

Für ein Transformations-Paket – Aufgaben für linke Politik und Gewerkschaften rund ums Auto!

von Kai Burmeister



☞ Kai Burmeister ist Mitglied der spw-Redaktion und Gewerkschaftssekretär der IG Metall Baden-Württemberg.

Foto: © Frank Rumpenhorst

In der Verknüpfung von ökologischer und sozialer Wende sehen BUND und Paritätischer Wohlfahrtsverband wichtige Konsequenzen rund um Corona und plädieren für eine sozial-ökologische Gemeinwirtschaft.¹ Damit ist die richtige Spur gelegt, um soziale Dienstleistungen aufzuwerten und die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern. Nicht zuletzt geht es um eine verbindende Zukunftsgeschichte, die sich als Gegenmodell zu Austerität und Schuldenbremse versteht.

Irgendwie rückwärts gerichtet wirkten da Kaufprämien. Somit sind verhinderte Auto-Kaufprämien zum Symbol für Sieg und Niederlage rund um das Konjunkturpaket geworden. „Die Regierung emanzipiert sich von der Autoindustrie“ und der Verzicht sei gut für die Demokratie (Süddeutsche Zeitung vom 6. Juni 2020). Auch füllten viele Artikel über eine „neue Eiszeit zwischen Gewerkschaften und Sozialdemokratie“ die Zeitungen und konservative Medien ätzen, die neue SPD-Führung sei „stramm auf Linkskurs“.

Mit der anstehenden Transformation der Autoindustrie ergibt sich für Gewerkschaften eine Mammutaufgabe und fortschrittliche Politik von SPD (und anderen progressiven Parteien) ist gut beraten, eben diese Transformation im Sinne von Arbeit und Umwelt eng zu begleiten

und es nicht allein dem Markt zu überlassen. Dann wird sich erweisen, was gut für Demokratie und was tatsächlich linke Politik ist.

Autoindustrie als Leitbranche zwischen Erfolg und Versagen

Rund 5 Millionen PKW und Nutzfahrzeuge verlassen Jahr für Jahr die Hallen der Hersteller in Deutschland. Rund drei von vier Fahrzeugen werden für den Export gefertigt. Die weltweite Nachfrage hat zu immer wieder neuen Absatzrekorden und hohen Renditen bei den Endherstellern geführt. Jenseits des ökonomischen Erfolgs steht die Branche unter Druck. Nicht zuletzt haben Abgasmanipulationen in Verbindung mit der Arroganz des Managements gegenüber neuen Produkten und neuen Wettbewerbern das Vertrauen in die Branche untergraben. Die junge Generation verlangt mit Fridays for Future mehr Umweltbewusstsein.

Klimawandel, Verkehrswende und Transformation

Ökologische Verträglichkeit ist für Autos dringlich. Schließlich verharret der Verkehr heute mit über 160 Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß auf dem Niveau von 1990, während alle anderen Sektoren deutliche Minderungen erreicht haben. Um die Pariser Klimaziele einzuhalten sind drastische Minderungen des Verkehrs von rund 40 Prozent bis zum Jahr 2030 notwendig. Dies gelingt nur mit einer Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV, aber es wird künftig richtigerweise auch Autos geben. Nötig ist ein Antriebswechsel hin zu mehr Batterieelektrik bei PKW und mehr Brennstoffzellen bei Nutzfahrzeugen.

Konzernstrategien contra Interessen der Beschäftigten

Allein in Baden-Württemberg hängen 470.000 Beschäftigte direkt und indirekt am Auto. Mehr Menschen sind bei Zulieferbetrie-

¹ <https://www.bund.net/service/medienbeitraege-detail/mediapost/wenn-der-markt-es-nicht-mehr-bringt-gemeinwirtschaft-wagen/>

ben als bei Herstellern beschäftigt. Wenn der ökologische Fußabdruck von Autos in Herstellung und Betrieb kleiner wird, geht entgegen mancher Befürchtung in Belegschaften die Arbeit nicht aus. Zukunftstechnologien erfordern eine Menge qualifizierte Arbeit in Entwicklung und Produktion. Zwar stehen insbesondere Zulieferbetriebe vor der Aufgabe, neue Produkte jenseits des Verbrenners zu finden und ein nachhaltiges Geschäftsmodell aufzubauen. Das ist technologisch anspruchsvoll, aber machbar.

Viel größer sind die Gefahren für Arbeitsplätze durch die Konzernstrategien. Diese setzen auf Verlagerung in sogenannte Best Cost Countries und auf Tarifflicht. Im Gegensatz dazu zielen gewerkschaftliche Konzepte auf neue Produkte für alle existierenden Standorte; den Unternehmen sollen entsprechende Investitionen abgetrotzt werden. Gute Arbeit kann damit langfristig erkämpft werden.

Auftragsflaute, Liquiditätsengpässe und Arbeitsvolumen

Der sich rasant vollziehende Wandel gelingt aus gewerkschaftlicher Perspektive dann, wenn die Branche nicht in eine Absatzkrise gerät. Anders ausgedrückt: Das bestehende Geschäft mit Verbrennungsmotoren muss das Neue finanzieren. Oft taucht die Frage auf, ob Autokonzerne Willens sind, klimaverträgliche Autos anzubieten. Die Erfahrung zeigt: nicht von sich heraus! Aber die europäische Politik hat mit den CO₂-Flottenzielen eine strenge Regulierung aufgelegt, deren Nichteinhaltung zu milliarden-schweren Strafzahlungen führt. Hier zeigt sich Steuerungsfähigkeit von Politik. Akute Gefahr besteht durch fehlende Bestellungen.

Die Neuzulassungen hier sind ebenso wie Ausfuhren drastisch eingebrochen. Gerät die Branche jetzt in ein Loch, werden viele Zulieferer noch in diesem Jahr in akute Liquiditätsprobleme geraten. Der von Betriebsräten eingeforderte Wandel gerät dann in die Defensive. Ohne Bestellungen werden mehr und mehr Investitionen dem Rotstift zum Opfer fallen. Erste Zulieferer haben gerade Produktionsverlagerungen nach Osteuropa angekündigt und Kündigungen machen die Runde. Das mag

keine schöne Geschichte sein, ist aber Realität für viele gewerkschaftlich Aktive und dem muss sich Politik stellen.

Kurzarbeit ist wichtig, um im Sinne der Beschäftigten auf das geschrumpfte Arbeitsvolumen zu reagieren. Politik muss jetzt die Voraussetzungen für eine weitere Verlängerung der Kurzarbeit schaffen und auf öffentlich flankierte Qualifizierung für die Transformation pochen. Das ist das Gegenprogramm zu Entlassungen, mit dem das Management jetzt um die Ecke kommen wird.

Gesucht: Sozialdemokratische Industriepolitik

Nach dem Kaufprämien-Streit steht die SPD in der Verantwortung, sich für ein an den Beschäftigten orientiertes Transformations-Paket stark zu machen. Dabei muss eine Absatzkrise verhindert und die Transformation industriepolitisch begleitet werden. Zwar sind Prämien für E-Autos generell gut, helfen beschäftigungspolitisch aber nicht weiter. Über geeignete Instrumente darf gerne gestritten werden, am Ziel sichere Arbeit trotz Wandel sollte es keinen Dissens geben. Der sozialdemokratische Kern wäre, nicht bloßen Konzerninteressen hinterher zu hecheln, sondern die industrielle Basis zu erneuern. Verlagerungen und De-Industrialisierung muss die rote Karte gezeigt werden. Wie wäre es mit öffentlichen Beteiligungsfonds, um strauchelnde Zulieferer aufzufangen, mehr öffentlicher Leitnachfrage u.v.a.m. Es geht um eine mehrjährige Kernsanierung der Branche anstelle einer Abrissbirne, die entweder von falschen Unternehmensstrategien oder aber von pseudolinker Warte aus geschwungen wird.

In den Betrieben hat die IG Metall Baden-Württemberg die Kampagne „Solidarität gewinnt“ gestartet.² Weil viele Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen, kann gewerkschaftliche Gegenmacht nur im Zusammenspiel mit einer aktiv gestaltenden Industriepolitik erfolgreich sein. Demokratisch legitimiert der Ökonomie den Stempel aufzudrücken wäre tatsächlich links. ■

² <https://www.bw.igm.de/news/meldung.html?id=95992>