadtratshearing mit dem Schwerpunkt Transformation im Automotive Sektor zu organisieren.
5. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01215 von Frau Stadträtin Burneleit und von Herrn Stadtrat Jagel vom 19.03.2021 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW - FB 2

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

z.K.

Am