Die Autoindustrie vor und nach "Corona": Konversion statt Rezepte von gestern!

Kategorie: Meinungen
Veröffentlicht: Mittwoch, 22. April 2020 05:23



22.04.2020: Nach Volkswagen, Audi und Daimler hat nun auch Ford angekündigt, die Produktion in Deutschland wieder hochzufahren. Von schon vorher sinkender Nachfrage und Überkapazitäten gezeichnet, hat der wochenlange Shutdown den Druck auf die Automobilindustrie zusätzlich erhöht. Doch die Frage ist nicht, ob die Branche die Krise überleben wird. Denn das wird sie. Dafür sorgen die Regierungen mit ihren Hilfsprogrammen. Die Frage ist vielmehr, ob sie so weitermacht wie bisher, oder ob eine Wende zu einer menschen- und umweltverträglicheren Mobilität durchgesetzt wird.

Die Automobilindustrie ist bei einem "virtuellen Autogipfel" bei der Bundesregierung und bei der EU-Kommission mit ihren Forderungen nach Subventionen und Deregulierung von Sicherheit, von Arbeits-, Klima- und Umweltstandards auf offene Ohren gestoßen. Die Ministerpräsidenten der Autoländer Bayern und Niedersachsen, Markus Söder und Stephan Weil, machen sich für Programme wie die "Abwrackprämie" aus 2009 stark.

> *"In dieser Situation sollte eine Prämie breit angelegt sein und auch moderne Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor umfassen."*
> Ralf Brandstätter, Spitzenmanager bei VW

VDA-Vorstand Wolf spricht in diesem Zusammenhang von 20 Milliarden Euro Staatshilfe und einem Verzicht der Beschäftigten auf den Sommerurlaub. Niedersachsens Wirtschaftsminister Althusmann bittet um "Nachsicht" bei der EU, weil die Klimaziele schwer erreichbar seien.

Aus all dem ergibt sich die Absicht der Eigentümer, die "Verluste" der vergangenen Monate, die sich schon weit vor der Krise abzeichneten, mit staatlicher Unterstützung aufzuholen.

Deshalb ist die Frage nicht, ob die Branche die Krise überleben wird. Die Frage ist vielmehr, ob sie so weitermacht wie bisher, oder ob eine Wende zu einer menschen- und umweltverträglicheren Mobilität durchgesetzt wird.

Phoca PDF

Konversion statt Rezepte von gestern!

Persönlichkeiten aus Mobilitätsinitiativen haben deshalb eine Erklärung abgegeben, die die Absicht des "weiter so" scharf kritisiert und den Staat auffordert, kein Geld an die Autoindustrie zu vergeben, ohne sich entsprechende Eigentumsrechte zu sichern. Die Autokonzerne sollten jetzt zu Anbietern für Mobilitätsbedürfnisse auf Basis sozial-ökologischer Nachhaltigkeit umgebaut werden.

Ansprechpersonen:
Prof. Dr. Markus Wissen, markus.wissen@hwr-berlin.de
Stephan Krull, stephan@krullonline.de

Konversion statt Rezepte von gestern!

I. Wie gutes Leben für alle sein könnte!

Die Corona-Krise ist mit herben Einschränkungen wie Schulschließungen, Betriebsschließungen, Kurzarbeit, Umsatz- und Lohnausfall und demnächst mit Insolvenzen und massenhafter Erwerbslosigkeit verbunden. Für viele Menschen stellt sie eine existenzielle Bedrohung dar, bedeutet Leid oder gar Tod. Das gilt vor allem dort, wo Gesundheitssysteme schlecht funktionieren, nicht zuletzt weil sie durch die Austeritätspolitik der jüngsten Vergangenheit stark beeinträchtigt wurden.

Aber die Corona-Krise geht auch mit anderen Erfahrungen einher: Die Produktion wird auf das gesellschaftlich Notwendige heruntergefahren; Sorgearbeit und Infrastrukturversorgung erweisen sich für alle sichtbar als diejenigen gesellschaftlichen Bereiche, die wirklich "systemrelevant" sind; im Fall der Schuldengrenze wird von der Notfallregelung Gebrauch gemacht, hunderte Milliarden Euro stehen zur Verfügung, der Austeritätspolitik wird der Schein des ökonomisch Notwendigen genommen, sie wird als politisch gesetzte Notwendigkeit im Interesse der Herrschenden begreifbar; Zugänge zu Kurzarbeitergeld und Hartz IV werden erleichtert; Autofabriken und Zulieferbetriebe stehen still oder bauen Atemschutzmasken und Medizintechnik – Konversion, der am gesellschaftlich und ökologisch Sinnvollen orientierte Umbau der Produktion, ist plötzlich denk- und machbar.

Für viele wird Entschleunigung zur bestimmenden Alltagserfahrung. Die Facharbeiterin in der Autofabrik beginnt zwecks Entzerrung in der Werkstatt um 7 Uhr früh und wird von ihrem Kollegen um 13 Uhr abgelöst: 6-Stunden-Arbeitstag, kurze Vollzeit mit vollem Lohnausgleich. Weniger Autos auf den Straßen lassen mehr Raum für die Einrichtung breiterer Fahrrad- und Fußwege. Die Abnahme des Autoverkehrs macht die Städte lebenswerter und öffnet den Menschen den Blick für die Entbehrungen und Zumutungen der autogerechten Stadt, die sie bislang als selbstverständlich und normal akzeptiert haben. Die Corona-Krise, so heißt es in der Berliner Zeitung (9./10. April 2020, S. 1), "gewährt einen Blick in die mögliche Zukunft des Stadtverkehrs. Verkehrslärm, Abgasbelastungen und Unfallzahlen haben abgenommen, die Lebensqualität ist gestiegen. Die Veränderungen, die in Städten wie Berlin sichtbar geworden sind, lassen sich als Werbung für eine menschenfreundlichere Mobilität begreifen."

So könnte gutes Leben aussehen, wenn der Reichtum umverteilt wird, wenn wir aufhören, für

Phoca PDF

Profit zu produzieren und stattdessen die Produktion dauerhaft auf das sozial-ökologisch Sinnvolle und Notwendige umstellen. Werbung, die Produktion von Kriegswaffen, riesigen Kreuzfahrtschiffen und Millionen von Autos sowie der teure Bau neuer Autobahnen könnten der Vergangenheit angehören. Die Privilegierten würden entprivilegiert, das Leben für alle würde besser, die Wirtschaft wäre für die Menschen da, nicht umgekehrt.

Dass dies möglich ist, lehrt uns die Krise. Jetzt kommt es darauf an, die Weichen dafür zu stellen, dass die Gesellschaft aus diesen Erfahrungen lernt und nicht nach kurzer Zeit wieder in den sozial-ökologisch verheerenden Vorkrisenmodus zurückkehrt – auch, um die drohenden noch größeren Verwerfungen durch die heraufziehende Klimakatastrophe zu verhindern.

II. Die Spielverderber

Die Widerstände, die es zu überwinden gilt, sind stark. Sie werden umso stärker werden, je mehr die Möglichkeit einer anderen Organisation der gesellschaftlichen (Re)Produktion zur Alltagserfahrung wird. Die Eigentümer*innen und obersten Manager der Autoindustrie, die Verbände des Automobil-Sektors haben sich an die Europäische Kommission und die Bundesregierung mit der Forderung nach Deregulierungen von Sicherheit, Arbeits-, Klima- und Umweltschutz gewandt, um nach der Pandemie die "Verluste" an Produktion und Umsatz wieder wettzumachen. Aber wenn die Autokonzerne nun staatliche Hilfen verlangen, sollten diese nur gegeben werden, wenn sozial-ökologische Kriterien erfüllt und die Hilfen direkt in Aktien umgewandelt werden.

Das wäre der erste Schritt zur Vergesellschaftung der Konzerne: Steuergelder nur gegen Anteile und Mitsprache.

Diese Art der Vergesellschaftung ist auch deshalb erforderlich und geboten, weil die Krise der Autoindustrie hausgemacht ist und lange vor "Corona" sichtbar war, wie beim x-ten Autogipfel am 15. Januar diesen Jahres im Kanzleramt deutlich wurde. Bereits dort wurde über leichtere Zugänge zur Kurzarbeit entschieden. In einem Positionspapier von VDA, Gesamtmetall und IG Metall zum Treffen heißt es, es sei von größtem gesellschaftlichen Interesse, auch in Zukunft eine wettbewerbsfähige Industrie in Deutschland zu haben. VDA-Vorstandsmitglied Wolf sagte: "Wenn staatliche Gelder zur Verfügung gestellt werden, dann schaffen wir den Strukturwandel." Er nannte dabei eine Summe von bis zu 20 Milliarden Euro.

Tatsächlich ist der Absatz in allen großen Märkten bereits seit 2017 rückläufig – das hat mit fehlender (kaufkräftiger) Nachfrage und extremer Exportabhängigkeit der deutschen Industrie zu tun. Die Produktion von Autos in Deutschland sank 2018 um fast 10 Prozent von 5,6 auf 5,1 Millionen, im Jahr 2019 um 8 Prozent von 5,1 auf 4,7 Millionen Fahrzeuge. Damit waren die kumulierten Rückgänge in 2018/2019 bereits größer als in den Krisenjahren 1993 und 2009. Der Antriebswechsel zu Elektromotoren ist weder sozial noch ökologisch eine Lösung, er wird von den Kundinnen und Kunden auch wegen der hohen Verkaufspreise bei weitem nicht in der geplanten Größenordnung akzeptiert.

Mit den zusätzlichen Ausfällen durch Corona, mit der Beschleunigung der Rezession durch Covid-19 ist jetzt absehbar, dass die Umsätze in diesem Jahr einbrechen werden – eine bisher nie dagewesene Krise für die auf ewiges Wachstum gepolte Auto- und Zulieferindustrie. Während große Hersteller wie VW, Daimler und BMW, Bosch, ZF und Conti mit Milliarden Rückstellungen ohne existenzielle Probleme durch die Krise kommen können, werden kleinere

Phoca PDF

und größere Zulieferbetrieben in den Ruin getrieben und zehntausende Arbeitsplätze vernichtet; als erstes die der Leiharbeiter*innen. – Wir erleben die Schrumpfung der Autoindustrie auf disruptive Art und Weise.

Nun gibt es billige Vorschläge wie die Mehrwertsteuer auszusetzen, eine "negative Mehrwertsteuer", Prämien beim Autokauf, Abwrackprämien und viele weitere Vergünstigen einzuführen, das Arbeitszeitgesetz zu deregulieren und rechtliche Beschränkungen für Hersteller und Nutzer von Autos aufzuheben. VDA-Vorstand Wolf: "Ohne Anreizprogramme der Bundesregierung – auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – wird das nicht funktionieren. Wir brauchen eine Stimulation, damit die Menschen wieder in die Autohäuser gehen und Fahrzeuge kaufen." Und: "Ich bin absolut für Klimaschutz, die Frage ist nur, wo liegt die oberste Priorität. Für mich ist das Thema Nummer 1, die Wirtschaft wieder zum Laufen zu bringen, davon leben wir alle. Und erst wenn die Unternehmen wieder Geld verdienen, können sie auch wieder Produkte entwickeln und produzieren, die dem Klimaschutz helfen."

Die Autohersteller wollen weitermachen wie bisher und dazu viel Geld von den nationalen und supranationalen Institutionen erhalten. Die Corona-Krise scheint ihnen dabei in die Hände zu spielen. Im Gegensatz zu Bus oder Bahn ermöglicht das Auto physische Distanz, seine Insassen müssen sich nicht in ungewollte und unbekannte Gesellschaft begeben. Die Automobilität macht eine Fortbewegung in der Distanz von oder auch im Wettbewerb mit anderen möglich. Sie korrespondierte von Beginn an mit den Prinzipien der Konkurrenz und individuellen Nutzenmaximierung, wie sie in die kapitalistische Gesellschaft eingeschrieben sind. Auf diese Weise setzte sich die Automobilität als dominante Form der Fortbewegung durch, die Autoproduktion wurde zur Schlüsselindustrie der kapitalistischen Wirtschaft. In Zeiten einer Pandemie-bedingten physischen Distanzierung könnte sich dies erneut auszahlen, das Auto könnte als Verkehrsmittel, das vor Ansteckung schützt, an Beliebtheit gewinnen.

Das wäre jedoch fatal. Denn zum einen gibt es ernstzunehmende Hinweise, dass das Corona-Virus vor allem im Zusammenhang mit der Luftverschmutzung (etwa durch Feinstaub, ausgelöst zu einem großen Teil durch motorisierten Individualverkehr) tief in die Lungen der Menschen eindringt und dort schwerwiegende, zum Teil tödliche Reaktionen auslöst. Zum anderen trägt der Autoverkehr bekanntermaßen erheblich zur Klimaerwärmung bei. Deren negative Folgen für Menschen und Umwelt sind weit größer als die der aktuellen Corona-Pandemie. Zum dritten wird schließlich nicht berücksichtigt, dass in öffentlichen Verkehrsmitteln weitreichende Schutzmaßnahmen (Desinfektion, Abstand halten) prinzipiell möglich sind.

Bleibt es bei dem vorherrschenden Autoverkehr und kommt es gar, wie von der Autolobby derzeit gefordert, zu dessen Verstärkung, so wäre das Ergebnis eine enorme Verschärfung der Konkurrenz auf den Straßen und, was die Produktion betrifft, um Märkte und Marktanteile, ein intensivierter Raubbau an Rohstoffen und Bodenschätzen sowie eine weitere Vergiftung unserer Umwelt, die für viele Menschen, besonders in den Herkunftsländern der Rohstoffe im globalen Süden, existenzbedrohend ist. Die Unternehmen wollen die Krise nutzen, um Arbeitsschutz, Verkehrssicherheit, Klima- und Umweltschutz zu deregulieren. Diese Rezepte von gestern helfen nicht aus der Krise, sondern führen in die nächste, noch schärfere Krise.

III. Was jetzt nötig ist

Ob die Autoindustrie damit durchkommt, hängt davon ab, ob wir alle wieder in den Modus von vor "Corona" zurückfallen oder ob wir auf Änderungen orientieren und drängen. Es ist an der

Phoca PDF

Zeit, den politisch-industriellen Komplex des Autos zu überwinden. Dafür sind Programme und Bündnisse erforderlich, die soziale Sicherheit und gutes Leben anders definieren, als das bisher der Fall gewesen ist.

Wir raten deshalb, folgende Maßnahmen und Projekte jetzt zu planen und gemeinsam anzugehen:

1. KFZ-Steuerreform: Bonus für Kleinwagen, Malus für Fahrzeuge mit mehr als 120 PS, mehr als 2.000 ccm, exponentiell steigend (Luxussteuer) für größere, schnellere, schwere Autos.
2. Fahrzeuge über 2,5 Tonnen Gesamtgewicht werden mautpflichtig.
3. Alle Steuervorteile für MIV und Subventionen für die Autoindustrie streichen – Jobtickets statt Dienstwagen.
4. Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 / 90 / 110 – zum Klimaschutz und zur Verhinderung schwerer Unfälle mit über 380.000 Verletzten und über 3.000 getöteten Personen allein im Jahr 2019.
5. Ausbau von Fuß- und Radwegen.
6. Ausbau des ÖPNV – Sperrung von Innenstädten für den MIV, Reaktivierung lebendiger Orte und Städte mit guten fußläufigen Einkaufsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege).
7. Arbeitszeitverkürzung – kurze Vollzeit von durchschnittlich 30-Stunden-/4-Tage-Woche für alle.
8. Gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit / Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen.
9. Straßenneubau grundsätzlich beenden – Geld frei für den ÖPNV.
10. Kein Geld für Ladeinfrastruktur aus der öffentlichen Hand.
11. Aufbau regionaler Wirtschaftskreisläufe – local for local.
12. Aufbau transparent arbeitender regionaler Transformationsräte aus Industrie, Gewerkschaft, regionaler Politik, Umwelt- und Verkehrsverbänden.
13. Vergesellschaftung der großen Auto- und Zulieferkonzerne in Deutschland entsprechend der Grundgesetzartikel 14 und 15 mit dem Ziel, öffentliche Unternehmen für Mobilität als Daseinsvorsorge in urbanen Zentren wie in ländlichen Regionen zu entwickeln.

Freiheit, Abenteuer, Grenzenlosigkeit: die jahrzehntelangen Versprechen und glitzernden Bilder der Autoindustrie haben sich für die meisten Menschen in ihr Gegenteil verkehrt. Ein sozial-ökologischer Umbau unserer Gesellschaft, der Umbau der Autoindustrie, eine wirkliche Mobilitätswende hin zu guten und preiswerten Verbindungen per Bus und Bahn, gerne mit Algorithmen optimiert, gefährdet keine Arbeitsplätze. Eine solche Transformation schafft viele neue Arbeitsplätze, führt zu lebenswerteren Städten, zu mehr freier Zeit und einem guten Leben für alle. Es ist aber auch die Voraussetzung zur Sicherung der Lebensgrundlagen der Menschen auf der Erde. Wie wir wissen, ist Geld genug da! Wir haben noch eine Chance.

Unterzeichner*innen:
Dr.-Ing. André Baier (Studienreformprojekt Blue Engineering, TU Berlin), Anastasia Blinzow (Rosa-Luxemburg-Stiftung), Dr. Mario Candeias (Rosa-Luxemburg-Stiftung), Timo Daum (Gastwissenschaftler Forschungsgruppe Digitale Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin), Prof. Dr. Ulrich Duchrow (Universität Heidelberg), Ulrike Eifler (Rosa-Luxemburg-Stiftung), Bettina Ellermann (IG Metall Vertrauensfrau und Betriebsrätin), Fanny Zeise (Rosa-Luxemburg-Stiftung), Dr. Alfred Hartung (Chemiker, ehem. IGM-Vertrauensmann bei VW in Wolfsburg), Dr. Tobias Haas (FU Berlin), Thomas Händel (ehem. MdEP, Rosa-Luxemburg-Stiftung), Joachim Heier (Attac), Matthias Jochheim (IPPNW), Bernhard Knierim (Autor, wissenschaftlicher Referent), Dr. Heike Knops (Theologin und Philosophin, Ev. Kirche im Rheinland), Stephan Krull (Rosa-Luxemburg-Stiftung, ehem. Betriebsrat VW Wolfsburg), Klaus-Dieter Lambert, Sabine Leidig (MdB Die LINKE), Karl-Heinz Ludewig (wissenschaftlicher Referent), Klaus

Phoca PDF

Mertens (wissenschaftlicher Referent), Volker Röske (attac), Wolfgang Schaumberg (ehem. Betriebsrat Opel Bochum), Margareta Steinrücke (Soziologin, Attac AG ArbeitFairTeilen), Dr. Thomas Sablowski (Rosa-Luxemburg-Stiftung), Heike Sudmann (Abgeordnete der Hamburgischen Bürgerschaft, Die LINKE), Dr. Winfried Wolf (Autor), Carl Waßmuth (beratender Ingenieur, Gemeingut in Bürgerhand), Prof. Dr. Markus Wissen (Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin),

Attac Kampagnengruppe "einfach.umsteigen"

foto: flickr | johovac

Phoca PDF