

Transformation der Automobilindustrie

Diskussionsbeitrag

im Rahmen einer Online-Debatte des Netzwerkes der Kooperationsstellen
Hochschulen-Gewerkschaften in Niedersachsen und Bremen und der Allianz für
Nachhaltigkeit des Landes Niedersachsen
im Zeitraum Dezember 2020 bis März 2021

9. Dezember 2020

Antje Blöcker

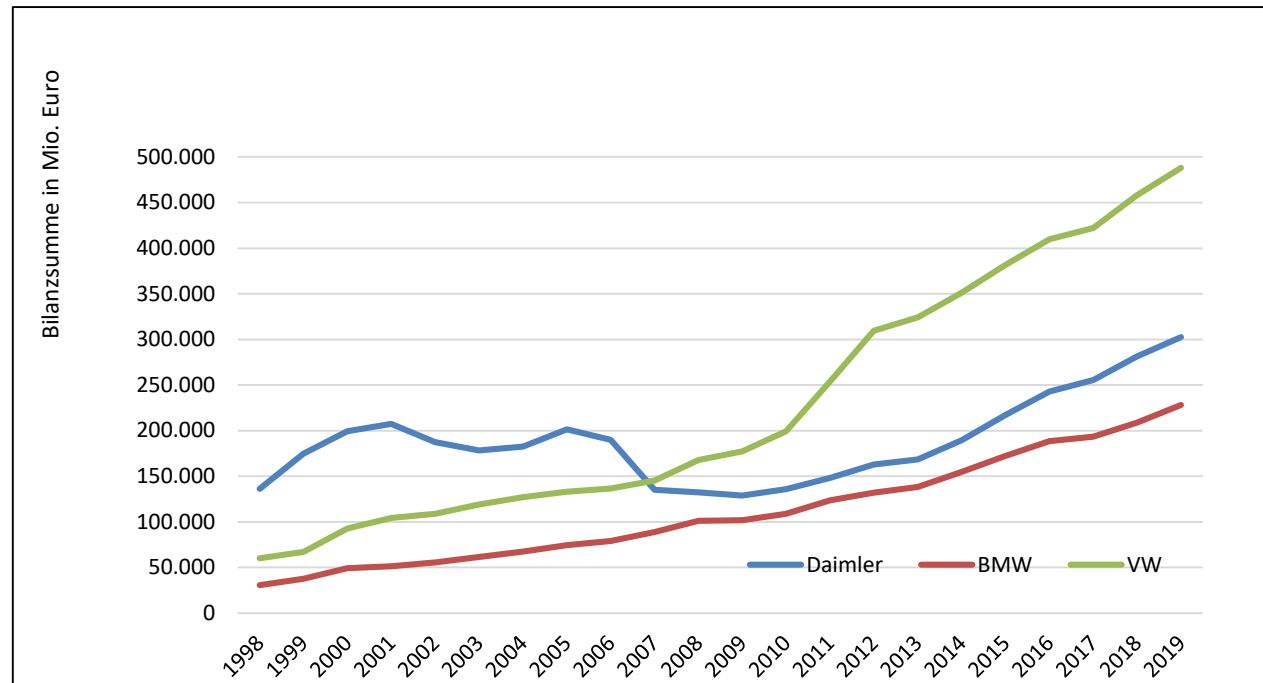
Video-Aufnahme am 26.11.2020, Online mit Chat am 09.12.2020, 17:00 Uhr bis 18:20 Uhr

1. Die laufende Transformation der Autoindustrie ist Ausdruck eines permanenten Umbruchs: Rendite-getriebene Restrukturierungen gehen zulasten von Arbeit und Klima.
2. Elektro(auto)mobilität ist eine Antriebswende, keine Verkehrs- oder gar Mobilitätswende.
3. Der automobiler Konsens in der Gesellschaft wird brüchiger – aber Beharrungskräfte und Pfadabhängigkeiten erzeugen immer wieder Verzögerungen im Umbauprozess.
4. „Eine andere Mobilität ist möglich“, aber die (Verkehrs-)Realität ist noch viel zu weit von der Utopie einer Reduzierung der Lücke von Mobilitätswängen und Mobilitätsbedürfnissen entfernt!
5. Alternative Produktion in Auto- und Zulieferfabriken: Ja, das geht, ist aber sehr voraussetzungsvoll!

Immer wieder kommt es zu Automobilkrisen (z.B. 1974/75; 81; 91/92; 01, 08/09), sie mündeten bisher in (u.a. mit den Beschäftigten abgerungenen Zugeständnisse) Boomphasen, in denen v.a. **mit großen und schweren SUVs und Hybrid-Fahrzeugen hohe Renditen eingefahren wurden.**

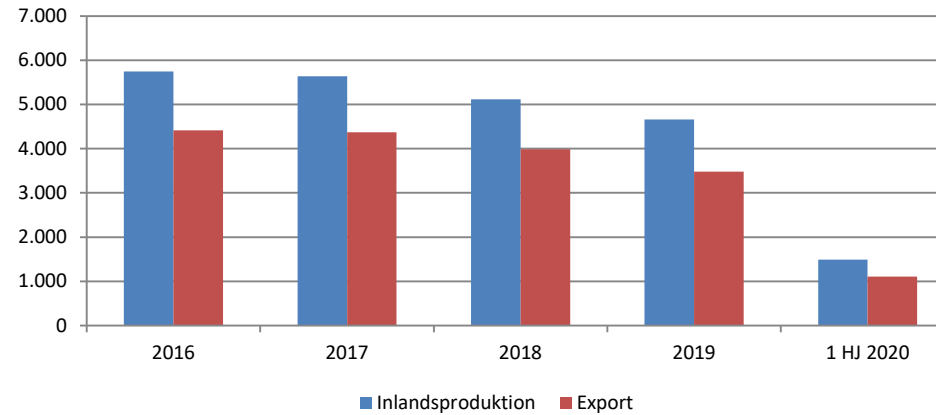
Lange vor Corona zeichneten sich die Einbrüche am stärksten in der europäischen und deutschen Automobilindustrie ab: Vom Kapital bewusst erzeugte Überkapazitäten erhöhen den Druck. Es kommt zu Standortwettbewerb, Unterbietungswettbewerb, Werksschließungen.

**Wenige große
Gewinner,
viele
Verlierer!**

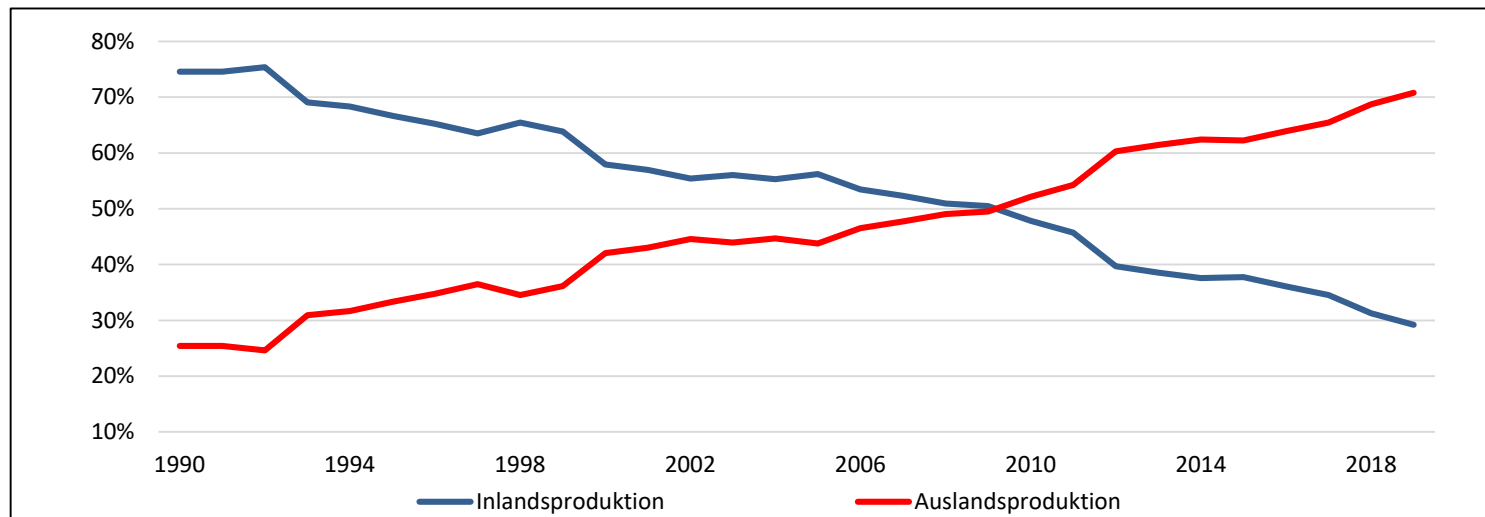


Einbrüche bei der Inlandsproduktion nicht erst seit Corona.

**Exportanteile kontinuierlich hoch
Inlandsabsätze sinken.**



Der deutsche Exportmotor läuft zwar noch, wird wegen polyzentrischer Produktionsnetzwerke aber schwieriger. Weltweit entstehen neue Fabriken.



Produktion und Beschäftigung geraten unter Druck: Corona als Verstärker

- lag die deutsche Automobilproduktion im August 2020 35 % unter dem Vorjahresniveau , die Zahl der Zulassungen 29 % unter Vorjahresniveau
- Von Jan. bis Oktober 2020 sanken die PKW-Zulassungen in Deutschland um 23,4 %, im Oktober 2020 um 3,6 %
- 60 % der Betriebe erwarten eine sinkende Beschäftigung
- 70 % der Betriebe haben Kurzarbeit für Teile der Belegschaft für das ganze Jahr 2020 angemeldet
- Die Liquidität bei 20 % der Zulieferer ist nur noch für etwa 3 Monate gesichert. Berylls-Partner prognostiziert für 2020/2021 über 100 Insolvenzen und verstärkte Übernahmen im Zulieferbereich.
- Verbrenner-Standorte (ca. 90 % aller Betriebe) stehen vor der Herausforderung, ab sofort für 2025-2035 umzubauen (je nach Szenario: **Abbau von 150.000 bis 300.000 Arbeitsplätzen**)
- Digitalisierungsschub (v.a. indirekte Bereiche), neue Fertigungsverfahren Alu-Druckguss, additive 3D-Druck (je nach Szenario: **Beschäftigungsabbau von 23.000 bis 70.000**).

Insourcing zur Erhöhung der Eigenfertigung) aber auch **Verlagerung ganzer Produktionsbereiche in Lost Cost Countries** (oft Best-Cost-Countries genannt) sind zurück auf den Tagesordnungen in den Vorständen und Aufsichtsräten.

Der Faktor Arbeit ist extrem unter Druck. Betriebliche Interessenvertretungen und Gewerkschaften kämpfen gegen ausschließlich renditeorientierte Sparprogramme, Verlagerungen, Tarifflicht. Stellenabbau, Schließungen sind für Belegschaften und für die betroffenen Regionen völlig inakzeptabel!

Ob Conti, Mahle, Schaeffler, Mercedes-Marienfelde u.v.a.: **Zukunft oder Widerstand** steht auf vielen Plakaten.

"Es ist verantwortungslos und kurzsichtig, den Schaeffler-Standort in Luckenwalde zu schließen und die Dynamik in Brandenburg in Richtung E-Mobilität oder Wasserstofftechnologie nicht zu nutzen", Tobias Kunzmann, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Ludwigsfelde (IGM BBS 3.10.2020).

Diese renditegetriebene Transformation ist nicht vereinbar mit einer sozial-ökologischen Transformation, wie sie gemeinsam von der IG Metall und zahlreichen Umwelt- und Klimabewegungen gefordert wird.

Der Fokus richtet sich auf die Elektromobilität, auf teilautonomes Fahren und den Aufbau einiger Software-Organisationen.

Die Dilemmata für die IGM sind offensichtlich:

Die Autoindustrie ist eine Hochburg der Organisation.

Unter den Gewerkschaftsmitgliedern mehren sich Stimmen aus dem rechtsfaschistischen Lager, die den Klimawandel schlicht leugnen, den Diesel verteidigen etc.

Aber:

- EU-Klimaziele werden als Umsetzung des EU Green New Deals im Sept. 2020 nochmals verschärft: Treibhausgase sind bis 2030 um 55 %, jetzt 60 % gegenüber 1990 zu reduzieren, event. mehr.
- An der Null-Emissionsregelung für E-Autos, die für die Flottenvorgaben der Hersteller maßgeblich sind, wurde nichts geändert, deshalb bauen die OEMs die genau entsprechenden Vorgabe-Zahlen.
- E-Autos werden kommen: Zahlreiche Prognosen gehen von Marktanteilen von ca. 30 % bis 2030 aus. Produktion von E-Autos und Komponenten laufen in Europa und Deutschland hoch.

Kritik an der Antriebswende wird lauter:

- Keine Verkehrswende, da im Trend mehr Autos (2./3.Autos) weniger ÖPNV
- Negative Ökobilanz, weil keine ausreichende regenerative Energienutzung
- Produktion von Lithium-Ionen-Batterien nachteilig für E-Auto Ökobilanz

- Beschäftigungsverluste aufgrund der Entfeinerung der Produkte/hoher Automatisierungsgrad bei E-Komponenten, neue einheitliche Fahrzeugplattformen
- Profitabilität/Gewinne erst ab ca. 2023/2024 trotz Verlängerung der E-Prämie bis 2025, gebrauchte E-Autos nahezu unverkäuflich

- Strompreise extrem intransparent (Batterieladung BMW i3 für 100 km von 1.00 – 8,70 Euro), Unterschiedliche Bezahlssysteme und Zugänge zu Ladesäulen

Ladeinfrastruktur insgesamt: teuer, kompliziert, selten

Deutschland braucht bis 2030 mindestens 440.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen, lt. BVM gibt es Anfang Nov. 2020 erst 33.000. Ziel für 2020 waren 100.000. Der Autogipfel am 17.11.2020 setzt bis Ende 2021 die Zahl auf 72.000 fest.

Beschäftigung in der Kernbranche geht zurück, Klimaprobleme werden größer: Zielkonflikte und Lösungsstrategien

Heute bisher: v.a. weniger Beschäftigung, oft sozialverträglich (gilt aber nur für wenige) regeln.

Heute bisher: v.a. weniger Beschäftigung mit neuen Möglichkeiten für alle: NEU-Verteilung

Morgen Konversion?

Aufbau neuer Arbeit unter Nutzung angepasster Qualifikationen
Transformationskurzarbeitergeld (als Rüstinstrument für neue Inhalte/Qualifizierungen)
Regionale Transformationsbeiräte (als Dialoginstrument) –
Konversionskompetenz in den Betrieben entwickeln!

Konversion im Sinne einer sozial-ökologischen und demokratischen Transformation in proaktive Industriepolitik integrieren

Corona- Konjunkturprogramm/Verlängerung Kurzarbeit

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) macht Vorschläge „Konzertierte Aktion Mobilität“ (17.11.2020)

Vor dem Hintergrund großer Unsicherheit werden Konversionsforderungen lauter!

- Vorschläge und Instrumente von IG Metall, IG BCE, Verdi, aus länderspezifischen Automobil-Strategiedialogen, Transformationsdialogaus sozialen und klimakritischen Bewegungen zusammenbringen und gezielt für konkrete Konversionsprojekte nutzen:
 - Kurzarbeit in Transformationskurzarbeit umwandeln (Qualifizierungsoffensive)
 - Verkürzte Vollzeit bei vollem Lohnausgleich, 30-Stunden-Woche, 4-Tage-Woche
 - Transformationsfonds zur Stabilisierung des Eigenkapitals (Vorschläge Nov.2020)
 - Best Owner Group (BoG) als Beteiligungsmodell für besonders betroffener Betriebe
- Förderung regionaler Transformationsräte/Nachhaltigkeitsräte aus dem staatlichen Sicherungsfonds, aus Kapital und Arbeit („Mensch statt Marge“).

Konversion ist nicht neu und nicht zwangsläufig revolutionär: Im Zusammenhang mit den multiplen Krisen des Kapitalismus/der (Welt-)Automobilindustrie hat es immer wieder Konversionserfordernisse/-forderungen gegeben.

Als Formen der Konversion wurden bisher unterschieden (in Anlehnung an Röttger 2011: 248):

- staatsgetriebene (Umstellung auf Friedensproduktion, leider auch auf Kriegsproduktion (heute eher EU-Umwelt-Normen).
- weltwirtschaftlich getriebene (Herausbildung neuer Produktionsnormen).
- wettbewerbskorporatistische (mit innovativen Produkten in neue Märkte, Diversifizierung).
- wirtschaftsdemokratisch getriebene, die die Frage des **Was** der Produktion mit den Fragen des **Wie und für Wen** verknüpfen. (Heute eher: Wie wollen wir gut leben und arbeiten in Zukunft?)

Zwischen Bruch und Kontinuität: Eine andere Mobilität/Konversion mit weniger und anderen Fahrzeugen ist möglich:

Dagegen der „automobile gesellschaftliche Konsens“:

- Gesellschaftspolitische und historische Pfade mit „autogerechten Städten“, Zersiedlung, Individualisierung, „Freiheit für freie Bürger“, Geschwindigkeit, Status SUV (mein Auto, mein Haus)
- Wirtschaftliche Bedeutung für Standort Deutschland/BWS von Auto- und abhängigen Industrie, Tankstellen, Öl, Straßen, Tankstellen etc.
- Beschäftigungspolitische Bedeutung mit Autolobbyismus im Staat, bei Verbänden...Gewerkschaften, kaum Alternativen in anderen Mobilitätssektoren
- Verkehrspolitische Alternativlosigkeit v.a. in der Fläche, soziale Gerechtigkeitslücken in vielen Mobilitätskonzepten

Prozesse und Projekte starten „vom Betrieb aus denken“: betrieblich, überbetrieblich und sektorübergreifend handeln“:

Beispiele für Konversionsvorhaben:

Im Kontext automobiler E-Mobilität:

- Hybrid-Komponenten als Brückentechnologie/öffentliche Robo-Taxis?
- E-Autos für Stadtlieferverkehr (Post, auch für Sorge-Arbeiten)
- Neue Produkte u.a. neue Werkstoffkomponenten, IT-Interieur, Textilien (CATI) für Autos
- Neue Produkte für Ladeinfrastruktur
- Integration in Mobilitätsservices
- Förderung der KFZ-Werkstätten für Investitionsbedarf E-Autos (oftmals von den OEM vorgegeben)
- Anlagen und Produkte für karbonfreie Fabriken

Im Kontext verkehrsübergreifender Mobilität:

- Produktion um Elektro-Kleinbusse, Lastenfahrzeuge ergänzen
- Ausbau der Bahn- und Bus-Fertigung, Komponenten
- Bahninfrastruktur: Schienen, Komponenten, Bahnhöfe etc.
- Batterierecycling-Zentren in der Region aufbauen
- Komponenten Brennstoffzelle
- Regionale Wasserstoffcluster initiieren
- Verkehrsverbund-Großdatenbanken für die Region entwickeln

Im Kontext der Verkehrs- und Energiewende:

Nutzen statt Besitzen: Car-Sharing, kollektive Shuttle-Dienste u.v.m.

Vehicle-to-grid-Konzepte prüfen (weniger Energieverbrauch)

Im Zentrum nachhaltiger Mobilität steht eine konsequente Nutzung Erneuerbarer Energien: CO2-Zertifikathandel neu gestalten (bisher einziger Profit bei Tesla)

Die Verkehrswende braucht einen starken Umweltverbund mit Ausbau ÖPNV, Rad- und Fußwege: Arbeitsplatzeffekte im Detail prüfen (z.B. MFIVE-Studie)

Konzepte einer Strukturpolitik der kurzen Wege nach dem Motto „Weniger ist nicht mehr – weniger ist anders!“, denn der Umbau kapitalistischer Produktion geht nur, wenn Klimagerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit verbunden werden.

Der Konversionsgedanke umfasst v.a. auch kapitalismuskritische Debatten um:

- **Andere Produktions-, Konsum- und Lebensweisen (WIE, WIE, Für WEN?)**
- **Mobilitätswänge überprüfen, Verkehr vermeiden**
- **Energieerzeugungswänge überprüfen, „virtuelle Mobilität“**
- **Eigentums- und Verteilungsfragen**

Es gibt noch viele Fragen und es fehlen konkrete Lösungen, wie die klassische Arbeitsbewegung und die neue Klimabewegung in der Mobilitätswende mit Wirtschaftsdemokratie und ökologischer Transformation zusammenwirken können.

Vielen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit!

Dr. Antje Blöcker
Hexenberg 6
31246 Ilsede-Münstedt
Mobil: 0170-7365778
Email: a.bloecker@tu-bs.de