



Foto: IG Metall

Wir sind nicht nur die Lohnmaschine in der Automobilindustrie

Interview mit Uwe Meinhardt



spw: Die Rettung von Opel ist Gegenstand politischer Auseinandersetzungen, zugleich erfreut sich die Abwrackprämie großer Beliebtheit. Reichen die Bemühungen aus oder liegt das Problem nicht in einer Strukturkrise der Automobilindustrie, auch der im Neckartal?

Uwe Meinhardt: Wir haben es in der Tat mit einer Strukturkrise der Branche zu tun, die im Kern aus zwei Elementen besteht:

- In den letzten 15 Jahren wurden auf dem Weltautomobilmarkt Überkapazitäten in einer Größenordnung von etwa 25 Prozent aufgebaut, die jetzt bereinigt werden.
- Es besteht ein Innovationsstau bei Basistechnologien, was insbesondere den Antriebsstrang betrifft. Einerseits ist klar, dass der Verbrennungsmotor auf Erdölbasis nicht mehr das Antriebskonzept der Zukunft sein kann. Andererseits ist völlig offen, ob die Zukunft dem Hybrid, der Brennstoffzelle oder dem Elektroauto gehört. Deshalb müssen die Unternehmen extrem teure Parallelentwicklungen betreiben. Zugleich muss für die nächsten zwanzig Jahre der Verbrennungsmotor weiter optimiert werden.

Vor diesem Hintergrund besteht die Dramatik der aktuellen Situation darin, dass die Krise der Finanzmärkte bei den Unternehmen als Refinanzierungskrise ankommt. Das bedeutet: Wem zuerst die Luft, will heißen die Liquidität ausgeht, der hat ein existenzielles Problem.

Im Hinblick auf das Neckartal, das industriell seit hundert Jahren durch die Technologie des Verbrennungsmotors strukturiert ist, stellt sich eine gewaltige strukturpolitische Herausforderung: den Motorenbau erhalten, ohne heute bereits zu wissen, welches die dominanten Motor-konzepte der Zukunft sein werden.

spw: Welche Auswirkungen hat die Krise auf die Zulieferer der zweiten und dritten Reihe?

Uwe Meinhardt: Insbesondere die Zulieferer, die in den letzten Jahren von Private Equity Fonds übernommen wurden, stehen vor großen Finanzierungsproblemen, weil ihnen der Kaufpreis als Verschuldung aufgedrückt wurde. Außerdem können die Endhersteller „ihre“ Zulieferer weniger unterstützen als sie vielleicht wollen, da sie selbst ein Liquiditätsproblem haben und ihr Rating nicht gefährden wollen.

spw: Der Zulieferer Federal Mogul hat sich mit dem Ruf nach Entlassungen hervorgetan. Wie verhalten sich die Arbeitgeber insgesamt? Rechnest Du mit Entlassungswellen?

” **Uwe Meinhardt:** Insgesamt haben die Arbeitgeber seit der letzten Krise 1993/94 gelernt, dass es sinnvoll ist, mit dem Mittel der Kurzarbeit die Beschäftigung so lange wie möglich zu halten. Allerdings rechnen wir damit, dass einigen auf dem Weg das Geld ausgeht. Deshalb fordert die IG Metall einen Beteiligungsfonds von 100 Milliarden Euro, um Unternehmen in dieser Situation mit Krediten beziehungsweise Beteiligungen zu stützen, wenn sie von den Banken kein Geld bekommen.

spw: Vor 20 Jahren führte die IG Metall unter dem Titel „Auto, Umwelt, Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist“ eine wegweisende Debatte. Vom Umsteuern war in der Praxis wenig zu spüren. Müssen die Gewerkschaften nun wieder daran anknüpfen oder ist es für die Automobilproduktion zu spät?

” **Uwe Meinhardt:** Ja, wir müssen an diese Debatte anknüpfen. Ich glaube nicht, dass es zu spät ist, weil das Thema Individualmobilität in den nächsten Jahrzehnten eine große Rolle spielen wird. Wir können und müssen als Gewerkschaft bei der industriepolitischen Umsetzung dieses gesellschaftspolitischen Themas Kompetenz zeigen. Wir sind nicht nur die Lohnmaschine in der Automobilindustrie.

spw: Das Stichwort Elektromobilität ist in aller Munde. Wie sind die beschäftigungspolitischen Folgen dieser Technologie einzuschätzen? Steht damit eine neue Auseinandersetzung um Kernkraft vor der Tür?

” **Uwe Meinhardt:** Niemand kann im Moment seriös die beschäftigungspolitischen Folgen einschätzen. Eines ist klar: Das Elektroauto braucht keine Zündkerzen, Kolben, Lichtmaschinen, Getriebe, Tanks etc. Elektromotoren sind deutlich weniger komplex und herstellungsintensiv als Verbrennungsmotoren. Das spricht dafür, dass sie nicht unbedingt in hoch entwickelten Industrieländern hergestellt werden müssen.

Andererseits können in der ebenfalls sehr komplexen Speichertechnologie sowie in dem Gesamtkonzept Elektromobilität viele neue Arbeitsplätze entstehen.

Nach den mir bekannten Untersuchungen entsteht aus der zu erwartenden Marktdurchdringung von Elektroautos nicht im Ansatz ein zusätzlicher Strombedarf, der den Bau von Kernkraftwerken erfordern würde. Ganz im Gegenteil: Die technologische Entwicklung geht zum Auto, das sein eigenes Solarkraftwerk ist.

spw: Du bist auch in der SPD engagiert. Wie schätzt Du das Verständnis für industriepolitische Fragestellungen innerhalb der Partei ein?

” **Uwe Meinhardt:** Verglichen mit den anderen Parteien gibt es in der SPD mittlerweile viel industriepolitische Kompetenz. Allerdings gibt es in der Zusammenarbeit mit Gewerkschaften noch Luft nach oben. ■

☞ Uwe Meinhardt ist Diplom Politologe und Zweiter Bevollmächtigter der IG Metall Stuttgart. Schwerpunkte: Koordinierung der Gewerkschaftsarbeit in den drei Daimler-Standorten Sindelfingen, Untertürkheim und Zentrale, darüber hinaus bundesweit zuständig für Daimler Financial Services, weiterhin bundesweit zuständig für Hewlett-Packard.

☞ Das Interview führte Stefan Stache.