

ONLINE-PUBLIKATION

Antje Blöcker

Auto, Umwelt und Verkehr – revisited!

**Neun Thesen des Initiativkreises
«Zukunft Auto»**

**ROSA
LUXEMBURG
STIFTUNG**

ANTJE BLÖCKER ist promovierte Sozialwissenschaftlerin, Lehrbeauftragte an der Kooperationsstelle Hochschulen-Gewerkschaften der TU Braunschweig und bearbeitet für die IG Metall Projekte zum Thema Produktionssysteme, Arbeit, Konversion im System Auto. Sie hat den Initiativkreis «Zukunft Auto» der Rosa-Luxemburg-Stiftung im Jahr 2017 koordiniert und die Diskussionsergebnisse in diesem Thesenpapier zusammengefasst.

IMPRESSUM

ONLINE-Publikation 5/2018

wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung

V. i. S. d. P.: Henning Heine

Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de

ISSN 2567-1235 · Redaktionsschluss: März 2018

Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin

Layout/Satz: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

INHALT

1 Grundsätzlich: Eine doppelte Transformation ist möglich.	4
2 Aktuelle Mobilitätswänge und Mobilitätsbedürfnisse müssen benannt werden.	7
3 Die Forderung nach einem Ausstieg der Autoindustrie aus der renditegetriebenen Konkurrenz braucht mehr Transparenz.	7
4 Der Autostaat ist schon lange kein Souverän mehr: Subventionen stoppen!	8
5 Autokrisen sind mehr als Umweltkrisen: Krisenverständnis klären.	9
6 Konversion ist nicht per se ein Ausweg: Eine ökologische Klassenpolitik muss die Frage der demokratischen Kontrolle neu aufrollen.	10
7 Elektroautomobilität ist kein Ausweg aus der Umwelt- und Beschäftigungskrise.	11
8 Mobilität darf kein exklusives privates Gut bleiben.	12
9 Gute Arbeit in der Automobilindustrie geht nur über Arbeitszeitverkürzung und faires Teilen!	13

ANTJE BLÖCKER

AUTO, UMWELT UND VERKEHR – REVISITED!

NEUN THESEN DES INITIATIVKREISES «ZUKUNFT AUTO»

Im Jahr 2017 hat die Rosa-Luxemburg-Stiftung wieder die Arbeit zur Zukunft der Automobilindustrie und der Mobilität aufgenommen, deren bisherige Ergebnisse unter anderem im Buch «Die globale Ökonomie des Autos» festgehalten wurden.¹ Der Diesel- und andere Skandale waren dafür ein guter Anlass, markieren jedoch nur die Oberfläche einer tief greifenden Veränderung in der Produktion von Mobilität, die in den nächsten Jahren auch die Autobranche umwälzen wird.

Nach drei Vorbereitungstreffen im Jahr 2016 und einem im Februar 2017 hat sich im April 2017 ein Initiativkreis «Zukunft Auto» konstituiert, der sich inzwischen mehrfach getroffen, die Tagung «Zukunft der Arbeit in automobilen Wertschöpfungsketten im Einklang mit der Natur?» am 25. November 2017 in Hannover organisiert und vielfältige Akteure aus Betrieb und Gewerkschaft im Automobilssektor, aus der Wissenschaft sowie aus ökologischen und sozialen Initiativen und der Politik zusammengeführt hat.

Ziel ist es, die Transformation der Automobilindustrie und der Mobilität nicht nur als Problem einer Branche zu begreifen und anzugehen, sondern als eine gesellschaftliche, mithin soziale und ökologische Problematik von globalem Ausmaß. Dabei geht es immer auch um Beschäftigungsverhältnisse, Arbeitsbedingungen und Alternativen, wobei wir explizit die Perspektiven und das Engagement der unmittelbaren Produzenten zum Ausgangspunkt nehmen, denn ohne die Beschäftigten der Automobilindustrie und der Mobilitätssektoren wird ein solcher sozial-ökologischer Umbau nicht gelingen.

Das vorliegende Papier gibt den aktuellen gemeinsamen Stand und die Perspektive des Initiativkreises in neun Thesen gebündelt wieder.

1 GRUNDSÄTZLICH: EINE DOPPELTE TRANSFORMATION IST MÖGLICH.

«Das Morgen, zurzeit noch durch seine Einordnung in die Vergesellschaftungsformen des Kapitalismus fern von seinen künftigen Entfaltungsmöglichkeiten, könnte beginnen, im Heute zu tanzen.»²

Auch im Bereich der Automobilindustrie und Mobilität ist eine «doppelte Transformation» möglich. Mit diesem Begriff meinen wir die Aufhebung des Nacheinanders von Reform und Revolution des industriellen Umbaus. Es geht darum, systeminterne Veränderungen und systembrechenden Prozesse parallel zu gestalten und voranzutreiben. In der Verbindung von Realismus und Radikalität sehen wir einen Weg, unsere Forderungen in den Betrieben und in der Öffentlichkeit belastbar zu machen und in gemeinsamen Aktionen umzusetzen.³ Wir zielen auf eine breite basisdemokratische Verständigung über Forderungen ab, die einerseits konkret sind und andererseits über die bestehende Form der kapitalistischen Vergesellschaftung hinausweisen. In diesem Sinne bedeutet die geforderte doppelte Transformation der Automobilindustrie viel mehr als ein bloßes «Weg vom Verbrennungsmotor!» in einem grünen Kapitalismus der Zukunft.

Es geht auch um mehr und anderes als die Elektroautomobilität, auf die als Krisenregulierung innerhalb des Öko-Kapitalismus viele Staaten und die großen Automobilkonzerne zurzeit in erster Linie setzen. Elektroautomobilität, die mit öffentlichen Mitteln massiv subventioniert wird, ist aber weder ein Reformansatz noch ändert sie grundsätzlich etwas am autozentrierten Verkehrssystem.

Die derzeit unter den Stichworten «Digitalisierung» und «Mobilität der Zukunft» angebotenen neuen Technologien (u. a. autonomes Fahren) und Geschäftsmodelle (v. a. On-demand-Mobilitätsangebote, kommerzielles Carsharing oder App-basierte Fahrtenvermittlung wie z. B. bei «VW Ride Hailing») dienen vor allem der Sicherung künftiger Profitraten. Die deutschen Autokonzerne erhoffen sich davon hohe Umsätze, die zulasten des bisherigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gehen. Das sind Sackgassen, die zu noch mehr Privati-

1 Candeias, Mario u. a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion, hrsg. im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Hamburg 2011, www.rosalux.de/en/news/id/5136/die-globale-oekonomie-des-autos/.

2 Dieter Klein: Das Morgen tanzt im Heute, Hamburg 2013, S. 13.

3 Als Einstieg in dieses Themenfeld am besten Klein, Dieter/Candeias, Mario: Doppelte Transformation, in: LuXemburg 1/2017, S. 124–129. Mit Blick auf betriebliche Handlungskorridore und konkrete Umsetzungen betonen die Teilnehmer_innen des Initiativkreises (IK) ausdrücklich die Notwendigkeit der Belastbarkeit der Argumentationen in der Öffentlichkeit (IK-Treffen am 30.4.2017).

sierung von Verkehr, noch mehr privater Aneignung des öffentlichen Raums und personenbezogener Daten etc. führen. Damit wird das System Auto weltweit stabilisiert und seine ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgekosten werden noch stärker als bisher externalisiert. Das gilt für den globalen Norden wie für den globalen Süden.⁴

Gesellschaftliche Widersprüche werden in den von den Konzernen als «große Transformation» bezeichneten neuen Geschäftsmodellen nur am Rand und nur temporär bearbeitet, nicht aber grundlegend gelöst. Wir ordnen sie deshalb ein als eine Erweiterung und Fortsetzung der seit Jahren dominanten Verwertungsstrategie, sich über diverse Kredit- und Finanzierungsdienste einen erheblichen Teil der verfügbaren privaten und nun auch öffentlichen Haushaltseinkommen anzueignen. Ohne das Auto kurz- oder mittelfristig abschaffen zu wollen, wollen wir die neuerlichen Aneignungslogiken der Automobilkonzerne kritisch hinterfragen und gemeinsam mit Aktiven aus Industrie und Verbänden offenlegen – dies auch vor dem Hintergrund, dass die Autoindustrie in ihrer mehr als 120-jährigen Geschichte schon viele Krisen überlebt hat. Das Motto «Nutzen statt Besitzen» wird in den neuen Geschäftsmodellen aufgegriffen, aber umgewertet und in Anschlag gebracht, um verstärkt öffentliche Mittel für die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur (etwa Extraspuren, Parkplätze für Carsharing, Ladesäulen für E-Mobile) einzufordern.

Das ist historisch betrachtet nichts Neues. Nicht zuletzt wurde der europäische Sonderweg der Dieselsechnologie einst als Lösung der ökologischen Krise gepriesen und der Kauf eines Diesels mit erheblichen Steuerergünstigungen staatlich belohnt – daher der hohe Anteil von Dieselfahrzeugen im deutschen und europäischen Fahrzeugbestand. Nun steht der Dieselantrieb als Umweltverschmutzer Nummer eins ganz oben auf der Streichliste. Ähnlich wie mit der Abwrackprämie in der Finanzkrise 2008/09 wird jetzt mit einer Kombination aus staatlichen und privatwirtschaftlichen Prämien ein enormer Austausch alter Euro-1- bis Euro-4-Diesel (Umweltprämie) und der Wechsel auf Erdgas-, Hybrid- oder Elektroantriebe (Zukunftsprämie) angeschoben.⁵

Sobald Rufe – nicht nur von Nichtregierungsorganisationen (NGOs), sondern auch von staatlicher Seite (etwa in Norwegen oder Frankreich) – laut werden, alle Autos mit Verbrennungsmotoren bis 2030 zu verbieten bzw. ab dann keine weiteren mehr zuzulassen, reagieren die Autokonzerne prompt mit dem Versprechen, ihre angebotenen Fahrzeugflotten bis zu diesem Zeitpunkt zu einem Drittel auf «karbonarme» Antriebe (Erdgas-, Hybrid- und Batterieelektroantriebe) umzustellen. Wir bestreiten, dass es sich dabei tatsächlich um karbonarme Fahrzeuge handelt; vor allem aber ändert sich am System Auto damit nicht viel. Die Null-Emissions-Anrechenbarkeit der angeblich sauberen alternativen Antriebe, vor allem der Elektrofahrzeuge, im konzernbezogenen Flottenangebot lehnen wir ab.

Mit Blick auf die Dieselpolitik halten die IG Metall (IGM) und 14 Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Automobilindustrie in ihrer gemeinsamen Erklärung vom 31. Juli 2017 an der Dieselsechnologie als unverzichtbarer Übergangstechnologie fest und fordern eine flächendeckende Nachbesserung (Euro-5- und Euro-6-Norm). Mit den unterschiedlichen Vorschlägen einer Nachrüstung, die mehr sein muss als ein billiges Software-Update, haben wir uns intensiv auseinandergesetzt und fordern eine allein von den Konzernen zu tragende umfassende Hardware-Umrüstung. Eine kalte Enteignung zulasten der Endverbraucher_innen lehnen wir ab.

Als linke Gewerkschafter_innen gehen wir wie das Auto-Team des IGM-Vorstandes⁶ davon aus, dass eine sozial-ökologische Transformation der gesamten automobilen Wertschöpfungskette evolutionär und nicht disruptiv («revolutionär») verlaufen wird.⁷ Strittig ist allenfalls, bis wann (2030–2050?) und von wo aus (China oder Europa?) diese Transformation stattfinden wird.⁸ Um eine Rückkehr zur «alten» nationalbasierten Standortdebatte zu vermeiden, ist der «Verkehrs- und Energiewende-Internationalismus» eine zentrale Alternative. Bis dahin ist es noch ein langer Weg des Übergangs von Lebensweisen und Bewegungsantrieben allgemein, der Verkehrsantriebe im Besonderen: eine doppelte Transformation!

Für diese Übergangsphase liegen sozial-ökologische Bilanzen für sogenannte Brückentechnologien wie etwa Erdgasantrieb und Wasserstofftechnologie noch aus. Nicht zuletzt deshalb suchen wir den Dialog mit der globalen Gewerkschaftsbewegung (u. a. IndustriALL Global Union für die Metall- und Elektro-, Chemie- und

4 Vgl. Brand, Ulrich/Wissen, Markus: Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus, München 2017. Wir freuen uns sehr, dass Ulrich Brand und seine Kolleg_innen im Rahmen eines beim European Research Council (ERC) beantragten großen Forschungsprojekts auch die deutsche Automobilindustrie untersuchen wollen. Für diesen Part sind als Bearbeiter Markus Wissen und Bernd Röttger vorgesehen.

5 Die bis Ende 2017 vorgesehenen Prämienzahlungen wurden im Dezember 2017 um weitere drei bis vier Monate verlängert.

6 Iwer, Frank: Ökologischer Umbau der Automobilindustrie – die neue Herausforderung, in: Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hrsg.): Gute Arbeit. Ausgabe 2018: Ökologie der Arbeit – Impulse für einen nachhaltigen Umbau, Frankfurt a. M. 2017, S. 85–103.

7 Vgl. dagegen Daum, Timo: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin 2018.

8 Valter Sanches, Generalsekretär von IndustriALL Global Union, hat ausdrücklich auf die sehr schnelle, staatlich initiierte E-Auto-Offensive in China sowie auf neue bzw. wiedererstarke Wachstumsmärkte in Südamerika und teilweise in Ländern Afrikas verwiesen.

Textil-/Bekleidungsindustrien), den europäischen NGOs (Transport & Environment Brüssel)⁹ und deutschen Verkehrsclubs. Außerdem wollen wir unsere Argumente auch in der Initiative «Zukunft der Automobilindustrie» der drei Länder Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen einbringen.

Auch wenn die Spannung von Arbeit und Umwelt (Jobs kontra Klima), sprich die Sorge um Arbeitsplätze und die Sorge um die Umwelt, nicht gänzlich ausgeräumt ist, spricht die breite Beteiligung an der vom Initiativkreis organisierten Tagung am 25. November 2017 und das Interesse zahlreicher Gewerkschafter_innen (vertreten waren insbesondere DGB, IGM und ver.di) und Betriebsrät_innen (vertreten war insbesondere Volkswagen) an einer Intensivierung des Dialogs mit Vertreter_innen von Umwelt- und Verkehrsverbänden für eine Reaktivierung beinahe eingeschlafener Bündnisse der 1970er und 1980er Jahre. Als IGM-Vertreter räumte etwa der Bezirkssekretär von Niedersachsen/Sachsen-Anhalt Thomas Müller ein, dass es mittel- bis langfristig in der Tat um ein Umdenken der Lebensweise gehen würde.

Auch in der Erklärung zur Zukunft der Automobilindustrie, die die IG Metall unter dem Titel «Diesel als Chance nutzen» am 24. August 2017 veröffentlichte,¹⁰ heißt es: «Die Politik muss verstehen, dass die Mobilitäts- und Energiewende siamesische Zwillinge sind.» Mit Blick auf VW heißt es im Eckpunktepapier des IGM-Bezirks Niedersachsen/Sachsen-Anhalt zur aktuellen Debatte über die Automobil- und Zuliefererindustrie der Zukunft vom 16. August 2017, dass sich Produkte, Wertschöpfungsketten, die Zahl und Gestalt der Arbeitsplätze wie auch die Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten stark verändern werden.¹¹ Die IGM-Bezirksleitung stellt sich nicht gegen diese Entwicklung, sondern will den Strukturwandel aktiv mitgestalten. Sie fordert eine in die Zukunft gerichtete Diskussion, die den Schutz der Umwelt, die Sicherung von Standorten und Arbeitsplätzen sowie die Verbraucherinteressen gleichermaßen im Blick behält: «Die Existenzen der Beschäftigten und ihrer Familien dürfen weder für private Profitinteressen noch für politische Profilierungssucht aufs Spiel gesetzt werden.»¹²

Aber gerade hinsichtlich der Übergangstechnologien müssen wir dringend die Anforderungen und Bedingungen noch genauer bestimmen. Alle Beteiligten sind aufgefordert, dafür Vorschläge in die weitere Diskussion einzubringen. Die Forderung nach Arbeitszeitverkürzung ist ein wichtiger gemeinsamer Anknüpfungspunkt.

Die Verengung der Verbrennungsmotoren-Problematik allein auf Diesel, auf Umweltbelastungen in Ballungszentren inklusive dortiger Fahrverbote, die Nichtberücksichtigung von Schiffen und Lastwagen sowie von Kerosin für Flugzeuge (ein Mitteldestillat der Erdölraffination) etc., vor allem aber die Nichtbeteiligung von Umwelt- und alternativen Verkehrsverbänden sowie anderen gesellschaftlichen Gruppen am Dieseltreffen am 2. August 2017 betrachten wir als einen schweren politischen Fehler; schon an der Diskussion um die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) waren diese kritischen Akteure nicht beteiligt worden. Der Weg in eine emissionsfreie Mobilität kann aber nur über eine umfangreiche demokratische gesellschaftliche Beteiligung erfolgreich beschritten werden.

Es geht uns um eine faire Mobilitätswende im Einklang mit der Natur, um die Verbesserung der Lebensqualität der Menschen vor Ort überall auf dem Globus, um faire Arbeitsplatzbedingungen und um zukünftige Arbeitsperspektiven in einer Kernindustrie, die vor großen sozial-ökologischen Umbrüchen steht.

Die Türen für eine umfassende gemeinsame Diskussion mit den Belegschaften in der Autoindustrie sind weit geöffnet. Der Initiativkreis «Zukunft Auto» wird die Kontakte mit bereits vorhandenen Initiativen an einzelnen Standorten (etwa bei Mercedes in Bremen und Kassel, bei VW in Wolfsburg, Braunschweig, Salzgitter und Hannover sowie bei Zulieferern und vielen mehr) ausbauen und Umwelt- und Verkehrsinitiativen sowie Vertreter_innen aus der Politik in diesen Dialog integrieren. Das geht nicht von heute auf morgen und braucht viel Durchhaltevermögen. Wir werden unsere Initiative im Jahr 2018 fortsetzen und laden gern zur Diskussion ein.

9 Auf der erwähnten Tagung haben Julia Hildermeier als Vertreterin von Transport & Environment (T & E), Brüssel ebenso wie Hans-Christian Friedrichs als Vertreter des VCD Niedersachsen (ökologischer Verkehrsclub Deutschland) deutlich gemacht, dass alternative Antriebe und die Verschärfung der Grenzwerte (im tatsächlichen Betrieb) wichtige Schritte der Verkehrs- und Energiewende darstellen, das Erreichen des CO₂-Reduktionsziels bis 2030 ohne eine deutliche Verlagerung weg vom Auto aber unwahrscheinlich bleibe.

10 Vgl. Hofmann, Jörg: Beschäftigte dürfen nicht unter die Räder kommen, 24.8.2017, unter: <https://igmetall.de/joerg-hofmann-zur-diesel-affeere-25775.htm>.

11 Jörg Köther (VW-Werk Braunschweig) und Andreas Nolte (IGM Hannover) betonten am 25. August 2017, dass zwar die Diesel-Diskussion an den VW-Standorten angekommen sei, Forderungen in Richtung neuer emissionsfreier Mobilitätskonzepte, wie sie im genannten Papier eingefordert werden, aber noch zu wenig bekannt seien. Hinsichtlich der Arbeitsplatzgefährdung stellen sich je nach Standort sehr spezifische Herausforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Während z. B. im Standort Hannover (Nutzfahrzeuge) Mehrarbeit gefahren wird, hat das Komponentenwerk VW-Braunschweig bereits 800 Arbeitsplätze abgebaut und verleiht derzeit Arbeitskräfte ins VW-Werk Kassel. In diesem Kontext bleibt der Widerstand gegen die Ungleichbehandlung von Kern- und Randbelegschaften bedeutsam, denn von September 2017 bis Ende Dezember 2017 wurden die Zeitverträge nahezu aller Leiharbeiter_innen bei VW ohne Aussicht auf Übernahme gekündigt.

12 IGM-Bezirksleitung: Eckpunkte zur aktuellen Debatte über die Automobil- und Zuliefererindustrie der Zukunft, Hannover, 16.8.2017, S. 2.

2 AKTUELLE MOBILITÄTSZWÄNGE UND MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE MÜSSEN BENANNT WERDEN.

Auch wenn ökologische Krisen grundsätzlich der kapitalistischen Produktionsweise entspringen, wollen wir aus dem Blickwinkel der doppelten Transformation ausloten, wie die gegenwärtige Krise in deren Rahmen selektiv bearbeitet werden kann. Deshalb stellen wir gegenwärtige Mobilitätszwänge und -bedürfnisse an den Anfang der Debatte um die Zukunft des Autos.

Wo sind Autos gesellschaftlich nützlich, wie ergänzen sich Verkehrsträger, ohne mehr Verkehr zu erzeugen? André Baier von der Technischen Universität Berlin hat vorgeschlagen, Vertreter_innen aus der Verkehrs-, Raum- und Städteplanung (v. a. auf kommunaler und Landesebene) stärker als bisher in die Diskussion einzubeziehen. Dabei könnte es unter anderem um so unsinnige Projekte gehen wie den Weiterbau der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg, der eine Milliarde Euro kosten wird, die für kurz getaktete S-Bahnen genutzt werden könnten und außerdem in den Bereichen Trassenbau, Waggonbau, Stahl, Elektrik, Elektronik für Arbeit sorgen würden.

Allerdings wird dies nicht gelingen, ohne die dominante Stellung des individuell und privat genutzten Autos im Verkehrssystem infrage zu stellen. Die tiefe kulturelle Verankerung des motorisierten Individualverkehrs ist schwer aufzubrechen, wenn politische Entscheidungen weiter einseitig den Bau von Autostraßen befördern. Gleichwohl hat André Baier auf der Tagung des Initiativkreises am 25. November 2017 mit der Vorstellung von Interview-Statements demonstriert, dass vor allem jüngere Menschen im erforderlichen Kulturwandel bereits radikale Pfade beschreiten, und mit viel Spaß für uns schöne von ihm geführte Interviewpassagen dazu vorgehen.¹³ Große Einigkeit besteht darüber, dass kulturelle Aspekte der Verkehrs- und Energiewende in Zukunft viel mehr Beachtung finden müssen, denn ohne Alternativen für alle Beschäftigten (Kern- und Randbelegschaften) entlang der automobilen Wertschöpfungskette werden weder Verkehrs- noch Energiewende gelingen. Es geht nur gemeinsam.

3 DIE FORDERUNG NACH EINEM AUSSTIEG DER AUTOINDUSTRIE AUS DER RENDITEGETRIEBENEN KONKURRENZ BRAUCHT MEHR TRANSPARENZ.

Wem gehört die Fabrik der Zukunft? Wir stellen neue Eigentums- und Verteilungsfragen und wollen eine andere Verfügungsgewalt über die Produktionsmittel und einen Ausstieg der Autoindustrie aus der renditegetriebenen Konkurrenz.

Damit eine solche Forderung belastbar ist, muss sie mit vielen Argumenten unterlegt werden. Angefangen haben wir schon: Wir lehnen es ab, dass die Konzerne den Transformations- und Revolutionsbegriff verwenden, um den Belegschaften neue Restrukturierungs- und Rationalisierungspakete aufzubürden, die ausschließlich zu ihren Lasten gehen. Ein Beispiel dafür ist das sogenannte Zukunftspaket VW-Transfer 2025+, mit dem Produktivitätssteigerungen von 25 Prozent angestrebt werden; dort ist von radikalem Umbau und großer Transformation die Rede.¹⁴

Wir zahlen nicht für Umwelt- und Sozialbetrug. Wir wollen kein billiges Nachbessern, sondern Umrüsten und Umsteuern. Die Kosten müssen die Konzerneigner allein tragen. Angesichts der Tatsache, dass sich zum Beispiel VW in der Halbjahresbilanz 2017 trotz Abgas-«Skandal»¹⁵ hinsichtlich der ökonomischen Daten «sehr gut entwickelt» und auf der Hauptversammlung im Mai 2017 die Umsatz- und Renditeprognosen für 2017 bereits wieder angehoben hat, wollen wir die bisherige Verteilung der Gewinne öffentlich machen, kritisch hinterfragen und in Zukunftsprojekte umleiten. Die Fraktion der Partei DIE LINKE. im Deutschen Bundestag hat eine detaillierte Bilanzanalyse des VW-Konzerns bei einem externen Betriebswirtschaftler in Auftrag gegeben.¹⁶ Das Resultat liegt vor und sollte breit gestreut werden.

Eigentum soll bekanntlich der Allgemeinheit dienen und Eigentümer_innen können enteignet werden. Wie bekannt ist das eigentlich? Eine Diskussion darüber setzt genaue Kenntnisse der Eigentumsverhältnisse in der

¹³ Ein Beispiel: Vera: «Über Autos, ihre Zukunft und alternative Mobilität sprichst du? Der Automobilität muss das Gleiche widerfahren, wie dem Rauchen von Zigaretten: Verbieten und fertig. Innerhalb weniger Jahre hat es hier einen massiven Kulturwandel gegeben – ... und wenn das Autofahren einst öffentlich geächtet wird, dann muss man nur noch aufpassen, dass nicht die E-Zigarette oder E-Mobilität neu aufkommt.»

¹⁴ Dass diese 25-prozentige Produktivitätssteigerung über mehr Output zu erreichen ist, schließen wir aus, das heißt im Umkehrschluss, dass es zu erheblichen Personaleinsparungen kommen wird. Zu den Entwicklungen bei VW vgl. die Beiträge von Stephan Krull auf seiner Homepage (<http://stephankrull.info/2017/07/>) und Krull, Stephan: Autokrieg, in: Sozialismus 5/2017, S. 40–44.

¹⁵ Skandal – wir brauchen ein eigenes Verständnis davon, was Skandale sind, wer sie macht, für wen sie gemacht werden etc. Das gilt für den Diesel-, aber beispielsweise auch für den Kartellskandal (Technologie- und Preisabsprachen der Global Player etc.).

¹⁶ Mechthild Schrooten (AK Alternative Wirtschaftspolitik, Hochschule Bremen) hat diese Analyse zum Anlass genommen, um auf Fehlinterpretationen in Sachsen ROE (Eigenkapitalrendite) und ROI (Kapital- und Anlagerendite) aufmerksam zu machen.

Autobranche und deren spezifische historische Wurzeln (u. a. Gewerkschaft, Staat, Stiftungen mit Verweisen auf das Allgemeinwohl in den Präambeln, Familienclans wie Quandt bei BMW und Piëch und Porsche bei VW) ebenso voraus wie eine Analyse von Verbleib und Verteilung der Profite und Dividenden. Die Interessen der Industrie sind auf Kapital- und Anlagerendite (ROE), die des Staates auf eine schwarze Null ausgerichtet – wie aber sieht es bei den Menschen aus?¹⁷

4 DER AUTOSTAAT IST SCHON LANGE KEIN SOUVERÄN MEHR: SUBVENTIONEN STOPPEN!

Eine Diskussion über die Funktion und Rolle des Staates bzw. von Staaten bei der Stabilisierung des Systems Auto und die enge Verschränkung der Politik mit der Automobilindustrie und ihren Verbänden (auch TÜV und Kraftfahrt-Bundesamt) kann anhand großer Subventionszahlungen,¹⁸ temporärer öffentlicher Prämienprogramme, Steuervergünstigungen, Infrastrukturvorleistungen, unsinniger und menschenverachtender Verkehrs- und Raumplanung usw. zeigen, wie etwa die Privatisierung der Infrastruktur öffentlich mitfinanziert und wie Mobilität zum exklusiven privaten Gut wird.

Das ist eine Zweckentfremdung öffentlicher Mittel. Egal, ob es sich um den Raub von monetären, zeitlichen oder personalen Ressourcen handelt – wir wollen sie zurück! Wir können zeigen, dass genug Geld, Zeit und Arbeit da sind für eine faire Umgestaltung der Produktionen im Einklang mit der Natur.

Es gibt reale Ansatzpunkte für ein Umdenken und ein Infragestellen hoher Renditennotwendigkeiten (immer wieder ist von chronischer Ertragsschwäche der Marke Volkswagen die Rede) und angeblich notwendiger enormer Produktivitätssteigerungen in den Belegschaften, in Teilen der Gewerkschaften und in der Gesellschaft.

So hören wir bei Diskussionen in Betrieben von einem zunehmenden Ungerechtigkeitsempfinden mit Blick auf die ungleiche Einkommensverteilung – in Kontroversen über Vorstandsboni¹⁹ ebenso wie im Umgang mit neuen Verteilungskämpfen entlang der Wertschöpfungskette (z. B. bei Zulieferern und in der Kontraktlogistik) – und von lauter werdenden Forderungen, dass die Kosten des Abgasskandals allein die Anteilseigner tragen müssen.

Die enge Verflechtung von Staat und Automobilindustrie ist ein Kernpfeiler der deutschen Autogesellschaft. Konzepte wie die autogerechte Stadt führten schon in den 1950er und 1960er Jahren zur Verfestigung des motorisierten Individualverkehrs. Betriebsbahnen und -busse mussten der Privatisierung weichen, viele Verkehrsgesellschaften wurden entkommunalisiert. Wie bei der Energiewende kann gezeigt werden, wie Re-Kommunalisierung und neue Regeln bei der Beschaffung staatlicher, verbandlicher und genossenschaftlicher Fahrzeuge zur Verkehrswende beitragen und zugleich neue Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass deutsche Premiumfahrzeuge je nach Hersteller zwischen 65 und 80 Prozent institutionelle Käufer haben (Staat, Unternehmen, Verbände etc.), muss ein Umdenken im Flotten-einkauf von den Belegschaften und Menschen eingefordert werden. Das gilt auch für das Dienstwagenprivileg, da es in seiner bisherigen Form große Fahrzeuge und eine extensive Nutzung fördert. Das lehnen wir ab.

Gemeinsam mit Landes- und Betriebsinitiativen und in kommenden Tarifrunden können Forderungen nach klaren Regeln bei der öffentlichen Beschaffung und bei der Verteilung der Einnahmen, die der Staat direkt und indirekt über die Autoindustrie einfährt, aufgegriffen werden. Gerade Letzteres wurde bisher vernachlässigt.

Die Möglichkeiten, über VW-Gesetz und über Beschäftigten-Vertreter_innen in den Aufsichtsräten der Automobilindustrie die Verteilungskorridore besser zu nutzen, brauchen viel mehr Transparenz. Um auch daraus gewonnene Widerstandskräfte zu stärken, wollen wir gemeinsam über die Eigentumsfrage (Wem gehört die Fabrik und wer verfügt über sie?), die Entstehung und Verteilung von Renditen²⁰ und insgesamt über die globale Ökonomie des Autos diskutieren. Dazu gehört vor allem eine intensive Auseinandersetzung mit den vom Kapital erzeugten permanenten Krisen.

17 Mechthild Schrooten mahnte beim Initiativkreis an, dass es so gut wie keine belastbaren Studien zum Zusammenspiel von Staat und Unternehmen bei der «Autowende» gebe. Das müsse sich ändern, um klarzustellen, wer sie finanziert.

18 Eine Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 21. April 2017 «Subventionen an die Automobilindustrie» ergab: Von 2007 bis 2017 erhielt die Automobilindustrie 969 Millionen Euro für Forschung und Entwicklung (aus vier Ministerien) und 181 Millionen für Investitionen. Vgl. Becker, Kristin: So fördert der Staat die Autoindustrie, 2.8.2017, unter: <http://faktenfinder.tagesschau.de/autoindustrie-subventionen-101.html>.

19 Die Regelungen für die VW-Vorstände können abgerufen werden unter: www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/shareholder-meetings/2017/annex/deutsch/top-5/TOP%205_Verg%C3%BCtungssystem.pdf.

20 Im Jahr 2016 lagen die Umsatzrenditen (Gewinn vom Umsatz vor Steuern) von Porsche bei 17,4 Prozent, BMW bei 10,1 Prozent, Mercedes-Benz-Cars bei 8,4 Prozent, Audi 5,1 Prozent, im VW-Konzern insgesamt bei 3,4 Prozent, wobei die Kapitalrendite ROI mit 8,4 Prozent deutlich höher lag.

5 AUTOKRISEN SIND MEHR ALS UMWELTKRISEN: KRISENVERSTÄNDNIS KLÄREN.

Immer wieder ist in jüngster Zeit von der größten Krise in der Geschichte der Automobilindustrie die Rede. Aber über welche Krise reden wir? Seitdem es Massenproduktion und Massenkonsum gibt, befindet sich die Automobilindustrie im permanenten Krisenmodus, der sich allein aus maßloser Kapitalverwertung ableitet. Dabei handelt es sich vor allem um Überproduktionskrisen im Kontext (oft auch als Vorreiter) globaler Wirtschafts- und Finanzkrisen.

Die Lösung der jeweiligen Überproduktionskrisen führte bisher nicht zur Kapazitätsreduktion, sondern stets zur «produktiveren» Auslastung von Kapazität²¹ sowie zum massiven weltweiten Aufbau neuer marktnaher Produktionsstätten. Die Autoindustrie gilt global als Wachstumsmotor und wird bis zum Jahr 2030 vermutlich auf eine Jahreskapazität von 115 Millionen Fahrzeuge ansteigen. Im Jahr 2016 wurden mehr als 96 Millionen Pkw produziert, China hat daran mittlerweile den größten Anteil (28,4 Prozent). Fast fertiggestellt oder in Vorbereitung sind Fabriken in Mexiko, Russland und Indien, in Südosteuropa, in den ASEAN-Ländern, im Nahen Osten sowie in einigen Ländern Afrikas (Kenia, Nigeria), während Autowerke in Brasilien und Argentinien nicht ausgelastet sind oder in Europa zahlreiche Fabriken (z. B. in Belgien, Deutschland, Frankreich und Portugal) geschlossen wurden (z. B. Opel Bochum). Obwohl die Verlagerung der Produktion aus Deutschland in Richtung Ost- und Südosteuropa 2009 ihren vorläufigen Höchststand erreicht hat, belegen die Investitionsvorhaben vieler Unternehmen aus der Autoindustrie seit 2013 wieder einen starken Anstieg von Investitionen in Polen, Ungarn und Rumänien. Immer wieder drohen die Automanager mit der Verlagerung der Produktion, um Betriebsräte und Gewerkschaft zu Konzessionen zu bewegen. Subventionen, Löhne, Einkommen, Naturverbrauch und Energieerzeugung sowie vor allem die rechtspopulistische und antieuropäische Ausrichtung geraten dabei in den Hintergrund.²²

Die deutsche Automobilindustrie – OEMs (Original Equipment Manufacturer) und Zulieferer – hat an dieser globalen Krisenproduktion einen großen Anteil. In Deutschland geht es um umfassende Sparmaßnahmen bei hoher Auslastung der Werke und um zunehmenden Preisdruck in der Lieferkette, um Geld für Zukunftsprojekte einzusammeln. Dieser vom Kapital forcierte Rationalisierungsdruck führte über Jahre aufseiten der Gewerkschaften und der Betriebsräte zu Lohnzurückhaltung und zu einer Konzentration der Standortsicherungskonzepte auf die Stammbeslegschaften. Den erhöhten Fabrikoutput (sprich immer mehr Autos) erzeugten aber ebenso Leiharbeiter_innen, Werkvertragsbeschäftigte und andere prekär Beschäftigte – trotzdem waren sie die Ersten, die in Krisensituationen entlassen wurden.

Die Spaltung der Belegschaften in Kern und Rand sowie sogenanntes Nearshoring (Outsourcing in unmittelbarer Werksnähe oder innerhalb des Werkes) fördern die bestehende Entsolidarisierung innerhalb und außerhalb der Betriebe. Denn während die «Randbeschäftigten» noch entlassen werden, läuft die Produktion wieder auf Hochtouren, werden Mehrarbeit und Sonderschichten vereinbart. Die Krisenspirale endet nie. An solchen Krisenlösungen kann die IG Metall kein Interesse haben. Wir lassen uns nicht spalten. Auch deshalb wollen wir uns gemeinsam einmischen.²³

Die Folgen der von den Konzerneignern selbst erzeugten Überkapazitäten hatten stets die Beschäftigten in den Autofabriken zu tragen (Arbeitsverdichtung ohne Lohnausgleich) und auch die Menschen in den autokonformen Gesellschaften, die immer mehr Verkehr, Lärm, Unfällen, Gesundheitsrisiken und Naturzerstörungen ausgesetzt sind.

Das sind weder unsere Krisen, noch billigen wir die bisherigen Formen der Krisenbewältigung, die uns als grüner Kapitalismus schmackhaft gemacht werden sollen. Innerhalb der IG Metall und bei Betriebsräten, in Umwelt- und Sozialverbänden gab und gibt es diverse Ansätze, wie Autokrisen in neue Produktionen umgewandelt werden könnten. Wir brauchen eine Diskussion über Scheitern und über Erfolge bisheriger «Konversionsversuche».

21 Den Beschäftigten soll weisgemacht werden, dass sie erst bei einer Auslastung der Fabrik von mindestens 80 Prozent einen Mehrwert erzeugen und dafür Mehrarbeit notwendig sei.

22 Zu Hintergründen, Entstehungsbedingungen und Entwicklungen von rechtspopulistischen Einstellungen in Betrieben und Gewerkschaften vgl. die von der Rosa-Luxemburg-Stiftung geförderte Studie Detje, Richard/Sauer, Dieter u. a.: Rechtspopulismus und Gewerkschaften. Eine arbeitsweltliche Spurensuche, Hamburg 2018.

23 Auch beim Umbau in Richtung Elektromobilität spielt die Fremdvergabe von Komponenten oder eine Ausgliederung in eine konzerneigene Tochtergesellschaft eine große Rolle. So wehrte sich die Daimler-Belegschaft gegen die Eingliederung der Daimler-Tochter Accumotive GmbH (bisher in Kamenz/Sachsen) in das Werk Untertürkheim, da die Accumotive GmbH tariflos ist und mit Dumpinglöhnen operiert, vgl. ausführlich express, 8/2017, S. 4–5.

6 KONVERSION IST NICHT PER SE EIN AUSWEG: EINE ÖKOLOGISCHE KLASSENPOLITIK MUSS DIE FRAGE DER DEMOKRATISCHEN KONTROLLE NEU AUFROLLEN.

Wann ist Konversion mehr als eine entweder staatsgetriebene oder weltmarkt- und konkurrenzgetriebene²⁴ Strategie der Überlebensfähigkeit der kapitalistischen Produktionsweise? Die Erfahrungen aus den Konversionsdebatten der 1970er und 1980er Jahre (v. a. Lucas Aerospace und die dezentralen Arbeitskreise Alternative Produktion der IGM) haben gezeigt, wie wichtig die Einbindung der unmittelbaren Produzent_innen bei der Suche und Entwicklung gesellschaftlich nützlicher Produkte ist. In der Verbindung der Fragen, was, wie und für wen produziert werden soll, lag ein wichtiger basisdemokratischer Ansatz.

Dass viele Initiativen letztlich gescheitert sind, lag vor allem an vier Faktoren: keine Verfügungsgewalt über Eigentum, regionale Begrenztheit der Arbeitskreise (u. a. Werften, Militärkomplex), fehlender langer Atem, fehlende gewerkschaftliche Koordination). Diese Faktoren seien bei zukünftigen Debatten um Konversion/Transformation zu berücksichtigen, mahnt Bernd Röttger an.

Es bedarf zudem weiterer stärker global- und branchenbezogener Analysen über betriebliche und gesellschaftliche Initiativen von Umbauversuchen. Dass nicht nur über andere Produkte, sondern auch grundsätzlich über Grenzen des Wachstums, über Arten der Verteilung und über mehr direkte Beteiligung in der Automobilindustrie diskutiert werden müsse, hatte der frühere IGM-Vorsitzende Franz Steinkühler bereits vor 30 Jahren wiederholt gefordert und dabei die vier von Röttger genannten Bedingungen bereits vorweggenommen: «Wer, wie es in der Satzung der IG Metall heißt, die Arbeits- und Lebensinteressen der Arbeitnehmer wahrnehmen will, der muss sich einmischen in die Politik und der muss Standpunkte beziehen in dieser Gesellschaft. [...] eine andere Zukunft, die Verwirklichung von Alternativen zum herrschenden Kapitalismus ist über einen sozialpartnerschaftlichen Anpassungskurs nicht möglich. [...] Der Schritt von der Krisenabwehr zur Zukunftsgestaltung erfordert mehr konzeptionelle Alternativen, mehr Gegenmachtbildung und mehr Mobilisierung.»²⁵

In einigen Betrieben (z. B. Goeudevert bei VW) sowie mit der Konferenz «Auto, Umwelt und Verkehr» flammte Anfang der 1990er Jahre eine betriebliche, regionale und gesellschaftspolitische Konversionsdiskussion auf (die betrieblich aber weitgehend ins Leere lief). So hieß es in einem Papier von IG Metall und dem Deutschen Naturschutzring damals: «Ökologische Schäden und die soziale Frage, die Rodung der Regenwälder, neue Armut in den Industrieländern und Hunger in den Entwicklungsländern zeigen zugleich, dass Kapitalismus und ungezügelter Wachstum keine Alternativen sind. Regionale Lebensqualität und globales Überleben können wir nur gewinnen, wenn Arbeit und Technik im Einklang mit unseren natürlichen Lebensgrundlagen organisiert werden, wenn soziale Gerechtigkeit und Solidarität mehr gelten als das Recht des Stärkeren und der schnelle Profit.»²⁶

Praktisch umgesetzt wurden einzelne Projekte wie etwa Rufbusse im Landkreis Gifhorn oder in der Stadt Friedrichshafen und andere ökologische Verkehrsprojekte, die bisher wenig aufgearbeitet sind und in die die Belegschaften wenig integriert waren. Denn auf der betrieblichen Seite standen einerseits die in den 1980er Jahren erfolgte Automatisierung bzw. Roboterisierung²⁷ sowie die beginnende Lean Produktion und andererseits die Eroberung der geöffneten Märkte in Osteuropa arbeitspolitisch im Vordergrund. Standort- und Beschäftigungssicherung mit der unsäglichen «Mischkalkulation» standen an erster Stelle. Sie führten zu vielen betrieblichen Konzessionen, die wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Anfang der 1990er Jahre kam dann die globale Autokrise, auf die etwa VW mit der Vier-Tage-Woche reagierte. Obwohl verschiedentlich das bloße Setzen auf Wachstum kritisiert wurde und immer wieder die Forderungen von «Auto, Umwelt und Verkehr» aufgegriffen wurden,²⁸ gerieten Verteilungsfragen aber in den Hintergrund. Es gab kaum gewerkschaftliche Koordination, ein langer Atem fehlte, was im Zusammenhang mit den regionalen Cluster-Konzepten oftmals in Modernisierungsfallen führte. Gerade kritische Gewerkschafter_innen stiegen aus vielen dieser neoliberalen Wachstumspolitiken aus.

24 Zur Unterscheidung dieser beiden Typen kapitalimmanenter Konversion siehe Röttger, Bernd: Rüstungskonversion und alternative Produktion – Modelle für einen demokratisch-ökologischen Umbau der Automobilindustrie, Impulsvortrag im Gesprächskreis, 10.2.2017, unter: http://nds.rosalux.de/fileadmin/ls_ni/dokumente/publikationen/Bernd_R%C3%B6ttger_R%C3%BCstungskonversion_und_alternative_Produktion_.pdf.

25 Steinkühler, Franz: Leitlinien der IG Metall zur gesellschaftlichen und gewerkschaftlichen Reform, April 1989.

26 IG Metall/Deutscher Naturschutzring (Hrsg.): Auto, Umwelt, Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist, Tagungsband, Köln 1992, S. 6.

27 Zu den vielen betrieblichen Initiativen vgl. Buhmann, Heinrich u. a. (Hrsg.): Geisterfahrt ins Leere. Roboter und Rationalisierung in der Automobilindustrie, Hamburg 1984; zu Lean Produktion (in Anlehnung an die MIT-Studie, die die großen Erfolge von Toyota in den Vordergrund stellte) v. a. IG Metall u. a. (Hrsg.): Lean Production – Schlanke Produktion: Neues Produktionskonzept humaner Arbeit?, Düsseldorf 1992 sowie insbesondere für VW die Symposien von IGM und Betriebsrat zu «Zukunft der Automobilindustrie» von 1986 und 1990.

28 So hieß es etwa auf der IGM-Konferenz zur Zukunft der Automobilindustrie «Wachstum in den Stau? Arbeitsplätze im Rückwärtsgang» am 30. Mai 1995: «Wir brauchen ein Verkehrssystem, das eine ökologisch nachhaltige Entwicklung gewährleistet, eine Verminderung von Verkehrsströmen und eine bessere Kooperation der Verkehrsträger, eine Aufwertung des regionalen Lebensraums [...], wodurch eine Verringerung der notwendigen Mobilität eintreten würde.»

Auch deshalb herrschte dann zehn Jahre diskursiver Stillstand. Erst in der Finanzkrise 2007 entstand eine neue Debatte über Konversion mit betrieblichen und regionalen Initiativen, von der wir neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz erhofften, wenn Gewerkschafts- und ökologische Bewegung für eine sozial-ökologische Transformation zusammengebracht werden. Diese Motive lagen der internationalen Automobilkonferenz «Auto.Mobil.Krise» zugrunde, die die Rosa-Luxemburg-Stiftung und die Bundestagsfraktion der Partei DIE LINKE vom 28. bis 30. Oktober 2010 in Stuttgart veranstalteten.²⁹

Obwohl die Konferenz lebhaften Zuspruch fand und auch mit verschiedenen regionalen und betrieblichen Beispielen (etwa in Itzehoe, Esslingen und dem Innovationsfonds bei Volkswagen) aufwarten konnte, entwickelte sich daraus nur wenig. Der neue Krisenkorporatismus und die Abwrackprämie beendeten die Diskussion, bevor sich noch richtig begonnen hatte. Kurz darauf hatte der nächste Boom die Automobilindustrie ergriffen, der umweltpolitische Ausweg hieß nun: Elektroautomobilität.

Um Formen und Bedingungen von Konversion entlang der automobilen Wertschöpfungskette genauer bestimmen zu können, halten wir es für notwendig, mit den Beteiligten der bisherigen Initiativen über deren Erfolg und Scheitern zu diskutieren. Wie wurden zum Beispiel Beschäftigte bei VW an den Innovationsfonds I und II beteiligt,³⁰ was ist aus den Vorschlägen geworden, was wurde umgesetzt? Darüber ist so gut wie nichts bekannt.

Mit dem konzeptionellen Artikel «Ökologische Klassenpolitik» von Bernd Röttger und Markus Wissen, der im Initiativkreis diskutiert und inzwischen veröffentlicht wurde,³¹ liegt ein wichtiger Baustein für diesen Dialog vor, der auch die historischen Wurzeln des Widerspruchs zwischen Ökologie und Emanzipation beleuchtet. Während in der Vergangenheit bei der Verbindung von ökologischer Frage und Klassenfrage oftmals die Ökologie zu kurz gekommen sei, heißt es dort, seien in der Gegenwart beide unter die Räder geraten. Das habe jeweils spezifische Konsequenzen für die imperiale Lebensweise im globalen Norden und Süden. Mit Blick auf die Transformation der Automobilindustrie wird für den globalen Norden die funktionale Rolle von SUVs (Sport Utility Vehicles) ebenso wie der spezifische Klassenkompromiss (industrielle Beziehungen) herausgestellt.

Ökologische Klassenpolitik ist deshalb eine strategische Herausforderung, bei der es darum geht, die Mechanismen der Stabilisierung zu durchbrechen (oder mit Gramsci: die «robuste Kette von Festungen und Kasematzen zu überwinden»). Die Ansätze einer ökologischen Klassenpolitik zeigen erstens, dass die Elektromobilität keine Krisenlösung darstellt und zweitens, dass die Widersprüche zwischen Verwertungs- und Profitinteressen und den Bedürfnissen der Menschen enorm zunehmen.

Die Ansätze knüpfen unmittelbar an unsere Diskussion an. Wir begreifen den Artikel³² als Grundlage, denn die aufgezeigten Ansätze bedürfen neben theoretischer Verortung unbedingt einer sozial-ökologisch transformatorischen Konkretisierung.

7 ELEKTROAUTOMOBILITÄT IST KEIN AUSWEG AUS DER UMWELT- UND BESCHÄFTIGUNGSKRISE.

Mit dem Regierungsprogramm «Elektromobilität» und in der «Nationalen Plattform Elektromobilität» legten sich die Bundesregierung, zahlreiche Verbände und Unternehmen 2010 darauf fest, bis zum Jahr 2020 mit einer Million E-Autos auf deutschen Straßen Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden. Viel Geld aus Bund und Ländern ist in die Verwirklichung dieser Pläne gesteckt worden. Trotzdem fehlen sieben Jahre später nicht nur die regenerative Energie zum Laden, die Ladeinfrastruktur, Abrechnungssysteme und vieles mehr – auch Autos mit geeigneten Batterien oder Brennstoffzellen laufen selten vom Band. Mit einem Anteil von gerade einmal 0,1 Prozent (34.022 ausschließlich batterieelektrisch betrieben, 20.975 Plug-in-Hybride) an den insgesamt 45,8 Millionen zugelassenen Pkw in Deutschland (Stand 1.1.2017) ist das Programm jetzt schon gescheitert.

Dennoch fließen weiterhin viel Geld und Aufmerksamkeit in die Elektromobilität. Die deutschen Autokonzerne und viele Zulieferer haben ihre Forschungs- und Innovationsmittel auf die E-Mobilität umgelenkt. VW will bis 2025 über 50 neue Modelle von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) sowie 30 Plug-in Hybride (PHEVs) auf einer neuen E-Fahrzeugarchitektur (I.D.-Family) in die Weltmärkte (insbesondere in den staatsregulierten

29 Dokumentiert in: Candeias u. a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos.

30 Dabei handelt es sich um ein «Tauschgeschäft» im Rahmen der sozialen Kompromiss-Verhandlungen der VW-Tarifverträge 2006 und 2009. Vorschläge aus der Belegschaft für Innovationen entlang und jenseits der automobilen Wertschöpfungskette wurden arbeitgeberseitig mit jährlich 20 Millionen Euro gefördert.

31 Röttger, Bernd/Wissen, Markus: Ökologische Klassenpolitik, in: LuXemburg Spezial, Dezember 2017, S. 62–71.

32 Die Teilnehmer_innen des Initiativkreises begrüßten den Entwurf, auch wenn er «für Malocher_innen nicht ganz einfach zu lesen» sei, so Mechthild Schrooten.

chinesischen Markt) bringen. Die chinesische Regierung hat (mit einer einjährigen Verschiebung auf Drängen der globalen OEMs) zum 1. Januar 2019 vorgeschrieben, dass alle OEMs in China mit einer Kapazität von über 30.000 Einheiten/jährlich eine zehnpromzentige Quote an New Energy Vehicles (NEVs) zu erfüllen haben.

Obwohl die Klimabilanz der BEV im Nutzungsvergleich der Antriebssysteme negativ ausfällt (vgl. den Beitrag von Alfred Hartung beim Initiativkreis), geht es in Europa in erster Linie darum, die Klimaschutzvorgaben und Umweltgrenzwerte der EU-Kommission zwar zu erfüllen, gleichzeitig aber dringend notwendige, erweiterte Grenzwertstandards (die auch die Realwerte und deren Kontrolle aufgreifen) über Lobbyarbeit zu behindern.

Die Definition von Elektroautos als Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEVs) und die Kompensation bei Grenzwertüberschreitungen (Mehrfachanrechnung von E-Autos) lehnen wir ab. Alfred Hartung³³ kritisiert die Kompensationslösung, weil dann nach seinen Berechnungen ein E-Auto genügt, um im Durchschnitt etwa fünf große Autos, die die Grenzwerte nicht erfüllen, in der Fahrzeugflotte zu behalten, ohne dass deren Grenzwert überschritten wird. Der Initiativkreis teilt diese Einschätzung und fordert darüber hinaus, den «Flottenbezug» in der Grenzwertdebatte gänzlich abzuschaffen (Thomas Sablowski, Rosa-Luxemburg-Stiftung Berlin) und durch einen Modellbezug zu ersetzen. Nur so könne der Hype um die großen Geländewagen (SUVs) gebrochen werden. Das gilt auch für Super-Credits, die von der EU-Kommission vereinbart wurden, um weiterhin SUVs bauen zu können. Super-Credits lehnen wir ab – auch für Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom (Power-to-X) und aus Agrokraftstoffen. Insgesamt führen BEVs und PHEVs zu einer Erhöhung der CO₂-Emissionen, wenn der Anteil regenerativer Primärenergieerzeugung und vor allem der Anteil des regenerativen Primärenergieverbrauchs nicht erheblich ausgeweitet werden. Die Kluft zwischen potenzieller Erzeugung und tatsächlichem Verbrauch von regenerativer Energie wird aber durch politische Entscheidungen größer und nicht, wie von vielen gefordert, geringer. Zu wenig öffentlich bekannt ist zudem, dass zurzeit die Höhe der CO₂-Emissionen (mindestens bis ca. 2030) weniger von der Antriebsart, sondern von der Masse des Fahrzeugs abhängt.

Ein sehr wichtiges Argument ist in diesem Kontext, dass durch die Anschaffung von E-Autos der ÖPNV weniger genutzt wird. In Norwegen, dem Land in Europa mit den meisten E-Autos im Fahrzeugbestand, ging die Nutzung des ÖPNV nach Kauf eines E-Autos um 82 Prozent zurück. Die zukünftige Förderung der Elektromobilität darf nicht darauf ausgerichtet sein, zusätzliche Elektroautomobilität zu schaffen, sondern muss sich darauf konzentrieren, sie als Übergangstechnologie auf öffentliche Flotten und gesellschaftlich nützliche Fahrten (Gesundheitsdienste, Post in der Fläche usw.) zu beschränken.

Wir wollen zeigen, dass Elektroautomobilität keine Lösung für die Mobilitätsanforderungen der Zukunft bedeutet. Vertreter_innen aus Umweltinitiativen, Betrieben und Gewerkschaften haben über viele Jahre hinweg den umwelt- und beschäftigungspolitischen Erfolg der Elektroautomobilität angezweifelt. Umweltpolitisch als Unsinn entlarvt, beschäftigungspolitisch eine Negativbilanz aufweisend (deutlich weniger Arbeitsvolumen, ganz andere Teile und Montageumfänge) und gesellschaftspolitisch kein Lösungsweg, ist Elektroautomobilität nicht das geeignete Mittel, um Verkehrswende und Energiewende miteinander zu verbinden.

Da nicht zuletzt aus Arbeitsplatzgründen vor allem in besonders von der Umstellung auf E-Autos betroffenen Betrieben eine intensive Debatte und in einigen Fällen bereits konkrete Produktionen (z. B. E-Golf, BMW i3, Leistungselektronik, Batterien, Pilotprojekt Brennstoffzelle, Konzentration auf und damit Gefährdung für wenige Standorte wie etwa VW-Zwickau/Modell in Sachsen) angelaufen sind, wollen wir diese Erfahrungen stärker als bisher in gemeinsamen Foren und Diskussionsrunden aufgreifen.

8 MOBILITÄT DARF KEIN EXKLUSIVES PRIVATES GUT BLEIBEN.

Die Privatisierung von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur ist in den vergangenen Jahren systematisch vorangetrieben worden. Das reicht weit über Ausgründungen und Privatisierungen ehemals kommunaler Verkehrsgesellschaften hinaus bis zur Verlagerung aller Verkehrs- und Verkehrsfolgekosten auf die Nutzer_innen. Wir wollen faire Mobilitätsgarantien für alle bei Internalisierung aller Kosten, vor allem auch die des Transports.

Was in der aktuellen Debatte als «gewinnbringende» Geschäftsfelder der Zukunft unter Mobilitätsdienstleistungen³⁴ diskutiert wird, ist nicht nur eine Aneignung und Privatisierung bisher noch öffentlicher Verkehre und Räume, sondern bedeutet ein Mehr an Gesamtverkehr. Zwar fehlen noch viele Analysedetails besonders im Zusammenhang mit (teil-)autonem Fahren – doch ist jetzt schon klar, dass im Kontext dieser neuen

33 Der promovierte Chemiker Alfred Hartung arbeitete im VW-Werk Wolfsburg und ist Mitglied der IGM-Delegiertenversammlung der IGM Wolfsburg.

34 Nur einige Beispiele: Mercedes-Benz hat unter dem Namen CASE (Connected – Autonomous – Shared & Services – Electric) die Mobilitätsdienstleistungen in Daimler Mobility Services gebündelt – Carsharing (Car2go), Taxivermittler (mytaxi), Plattformen (Moovel) – und kaufte sich im Verlauf des Jahres 2017 in zahlreiche Mitfahrtdienste (Flixc – Start-up in Darmstadt) auch auf europäischer Ebene ein (in Frankreich in das Unternehmen Privé – Fahrdienst-Chauffeur). BMW kooperiert mit Alibaba (chinesischer Google-Dienst), um Haus und Auto umfassend zu vernetzen. VW startete mit privaten Shuttle-Diensten in Hannover usw.

Mobilitätsangebote, die vor allem für urbane Regionen und Mega-Citys entwickelt werden, ein wesentlicher Teil der privaten Nachfrage nach individueller Mobilität den Bereich autonom fahrender «Robo-Taxen» und «Robo-Shuttles» betreffen wird. Geht es in Richtung «Mehr Nutzen statt Besitzen» kann autonomes Fahren in der Tat zu weniger Autos führen. Ob der Verkehr weniger wird, ob wegen langer Nutzungszeiten (24 Stunden/Tag) die Verkehrsunsicherheit noch weiter erhöht wird – das sind Fragen, die alle noch zu klären sind.

Nun sind fahrerlose Transportsysteme in den Betrieben der Automobilindustrie nicht grundsätzlich neu und in der Logistik seit vielen Jahren im Einsatz. Eine Übertragung auf das Gesamtverkehrssystem wirft aber völlig neue Fragen der Ethik, des Gesundheits- und des Sicherheitsschutzes auf. Die Ethik-Kommission «Automatisiertes und vernetztes Fahren» unter der Leitung des ehemaligen Bundesverfassungsrichters Udo di Fabio hat diesbezüglich am 20. Juni 2017 ihren Bericht vorgelegt. Die darin formulierten 20 Thesen bieten aber wenig Anknüpfungspunkte für die Verkehrswende und wurden ohne umfassende demokratische Teilhabe formuliert.

9 GUTE ARBEIT IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE GEHT NUR ÜBER ARBEITSZEITVERKÜRZUNG UND FAIRES TEILEN!

Gute Arbeit verlangt eine konsequente Abschaffung der Klassengesellschaft *innerhalb* der Belegschaften und im Umfeld regionaler Produktionsnetzwerke bei fairen Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten. Bisherige Trennungen in Beschäftigte verschiedenster Klassen (unbefristete und befristete Stammbeslegschaften, Leiharbeiter_innen, Werkvertragsnehmer_innen, Scheinselbstständige, Solo-Selbstständige und Cloudworker_innen) haben kein Platz in einer solidarischen Gesellschaft. Sie haben in der Vergangenheit zu einer strukturellen Schwächung der Gewerkschaften nicht nur in Deutschland geführt. Forderungen nach guter und fairer Arbeit und Verteilung können nur im Einklang europäischer, besser noch internationaler Kräfte gelingen.

Gute Arbeit braucht eine neue Debatte um die Folgen der aktuellen Wiederbelebung der Automatisierung (*smart factories*) in den Betrieben, insbesondere was den Umgang mit kollaborierenden Robotern (MRK) und Maschinendatenvernetzungen (MDN) betrifft. Wann handelt es sich um Arbeitserleichterung (Ergo-Maßnahmen) und/oder um sinnvolle Energie- und Materialeinsparung, wann um reine Rationalisierungsmaßnahmen? Es gibt zu wenig Erfahrungsaustausch über bereits eingesetzte und geplante Systeme. Einen Anfang sehen wir darin, uns über praktizierte Mitbestimmungsfälle auszutauschen und diese transparenter zu machen.³⁵ Ohne Arbeitszeitverkürzung werden die Rationalisierungseffekte aber nicht zu kompensieren sein.

Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich im Betrieb oder in neuen Mobilitätsunternehmen ist ein wichtiger Baustein zur Umverteilung und zu mehr Einkommensgerechtigkeit. Zur Sicherung der Arbeitsplätze entlang der gesamten bestehenden industriellen Wertschöpfungskette fordern wir schon kurzfristig eine Arbeitszeitverkürzung auf 30 Stunden pro Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich. Viele Beschäftigte in der Automobilindustrie arbeiten deutlich mehr als das vertragliche Maß, leider auch weit mehr als 35 Stunden. Das macht krank, das entzieht Zeit für Haus-, Pflege-, Erziehungs- und Beziehungsarbeit usw. Vor allem verhindert lange und verdichtete Arbeitszeit die Ressourcenschonung und Naturpflege.

In den Konzernkassen ist genug Geld vorhanden für eine Arbeitszeitverkürzung. Dadurch würde es leichter möglich, sich politisch zu engagieren, wofür ansonsten in den Betrieben mit Schichtarbeit und mit sehr unsicher gewordenen Taktabrufen kaum Zeit bleibt. Demokratische Beteiligung braucht mehr Zeit.

Gemeinsam mit allen Belegschaften und Beteiligten entlang der automobilen Wertschöpfungskette wollen wir Visionen entwerfen und konkrete Transformationsvorhaben gestalten. Wir wollen bereits gestartete Initiativen aufgreifen und ergänzen.

Es geht uns einerseits darum, was, wie und für wen die Menschen in den Auto- und Zuliefererfabriken in Zukunft produzieren, und andererseits darum, wo sich konkrete Potenziale für neue Arbeitsplätze im Verkehrssektor im Zuge des sozial-ökologischen Ausbaus des kollektiven Verkehrs (Infrastruktur, Bahn, Fahrrad- und Fußwege; Schienenfahrzeugbau, emissionsarmer Nutzfahrzeugbereich etc.) – im Kapitalismus und darüber hinaus – ermitteln lassen.

³⁵ Die ersten praktischen Erfahrungen mit MRK (Roboter ohne Käfig) und MDN (Datenerfassungssysteme) liegen für das VW-Werk in Salzgitter vor. Im Verlauf des Jahres 2018 wollen wir als Arbeitskreis den Betrieb besuchen und mit Betriebsrät_innen und Vertrauensleuten der IGM diskutieren.