

Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)

Spurwechsel

Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion

VSA:



Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)
Spurwechsel
Studien zu Mobilitätsindustrien,
Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion

Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)

Spurwechsel

Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen
und alternativer Produktion

Eine Veröffentlichung der
Rosa-Luxemburg-Stiftung

VSA: Verlag Hamburg

www.vsa-verlag.de

www.rosalux.de



Dieses Buch wird unter den Bedingungen einer Creative Commons License veröffentlicht: Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Germany License (abrufbar unter www.creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/legalcode). Nach dieser Lizenz dürfen Sie die Texte für nichtkommerzielle Zwecke vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen unter der Bedingung, dass die Namen der Autoren und der Buchtitel inkl. Verlag genannt werden, der Inhalt nicht bearbeitet, abgewandelt oder in anderer Weise verändert wird und Sie ihn unter vollständigem Abdruck dieses Lizenzhinweises weitergeben. Alle anderen Nutzungsformen, die nicht durch diese Creative Commons Lizenz oder das Urheberrecht gestattet sind, bleiben vorbehalten.

© VSA: Verlag 2022, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Umschlagfoto: Titelfoto: In der Fertigungshalle des Leipziger Straßenbahnherstellers Heiterblick GmbH (Jan Woitas | picture alliance/dpa/dpa-Zentralbild)
Druck und Buchbindearbeiten: CPI books GmbH, Leck
ISBN 978-3-96488-123-6

Inhalt

Mario Candeias/Stephan Krull
Spurwechsel?! Vom Bohren dicker Bretter 7

Jörn Boewe/Stephan Krull/Johannes Schulten
»E-Mobilität, ist das die Lösung?!« 19
Eine Befragung von Beschäftigten

ERFAHRUNGEN ORGANISIEREN

Stephan Krull
Produktion des Gemeinsamen 61
Vom Gesprächskreis »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität«
zu Transformationsräten

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn
Mein Pronomen ist Busfahrerin 81
Ökologische Klassenpolitik und neue Allianzen

STAND DER MOBILITÄTSINDUSTRIEN

Philipp Köncke
**Strukturwandel und Arbeitskämpfe
in der deutschen Automobilindustrie** 119

Antje Blöcker
**Busse – Seitenstrang oder Potenzial
für die Mobilitätswende?** 249

Bernhard Knierim
**Beschäftigte in der deutschen
Schienenfahrzeugindustrie** 295

POSITIONEN UND PERSPEKTIVEN

Marie Luisa Wahn

Von wegen »unüberwindbare Differenzen«?! 325

Unsere Vision vom Mobilitätssektor 2030

Kai Burmeister

**Gute Arbeit in Zeiten von industrieller Transformation
und Mobilitätswende** 331

Markus Wissen

Gerecht = weniger + anders 341

Anmerkungen zur Just Transition in der Autoindustrie

SPURWECHSEL. KONZEPT FÜR EINE NEUE MOBILITÄT

Bernd Riexinger

Ein linker Green New Deal 353

Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische
und demokratische Transformation der Autoindustrie

Carla Noever Castelos

Endlich das Steuer herumreißen 367

Lars Hirsekorn

Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?! 373

»Die Beschäftigten der Autoindustrie«

Carsten Büchling

**Auf die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten
kommt es (auch) an!** 379

Mario Candeias

...das braucht unglaublich viel Arbeitskraft! 385

Beschäftigungspotenzial alternativer Produktion
als Basis der Mobilitätswende

Autor:innen..... 403

Mario Candeias/Stephan Krull

Spurwechsel?! Vom Bohren dicker Bretter

Die Transformation ist in vollem Gange. Die Stichworte für den Umbau der Automobilindustrie in Deutschland sind a) Transnationalisierung, verschärfte Konkurrenz und Verlagerungen, b) der nächste konkurrenz- und renditegetriebene Rationalisierungsschub (unter anderem Industrie 4.0), c) die Digitalisierung der Mobilität und d) die notwendige und begonnene ökologische Modernisierung, die den Antriebswechsel auf E-Mobilität einschließt. Jeder dieser Aspekte ist verbunden mit Druck auf tarifliche Standards, Löhne und Arbeitsbedingungen, mit wachsenden Anforderungen und Arbeitsverdichtung, Unsicherheit und Beschäftigungsabbau in Größenordnungen von mehreren Hunderttausend. Wenig wahrscheinlich ist, dass in diesem kapitalseitig betriebenen Umbau die Interessen der Beschäftigten verteidigt oder Umwelt und Klima ausreichend geschützt werden. Es braucht eigenständige und weitergehende Konzepte und Praxen für eine wirkliche und gerechte Mobilitätswende und einen sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien. Das geht nur gemeinsam, Beschäftigte und Gewerkschaften aus unterschiedlichen Bereichen, zusammen mit Umwelt- und Klimabewegung, der gesellschaftlichen und politischen Linken sowie kritischer Wissenschaft. Das ist nichts Neues. Aber es wird Zeit.

Auto.Umwelt.Verkehr

Ein Sprung zurück in die Vergangenheit: Wir schreiben das Jahr 1990. Die 1980er Jahre zuvor waren zwiespältig für die Gewerkschaften. Mit der ersten Regierung von Helmut Kohl und seiner »geistig-moralischen Wende« endete 1982 die sozial-liberale Ära und es begann die neoliberale Konterrevolution, nicht zuletzt gegen die Gewerkschaften. Von links bringt die wachsende Umweltbewegung vor allem die Industriegewerkschaften unter Druck. Doch starke Gewerkschaften konnten 1984 bzw. 1990 den Kampf um die 35-Stunden-Woche für sich entscheiden – Arbeitszeitverkürzung gilt seit jeher auch als ökologisch zentrale Maßnahme. Gewerkschaften und Ökologiebewegung konnten sich so im Jahr 1990 auf Augenhöhe begegnen, bei der verkehrspolitischen Konferenz der IG Metall und des Deutschen Naturschutzrings »Auto, Umwelt, Verkehr«. Schon damals war klar, die Zeit drängt.

Ergebnis der Debatten war unter anderem die programmatische Erklärung der IG Metall (1992): »Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist.« Im Vorwort von Franz Steinkühler, damals Vorsitzender der Gewerkschaft, wird der Zusammenhang deutlich: »Bei der Zukunft von Auto, Umwelt und Ver-

kehr geht es um die Lebensqualität in Stadt und Land, um globale Umweltprobleme und Millionen von Arbeitsplätzen.« (Ebd.: 5). Es werden folgende Vorschläge unterbreitet zu den Themen: Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, weniger Emissionen beim Autofahren, Verkehrssicherheit statt Raserei, Aufbau eines integrierten Verkehrssystems, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Vernetzung der Verkehrsträger, neue Fahrzeugkonzepte und Unternehmensstrategien, vernünftiges Verkehrs- und Verbraucherverhalten sowie staatliche Vorgaben, politische Initiativen und demokratische Beteiligung.

Doch unmittelbar nach der wegweisenden verkehrspolitischen Konferenz (wunderbar dokumentiert in: IG Metall/Deutscher Naturschutzring 1992) kam die Wiedervereinigung und der Steuerungswechsel in den Unternehmen hin zu Shareholder-Value-Konzepten (welche einzig die Erhöhung des Marktwertes zum Ziel haben) und kurzfristiger Renditeorientierung. Statt arbeitspolitischer Fortschritte und sozial-ökologischer Umbaukonzepte über eine Diversifizierung der Produktion (die Ausweitung auf andere Geschäftsbereiche) sowie neue Produkte ging es nur noch um die Konzentration auf die profitträchtigsten Bereiche – alles andere geriet in die Defensive. Verlagerungen und Restrukturierungen waren die Normalität. In der Folge waren »die 1990er Jahre sowohl arbeits- wie umweltpolitisch ein ›verlorenes Jahrzehnt‹. Die Anregungen der Konferenz ›Auto, Umwelt, Verkehr‹ wurden nicht weiter verfolgt« (Pickshaus/Waclawczyk 2019: 93). Die Initiative gute Arbeit öffnete ab dem Jahr 2002 zwar wieder Diskussionsräume rund um die Themen Gesundheitsschutz, Arbeitszeitverkürzung und Zeitsouveränität, Ressourcenschonung und einer Kritik an der »Logik des ›immer-mehr-und-immer-schneller‹« und permanenten Wachstums (ebd.: 94). Handfeste Erfolge bleiben jedoch aus.

Die Flexibilisierung und Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen und die Agenda-Politik unter Gerhard Schröder verändern die Kräfteverhältnisse zwischen Kapital und Arbeit. Die Gewerkschaften konzentrieren sich auf die Verteidigung betrieblicher Standards im »Häuserkampf« – tarifliche Öffnungsklauseln führten zur Verbetrieblichung (d.h. der Verlagerung von Tarifverhandlungen von der Fläche auf die Betriebe), Leiharbeit und Werkvertragsarbeit sowie Auslagerung von Betriebsteilen und damit zur Spaltung der Belegschaften. In den Konzernen der Automobilindustrie bildet sich ein neuer Wettbewerbskorporatismus heraus, bei dem Unternehmen und gewerkschaftliche Interessenvertretung gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und steigende Profite sichern – dafür werden Abstriche bei Arbeitsbedingungen und Lohnforderungen auf Beschäftigtenseite gemacht. Ihnen werden höhere Leistungen und Flexibilität abverlangt und Belegschaften in Kern- und prekäre Randbelegschaften gespalten, im Austausch für eine relative Beschäftigungssicherheit. Fragen einer sozial-ökologischen Transformation und einer Konversion der Automobilindustrie hatten hier keinen Raum. Es war noch nicht die Zeit.

Zwanzig Jahre später – Auto.Mobil.Krise

Mit der größten Krise des Kapitalismus seit Ende der 1920er Jahre geriet 2009 und 2010 auch die Automobilindustrie ins Straucheln. Angesichts der ökologischen Krise und den seit Jahren immer weiter ansteigenden Überkapazitäten schien nun der Moment gekommen, neu über Alternativen zur »automobilen Gesellschaft« und zur exportorientierten Produktion nachzudenken. Es sollte an die Konversionskonzepte¹ der 1980er und 1990er Jahre angeknüpft und neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz entworfen werden. Und es war an der Zeit, Gewerkschaftsbewegung und ökologische Bewegung zusammenzubringen, eine entsprechende Mosaiklinke (so Hans-Jürgen Urban in Urban/Schumann 2011: 173) für eine sozial-ökologische Transformation zu formieren.

Dies war der Ausgangspunkt der internationalen Konferenz »Auto.Mobil.Krise« der Rosa Luxemburg Stiftung (RLS) und der Fraktion DIE LINKE im Bundestag im Oktober 2010 in der Autostadt Stuttgart. Diese wurde in Kooperation mit der Fraktion SÖS/DIE LINKE im Gemeinderat Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von ATTAC, TIE/Netzwerk Auto und einigen Mobilitätswende-Initiativen durchgeführt (www.auto-mobil-krise.de). Ideengeber war Rainer Rilling. Über 500 Beschäftigte aus der Automobil- und Bahnindustrie, Gewerkschafter:innen und Vertreter:innen von sozialen und ökologischen Bewegungen, lokalen Initiativen aus 14 Ländern – von China über Indien, Südafrika, ganz Europa bis Mexiko und Brasilien – nahmen daran teil. Sie diskutierten den Stand sowie Optionen einer nachhaltigen Krisenüberwindung: die Konversion der Autoindustrie, die Transformation der kapitalistischen Autogesellschaft und ihres Produktions-, Wachstums- und Exportmodells sowie Alternativen zu der mit ihr verknüpften Lebensweise; Fragen gerechter Übergänge (*Just Transition*) und Alternativen zur Wachstumsidee. Wesentliche Beiträge der Tagung und des zweijährigen Forschungs- und Organisationsprojekts sind im Buch »Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion« (Candeias u.a. 2011) und in den Heften 3/2010 und 1/2011 der Zeitschrift *Luxemburg* dokumentiert. Wie schon 20 Jahre zuvor – die Überlegungen sind da.

Die Konferenz hat gezeigt, welche Spannungen etwa beim Thema Konversion zwischen Gewerkschaften und ökologischen Gruppen bestehen. Es wurde offengelegt, dass auch innerhalb der Gewerkschaften sehr kontrovers

¹ Konversion meint die Umstellung der Produktion etwa von Rüstungsgütern auf zivile Güter (etwa von U-Booten zu Containerschiffen), von nicht mehr ertragreichen auf zukunftsträchtigere Produkte (etwa von der Holzproduktion auf Mobilfunk bei Nokia) oder eben von ökologisch unverträglichen auf sozial-ökologisch vertretbare Produkte (etwa von Autos mit Verbrennungsmotor zu Schienenfahrzeugen).

diskutiert wird. Die Arbeit an solchen Differenzen ist freilich die Essenz einer Mosaiklinken. Auch wenn von vornherein klar war, wie dick die zu bohrenden Bretter sind, schien die Konjunktur für eine grundlegende Debatte günstig. Tatsächlich machte sich jedoch schnell Ernüchterung breit. Wieder einmal schien die Zeit noch nicht reif für den Beginn von demokratischen Konversionsalternativen. Es war vielmehr die Stunde der Herrschenden und des Krisenkorporatismus, der Sicherung von Beschäftigung und Produktion, ohne jedoch das Produktionsmodell anzurühren. Die IG Metall hatte – anders als angekündigt – keine Positionsbestimmung zur Konversion vorgelegt. Wozu auch? Abwrackprämie und Kurzarbeit hatten durch die Krise hindurch geholfen. Die Nachfrage boomte. Angesichts der Milliarden von Menschen in China, Indien, Brasilien oder Russland, den sogenannten Zukunftsmärkten, die noch nicht automobilisiert sind, scheint Überproduktion kein Thema mehr zu sein. Ökologische Probleme wurden, wenn überhaupt, in den Kategorien einer grünen Modernisierung diskutiert. Die Debatte um weitergehende Perspektiven war beendet, bevor sie wirklich begonnen hatte.

Dreißig Jahre Später – nächste Krise und (k)ein Aufbruch?

Die Corona-Pandemie und die Stilllegung wesentlicher Teile des sozialen und ökonomischen Lebens traf auf einen sich bereits im Herbst 2019 dem Ende zuneigenden Konjunkturzyklus (vgl. IfG 2020). Anders als in den Jahren 2008/09 liegt der Auslöser der Krise nicht im Kreditwesen (Subprime-Krise), sie hat vielmehr mit einem Einbruch bei der Produktion zu tun. Die industrielle Produktion in Deutschland ging im vergangenen Jahr um knapp fünf Prozent zurück, weltweit sank das Produktionswachstum auf null. Wichtigste Ursache sind massive Überkapazitäten in der globalen Automobilindustrie. Seit zwei Jahren ist bereits ein absoluter Rückgang der Produktion zu verzeichnen, in Deutschland allein um über eine Million Pkw. In der Krise von 2009 konnte der Einbruch bei der Autoherstellung noch durch die enorme Expansion des Marktes in China (über)kompensiert werden. Diesmal jedoch ging auch in China die Produktion drastisch zurück, mit über zwei Millionen Einheiten, und das bereits vor der Corona-Krise. Bei der Inlandsproduktion von Autos sind wir heute wieder beim Stand von 1994 bzw. 2009 gelandet. Wir erleben die Schrumpfung der Autoindustrie auf »disruptive«, also ungeplante und destabilisierende Art und Weise« (Krull u.a. 2020).

Der Ruf der Automobilindustrie hat gelitten unter Skandalen wie dem Dieselskandal und der Untätigkeit in Sachen Ökologie. Statt Ein- oder Drei-Liter-Autos dominieren heute größere, schwerere und profitträchtigere SUVs die Verkaufszahlen. Beim E-Auto liegen die Konzerne in Deutschland weit hinter globalen

Konkurrenten zurück. Und wieder macht die Umweltbewegung, diesmal vor allem Fridays for Future, Druck. Denn die Folgen des Klimawandels sind inzwischen längst spürbar. Doch die Debatte stockt. Weshalb?

Man könnte sagen: Ideenlosigkeit und die Einübung ins Co-Management prägen das Denken der Beschäftigten, deren Vertretern und der Gewerkschaften – zumindest in den Führungsspitzen und von Ausnahmen einmal abgesehen. Schaut man tiefer, wird es allerdings komplizierter: Der permanente Prozess der Restrukturierung im Rahmen von Transnationalisierung und Vermarktlichung der Produktion (nicht mehr das Gesamtergebnis zählt, jedes Team muss sich »rechnen«), dann durch Industrie 4.0/Digitalisierung wird durch die anstehende ökologische Modernisierung ein weiteres Mal dynamisiert. Bei den Beschäftigten ruft dies Unsicherheit und immer höheren Leistungsdruck hervor. Das Erleben von Ohnmacht angesichts der Restrukturierungswellen führt eher zu Ablehnung und Distanzierung von Veränderung an sich, es lässt am Bekannten festhalten, umso mehr dieses bedroht ist (Pickshaus/Waclawczyk 2019: 100f).

Es mangelt an psychologischen, betrieblichen, gewerkschaftlichen und politischen Ressourcen zur Bewältigung und Gestaltung des Wandels durch die Beschäftigten. Selbst positive Veränderungen für sich selbst betrachten sie als »nicht machbar«. Guten Vorschlägen zum sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien und gerechte Übergänge, etwa vonseiten der LINKEN (vgl. Riexinger 2020a u. 2020b oder Candeias 2020), fehle angesichts der »Übermacht« der Gegner (Urban 2011, : 174) die Durchsetzungsperspektive. Es mangele an der entsprechenden Macht. Eine kollektive Verdrängung des Problems findet zwar nicht statt, an Handlungsdruck fehlt es jedoch.

Viele hoffen noch immer, bis zur Rente durch zu kommen. Tatsächlich werden rund 200.000 Beschäftigte in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen. »Viele denken, hoffentlich passiert da jetzt nicht so viel, dass ich noch durchkomme mit meinem Arbeitsleben«, erzählt ein Betriebsrat bei Daimler (zit. n. Boewe u.a. 2021). Doch angesichts der Umbrüche ahnen viele, dass es möglicherweise nicht mehr reicht. »Seit Diesel-Gate ist erstmals die Zuversicht, dass man dort bis zur Rente weiterarbeitet und die Kinder auch - das ist alles nicht mehr selbstverständlich«, meint ein Vertrauensmann von VW (ebd.).

Ohne eine Verankerung von »unten« in den Betrieben, lässt sich eine sozial-ökologische Mobilitätswende nur schwerlich realisieren. Diese Aufgabe kann weder auf der betrieblichen Ebene von den Beschäftigten und ihren Repräsentant:innen bewältigt werden, aber auch nicht stellvertretend von außen erfolgen. Die RLS beispielsweise kann nur Impulse geben: mit Konzepten, aber vor allem mit Möglichkeiten der Vernetzung als Anshub für eigenes Handeln und um Räume für Beteiligung zu schaffen. Das kann etwa die Gründung gewerkschaftlicher Arbeitskreise Alternativer Produktion sein, in denen über

die Möglichkeiten und Probleme der sozial-ökologischen Transformation und Konversion gesprochen werden kann.

Zweifel gibt es hinsichtlich der Beschäftigungseffekte, die bei einer Konversion zu erwarten sind: »Wenn du Individualmobilität in Kollektivmobilität wandelst, wirst du das Beschäftigungsvolumen dort nicht haben«, glaubt einer der Beschäftigten aus einem Automobilbetrieb. Ein Kollege aus einem Fertigungswerk für Stadtbusse verwies dagegen auf den hohen Arbeitskräftebedarf in der eher manufakturartigen Produktion von Bussen: »Das ist hochqualifiziert, hohe Entgeltgruppen. Jeder Bus ist wie ein Einfamilienhaus. Jeder Kunde will einen anderen Bus, ganz individuell. Und so ähnlich ist das auch bei der Straßenbahn.« (Zit. n. Boewe u.a. 2020) Doch nicht einmal diesen Austausch zwischen den unterschiedlichen Sparten der Produktion von Mobilität gibt es. Entsprechende Arbeitskreise könnten das ändern, wie sie es zu Zeiten der Konversion in den Werften in den 1980er Jahren taten.

Keineswegs wird ein »naiver Anti-Industrialismus« (ebd.: 168) gepredigt. Eine andere Mobilität erfordert unglaublich viel Arbeitskraft und alternative industrielle Produktion in zahlreichen Bereichen (Candeias 2020). Die Konzerne werden bei dieser Transformation nicht freiwillig mittun. Dafür braucht es politische Vorgaben und öffentliche Investitionen. Die Konzepte liegen vor (so auch in diesem Buch). Dafür wiederum braucht es andere politische Mehrheiten sowie Gewerkschaften, die Klimabewegung und eine plurale Mosaiklinke, die dafür Druck entfalten. Es ist eine Aufgabe aller linken Kräfte, für die man sich allerdings entscheiden muss.

Dafür finden sich auch Ansatzpunkte in den Belegschaften der Autoindustrie. Eine Befragung, die wir im Sommer 2020 begonnen haben, ergab: Die Identifikation mit dem Produkt Auto nimmt unter den Kolleg:innen ab (vgl. Boewe u.a. 2020). Es kommt zu einem Kulturwandel, der auch daran deutlich wird, dass in der Pandemie-Krise der Ruf nach staatlichen Kaufanreizen für Pkw mit reinem Verbrennungsmotor in der betrieblichen Basis keine verbreitete Forderung war. Der alte Krisenkorporatismus trifft auf Skepsis: »Die ganzen Fördergelder, ob das jetzt für E-Autos ist oder für Verbrenner, das sind einfach nur Gelder, die zu den Arbeitgebern geschoben werden und im Zweifelsfall in die Dividende hineingeschoben werden. Und wir alle bezahlen es«, formuliert es ein Beschäftigter. Aber die Belegschaften sind offen für Diskussionen, wissen von der Notwendigkeit, sind *für* einen sozial-ökologischen Umbau, etwa für den deutlichen Ausbau und die »Verbilligung des Öffentlichen Nahverkehrs. Das interessiert die Leute. Dann kann man auch im zweiten Nebensatz sagen, dass dieser Schritt auch dazu führen soll, dass die Leute ihr Auto zuhause lassen, um das Klima zu schonen. Dann ist man schon in der Diskussion« (ebd.).

Daran wird auch deutlich: Die Transformation ist keine betriebliche Angelegenheit, sondern eine gesellschaftliche. Die Konversion von den Betrieben bzw.

von den Beschäftigten in den Betrieben zu erwarten, würde in reine Überforderung münden. Oder wie es ein VW-Vertrauensmann formuliert: »Ich denke, dass der enge Kreis der rein ökonomischen, betrieblichen Belange [...] durchbrochen werden muss.« (Zit. n. ebd.). Ohne die betriebliche Seite hängen bloß auch die politischen Konzepte in der Luft. Beides muss auf produktive Weise verbunden werden. Bisher fehlt es an Möglichkeiten, die hohe Produzentenkompetenz der Beschäftigten in eine gesellschaftliche Initiative für eine sozial-ökologische Transformation aller Mobilitätsindustrien einzubringen.

Neue Allianzen und organisierende ökologische Klassenpolitik

Die Bedingungen für den Wandel haben sich durchaus verbessert. In den letzten Jahren wird verstärkt versucht, soziale bzw. beschäftigungspolitische und ökologische Fragen aus ihrem falschen Gegensatz herauszuholen, sowohl von gewerkschaftlicher Seite, als auch vonseiten der Klimabewegung und der Umweltverbände. Ausdruck davon sind zahlreiche Gesprächsrunden, gemeinsame politische Papiere bis hin zu neuen Allianzen. Genannt seien nur kurz die – sehr unterschiedlichen – Papiere von IG Metall und BUND, DGB und den GRÜNEN oder das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (AWO, BUND, IG Metall, NABU, SoVD, VdK, ver.di und VCD). Papier ist geduldig – und oft sind die gemeinsamen Positionen und Forderungen noch vage. Aber die Papiere verdeutlichen, die Gewerkschaften sind sich der Bedeutung der ökologischen Problematik bewusst, verteidigen nicht einfach ein überkommenes fossilistisches Projekt, weder an der Spitze der Gewerkschaften, noch in den Belegschaften. Ausnahmen bestätigen die Regel, denn auch der Anteil derjenigen, die ökologische Fragen als zweitrangig betrachten, bis hin zu radikal rechten Positionen ist nicht zu unterschätzen. Aber anders als in der Frage des Kohleausstiegs gehen die Gewerkschaften das Problem bewusst an. Die Annäherung an soziale und ökologische Verbände und Bewegungen ist auch Ausdruck eines solchen politischen Suchprozesses, wenn auch zu langsam, gemessen am Tempo des Klimawandels.

Der linke Flügel bei Fridays for Future beschreibt dies mit einem »ecological turn« in den Gewerkschaften und einem »labour turn« in der Klimabewegung, also einer wechselseitigen Bezugnahme und Hinwendung (vgl. Candeias 2011). Ein exemplarisches Projekt einer solchen progressiven »ökologischen Klassenpolitik« (Candeias) war die Allianz zwischen verdi und Fridays for Future bei der ersten bundesweiten Tarifrunde im Nahverkehr – ein längerer politischer Prozess der Annäherung, des Kennenlernens und Zuhörens, der Produktion gemeinsamer Interessen und schließlich der Organisation gemeinsamer Aktionen, der Versuch »Machtressourcen der verschiedenen Bewegungen zusam-

menzuführen« (vgl. Autor:innenkollektiv *climate.labour.turn* in diesem Band). Nicht die Kritik am jeweils Anderen sollte im Vordergrund stehen. Es geht um die Gemeinsamkeiten und »Potenziale der beiden Bewegungen«. So kämpften »die 60-jährigen Bus- und Bahnfahrer:innen« für das Klima, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und bessere Arbeitsbedingungen, »Hand in Hand mit der 20-jährigen Lehramtsstudent:in« (ebd.).

Die LINKE hat zeitgleich versucht, ein übergreifendes Projekt für einen sozial-ökologischen Systemwechsel bzw. einen linken Green New Deal zu entwickeln, mit besonderem Augenmerk auf den Umbau der Mobilitätsindustrien (vgl. Riexinger 2020b und in Kurzform hier in diesem Band). Von dort aus versuchen wir Gespräche weiterzutreiben und zu intensivieren. Denn häufig gibt es wenige lebensweltliche Berührungspunkte und gemeinsame Erfahrungsräume zwischen Beschäftigten in der Industrie und (einer neuen, jungen) Klimabewegung oder zwischen Beschäftigten und der politischen Linken. Unsere Konzepte sind keine politischen Versprechen; es sind auch keine fertigen Konzepte. Zentral ist, dass wir daraus eine gemeinsame politische Praxis entwickeln.

Dafür gilt es den Blick auf die Lohnabhängigen als »ganze Menschen« und damit auch auf ihre Lebensweise und vielfältigen Interessen zur richten. So haben Beschäftigte in der Autoindustrie durchaus ein Interesse an einer möglichst intakten Umwelt für sich und ihre Kinder, an mehr Zeit für Familie und Sorgearbeit, für Freunde, Erholung oder politischer Betätigung. Viele haben eine:n Partner:in, die im Dienstleistungssektor arbeitet und deutlich weniger verdient; viele haben Kinder oder Freund:innen, für die die Klimakrise zentral geworden ist und Veränderung einfordern. Viele haben Kritik an den derzeitigen Arbeitsbedingungen in der Branche, an der Politik zulasten der Lohnabhängigen, auch an der gewerkschaftlichen Ausrichtung und Kampfkraft. Zusammengefasst impliziert dies einen anderen Interessenbegriff, der über Lohnfragen und Beschäftigungssicherheit hinausgeht. Denn die Einzelnen haben vielfältige, teils gegensätzliche Interessen; die Widersprüche gehen mitten durch die Subjekte. Das ist eine Chance, denn es bedeutet, dass Interessen nicht »objektiv« gegeben sind, sondern in Auseinandersetzungen permanent geformt werden, im besten Falle gemeinsam.

Doch dazu gibt es kaum Untersuchungen. In der Regel geht es bei arbeitssoziologischer Bewusstseinsforschung um betriebliche Belange, manchmal um Krisenempfinden und den (entfremdeten) Blick auf Politik/Gesellschaft oder rechte Einstellungen etc. – häufig hervorragende Arbeiten. Selten geht es jedoch um Anknüpfungspunkte für progressive und verbindende Klassenpolitik, um Ansprüche an eine neue Arbeitspolitik und einen Sozialstaat des 21. Jahrhunderts oder eben für einen sozial-ökologischen Systemwechsel. Dieses Defizit können auch wir nicht beheben. Zumindest wollten wir im Rah-

men unserer Möglichkeiten mit einer Beschäftigtenbefragung einen Vorstoß in diesem Sinne wagen (vgl. dazu Boewe/Krull/Schulten in diesem Band, auch Flemming 2021).

Spurwechsel

Sowohl aus ökologischen Gründen wie aus Gründen der Beschäftigungssicherung im industriellen Bereich braucht es im Sinne einer verbindenden, ökologischen Klassenpolitik konsequente Schritte einer gerechten Mobilitätswende, einen sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien und gerechte Übergänge für die Betroffenen. RLS und LINKE haben sich, wie erwähnt, daher daran gemacht, Konzepte dafür zu entwickeln. Selbstverständlich sind das keine fertigen Blaupausen, sondern formulierte politische Perspektiven, konkrete Einstiegsprojekte und Ansatzpunkte – als Angebot für die weitere Diskussion. Wir gehen dabei von der einfachen und dennoch keineswegs präsenten Annahme aus: Für eine solche Transformation braucht es auch eine alternative industrielle Produktion – und ganz generell unglaublich viel Arbeitskraft.

Der Zweck unserer Aktivitäten, deren Zwischenstand wir in diesem Buch zusammenfassen:

a) Wir wollten durch die Studien (wieder) stärker mit Beschäftigten aus den Betrieben und Gewerkschafter:innen ins Gespräch kommen, über die Lage und die Debatten in den Betrieben und den Gewerkschaften, über bestehende Konversionsvorstellungen etc. sprechen. Außerdem wollten wir, dass Kollg:innen aus den unterschiedlichen Bereichen der Auto-, Bus- und Schienenfahrzeugproduktion untereinander stärker ins Gespräch kommen, um sich über Potenziale quer zu den Mobilitätsindustrien und vielleicht auch gemeinsame Aktivitäten auszutauschen. Dazu laden wir bei unseren Foren und Seminaren stets auch Vertreter:innen aus Mobilitätswende-Initiativen sowie Umwelt- und Klimabewegung sowie der LINKEN und der kritischen Wissenschaft ein. Es gilt an die Interessen anzuknüpfen und im kritischen Miteinander gemeinsame Positionen, Initiativen und Praktiken zu entwickeln. Dazu diente auch die Beschäftigtenbefragung in den Mobilitätsindustrien, die wir hier in diesem Buch vorstellen, zusammen mit einem Forschungsprojekt zum selben Thema. Gemeinsame Erfahrungen müssen organisiert werden. Daher unternehmen wir auch einen Rückblick auf die alte Debatte zur Konversion, auf Arbeitskreise zu Alternativer Produktion. Vor einigen Jahren gründeten wir den Gesprächskreis »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität« als eine Gelegenheit, die unterschiedlichen Diskussionsstränge wieder zusammenzuführen und weiterzutreiben. Wir wagen einen Ausblick auf die hoffnungsvolle Organisierung neuer Arbeitskreise alternativer Produktion.

b) Wir wollen die erarbeiteten Konzepte und Perspektiven zum sozial-ökologischen Strukturwandel der Autoindustrie und für eine Mobilitätswende ins Gespräch bringen: auf Foren, in Seminaren und zahlreichen Publikationen. Wir dokumentieren hier Perspektiven aus Gewerkschaft, Umweltverbänden und Klimabewegung, die Anforderungen und Strategien für die Transformation formulieren. Und wir zeigen Reaktionen, Anknüpfungspunkte und Kritiken auf die Vorschläge von LINKEN und RLS vonseiten der Beschäftigten, Gewerkschaften und der ökologischen Bewegung. Denn Konzepte und Strategien müssen diskutiert, kritisiert, erweitert, betrieblich oder lokal/regional heruntergebrochen werden.

c) Schließlich wollen wir ausgehend von Untersuchungen zum Stand und den Entwicklungen in den Mobilitätsindustrien abschätzen, was für beschäftigungspolitische Auswirkungen ein solches umfassendes Konzept hätte. Welches Potenzial könnte für alternative, industrielle Beschäftigung bei einer linken und gerechten Mobilitätswende zu Tage treten?

Auf dieser Basis können praktische Allianzen für einen Spurwechsel der Mobilitätsindustrien organisiert werden und gedeihen – im Sinne einer verbindenden ökologischen Klassenpolitik, die Beschäftigte aus unterschiedlichen Branchen und ihren Gewerkschaften, aus Umwelt- und Klimabewegungen, Politik und Wissenschaft zusammenbringt. Schon 2010 auf unserer Konferenz Auto. Mobil.Krise in Stuttgart stellte Hans-Jürgen Urban die Frage, »warum wir« – die Gewerkschaften sind gemeint, aber es gilt für alle politischen Akteure – in der Debatte »soweit zurück gefallen sind«? (Urban 2011) Seit der wegweisenden Konferenz »Auto, Umwelt, Verkehr« sind nun 30 Jahre vergangen. Vielleicht keine verschenkten Jahre, denn wir wissen nun die Dicke der zu bohrenden Bretter einzuschätzen, wir kennen die Fallstricke und Probleme. Wir kennen aber auch die Einstiege in eine sozial-ökologische Konversion und für entsprechende Allianzen. Wir sind weiter. Wir wissen auch, es gibt keine Abkürzungen, auch keine Ausreden mehr. Der Zeitdruck wird größer. Es braucht nur noch den Mut, realistisch zu werden – denn so, wie es ist, wird es nicht bleiben.

Literatur

- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): »Wo ist die Ladestation? Beim Aldi!« Automobilindustrie und Transformation aus Sicht der Beschäftigten, Dossier »Spurwechsel. Gerechte Mobilität und alternative Produktion, Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/news/id/42956/wo-ist-die-ladestation-beim-aldi (3.11.2021).
- Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hrsg.) (2011): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität.Arbeit.Konversion, Hamburg.
- Candeias, Mario (2020): Der Mietendeckel der Mobilität? In: Zeitschrift LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/mietendeckel-der-mobilitaet/ (28.10.2021).
- Candeias, Mario (2011): Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie, in: Candeias u.a. (Hrsg), Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 253-272.
- Flemming, Jana (2021): Jobs kontra Umwelt? Gewerkschaften als Brückenbauer für eine sozial-ökologische Transformation, Dissertation, München (im Erscheinen).
- IG Metall/Deutscher Naturschutzring (1992): Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist, Köln.
- Institut für Gesellschaftsanalyse & Friends (2020): Ein Gelegenheitsfenster für linke Politik? Wie weiter in und nach der Corona-Krise, Sonderausgabe der Zeitschrift LuXemburg, Berlin, www.zeitschrift-luxemburg.de/lux/wp-content/uploads/2020/04/rls_lux_mini_corona_final-2.pdf (28.10.2021).
- Krull, Stephan u.a. (2020): Die Autoindustrie vor und nach »Corona«: Konversion statt Rezepte von gestern! Stellungnahme aus dem Gesprächskreis »Auto.Umwelt.Mobilität« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/news/id/42065/die-autoindustrie-vor-und-nach-corona-konversion-statt-rezepte-von-gestern?cHash=d75b11f97b0e779c88fa8043be322106 (28.11.2021).
- Pickshaus, Klaus/Waclawczyk, Maximilian (2019): Arbeit und Ökologie in der Transformationsperspektive, in: Schröder/Urban (Hrsg.): Transformation der Arbeit – ein Blick zurück nach vorn, Frankfurt a.M., 91-103.
- Riexinger, Bernd (2020a): Die Autoindustrie umbauen. Vorschlag für einen linken Green New Deal, in: Zeitschrift LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-linker-green-new-deal/ (28.11.2021).
- Riexinger, Bernd (2020b): System Change. Plädoyer für einen linken Green New Deal – Wie wir den Kampf für eine sozial- und klimagerechte Zukunft gewinnen können, Hamburg.
- Urban, Hans-Jürgen (2011): Umbau statt Krise? Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 162-169.
- Urban, Hans-Jürgen/Schumann, Harald (2011): Ökologische Konversion und Mosaik-Linke. Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 170-175.

Jörn Boewe/Stephan Krull/Johannes Schulten

»E-Mobilität, ist das die Lösung?!«

Eine Befragung von Beschäftigten

Die globale Automobilindustrie steckt in tiefgreifenden Strukturveränderungen. Trends wie der Bedeutungsgewinn des elektrischen Antriebsstrangs, digitale Fahrassistenzsysteme, die Perspektive eines »autonomen Fahrens« markieren eine Zeitenwende. Die Entwicklung wird getrieben von einem komplexen Mix aus sich rasant veränderten globalen Marktbedürfnissen, politischem Druck nach Reduzierung der Feinstaub-, Stickoxid- und CO₂-Emissionen sowie einer wachsenden gesellschaftlichen Kritik am automobilzentrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungsmodell. Diese Situation stellt Gewerkschaften in den Automobilindustrien weltweit vor schwere »Bewährungsproben« (Urban 2020) – insbesondere auch die deutsche IG Metall. Unterschiedlichen Szenarien zufolge könnte die Transformation der Automobilindustrie in Deutschland mit einem Verlust von 100.000 bis 450.000 Arbeitsplätzen einhergehen – bei insgesamt 820.000 Beschäftigten, inklusive Zulieferindustrie (vgl. Bauer u.a. 2018). Der IG Metall, die die Hochburg ihrer Organisationsmacht in den Werken der großen deutschen Automobilkonzerne Volkswagen, Daimler und BMW hat, droht durch diese Entwicklung ein gewaltiger Mitgliederschwund und ein noch größerer tarif- und gesellschaftspolitischer Bedeutungsverlust.

Für die IG Metall bedeutet diese Situation eine Gratwanderung: Einerseits muss sie die unmittelbaren ökonomischen Interessen ihrer Mitglieder verteidigen und versuchen, den drohenden Arbeitsplatzabbau zu verhindern. Andererseits ist der Verkehr der einzige Sektor, der in Deutschland seit 1990 keinen Beitrag zur CO₂-Reduktion geleistet hat. Ein Viertel der Treibhausgasemissionen stammt aus dem motorisierten Verkehr. Die IG Metall hat sich in ihrer Satzung dem »Schutz der natürlichen Umwelt zur Sicherung der Existenz der Menschheit« als politisches Grundsatzziel verpflichtet und unterstützt ausdrücklich die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens (IG Metall 2019a). Klaus Dörre bezeichnet dieses Dilemma passend als »sozial-ökologischen Transformationskonflikt«. Angesichts der Klimaherausforderungen könne die Gewerkschaft die ökologischen Folgen ihres Handels auch nicht mehr ausblenden. Auch nicht, wenn es um die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie geht. Der Ausweg: Die IG Metall muss zu einem »progressivem Akteur einer Nachhaltigkeitsrevolution« werden. Die Alternative wäre eine »konservierende« Gewerkschaftspolitik, wie sie etwa die IG Bergbau, Chemie, Energie im Hinblick auf die Kohleverstromung praktiziert hat. Eine solche würde nicht nur die Zukunftschancen der Belegschaften bereits mittelfristig gefährden, sondern auch die zukünftige Organisationsstärke der IG Metall untergraben.

Industriearbeiter:innen als Blockierer?

Aber nicht nur die Gewerkschaften, auch die gesellschaftliche Linke und sozialen Bewegungen, die sich für eine sozial-ökologische Wende stark machen (vgl. etwa Riexinger 2020a und b; Waßmuth/Wolf 2020; Klein 2019), stehen vor einer großen Herausforderung. Denn der notwendige Politikwechsel muss demokratisch gestaltet werden – und dazu gehört zwingend die Unterstützung von erheblichen Teilen der Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie.

Ohne diesen droht das, was Köster und Kolleg:innen (2020) jüngst am Beispiel der Auseinandersetzungen um den Braunkohleabbau in der Lausitz für die Rosa-Luxemburg-Stiftung nachgezeichnet haben: Die sich in Anbetracht der Forderungen und Proteste der Braunkohlegegner:innen in ihrer (ökonomischen) Existenz bedroht fühlenden Arbeiter:innen tendieren zu einem Schulderschluss mit dem Kapital, von dem vor allem die (radikale) Rechte profitiert. Denn sie kann sich als Bewahrerin des Status quo präsentieren, als einzige Kraft, die Arbeitsleistung und Existenzsorgen der Beschäftigten anerkennt. Der einzige Ausweg: Gewerkschafts- und Ökologiebewegung müssen sich aufeinander zubewegen: Ein »Labor-Turn« der Ökologiebewegung sowie ein »Climate-Turn« der Gewerkschaften, wie es im linken Flügel von Fridays for Future heißt (vgl. Dörre 2020).

Wie steinig der Weg zu so einer Annäherung sein kann, zeigte die jüngste Diskussion um die sogenannte Abwrackprämie. Als sich die SPD in der großen Koalition Mitte 2020 gegen eine Kaufprämie für Pkw mit reinem Verbrennungsmotor aussprach, bewerteten Umweltbewegungen, aber auch große Teile der Öffentlichkeit die Entscheidung positiv. Dem diametral gegenüber stand die heftige Kritik der Betriebsratsvorsitzenden der großen Automobilkonzerne sowie der Spitzen von DGB und IG Metall. Deren Erster Vorsitzender, Jörg Hofmann, machte die Verweigerung der Kaufprämie für Benziner und Diesel gar für »einen massiven Vertrauensverlust der Beschäftigten gegenüber der Sozialdemokratie« verantwortlich (Augsburger Allgemeine vom 4.6.2020). Der öffentliche Eindruck: So wie die Gewerkschafts- und Betriebsratsspitzen ticken auch die Mitglieder.

Aber ist die Blockade durch die Beschäftigten wirklich so beinhardt, wie das mediale Bild suggeriert? Ist nicht vielmehr das, was die Beschäftigten der Automobilindustrie selbst über Klimapolitik, Transformation und Verkehrswende denken, ein blinder Fleck in der Berichterstattung der Massenmedien – und allzu oft auch im linken und klimabewegten Diskurs? In der Sozialforschung sieht es nicht besser aus:¹ Untersuchungen zu dieser Frage gibt es praktisch

¹ Eine rühmliche Ausnahme bildet eine von Wissenschaftler:innen der Universität Darmstadt durchgeführte Studie, in der die politischen Einstellungen von Auszubilden-

keine. An diesem Punkt setzt diese Studie an. Sie soll helfen, diese Leerstelle zu füllen. Zwei Fragestellungen waren für uns dabei zentral:

- Wie blicken Beschäftigte und mittlere gewerkschaftliche Funktionär:innen verschiedener verkehrsmittelproduzierender Betriebe² auf die Themen Klimawandel, Transformation, Mobilitätswende?
- Ergeben sich daraus Anknüpfungspunkte für einen stärkeren Dialog zwischen gewerkschaftlichen und ökologischen Akteuren und damit für die Realisierung eines sozial-ökologischen New Deal?

Wenn im Folgenden von einem (linken) Green New Deal die Rede ist, beziehen wir uns auf die von Bernd Riexinger vorgeschlagenen Eckpunkte für einen sozialökologischen Strukturwandel der Automobilindustrie und einer Mobilitätswende (Riexinger 2020a, 2020b; Candeias 2020). Dieses könnte demnach drei Säulen umfassen: 1. Das Ende des Verbrenners sowie die Halbierung der Automobilproduktion in Deutschland bis zum Jahr 2030; 2. Ein massiver Ausbau anderer Mobilitätsansätze, auch um den Wegfall von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie zu kompensieren. Ein solcher Schritt, so die Annahme, würde einen Arbeitsplätzebedarf in Bereichen wie dem Schienenfahrzeugbau, der Waggon- und der Triebwagenproduktion und bei der Entwicklung und Ausweitung der Produktion von E-Bus-Systemen nach sich ziehen (vgl. etwa Schade u.a. 2020). 3. Und schließlich eine ökologischen Umbaustrategie (Konversion) der Automobilindustrie hin zu einem mit einer sozial gerechten und ökologischen Mobilitätswende kompatiblen Geschäftsmodell.

Beschäftigtenbewusstsein: Angaben zur Methode

Ziel der Studie ist es, die Sicht von gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten verkehrsmittelproduzierender Industrien auf Themen wie Klimapolitik, Transformation und Verkehrswende zu erfragen. Dafür haben wir uns für einen qualitativen Ansatz entschieden. Methodisch kamen sowohl leitfadengestützte Interviews (vgl. etwa Meuser/Nagel 2009: 476) sowie (vier) moderierte Gruppendiskussionen (vgl. Kühn/Koschel 2011) zum Einsatz. Beim Großteil der

den der Automobilindustrie mit denen von Teilnehmer:innen der Fridays-for-Future-Proteste verglichen werden (Karg/Laßhof 2020; Karg/Laßhof 2021). Sehr interessant in diesem Zusammenhang sind ebenfalls ein Interview mit dem Betriebsratsvorsitzenden von VW-Kassel (Bätzdorf/Lacher 2020; Bätzdorf 2021) sowie ein Beitrag des IG Metall-Vertrauensmanns Lars Hirsekorn (VW Braunschweig) zu Alternativen zur Autoproduktion (Hirsekorn 2020).

² Bei diesem Artikel handelt es sich um eine Teilauswertung einer für die Rosa-Luxemburg-Stiftung durchgeführten quantitativen Beschäftigtenbefragung (Boewe/Krull/Schulten 2021).

insgesamt 34 betrieblichen Interviewpartner:innen handelt es sich um mittlere betriebliche Gewerkschaftsfunktionär:innen, also Vertrauensleute, (überwiegend nicht freigestellte) Mitglieder von Betriebsräten und/oder Aktive in der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit. Wir haben uns auf diese Beschäftigtengruppe aus zwei Gründen konzentriert. Der erste ist pragmatisch: Es handelt sich um die Gruppe, zu der wir am einfachsten Zugang gefunden haben und die auch bereit und interessiert war, mit uns über unsere Forschungsfragen zu reden. Der zweite Grund ist politischer Natur, denn diese Personen nehmen eine »Scharnierfunktion« in ihren Betrieben ein: Sie kennen die für diese Studie interessanten Diskussions- und Entscheidungsprozesse in den Betriebsrats- und Vertrauenskörpergremien, sind sogar an diesen beteiligt. Gleichzeitig sind es diese Gewerkschafter aus der »zweiten Reihe«, die die Gewerkschaft auf dem shop floor verkörpern, die selbst unmittelbar Teil der Belegschaften sind, die als Ansprechpartner:innen für die Kolleginnen und Kollegen dienen und ihre Kritik entgegennehmen und besser als jede:r andere mitbekommen, was in den Belegschaften in ihrer kompletten Breite an Stimmungen und Einstellungen vorhanden ist. Mittlere Funktionär:innen sind so nach unserer Meinung in der Lage, einen glaubwürdigen Einblick in die betrieblichen Meinungsbildungs- und Diskussionsprozesse in den Belegschaften zu geben, weil sie genau dafür ausgewiesene Experten sind.

Durchgeführt wurden die Gespräche zwischen April 2020 und Januar 2021 in insgesamt zwölf Betrieben unterschiedlicher verkehrsmittelproduzierender Unternehmen, darunter OEMs der Automobilindustrie, Zulieferer und Ausrüster, aber auch Bus-, und Lkw-Produzenten. Die betriebliche Erhebung wurde durch insgesamt sechs Interviews mit hauptamtlichen Gewerkschafter:innen und anderen Expert:innen wie Vertreter:innen von Umweltverbänden ergänzt.

Tabelle 1: Übersicht über die Interviewpartner:innen

Bereiche	Anzahl Betriebe	Interviews	Betriebsratsmitglieder*	Vertrauensleute	organisiert	nicht organisiert
Automobilproduzent (OEMs)	10**	26	10	17	26	0
Lkw-Produzenten	1	2	1	2	2	0
Ausstatter/Zulieferer	3	3	2	2	3	0
Busproduzenten	1	3	1	2	3	0
Schienefahrzeugproduzenten	1	4	0	0	1	3
gesamt	16	38	14	23	35	3

Quelle: eigene Darstellung.*Einige der Interviewten sind sowohl Betriebsratsmitglieder als auch IG-Metall-Vertrauensleute. **aus vier Unternehmen.

Als qualitativ-explorativ angelegte Studie sind unsere Befunde selbstverständlich nicht repräsentativ für die Gesamtheit der Automobilbeschäftigten, auch nicht für die Gewerkschaftsmitglieder. Vielmehr drücken sie die persönlichen Wahrnehmungen und Handlungsorientierungen von Angehörigen einer spezifischen Gruppe der Industriearbeiterschaft aus, nämlich die von aktiven Gewerkschaftsmitgliedern in überdurchschnittlich gut organisierten Betrieben der deutschen Automobilindustrie. Trotzdem oder gerade deshalb liefert sie aus unserer Sicht bemerkenswerte Einblicke in das, was in den Belegschaften und Gewerkschaften über die oben genannten Themen gedacht und diskutiert wird. Abbildung 1 gibt einen Überblick über Anzahl und Verteilung der Interviewpartner:innen auf die untersuchten Betriebe.

Die Sicht der Beschäftigten der Automobilindustrie: Wandel oder Festhalten am klimaschädlichen Produktionsmodell?

Wie wird der Klimawandel in den Belegschaften diskutiert?

Unter den interviewten gewerkschaftlichen Aktiven gibt es in Hinblick auf Umwelt- und Klimaprobleme eine bemerkenswerte »kritisch-reflektierte Produzentenintelligenz« (siehe Kasten). Nahezu alle Interviewten haben nicht nur ein tiefes Verständnis ihrer Produktionstechnologien, Fabrikabläufe und Produkte, sondern zugleich auch eine hohe Sensibilität für die gesellschaftlichen und ökologischen Konsequenzen des »Automobilismus«. Facharbeiter:innen wie auch Ingenieur:innen geben kenntnisreich und differenziert Auskunft über die technologischen Potenziale unterschiedlicher Antriebstechnologien und deren Anwendungsmöglichkeiten. Sie setzen sich zugleich mit den Folgen der Geschäftsmodelle ihrer Unternehmen auseinander, die meist auf die Massenproduktion großer und schneller Autos ausgerichtet sind. Für alle Interviewten war es selbstverständlich, sich Gedanken zu machen, wie die Ökobilanz ihrer Betriebe angesichts von Klimawandel, endlichen Ressourcen und einer immer problematischer werdenden Pkw-Dichte in Ballungsräumen verbessert werden kann.

Dabei besteht ein hohes Interesse an Inhalten und Forderungen von Umweltbewegungen, besonders Fridays for Future (FfF), die in einigen wenigen Fällen sogar aktiv unterstützt werden. Dies bedeutet gleichwohl nicht, dass Ziele, Methoden und Artikulationsformen unbedingt geteilt werden. Um einen Eindruck der betrieblichen Stimmungen zu geben, verweisen wir hier auf zwei Zitate eines VW- sowie eines Daimler-Vertrauensmannes: »Wir diskutieren das häufig in unserem Funktionärskreis, wo die Leute auch ihre Positionen einbringen. Was es nicht gibt, oder sagen wir, was ich nicht mitkriege, ist die Position, zu sagen, dass Klima überhaupt nix mit Gewerkschaften zu tun hat.

Produzentenintelligenz

»Produzentenintelligenz« meint in der Industriesoziologie, dass Arbeiter:innen und Angestellte oftmals mehr Kompetenzen hinsichtlich ihrer Tätigkeiten, Arbeitsabläufe und Produkte haben als ihre Vorgesetzten und Manager:innen. Mit der teilweisen Ersetzung tayloristischer Top-down-Modelle von Fabrikorganisation durch »flache Hierarchien«, *Lean Production*, Gruppenarbeit usw. versucht insbesondere die Automobilindustrie seit den 1980er Jahren, diese Intelligenz als Ressource für Rationalisierung zu nutzen (vgl. etwa Kern/Schumann 1984). Der hier verwendete Begriff der »kritisch-reflektierten Produzentenintelligenz« schließt über die technischen und betrieblichen Kompetenzen hinaus ausdrücklich auch die Fähigkeit ein, den gesellschaftspolitischen Kontext der eigenen Arbeit mitzudenken und kritisch zu hinterfragen. Wir betrachten diese Kompetenz als Ressource nicht für mehr Rationalisierung, sondern für eine Neuausrichtung der Produktion im Sinne einer sozial-ökologischen Wende.

Die Kollegen wissen, dass Veränderungen anstehen [...] Aber sie wollen auch, dass es sich am Ende nicht gegen die Kollegen richtet, das kann ja nicht richtig sein. Ich entnehme dem, dass da im Kopf durchdacht wird: Was ist wichtiger? Mein Arsch oder das Klima? Da sind die Kollegen noch nicht so weit, zu sagen, dass man das nicht mehr voneinander trennen kann.«

»Mein Herz ist zerrissen. Denn ich arbeite bei einem Automobilhersteller und dann noch ausgerechnet im Truckwerk. Wir produzieren schwere Lkw-Motoren. Da ist es natürlich so, dass du deinen gutbezahlten Job hast. Denn die IG Metall ist ja die letzte, vielleicht noch die IG Chemie, die letzte große Gewerkschaft, die noch gescheite Löhne aushandeln kann. Ich will also meinen Lebensstandard behalten, gleichzeitig darf die Ökonomie nie vor der Ökologie stehen, wenn wir unseren Planeten nicht kaputt machen wollen. Die Kollegen, ein Großteil, sieht das ähnlich. Wir haben einen Klimawandel, da muss man was machen, ob das jetzt E-Mobilität ist, das weiß ich nicht.«

Das Bewusstsein der betrieblichen Aktiven für die Bedeutung der Klimafrage ist vorhanden, doch es kollidiert immer wieder mit dem Interesse an einem sicheren Arbeitsplatz (»Mein Arsch oder mein Klima«). Einige wenige Interviewte berichten sogar von konkreten Initiativen, den Austausch zwischen FfF und Belegschaft voranzubringen bzw. von Diskussionen über Kooperationen: »Ich persönlich sehe da eine Chance, habe auch schon beim BR [Betriebsrat, d. A.] angemeldet, dass ich das gerne mal machen möchte. BR hat gesagt, die Vertrauensleute sind in den kleinen Runden verkehrt, was besser ist, wäre eine VL-Vollversammlung [Vertrauensleute, d. A.], in der es nur um

dieses Thema geht. Ich halte das für eine sehr gute Idee mit 'ner Vollversammlung zu dem Thema, weil dann auch klar ist, dass es um das Thema geht. Dann kann sich auch niemand beschweren, dass das nichts mit VW zu tun hat. Dann sollte es auch um den A49-Ausbau gehen. Und das fände ich ein super Format und würde mich freuen, wenn das klappt.«

Zu diesen Eindrücken passt auch die Einschätzung von Carsten Bätzold, Betriebsratsvorsitzender von Volkswagen Kassel, dem mit 17.000 Beschäftigten zweitgrößten VW-Werk in Deutschland. Dieser berichtete in einem Interview in der Wochenzeitung Freitag: »Jeder, der ein bisschen denken kann, weiß, dass das Thema Klima das große Problem unserer Zeit ist. Das ist auch bei uns im Betrieb so. Und die, die sich damit auseinandersetzen, wissen natürlich, was wir für Autos bauen, und welche Umweltkosten, aber auch sozialen Folgen damit verbunden sind. Aber die müssen natürlich auch ihre Familien ernähren. Denn so funktioniert das: Du verkaufst deine Arbeitskraft und kriegst Geld dafür. Und wenn du deine Arbeitskraft nicht verkaufen willst, bekommst du auch kein Geld. Aber nochmal: Klima ist ein wichtiges Thema in der Belegschaft.« (Bätzold 2021)

»E-Motoren werden glorifiziert«

Interessant und auf den ersten Blick widersprüchlich ist, dass die konstatierte »kritisch-reflektierte Produzentenintelligenz« einhergeht mit einer weitverbreiteten Skepsis gegenüber der medial transportierten öffentlichen Meinung. In den Gesprächen wird die Medienberichterstattung zu Verbrennungsmotoren als »undifferenziert« oder »pauschal« bezeichnet, überhaupt wird ein fehlendes Verständnis der Medien bzw. der Gesellschaft für die Interessen der Beschäftigten der Automobilbranche bemängelt. Relativ verbreitet ist die Sicht, dass Elektromobilität und deren Potenziale »glorifiziert«, Probleme dagegen verschwiegen oder zu wenig herausgestellt werden. Die Vorteile kleiner und moderner Verbrennungsmotoren würden dagegen zu wenig wertgeschätzt. Dazu die Meinung einer Betriebsrätin eines Daimler-Werkes: »Wenn du mal die Zeitung aufschlägst oder Politiker hörst, die ihre Debatten über Klimawandel oder Umrüstung der Automobilindustrie führen, dann sind das häufig sehr einfache Antworten auf sehr komplexe Fragen. Die fordern dann: ›Keinen Diesel mehr‹ oder ›baut keine Autos und Busse mehr‹, sondern ›achtet auf ein nachhaltiges Leben‹. Klar, das sind coole Antworten, die vielleicht ankommen bei vielen jungen Leuten oder solchen, die gerne Grün wählen. Aber bei den Leuten, die hier jeden Morgen reinkommen, um ihr Geld mit harter Arbeit zu verdienen, die denken zuerst: Krass, hier will mir jemand an den Arbeitsplatz. Die Personen, die sowas sagen bei Treffen, haben dann meistens keine Antworten auf die Frage der Arbeitsplatzsicherung, die ja da sein sollten, auch wenn man andere Produkte fertigt.«

»Pragmatismus des Malochers«

»Einfache Antworten«, die bei »jungen Leuten« und Grünenwähler:innen, von denen man sich distanziert, »ankommen«, Unverständnis über die »Ver-teufelung« von Dieselmotoren und der Wunsch nach ökologisch gleichwertig eingeschätzten Alternativen zum elektronischen Antrieb. So nehmen viele Interviewte die öffentliche Diskussion über die Zukunft der Automobilindustrie wahr. Wie ist diese Sicht zu erklären? Auf einen interessanten Aspekt verweist ein interviewter Daimler-Vertrauensmann, wenn er berichtet, dass vielen Kolleginnen und Kollegen nicht einleuchte, warum es ökologischer sein soll, alte Autos gegen neue einzutauschen: »Die sagen sich, ich habe ein Acht-Zylinder-Auto, das ist acht Jahre alt. Wenn ich den jetzt verkaufen würde, würde der auf dem Schrottplatz landen. Was wollen die denn von mir?« Der Interviewte prägt hier den Begriff eines »Pragmatismus des Malochers«. Gemeint ist damit, dass der Glaube an eine Verbrauchersouveränität und die Möglichkeit, durch das eigene Konsumverhalten gesellschaftliche Veränderungen herbeiführen zu können, zumindest unter den gewerblichen Beschäftigten nicht sonderlich ausgeprägt sei. Entsprechend ablehnend ist dann die Reaktion, wenn ein solcher Anspruch in der öffentlichen Diskussion durchkommt. Unserer Meinung nach ist in der in den Interviews formulierten Forderung nach Alternativen zum Verbrenner und Unzufriedenheit mit der Glorifizierung von »Elektro« eine »kritisch-reflektive Produzentenintelligenz« am Werke, woraus zu schlussfolgern ist, dass Beschäftigte sehr wohl bereit sind für Veränderung.

Das soll nicht heißen, dass es innerhalb der Belegschaften keine Kolleginnen und Kollegen gibt, die den Klimawandel »leugnen« oder jede Problematisierung des auf fossilen Kraftstoffen basierenden Automobilismus zurückweisen. Natürlich gibt es relevante Gruppen in den Belegschaften, die zu solchen Positionen tendieren. Unser Eindruck ist jedoch: Es handelt sich eher um Minderheiten. Innerhalb der von uns untersuchten Schicht der gewerkschaftlichen Meinungsführer:innen auf dem shop floor haben sie nicht die Deutungshoheit. In unserem Sample kamen sie schlicht nicht vor.

Stellschrauben sozial-ökologischer Transformation

Die Sicht auf die Abwrackprämie

Die öffentliche Auseinandersetzung um eine Kaufprämie für reine Verbrennermotoren bzw. um das Nichtzustandekommen dieser konjunkturpolitischen Maßnahme zeigte, wie tief die Gräben zwischen der Klimabewegung und der IG Metall (zumindest in der medialen Wahrnehmung) verlaufen. Unsere Ergebnisse deuten darauf hin, dass die betrieblichen Diskussionen über die »Abwrackprämie« erheblich differenzierter geführt werden, als es die zum Teil

hysterischen Reaktionen von Gewerkschafts- und Betriebsratsvorsitzenden auf die Entscheidung der Bundesregierung erahnen lassen.

Innerhalb der Interviewten konnten wir zwei Positionen identifizieren:

- Die »Prämiengegner«: Sie lehnen staatliche Kaufprämien für Pkw mit Verbrennungsmotoren aus unterschiedlichen Motiven ab. Während diese Position unter den interviewten Funktionär:innen die Mehrheit bildet, gehen wir davon aus, dass sie innerhalb der Betriebsratsgremien insgesamt eine, wenngleich starke, Minderheitenposition darstellt.
- Die »Pragmatiker«: Wenige Interviewte befürworteten Kaufanreize für Verbrenner. Diese Position wird differenziert, unaufgeregt und ohne heftige Verbalkritiken an der Entscheidung der Bundesregierung begründet. Vertreter:innen beider Positionen sind der Ansicht, dass das Thema Abwrackprämie innerhalb der Belegschaften »kein großer Aufreger« war. Auf eine an der betrieblichen Basis verbreitete Forderung nach staatlichen Kaufanreizen für Pkw mit reinen Verbrennungsmotoren deutet wenig hin. Das heißt natürlich nicht, dass es diese Forderungen nicht gibt. Insbesondere bei den Belegschaften von Zulieferbetrieben des konventionellen Antriebsstrangs (von Auspuffanlagen usw.) wäre zu vermuten, dass solche Sichtweisen stärker verbreitet sind. Fundierte Aussagen hierzu können wir jedoch nicht machen, da unser Sample lediglich drei, darunter zwei große und finanzstarke Zulieferer, umfasst.³

Insgesamt erscheint uns naheliegend, dass die Abwrackprämie, wie es ein interviewter Betriebsratsvorsitzender ausdrückt, »ein Projekt der Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsvorsitzenden der großen Automobilkonzerne« war bzw. ist.

Die »Prämiengegner«

Wie angedeutet sprach sich der Großteil der interviewten Vertrauensleute und Betriebsratsmitglieder gegen eine Förderung von reinen Verbrennern aus. Exemplarisch sei hier die Aussage eines VW-Vertrauensmannes aus Niedersachsen angeführt. Dessen zentrales Motiv für eine ablehnende Haltung zur Prämie liegt in der Angst vor der gesellschaftlichen Selbstisolierung seiner Gewerkschaft sowie der Diskreditierung der betrieblichen Anstrengungen, ei-

³ Vgl. dazu etwa eine Reportage in der Wirtschaftswoche über einen Besuch des baden-württembergischen IG-Metall-Bezirksleiters Roman Zitzelsberger bei Bosch in Stuttgart-Feuerbach. Zitzelsberger wird hier von aufgebracht Gewerkschaftsmitgliedern beschimpft. Darin heißt es: »Die Bosch-Mitarbeiter fühlen sich verraten. ›Deutschland kann nicht nur von Dichtern und Denkern leben«, empört sich ein Betriebsrat, geht Zitzelsberger direkt an: ›Roman, die IG Metall kann nicht nur Umwelt sagen!‹ Er sei seit 25 Jahren Gewerkschafter. Und frage sich heute: ›Bin ich in einem Klimaschutzclub?« (Reimann 2020)

nen Dialog zwischen Beschäftigten und Klimabewegung zu organisieren: »Damit wird auch unser soziales Engagement diskreditiert. Wir gucken, dass wir mal bei Fridays for Future mitmachen, dass wir in der Debatte bleiben und uns nicht abkoppeln. Und dann kommt sowas. Es gab bei uns zum ersten Mal Demonstrationen von Fridays for Future vor dem Werk. Das ist Ausdruck unserer zunehmenden Isolation. Wenn man schaut, wo sich Gewerkschaft hin entwickeln könnte, ist das für uns ein Ausdruck exklusiver Interessenvertretung, ja, wie bei der IGBCE [Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie, Anm. d. Verlags], das ist meine große Sorge, dass wir am Ende ganz exklusive Interessenvertretung machen. Da können wir noch lange stark sein, aber irgendwann werden wir hinfallen.«

Eine weitere Rolle in den Argumentationen gegen die Prämie spielt auch das Argument, die Automobilindustrie solle nicht »noch mehr Subventionen« bekommen (B23; B7). In Bezug auf die Kritik hoher IG Metall-Funktionäre an der Entscheidung der SPD äußerte ein interviewter Vertrauensmann: »Ich halte das für eine völlig kurzsichtige Haltung, die [...] davon gekennzeichnet ist, dass man die Betriebsratsfürsten der Automobilunternehmen irgendwie ruhig halten will.«

Ein VKL-Mitglied von einem untersuchten Daimler-Standort in Baden-Württemberg berichtet, dass die Prämie den VK-Mitgliedern in seinem Betrieb »schrottegal« gewesen sei: »Wir hatten so ein Gruppengespräch kürzlich genau über das Thema gehabt und als Endeffekt war eigentlich schrottegal, für was es hier Prämien gibt. Klar, für E-Mobilität passt zur Umweltkrise, aber das Resümee war eigentlich, es sind unsere Steuergelder, die den Arbeitgebern in den Hintern geblasen werden. Diese Steuergelder sorgen dafür, dass die Automobilindustrie in der Krise die vollen Preise kassieren kann.«

Auch ein Kollege eines anderen Daimler-Standorts erinnert sich »an keine großen Diskussionen« im Betriebsrat. Ein Vertrauensmann eines niedersächsischen VW-Standortes, der sich selbst als »sehr gut vernetzt« bezeichnet, berichtet, von der IG Metall-Forderung nach einer Abwrackprämie für reine Verbrenner »erst aus den Medien« erfahren zu haben. In seinem Gremium sei vor allem über die Förderung von E-Autos diskutiert worden: »Die Abwrackprämie wurde zwar erwähnt, war aber nie im Zentrum der Diskussion.«

Diese Eindrücke dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Ablehnung der Abwrackprämie innerhalb der Betriebsratsgremien eine Minderheitenposition darstellen dürfte. Exemplarisch betont der oben zitierte VW-Vertrauensmann, dass er mit seiner Sicht sowohl im Ortsvorstand und der Delegiertenversammlung wie auch im Betriebsrat und der Vertrauenskörperleitung »richtig auf die Fresse gekriegt« hat. Andererseits bildeten auch die Betriebsratsgremien der großen Automobilhersteller keine geschlossene Front in der Frage, das zeigt das Beispiel von VW Kassel-Baunatal. Dort hat sich die

Geschäftsführung des Betriebsrats der IG Metall-Forderung nach einer Förderung von Verbrennungsmotoren nicht angeschlossen (siehe auch Bätzold/Lacher 2020; Bätzold 2021): »In unserer Geschäftsführung des Betriebsrates, wo wir den Austausch dazu hatten, haben wir eine sehr kritische Haltung eingenommen, von Beginn an. Wir haben gesagt, dass wir es nicht richtig finden, wenn eine Forderung kommen sollte zur Förderung von weiteren Verbrennern. Die Forderung des Gesamtbetriebsrats, von Bernd Osterloh, war ja eine ganz andere. Es gab hinterher Kritik, dass sich da die IG Metall-Führung nicht hätte durchsetzen können gegen die SPD. Wir haben da eine sehr, ich würde sagen, fortschrittliche Position, nämlich: Das Überschwemmen des Marktes mit Verbrennern kann nicht die Lösung für jedes Problem werden und schon gar nicht gefördert aus unseren eigenen Steuergeldern.« Und weiter: »Es ist keine Mainstreamposition, aber wir haben das so in unserem Funktionärskreis offensiv vertreten als fortschrittliche Position. Nämlich, dass ein wildes Fordern nach Prämien für Verbrenner keine Zukunft hat. Eine Betriebsversammlung gab es allerdings seither aufgrund der Corona-Einschränkungen nicht.«

Empirisch fundierte Aussagen über die Sicht der breiten IG Metall-Mitgliedschaft auf das Thema Abwrackprämie in den untersuchten Betrieben können wir allerdings aufgrund der Datenlage kaum machen, was auch mit den Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Epidemie zusammenhängt: Betriebsversammlungen, Vertrauensleutesitzungen, Abteilungsversammlungen fanden während des Erhebungszeitraums vielfach gar nicht oder nur als Videokonferenzen statt. Überhaupt war die betriebliche Kommunikation stark eingeschränkt. Trotzdem ist offensichtlich, dass die Ablehnung der Kaufprämie durch die Bundesregierung keine Stürme der Entrüstung unter den Gewerkschaftsmitgliedern hervorgerufen hat. Unser Eindruck ist, dass das Thema im betrieblichen Umfeld der von uns Interviewten – unabhängig davon, ob sie selbst der ablehnenden oder der »pragmatischen« Position zuneigen – schlicht nicht die Bedeutung hat, die ihm in der öffentlichen Diskussion beigemessen wird.

Doch was sind die Gründe für diese unterschiedlichen Reaktionen von Gewerkschafts- und Betriebsratsspitzen und der betrieblichen Basis? Ein wichtiger Grund dürfte eine sinkende Identifizierung vieler Kolleginnen und Kollegen mit ihren Arbeitgebern sein, auf die nahezu alle Interviewten aus allen untersuchten Betrieben eingingen und auf die wir später noch einmal zurückkommen werden. Diese führt dazu, dass sich viele nicht (mehr) hinter die Forderungen der Konzernspitzen stellen, so die Einschätzung des Daimler-Vertrauensmannes.

»Wann hat schon mal, wie jetzt bei Audi, ein so hoher Manager im Knast gesessen?«, fragt etwa ein VW-Vertrauensmann und nimmt Bezug auf die Anklage der Münchner Staatsanwaltschaft gegen den früheren Audi-Manager Ru-

pert Stadler im Zusammenhang mit dem Dieselskandal. Tief blicken lässt auch das folgende Zitat eines Betriebsratsvorsitzenden eines großen deutschen Zulieferers. Er beschreibt anschaulich, wie die seiner Meinung nach wertebasierte Firmenidentität in den vergangenen Jahren einer vom Management vorangetriebenen Rentabilitätsorientierung zum Opfer gefallen ist: »Wir als [Name des Unternehmens, d. A.] sind ja [...] ein Stiftungsunternehmen. Bis zur Krise hat das bei uns noch einen Wert gehabt. Ich will nicht sagen, dass das komplett weg ist, aber der ganze Konzern hat sich komplett kapitalistisch ausgeliefert. Früher war das was Besonderes, bei uns im Saarland, heute ist das eine Fabrik unter vielen. Ich will das nicht zu sehr schwarzmalen, natürlich gibt es noch Identifikation, aber in den letzten 10 bis 15 Jahren ist das erheblich zurückgegangen.«

Ein hochqualifizierter Daimler-Angestellter fragt sich gar, ob er heute noch für das Unternehmen arbeiten würde: »Hättest du mich das vor zehn Jahren gefragt, hätte ich gesagt, das wird schwierig. Aber heute: Wenn man sich anschaut, wie der Umgang des Unternehmens mit den Mitarbeitern geworden ist, dieses Gefühl »wir Benzler«, das ist nicht mehr da. Es ist nicht mehr das Unternehmen, für das ich mich vor 25 Jahren entschieden habe. Am Ende des Tages, ich identifiziere mich nicht über meine Arbeit, das ist Broterwerb, wenn ich ähnliche finanzielle Möglichkeiten hätte, eine ähnlich interessante Tätigkeit, dann würde ich auch zur Bahn gehen.«

Die »Pragmatiker«

Ein Teil der Interviewten befürwortete Marktanreize, auch für konventionelle Pkw, allerdings moderat. Sie wünschen sich Kaufprämien für die »modernsten« und »schadstoffärmsten« Verbrenner als »Übergangslösung«. Ein befragter Vertrauensmann eines großen Zuliefererbetriebs, der vor allem Produzenten von Automobilen aus dem Premiumsegment zu seinen Kunden zählt, gibt an, die dortigen Gremien hätten die Entscheidung der Bundesregierung »doch schon kritisch diskutiert.

Denn wir haben uns gefragt, warum man nicht versucht, da noch mal einen Anschub zu geben über die Prämie?« Gleichzeitig relativiert er den Nutzen eines Kaufanreizes zumindest für sein Unternehmen: »Allerdings muss man bei uns sagen, dass unsere Getriebe im Premiumsegment verbaut werden. Seit Juni 2020 sind wir aus der Kurzarbeit in der Produktion raus. Wir sind nahezu bei 100% Auslastung.«

Trotzdem seien moderne Verbrenner seiner Meinung nach eine »Übergangstechnologie« auf dem Weg zur flächendeckenden E-Mobilität, die gefördert werden müsse: »Die Produktionsproblematiken bei den Automobilfirmen sehe ich ganz stark, dass sie noch gar nicht in der Lage sind, die Alternativ-Sachen in diesen Mengen zu bringen. Das ist das Gleiche wie so ein Kohlekraft-

werk, wo man ein hochmodernes in Betrieb nimmt, mit weniger Emissionen, dafür andere zumacht. Eine Übergangsthematik. Aber wirklich ein begrenzter Zeitrahmen, ich sage jetzt mal fünf bis zehn Jahre, dann muss die Umstellung gelungen sein.«

In dieselbe Richtung argumentiert auch ein Betriebsratsvorsitzender eines untersuchten mittelgroßen Ausrüsterbetriebs: »Wenn man heute die ganzen Euro 4 und 5 Fahrzeuge rausziehen würde und würde sie durch moderne [Verbrenner, d. A.] ersetzen, dann hätten wir umweltmäßig schon sehr viel gemacht. Es geht hier um Übergangszeiträume. Ich sage jetzt mal fünf bis zehn Jahre. Weil, wenn du es jetzt nochmal investierst, laufen sie ja ein paar Jahre, bis sie ausgemustert werden. Die sind deutlich emissionsärmer und viel besser, was das Thema angeht.«

Elektromobilität

E-Mobilität gilt als einer der wesentlichen Bausteine für eine sozial-ökologische Wende. Nachdem die Technologie von den großen deutschen Automobilkonzernen lange ignoriert wurde, investieren diese seit etwa zwei bis drei Jahren verstärkt in die »Elektrostrategie« (Daum 2021; Blöcker 2020 a und b). Es wundert daher kaum, dass das Thema Elektromobilität in den Betrieben der interviewten Gewerkschaftsaktiven heftig und kontrovers diskutiert wird. Im Feld fanden wir dazu unterschiedlichste, sich vielfach überschneidende Positionen. Während einige Interviewte Elektromobilität als eine realistische Zukunftsstrategie sehen, sich sogar als »Elektrofans« outen, hat die Mehrheit der Befragten ein differenziertes Verhältnis zur neuen Technologie und sieht ein solches auch innerhalb der Belegschaften. Dieses differenzierte Verhältnis speist sich aus unterschiedlichen Quellen. Zu diesen gehören vor allem Ängste vor Arbeitsplatzabbau, Verlagerung und einem Rationalisierungsschub, aber auch Bedenken hinsichtlich ungelöster Umwelt- und Ressourcenprobleme. Interviewte sind skeptisch gegenüber der als »glorifizierend« wahrgenommenen medialen Behandlung des Themas und haben Vertrauen in »effiziente« konventionelle Technologien. Dass es möglich ist, in einem überschaubaren Zeitraum eine ausreichende Ladeinfrastruktur aufzubauen, wird bezweifelt.

»Weiter so« nicht mehr möglich

Die große Mehrheit der Befragten steht der E-Technologie zwar nicht ablehnend gegenüber, sieht die darauf fokussierten Geschäftsstrategien der Konzerne allerdings mit Skepsis. Bei dieser Haltung wird anerkannt, dass der Klimawandel ein »weiter so« verbietet. Oder wie es ein Betriebsratsmitglied aus einem Daimler-Werk ausdrückt: »Der Klimawandel macht das notwendig, die Weichen sind gestellt, ob es uns gefällt oder nicht.« Viele werben in ihrer Funktion als Betriebsratsmitglieder oder Vertrauensleute für die E-Mo-

bilität in der Belegschaft und kämpfen vor allem dafür, dass E-Komponenten an ihren Standorten gefertigt werden. So auch der hier zitierte VW-Vertrauensmann: »Wir als IG Metall werben bei VW für einen neuen Weg, seit etwa zwei Jahren spreche ich mit den Kollegen über Transformation. Mein Gefühl ist, dass die Leute glauben, dass ich ihnen was verkaufen will. Tatsächlich ist es so, dass die Automobilindustrie keine andere Chance hat. Das hat natürlich mit der Umwelt, dem Klima zu tun, aber auch mit dem veränderten Mobilitätsverhalten. Dazu gibt es gesetzliche Bedingungen, da spielen die CO2-Vorgaben eine wichtige Rolle.«

Mehrere der untersuchten Betriebe fertigen bereits ElektrokompONENTEN oder ganze E-Auto-Typen. Interessant ist, dass Interviewte aus nahezu allen untersuchten Werken darauf hinweisen, dass solche Erfolge von der Belegschaft zwar anerkannt werden, aber »keine Begeisterungsströme« (B23) auslösen. So auch im Daimler-Werk Stuttgart-Untertürkheim. Der dortige Betriebsrat fordert seit 2017, elektrische Antriebsstränge und Batterien am Standort zu produzieren und mobilisiert dafür in der Belegschaft. Während es unter den Angestellten nach Meinung eines befragten Vertrauensmannes »große Sympathien für die Elektromobilität« gebe, seien diese unter Produktionsbeschäftigten weniger ausgeprägt. »Bei den Betriebsversammlungen, bei denen es um die Ansiedlung von Fertigung von ElektrokompONENTEN im Werk ging, hatten wir als Betriebsrat eine große Unterstützung, aber ohne Begeisterung. Auf keiner der Betriebsversammlungen, die wir seit 2017 hatten, habe ich eigentlich eine Begeisterung unter den Produktionsarbeitern zum Thema Elektromobilität wahrgenommen.«

Was sind die Gründe für die fehlende »Begeisterung«? Die Skepsis ist von unterschiedlichen Motiven geleitet, die sich teils überschneiden. Um diese zu identifizieren, wollen wir zunächst einmal eine Reihe von Eindrücken wiedergeben.

»Ich rationalisiere doch nicht meinen eigenen Arbeitsplatz weg«

Ein VK-Leiter aus einem untersuchten großen Zuliefererbetrieb führt an, dass das Thema E-Transformation vom Management genutzt wird, um die Belegschaft unter Druck zu setzen und schon lange geplante Rationalisierungen durchzusetzen: »Wir empfinden, dass mit diesen Themen eine gewisse Angst vonseiten der Arbeitgeber geschürt wird. Hier in [Ortsname des Werkssitzes, d. A.] gab es z.B. ein steiles »nach oben«. Als ich hier angefangen habe, war das eine 700-Leute-Bude. Es gab immer eine Zukunft, jetzt ist die Zukunft erstmals nicht definiert. Und mit der Ungewissheit wird Druck auf die Beschäftigten ausgeübt. Der Arbeitgeber sagt, wir wissen nicht, was passiert, aber gerade deshalb müssen wir die besten sein, oben mitspielen und konkurrenzfähig sein. Das erzeugt Druck in der Belegschaft.«

Von vergleichbaren Sorgen erzählt auch ein Vertrauensmann aus dem Hanoveraner VW-Werk: »Die Leute, die ich spreche, sind da sehr skeptisch. Die sehen, dass Mobilität mit umweltfreundlichen Mitteln teurer wird und sie das am Ende bezahlen müssen. Das finden die meisten gar nicht gut und sagen, ›dann fahre ich halt Diesel, bis der auseinander fällt‹. Die Kollegen machen sich ernsthaft Sorgen, weil sie es nicht einschätzen können. Dann die Berichte, welche Probleme es mit den Batterien gibt. Als das alles los ging, gab es ja tausend Diskussionen, bei denen es darum ging, was alles besser als Batterie ist. Das war für mich eine Diskussion, die von dem Interesse geführt wurde, dass batterieelektrische Fahrzeuge verhindert werden sollten. Sowas wirkt auch bei unseren Leuten.«

Und weiter: »Seit Diesel-Gate ist auch erstmals diese Zuversicht, dass man dort bis zur Rente weiterarbeitet und die Kinder auch – das ist alles nicht mehr selbstverständlich. Und es verwirrt die Kollegen, wenn ich ihnen was anderes erzähle als das, was sie in der Öffentlichkeit hören.«

Hier werden vor allem erwartete Kostensteigerungen der Produkte und damit möglicherweise auch Sorgen um den Absatz hervorgehoben. Zudem herrscht eine generelle Unsicherheit, was die Zukunft der Branche und der Arbeitsplätze angeht (»Zuversicht, dass man dort bis zur Rente weiterarbeitet [...] nicht mehr selbstverständlich«). Die Konsequenz daraus sei eine in den Belegschaften verbreitete Haltung des »wir bleiben bei dem, was wir kennen«. Ein VW-Vertrauensmann verweist ganz konkret auf Rationalisierungsgänge. Diese knüpfen an die bisherigen Erfahrungen an, dass Neuerungen in der Regel mit Verschlechterungen einhergehen: »Bei uns wird der E-Antrieb gebaut [...] Viele Kollegen haben gesagt, ich rationalisiere doch nicht meinen eigenen Arbeitsplatz weg. Was immer wieder aufploppt, ist die Aussage: ›Scheiß Elektro, ich fahre nichts anderes als Diesel.‹ Das ist der Konsens hier in der Halle, wobei gleichzeitig auch schon einige auf Elektro umgestiegen sind.«

Die Angst vieler Kolleginnen und Kollegen vor Dequalifizierung und beruflicher Abwertung bringt ein Vertrauensmann von VW-Braunschweig sehr eindringlich auf den Punkt: »Ich habe mit einem Kollegen gesprochen, der macht seit 30 Jahren seine Kurbelwelle, der legt seine Hand drauf und weiß, ob die gewuchtet ist oder nicht. Der sagt: ›Bist du bescheuert, ich bin hier jetzt der Mac, ich kann das richtig gut und da bin ich 'ne Null.‹« Einen Ausblick darauf, wie sich die ohnehin stattfindenden Rationalisierungsprozesse und Umstellung auf E-Mobilität auf die Belegschaftsgrößen auswirken könnte, gibt der bereits zitierte Betriebsratsvorsitzende von VW-Kassel in einem Interview (Bätzold 2021): »Ich gehe davon aus, dass bei VW Kassel von den aktuell 17.000 Arbeitsplätzen in den nächsten zehn Jahren 5.000 bis 8.000 abgebaut werden. Punkt. Das wird bei uns allerdings ohne betriebsbedingte Kündigungen passieren, sondern über den demografischen Wandel unterstützt durch Altersteilzeit.«

Fehlende Ladeinfrastruktur oder: Die Politik kann es nicht richten

Weit verbreitet seien außerdem Zweifel, dass es »der Politik« gelingt, in einem überschaubaren Zeitraum eine ausreichende Ladeinfrastruktur aufzubauen bzw. die Unternehmen dafür in die Verantwortung zu nehmen. »Das wird auch in den Hallen draußen so kommuniziert. Also das spiegelt genau das wider, was du auch sagst. Also bei der Masse ist es auch in den Köpfen noch nicht angekommen und wenn es in den Köpfen ankommt, dann stellt man sich die Frage: ›Wie soll ich das finanzieren? Habe ich überhaupt die Möglichkeit hier, Thema Stromanschluss und so weiter und so fort?‹ Also das ist alles noch ganz weit weg.« Es wundert wenig, dass die Skepsis gegenüber der E-Mobilität als »Branchenretter« an dem von uns untersuchten Lkw-Produktionsstandort am weitesten verbreitet zu sein scheint. Aufgrund des hohen Eigengewichts der Lkw sowie der schweren Last wird sehr viel Energie benötigt. Aktuell sind Batterien nicht im Stande, diesen Bedarf zu decken. Nach Ansicht des interviewten Vertrauensmannes dürfte »die Entwicklung noch 15 Jahre dauern«.

Umweltaspekte

Eine weitere wichtige Quelle der E-Skepsis sind Zweifel an der Klima- und Umweltverträglichkeit von Elektroautos. Wie bereits ausgeführt, hinterfragen viele Befragte die dem E-Motor medial zugeschriebene Sauberkeit. Begründet wird diese Sichtweise durch den Hinweis auf Rohstoff- und Entsorgungsprobleme, die »in unseren Industrieländern ausgeblendet werden«, wie es ein im IT-Management bei Daimler beschäftigter Vertrauensmann ausdrückt. Oder es wird kritisiert, dass dessen Klimabilanz nur »ab der Steckdose« gemessen werde.

Folgen für den globalen Süden würden dadurch vernachlässigt werden. »Ich bin der Meinung, dass Elektro nur Zwischenschritt zu etwas Neuem sein kann. Aus dieser Sicht heraus finde ich es kritisch. Bis ein Elektroauto auf der Straße steht, hat es genauso viel CO₂ in die Luft geblasen wie ein Verbrenner. Kritisch ist auch die Gewinnung von seltenen Erden. Vor allem in China, wo ganze Landstriche umgegraben werden. Die Umweltproblematik wird, was Elektromobilität betrifft, in unseren Industrieländern ausgeblendet. Zwar bekommen wir in den Innenstädten saubere Luft durch Elektrofahrzeuge. Rein global gesehen ist es aber kein Mehrgewinn.«

Interessant ist, dass die Klimaproblematik in einigen Gesprächen mit der Modellpolitik der Automobilunternehmen in Verbindung gebracht wird. Statt die Diskussion auf die Antriebstechnologie zu reduzieren, fordert der eben zitierte Daimler-Vertrauensmann: »Man sollte lieber das Vorhandene weiterentwickeln, an Zwei- oder Drei-Liter-Autos anknüpfen, mit entsprechenden Abgasreinigungen, dann wären die Verbrenner relativ sauber.«

Verkehrswende/Ausbau ÖPNV

Der Ausbau des ÖPNV ist eine zentrale Säule einer sozial-ökologischen Transformation. Einem solchen Ausbau stehen alle Interviewten wohlwollend gegenüber. Auch existiert eine hohe Bereitschaft, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu fahren. »Die Offenheit der Kollegen für einen verbesserten und auch bezahlbarem ÖPNV ist [...] sehr hoch«, schätzt ein Vertrauensmann von Daimler. Er macht das an einem Beispiel fest: Während der in den vergangenen Jahren immer wieder ausgerufenen Feinstaubalarme in Stuttgart hat Daimler die Fahrtkosten des ÖPNV für die Belegschaft übernommen. Bei den Kolleginnen und Kollegen sei das gut angekommen. Als diese Vergünstigungen vom Management zurückgenommen werden sollten, protestierte der Vertrauenskörper mit einem offenen Brief. »Die Leute hat interessiert, dass sie Geld sparen, sie hatten auch die Meinung, dass es auch richtig ist, dass man, wenn es geht, das Auto stehen lässt. Das waren normale Kollegen, die 20, 30 Jahre im Betrieb waren. Ob die in ihrer Abteilung die Mehrheit stellen, weiß ich nicht, aber auf jeden Fall war es eine bedeutende Minderheit, die die Kombination aus Geldsparen und dem Fakt, dass man was Gutes für die Umwelt und die Auslastung der Städte tut, gut fanden.«

Abnehmende Begeisterung für das Auto

Diese Beobachtung geht einher mit einer von vielen Interviewten konstatierten nachlassenden Begeisterung für das (eigene) Auto schlechthin. So nimmt etwa der gerade zitierte IG Metall-Vertrauensmann »ein gewandeltes Bewusstsein in der Belegschaft im Verhältnis zum Auto [...] in den letzten 10, 15 Jahren« war. Als Indikator nennt er, dass die Nachfrage nach Jahreswagen unter den Beschäftigten nicht mehr so hoch sei wie früher. Ähnlich äußert sich ein Kollege von VW aus Sachsen, der unter den Beschäftigten einen »Kulturwandel« beobachtet. Viele insbesondere der Jüngeren würden heute grundsätzlich »ein entspannteres Reisen mit der Bahn« dem Zwang »selbst am Steuer sitzen zu müssen« vorziehen. Als Beispiel für die veränderte Einstellung berichtet er von einem Kollegen, der seinen Sohn bildlich gesprochen »zum Führerschein prügeln musste«.

Die Offenheit der Beschäftigten für Nutzung und Ausbau des ÖPNV hat allerdings Einschränkungen. Wie ein Vertrauensmann aus Hannover erklärt, hat der ÖPNV für viele seiner Kolleginnen und Kollegen keinerlei Bedeutung, da sie in Vororten mit Eigenheimen wohnen, die nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen seien. »Ich wohne in Linden-Süd, das ist ein Arbeiterstadtteil am anderen Ende von Hannover. Früher haben hier viele VW-Kollegen gewohnt, heute nicht mehr. Die meisten haben sich ein Haus gekauft und sind rausgezogen. Die mit dem Ausbau des ÖPNV zu fangen, ist schwierig. [...] es gibt keinen Anschluss an das ÖPNV-Netz. Die Eisenbahnerschließung ist hier jetzt sehr

schwierig. Meine Vermutung ist, dass sich da erst selbstfahrende Systeme, Bus auf Abruf oder planmäßig durchsetzen wird. Aber eben nicht über Nacht. Die Skepsis ist hoch. Anders als in der Stadt.«

Aber auch bei den Interviewten, die einem Ausbau des ÖPNV und Bahnverkehrs aufgeschlossen gegenüberstehen, gibt es eine verbreitete Skepsis an der Gestaltungskraft der Politik, wie wir sie bereits beim fehlenden Glauben an die Bereitstellung der Ladensäuleninfrastruktur für Elektroautos gesehen haben. Der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene wird einfach nicht zugetraut, dass sie einen adäquaten ÖPNV ermöglicht. Als Begründung werden frustrierende eigene Erfahrungen mit den Unzulänglichkeiten dieser Verkehrsträger angeführt: Volle Straßen- und S-Bahnen zu Stoßzeiten, fehlende Anschlussverbindungen, keine Taktfahrpläne, Ausfälle und Verspätungen. Als abschreckendes Megasympol für die Unfähigkeit deutscher Verkehrspolitik wurde in Stuttgart von mehreren Interviewten auf die Endlosbaustelle »Stuttgart 21« verwiesen.

Dazu ein hochqualifizierter, junger Familienvater, der Vertrauensmann in einem Daimler-Werk in Mannheim ist: »Ich sehe halt den Weg auf die Schiene in Deutschland leider nicht. In den letzten 20 Jahren wurden glaube ich 20% des Bahnschienennetzes abgetrennt, das zu aktivieren, sehe ich sehr problematisch. Vieles von dem, was wir heute haben, sind halt Verfehlungen der Politik.«

Die Folge: »Am Ende stehen dann doch zwei Autos vor der Tür.« Auf die Gefahren bei der Formulierung politischer Programmatiken, die sich aus diesem Unvertrauten in die staatliche Handlungsfähigkeit ergeben, verweist ein VW-Vertrauensmann: »Es ist [...] ein Problem, [...] mit einer Utopie an Leute heranzutreten, die eine reale Belastung haben. [...] Es muss erstmal etwas Faktisches da sein, ansonsten appelliere ich an Vertrauen in eine Regierung, um das es aktuell nicht so stark bestellt ist. Es müssen erstmal Fakten geschaffen werden.«

Dass das Auto für den Großteil der Belegschaften der untersuchten Betriebe immer noch das Mittel der Wahl ist, hat auch Folgen für ihre Haltung zu den in der Klimabewegung beliebten Forderungen nach Fahrverboten. Denen stehen die Beschäftigten, so zumindest die Einschätzung der Interviewten Scharnierpersonen, skeptisch wenn nicht gar ablehnend gegenüber: »Viele sind an Umweltfragen interessiert, doch sagen die gleichen auch, dass die Dieselvorbote und die Fahrverbote unsere Arbeitsplätze kaputt machen. Das ist mir oft passiert, so eine geteilte Meinung in den Köpfen der Leute, die gibt es.«

Und weiter: »Anders ist es, wenn man mit so etwas wie der Verbilligung des Öffentlichen Nahverkehrs einsteigt. Das interessiert die Leute. Dann kann man auch im zweiten Nebensatz sagen, dass dieser Schritt auch dazu führen soll, dass die Leute ihr Auto zuhause lassen, um das Klima zu schonen. Dann ist man allerdings schon in Diskussionen.« Ansprachen dagegen, die mit der Forderung nach einem baldigen Ende des Verbrenners oder einer Halbierung

der Automobilproduktion beginnen, seien – wenn auch inhaltlich berechtigt richtig – politisch nicht zielführend: »Da kannst du gleich die Segel streichen, da hast du keine Chance.« Es gilt an den Interessen anzuknüpfen und von dort das – auch kritische – Gespräch zu suchen.

Die Transformationsstrategien des Managements

Innerhalb der Belegschaften gibt es erhebliche Skepsis gegenüber den Transformationsstrategien »ihrer« Unternehmen. Dem Management wird überwiegend schlicht nicht zugetraut, kluge strategische Entscheidungen zu treffen, die es erlauben würden, die Lohn- und Beschäftigungsbedingungen auch zukünftig zu sichern. Dieses Misstrauen speist sich aus einer Reihe von Erfahrungen. Ein wesentlicher Grund ist das wechselhafte Engagement der deutschen Automobilindustrie in Bezug auf E-Mobilität. Wenn jetzt die meisten Hersteller auf E-Mobilität als die Zukunftsstrategie schlechthin setzen, fragen sich Beschäftigte verständlicher Weise, warum diese Erkenntnis so spät kommt. Das Management wird als unglaubwürdig und teilweise inkompetent wahrgenommen, notwendige Weichenstellungen seien verschlafen worden. Ein Vertrauensmann von VW erinnert sich: »Unter Winterkorn [Martin, von 2007 bis 2015 Vorstandsvorsitzender der VW AG, d. A.] durfte man das Wort Elektromobilität ja gar nicht in den Mund nehmen.« Die Folge: Die für den ökonomischen Erfolg der deutschen Automobilindustrie mitentscheidende Technologieführerschaft geht verloren. Um nicht den Anschluss zu verlieren, wird regelrecht Produktpionage betrieben. Ein Betriebsratsmitglied eines anderen VW-Standorts berichtet von fast schon skurrilen Szenen: »VW und andere Hersteller lernen enorm viel gerade, indem die reihenweise Teslas auseinandernehmen und sich anschauen, wie da [...] verfahren wird, wie die Batteriekonzeption ist usw. Weil sie zu spät angefangen haben, einfache Entwicklungsressourcen reinzustecken, hängen die einfach hinterher.«

Generell herrscht der Eindruck vor, dass die Beschäftigten die Konsequenzen für Fehlentscheidungen des Managements tragen müssen: »Die Haltung vieler Kollegen ist: Wir müssen wieder zahlen und rationalisieren, weil die die falschen Entscheidungen getroffen haben.«

»Wo ist die Ladestation? Beim Aldi«

Aber auch, dass jetzt offenbar E-Mobilität vom Management als einzige Lösung präsentiert wird, stößt auf Skepsis. »Auf die Frage, was passiert, wenn die Elektro-Strategie versagt, gibt es keine Antwort« (B10), beklagt ein VW-Vertrauensmann. Die von den Unternehmen verbreiteten Zukunftsversprechen einer smarten, ökologisch nachhaltigen und sauberen Mobilität werden

von vielen Beschäftigten als unglaublich betrachtet. Dies wird häufig an teils skurrilen Alltagserfahrungen festgemacht. Etwa wenn das mittlere und höhere Management selbst noch immer »dicke Verbrenner« fährt oder es auf dem Firmenparkplatz keine Lademöglichkeiten für E-Autos gibt. Aufschlussreich ist folgender Dialog zweier Beschäftigter:

»Bei Daimler mit 9.000 Beschäftigten gibt es einen Riesenparkplatz draußen und fünf Ladestationen bei der Geschäftsleitung. Ja? Wo ist die Ladestation der Masse, die draußen parkt?«

»Beim Aldi!«

»Keine einzige! Ja, beim Aldi. Die ganzen Fördergelder, ob das jetzt für E-Autos ist oder für Verbrenner, das sind einfach nur Gelder, die zu den Arbeitgebern geschoben werden und im Zweifelsfall in die Dividende hineingeschoben werden. Und wir alle bezahlen es. Aber was kriegen wir da dafür?«

Ein anderer Vertrauensmann eines großen Daimler-Werks beklagt die Heuchelei bei Management und Politik: »Bei uns im Betrieb, der Teamleiter und sonst wer, der kriegt ein Auto. Was nimmt er? Einen Verbrenner. Die müssten alle neue Zukunftsfahrzeuge nehmen [...]. Unsere Politik, wenn du da rausguckst und siehst einen Landtagsabgeordneten vorbeifahren, die fahren nicht alle E-Fahrzeuge oder wie der Palmer [Boris, Oberbürgermeister von Tübingen, d. A.] mit dem Fahrrad oder so. Nein, da wird noch ein dicker Verbrenner genommen. Also da fehlt mir noch das Bewusstsein [...]. Ihr könnt etwas tun, seht uns, wir gehen als Vorbild voran. Passiert aber nichts.«

Stimmen die strategischen Überlegungen des Managements, die die Interviewten ja mitbekommen, diese positiv, dass die Zukunft der deutschen Automobilindustrie ähnlich erfolgreich sein wird wie die Vergangenheit? Oder haben sie erstmals das Gefühl, dass die Stellung der Branche auf dem Weltmarkt ernsthaft bedroht ist und deren Geschäftsmodelle an ihre Grenzen stoßen? Dass es mithin auch deutlich schwieriger bis unmöglich wird, die Beschäftigungskonditionen auch für die Zukunft sicher zu machen? Vorherrschend ist ganz klar letztere Perspektive. Dafür sprechen die vielfach geäußerten Einschätzungen der Interviewten, dass sich in den Belegschaften angesichts der Veränderungen und jüngster Skandale wieder »Angst breitmake«, es nicht mehr als sicher gelte, bis zur Rente beim Unternehmen weiterarbeiten zu können, auch weil Unternehmenszusagen zu Modellen, Auslastungen nicht eingehalten wurden. Erstmals nach Jahrzehnten des nur von konjunkturellen Krisen unterbrochenen Wachstums wird die Vorstellung plausibel, dass es auf lange Sicht für einen relevanten Teil der deutschen Automobilindustrie und damit auch für die Beschäftigten bergab gehen könnte.

Unser Eindruck ist allerdings, dass der Blick in die Zukunft und damit auch auf die Transformationsstrategie des Managements bei VW insgesamt positiver ausfällt als etwa bei Daimler oder Audi. Als Gründe werden die Größe und

Finanzkraft, aber auch paradoxerweise die Auswirkungen des Dieselskandals und der Milliardenzahlungen in den USA genannt.

»Arbeitnehmer werden nicht mitgenommen«

Aber auch da, wo es läuft, wird kritisiert, dass Beschäftigte »nicht mitgenommen« werden und dass es an »vorausschauender Qualifizierung« für die sich wandelnden Aufgaben fehle. »Meiner Meinung nach wird der Arbeitnehmer zu wenig mitgenommen. Überfallen, ich weiß gar nicht, wie ich sagen soll. Das geht los mit der Qualifikation, die ist sehr dürftig. Auch die Frage, wo es hin geht. Es fehlt an Informationen. Das haben wir beim Bildungsurlaub kennengelernt. Da ging es um Transformation. Da hieß es, VW ist sehr weit. Klar, im strategischen Denken vielleicht. Aber um den Umbruch in der Fabrik stattfinden zu lassen? Das stelle ich in Frage. Weil meines Erachtens der Mitarbeiter zu wenig mitgenommen und zu wenig qualifiziert wird. Was sind die Wünsche? Wie nimmt man ihm die Ängste? Das fehlt total.«

Die Transformationsstrategie der IG Metall

Doch wie blicken die betrieblichen Funktionär:innen auf die Transformationsstrategie ihrer Gewerkschaft? Fühlen sie sich in ihrer alltäglichen Arbeit unterstützt? Und wieviel kommt von den auf Gewerkschaftstagen, in Vorstandsverwaltung und Bezirksleitungen konzipierten strategischen Leitlinien überhaupt in den Betrieben an? Um diese Fragen zu beantworten werden wir im Folgenden einen kurzen Blick auf das werfen, was in der IG Metall in den vergangenen Jahren zu den Themen Elektromobilität, Verkehr und Klima diskutiert und beschlossen wurde. Ob und wie diese Beschlüsse in der gewerkschaftlichen Praxis auch Anwendung finden, steht naturgemäß auf einem anderen Blatt.

»Ökologische, soziale und demokratische Transformation«

Die zentralen Ideen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Die IG Metall geht davon aus, dass in der Metall- und Elektroindustrie in den nächsten Jahren zehntausende Arbeitsplätze verschwinden (IG Metall 2020a). Dagegen setzt die Gewerkschaft auf eine »ökologische, soziale und demokratische Transformation« (IG Metall 2020b) der Industriegesellschaft. Zentrale Säulen in ihrem Konzept sind Qualifikation, Dekarbonisierung, Ausbau der Erneuerbaren Energien, Elektromobilität, Ausbau des ÖPNV und Schienenverkehrs. Unternehmen sollen in CO₂-neutrale Technologien investieren, der Staat wird aufgefordert, die Infrastruktur für eine klimafreundliche Wirtschaft bereitzustellen. Bürgerinnen und Bürger kämen nicht umhin, viele Konsum- und Lebensgewohnheiten umzustellen. Der Wandel werde jedoch »nur auf Ak-

zeptanz stoßen, wenn die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden« (ebd.).

Elektromobilität wird als zentraler Anker der Verkehrswende gesehen, wobei der Strom für ihren Betrieb aus erneuerbaren Energieträgern kommen soll. Moderne Diesel- und Benzin-Pkw sind für die IG Metall in einem solchen Szenario »als Brückentechnologie unverzichtbar« (IG Metall 2020b).

Fahrverbote für Pkw lehnt die IG Metall ab, solange es für betroffene Berufspendler keine alternativen Angebote gibt. Explizit fordert die IG Metall in diesem Zusammenhang »einen massiven Ausbau des Schienennetzes und des ÖPNV sowie der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität« (IG Metall 2020b). Parallel brauche es »massive Investitionen in zusätzliche Züge und Waggons« (ebd.). In den Ballungsräumen müsse das Angebot an U- und S-Bahnen erweitert werden. Ein gut ausgebauter ÖPNV schaffe erst die Voraussetzung dafür, dass der Verkehr klimafreundlicher wird. Für den Berufsverkehr fordert die IG Metall Shuttle-Konzepte, mit denen Großbetriebe und Stadtzentren an die Verkehrsknoten angebunden werden. Neben den bedrohten Arbeitsplätzen insbesondere im Bereich konventioneller Antriebstechnologien sieht die IG Metall durchaus auch positive Beschäftigungseffekte des ökologischen Umbaus – in der Bahnindustrie, in der Windbranche, in der Batteriefertigung. Voraussetzung sei, dass Unternehmen »nachhaltige Geschäftsmodelle verfolgen und ihre Beschäftigten entsprechend qualifizieren« (IG Metall 2020b). Gleichzeitig müsse der Staat die Weiterbildung fördern und Beschäftigten bei Arbeitsplatzverlust Sicherheit bieten. Ökologie und soziale Sicherheit dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. Zur Finanzierung der notwendigen staatlichen Maßnahmen schlägt die Gewerkschaft eine Abschaffung der Schuldenbremse und eine Erhöhung der Steuereinnahmen, etwa durch eine Vermögensabgabe für Reiche vor.

Mehr Beteiligung gefragt

Doch wie werden diese strategischen Leitlinien der IG Metall von den Aktiven im Betrieb wahrgenommen? Zwei Aspekte der Antworten der Interviewten möchten wir hervorheben: Zum einen ist es offensichtlich, dass diese Ideen und Konzepte nur selten ihren Weg in den Betrieb und die betrieblichen Vertrauensleutegremien finden. Das gilt sowohl für die offiziellen Beschlüsse und Positionspapiere, aber auch für alternative, linke Konzepte einer sozial-ökologischen Gewerkschaftspolitik, die in und um die IG Metall diskutiert werden (vgl. Urban 2020; Burmeister 2020a und b). Zweitens geht dies oft einher mit einer gewissen Unzufriedenheit mit der konkreten Arbeitsweise der Gewerkschaft. Diese äußert sich etwa in dem Bedürfnis besser informiert zu werden sowie dem Wunsch nach einer stärkeren Beteiligung betrieblicher Gremien an den Strategiediskussionen in Bezirk und Vorstandsverwaltung.

Exemplarisch sei hier auf das Zitat einer Vertrauensfrau eines Daimler-Werks verwiesen, das trotz der Länge hier aufgeführt wird: »Aus dem Bauch heraus würde ich sagen, die IG Metall hat zu einfache Antworten. Mag sein, dass sie in wichtigen Expertenkreisen mit Merkel und anderen mitdiskutiert. Aber das kommt nicht mal bei mir an, und ich bin sehr engagiert und vernetzt. Beim normalen Kollegen kommt erst recht nichts an. Wenn die sich beim Automobilgipfel treffen und dann kommt eine 70-seitige Broschüre raus, das wird kein Schwein lesen, nicht mal ich. Es muss vielmehr sichergestellt werden, dass die Angebote so geschaffen werden, dass jeder Zugriff hat und es verständlich ist. Und: Dass die Betroffenen auch beteiligt werden, also nicht irgendwelche Betriebsratsvorsitzenden von irgendwelchen Großkonzernen hinfahren und klug rumphilosophieren, sondern auch ein Teil der Betroffenen dorthin fährt und an diesen Diskussions- und Entscheidungsprozessen beteiligt wird. Das beginnt damit, dass Funktionäre bei uns Bericht erstatten sollen, aber ich gehe einen Schritt weiter: Bevor sich wichtige Leute zu wichtigen Themen besprechen, sollten die Leute mal zu denjenigen gehen, die von den Veränderungen betroffen sind. Und das schon seit Jahren, und sich ernsthafte Gedanken machen um den Arbeitsplatz. Und von da die Ängste und die Ansätze mitnehmen. Eigentlich müssten die regelmäßig bei uns reinkommen und sich mal irgendein Mitglied 15 bis 20 Minuten schnappen. Dann wissen sie, was im Betrieb gedacht wird.«

In eine ähnliche Richtung geht ein Dialog aus einer Gruppendiskussion mit Vertrauensleuten eines VW-Standortes: »Also was mir immer wirklich fehlt, sind die Inputs etwa von Zukunfts- oder Mobilitätsforschern. Die uns darstellen, wo geht die Richtung hin. Und wenn ich diese Argumente habe, diesen Input, dann kann ich auch besser mit der Belegschaft, mit den Kollegen diskutieren. [...] Ich finde dieser Input muss von der IG Metall kommen, da kommt zu wenig. Ich war gerade im Bildungsurlaub, da hatten wir einen Tag für eine Zukunftswerkstatt, das war definitiv zu wenig.« So überspitzt in ihrer konkreten Formulierung diese Statements sind: Die hier formulierte Kritik an als abgehoben wahrgenommenen Expert:innenkreisen und politischen Zirkeln, an den nicht als praktikabel angesehenen Bildungsmaterialien (umfangreiche Broschüren) genauso wie der Forderung nach mehr betrieblicher Bindung und Präsenz der IG-Metall-Strateg:innen oder nach mehr Autonomie der Gewerkschaft gegenüber den Positionen der Unternehmen, kam so oder so ähnlich in vielen Interviews zum Ausdruck. Ebenso die Forderung nach mehr Beteiligung der betrieblichen Ebene an der Strategieentwicklung. Geht man davon aus, dass sozialpartnerschaftliche Orientierungen und Standortkonservatismus in den höheren Betriebsratsebenen stärker ausgeprägt sind als unter den für diese Studie hauptsächlich befragten mittleren Funktionär:innen, ist dieser Befund von großer Bedeutung. Denn letztere sind diejenigen Akteure, auf die es in den (betrieblichen) »Transforma-

tionskonflikten« (Dörre 2020) insbesondere ankommt. Sie diskutieren mit den Kolleginnen und Kollegen, werben für die Positionen von Gewerkschaft und Betriebsrat und mobilisieren, um diesen Druck zu verleihen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch das erwähnte Bedürfnis nach von der Unternehmensstrategie unabhängigen, gewerkschaftlichen Ansätzen die Transformation zu meistern. In einer Gruppendiskussion mit VW-Vertrauensleuten und Betriebsratsmitgliedern wird etwa die konkrete Transformationspolitik einiger Verwaltungsstellen von allen Teilnehmer:innen scharf kritisiert und gar als »Volkswagen-Werbeveranstaltung für Elektroautos« charakterisiert.

Problematisiert wird zudem gelegentlich eine als verengt wahrgenommene Ausrichtung der IG Metall auf den Elektroantrieb. Sehr deutlich hier etwa ein Betriebsratsmitglied von Daimler, der vor allem die fehlende Fokussierung der Gewerkschaft auf Alternativen zum Individualverkehr moniert: »Als Allererstes glaube ich, haben wir ein Problem innerhalb der IG Metall, [...] dass die vorherrschende Meinung in der IG Metall-Spitze eine Transformation des Antriebs hin zur E-Mobilität [ist], und nicht eine Transformation Individualmobilität-Kollektivmobilität. Das ist nicht die vorherrschende Meinung in der IG Metall-Spitze. Und das ist ein Problem. Das müssen wir aufgreifen. Da müssen wir andere Debatten führen. Weil die sagen: ›Ist doch alles gut. Ist doch alles safe. Wir gehen in die E-Mobilität und das ist die Lösung.« Das sagen die Manager und das sagt auch unsere Gewerkschaftsspitze. Die sind gar nicht an dem Punkt [angekommen, d. A.], dass Mobilität oder auch gesellschaftliches Zusammenleben mehr Dezentralisierung weg von dieser Stadtplanung, die Megacities und so weiter [erfordert, d. A.]«

Ähnlich argumentiert ein VW-Vertrauensmann, der sich mehr klimapolitisches Engagement seiner Gewerkschaft, ja sogar eine konkrete Zusammenarbeit mit FfF wünscht: »Ich finde, es ist schade, dass man genau jetzt in der Verbindung mit der umweltpolitischen Diskussion vom IG Metall-Vorstand und Funktionärskreisen nur ganz wenig Signale und ganz wenig grundsätzliche Positionierungen sieht – es gab im letzten Jahr einen Aufruf vom IG Metall-Vorstand zur Beteiligung an FfF im letzten Jahr [2019, d. A.], in diesem Jahr explizit nicht mehr [2020, d. A.] und das sind jetzt bestimmte Highlights. Ich habe mich da im letzten Jahr sehr darüber gefreut, dass das so gemacht wurde. Aber, dass man sich dazu positioniert, zu bestimmten Aktivitäten wie etwa hier zur A49 oder das aktiv diskutiert, das sehe ich zu wenig, vielleicht kriege ich es auch zu wenig mit. Ich denke, dass der enge Kreis der rein ökonomischen, betrieblichen Belange noch weiter durchbrochen werden muss.«

»Wir Betriebsräte sind nur noch getrieben«

Gleichzeitig fällt auf, dass es in den gut organisierten Automobilunternehmen den betrieblichen Akteuren schwerfällt, autonome, vom Management unabhängige Strategien in den betrieblichen Transformationsauseinandersetzungen zu entwickeln. Die Gründe dafür sind komplex: Zum einen fühlen sich die Gremien, wie dargestellt, häufig von der IG Metall allein gelassen und wünschen sich mehr Input und inhaltliche Orientierung. Natürlich werden bestimmte Initiativen des Vorstands begrüßt, wie etwa der Transformationsatlas (IG Metall 2019b).⁴ Aber auch in diesem konkreten Beispiel wird die fehlende Rückkoppelung kritisiert: »Ja, war keine dumme Idee prinzipiell, aber wie halt vieles: Schön, dass man es gemacht hat. Aber was ist jetzt?«, resümiert etwa eine Vertrauensfrau.

Zudem verweisen viele Interviewte auf den Druck, dem sich die Gremien angesichts permanenter Rationalisierungsanforderungen ausgeliefert sehen. Beispielhaft ist die Aussage eines Gewerkschafters des untersuchten Lkw-Werkes. Obwohl die dort produzierten Elektrobusse vor dem Hintergrund der Mobilitätsentwicklungen eine Zukunftsbranche sind, scheinen sich weder Belegschaft noch gewerkschaftliche Akteure im Betrieb als Profiteur einer solchen Entwicklung zu begreifen. Stattdessen ist der betriebliche Diskurs von Zukunftsangst bestimmt: »Wir als Betriebsrat sind nur noch getrieben, wir reagieren nur noch auf das, was der Arbeitgeber uns hinschmeißt. Wir kommen nicht in die Offensive, dazu, uns auch mal mit dem Arbeitgeber hinzusetzen und zu sagen, wir haben doch ein gemeinsames Ziel, wenn auch mit verschiedenen Blicken darauf, wie können wir gemeinsam sicherstellen, dass es das Unternehmen noch in 10 bis 20 Jahren gibt. Und wo müssen wir vielleicht Kompromisse eingehen.«

Schließlich problematisieren viele Funktionär:innen eine weitgehende Entpolitisierung der Betriebsratsgremien. Diskussionen über gesellschaftspolitische Fragen fänden kaum statt, ebenso wenig eigenes Agenda-Setting, stattdessen dominiere eine Haltung des Co-Managements. Ein Mitglied einer Vertrauenskörperleitung meinte, um Strategien für ökologische Transformation und soziale Interessenpolitik zusammendenken zu können, müsse man »auch mal kritische Texte lesen«. Viele Funktionär:innen seien aber »im Lesen

⁴ Betriebsräte aus 1.964 Betrieben mit mehr als 1,7 Mio. Beschäftigten beteiligten sich im Frühjahr 2019 an der vom IG Metall-Vorstand initiierten Erstellung betrieblicher »Transformationsatlanten«. Grundlage für in Kooperation mit dem Institut für angewandte Arbeitswissenschaft erstellte betriebliche Analyse war ein Fragenkatalog mit 93 Einzelfragen zu insgesamt zehn Fragenkomplexen. Für jeden Betrieb wurde ein Transformationsatlas erstellt, der in Bezug auf den Transformationsprozess Chancen- und Risikopotenziale ermittelt. Erklärtes Ziel der Initiative war es, Hinweise zur Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für eine soziale und gerechte Gestaltung der Transformation zu liefern.

nicht geübt«, das Gleiche gelte für das kritische inhaltliche Diskutieren: »Die notwendige Debatte scheitert an Voraussetzungen und am Willen in der Fraktion [der IG Metall im Betriebsrat – d. A.], überhaupt zu diskutieren. Das ist bitter, denn wir laufen sehenden Auges in eine Katastrophe hinein.«

Immer wieder taucht in den Diskussionen das Thema »Arbeitszeitverkürzung« auf – ja, man könnte sagen, dass es sich angesichts der Prognosen von Stellenabbau im sechsstelligen Bereich geradezu aufdrängt. Ein Interviewter bringt diesen Zusammenhang so auf den Punkt: »Wenn die Entwicklung so sein wird, kann die Arbeitszeitverkürzung auch eine Antwort sein. Wenn ich weniger Autos baue, kann man auch weniger arbeiten. Dann brauche ich keine Leute zu entlassen, sondern lasse alle weniger arbeiten. Aber das muss gesellschaftlich diskutiert werden, denn wichtig ist, dass die Gesellschaft bereit ist, das mitzutragen. und dann schließt sich der Kreis, und wir müssen nach der Verteilung fragen [...] Wir brauchen gesellschaftliche Diskussion drüber, was die Arbeit wert ist: Angefangen vom Mindestlohn zu den Managergehältern.«

Auch die öffentliche Einlassung des Ersten Vorsitzenden der IG Metall, Jörg Hofmann, zur Vier-Tage-Woche (IG Metall 2020c) als möglicher Alternative zu Arbeitsplatzabbau, ist ein Indiz dafür, dass es innerhalb der IG Metall und in den Betrieben eine wachsende Sympathie für eine spürbare Arbeitszeitverkürzung gibt. Ungeklärt ist bislang, was die Organisation in Zukunft darunter verstehen wird. In den vergangenen Jahren hat die IG Metall das Thema Arbeitszeitverkürzung praktisch nur noch in Form individueller oder betrieblicher »Wahloptionen« thematisiert. Auch Hofmanns »Vier-Tage-Woche« ist nichts anderes. In verschiedenen Interviews klingt allerdings deutlich der Wunsch nach einer Wiederaufnahme des Kampfes um eine echte kollektive Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich durch.

Wandel des Geschäftsmodells

Unter dem Stichwort »Konversion« wurde in den 1970er und 1980er Jahren in vielen Betrieben der Rüstungsindustrie oder auf den Werften im IG Metall-Bezirk Küste über Möglichkeiten einer Umstellung der Produktion auf die Fertigung anderer, gesellschaftlich sinnvoller Güter diskutiert (Röttger 2010; Candeias u.a. 2011). Angesichts des Klimawandels, aber auch von Megatrends wie der Digitalisierung deutet sich an, dass viele (kleinere) Zulieferer der Automobilindustrie aufgrund ihrer Spezialisierungsprofile kaum überleben dürften (vgl. Sittel u.a. 2020; Blöcker 2020a). Aber auch die großen Zulieferer und OEMs stehen vor enormen Herausforderungen (vgl. Burmeister 2020, 2019). »Ökologische Umbaustراتيجien über ganz andere Produkte und eine andere

Art des Produzierens« könnten und sollten, wie es Hans-Jürgen Urban bereits vor über zehn Jahren auf den Punkt brachte, wieder auf der Tagesordnung stehen (Urban 2009, zitiert nach Röttger 2010).

Die von uns interviewten Betriebsratsmitglieder und Vertrauensleute stehen ambitionierten Ideen (»demokratische Formen der Konversion«, wenn wir die Typologisierung von Röttger [2010] verwenden) von einer kompletten Neuausrichtung der Produktion ihrer Unternehmen überwiegend skeptisch gegenüber, wenn nicht grundsätzlich ablehnend. Die Skepsis gilt vor allem grundsätzlich neuen Produkten. Offenheit besteht gleichwohl hinsichtlich eines Wandels des Geschäftsmodells in Richtung Mobilitätsanbieter.

Konversion ist nicht gleich Konversion

In Anlehnung an Röttger 2010 unterscheiden wir vier unterschiedliche Konversionsansätze anhand der Prozesse, von denen sie ausgelöst werden:

- Staatsgetriebene Formen der Konversion, die normalerweise in Kriegzeiten zur Anwendung kommen und auf eine schnelle Umstellung auf Rüstungswirtschaft abzielen.
- Weltwirtschaftlich getriebene Formen der Konversion, bei denen sich Unternehmen entsprechend der jeweils für die Regulationsweise typischen Produktionsnormen entwickeln. Als Beispiel nennt Röttger den finnischen Nokia-Konzern, der sich von einer Papierfabrik (im organisierten Kapitalismus), zum Gummiproduzenten (im Fordismus) und dann zum Telekommunikationsdienstleister im High-Tech-Kapitalismus wandelte.
- Wettbewerbskorporatistische Formen der Konversion: Hierbei handelt es sich um betriebliche Innovationsprozesse, die oft unter Einschluss des unmittelbaren Produzentenwissens der Beschäftigten darauf abzielen, innovative Produkte für neue Märkte zu erschließen. Ein Beispiel hierfür ist der tariflich festgeschriebene und mit 20 Mio. Euro jährlich ausgestattete Investitionsfonds des VW-Konzerns, der auch Vorschläge aus der Belegschaft fördert.
- Demokratische Formen der Konversion, bei denen Belegschaften selbst »die Frage des ›Was‹ der Produktion mit der Frage des ›Wie‹ verknüpfen« (ebd.) wie etwa beim Engagement der shop stewards für eine Neuausrichtung der Produktion beim hochgradig von der Rüstungsindustrie abhängigen Luftfahrtindustrie-Zulieferer Lucas Aerospace 1976 in Großbritannien.

Technische und technologische Voraussetzungen

Einige Betriebe sind hochgradig spezialisiert. Hier glauben die Interviewten nicht, dass mit den Maschinen alternative Produkte wie etwa Schienenfahrzeuge gefertigt werden können. Andere Standorte sind dagegen so aufgestellt, dass »jede metallverarbeitende Industrie denkbar wäre, von der Technologie und vom Know-how her«, wie ein Betriebsrat eines großen Daimler-Standorts in Süddeutschland es ausdrückt. Zwar werden in den Belegschaften immer wieder Rufe nach der Fertigung alternativer Produkte laut. Hinweise auf ernsthafte Debatten über eine grundlegende Umstellung der Produktion gibt es allerdings nicht. Betriebsrat und Vertrauenskörper fühlen sich bei solchen Strategiedebatten überfordert, Beschäftigungssicherung stehe im Zentrum der Arbeit: »Wir gehen im Alltagsgeschäft unter« ist eine standort- und unternehmensübergreifende Beschwerde. Oder anders formuliert: Auch in den untersuchten, überdurchschnittlich gut organisierten Automobilunternehmen sind nur einige wenige Betriebsrats- und VK-Gremien in der Lage, derart weitgehende strategische Fragen auf die Agenda zu setzen.

Sofern Betriebsrat oder Vertrauensleute sich mit alternativen Produktionsideen beschäftigten, stehen dabei Variationen der Produktionspaletten bzw. Produktdiversifizierungen im Vordergrund. Es geht eher um die Erschließung neuer Märkte anhand des bereits bestehenden Unternehmensprofils, das auf (individuelle) Mobilität ausgerichtet ist, denn um echte Konversion im Sinne einer Umstellung der Fertigung auf komplett neue Produkte (»eine Produktion von etwas ganz anderem wird schwierig«). Neben dem Verweis auf den Unwillen des Managements wird argumentiert, dass die Belegschaft für so einen radikalen Bruch mit dem Bestehenden nicht zu begeistern sei. Dazu ein Betriebsratsmitglied von Daimler: »Einmal, wenn ich den Konzern angucke, das ist ein Mobilitätskonzern, der sich gerade zumindest sein Spektrum ausweitet. Also ob das jetzt Carsharing ist, die MyTaxi-App oder autonomes Fahren. [...] Aber es ist immer das Kernfeld Mobilität, Transport. [...] Da dann eine Konversionsdebatte aufzusetzen für eine Produktion von etwas ganz anderem wird schwierig [...] So richtig funktioniert hat es ja in den übrigen Jahren bei der damaligen Konversionsdebatte bei Kohle und Stahl auch nicht. Also von wegen, die Dienstleistungsunternehmen, die da alle wie Pilze aus dem Boden schießen sollten, war dann doch nicht so. Sondern es war erst mal Massenarbeitslosigkeit. [...] Und das Management... Die sind Mobilitätskonzern. Die werde ich nicht dazu kriegen, Windmühlenflügel zu produzieren.«

Dass gewerkschaftliche Gremien dennoch vielfach dem Management voraus sind, zeigt ein Beispiel eines VW-Standorts aus Niedersachsen. Ein dortiger Kollege berichtet, dass im Vertrauenskörper bereits 2007 Möglichkeiten verschiedener als zukunftsfähig angesehener Antriebstechnologien (Wasserstoffmotor/Brennstoffzellen) diskutiert worden seien, »weil uns damals schon

klar war, dass Verbrenner nicht ewig laufen wird. Und uns war klar, dass wir mit den Kollegen nach einem neuen Produkt suchen müssen. Das ist unter Vertrauensleuten damals schon Konsens gewesen.«

Eine stärkere Ausrichtung der Unternehmen auf neue Formen der Kollektivmobilität bei gleichzeitiger Abkehr vom auf die Massenproduktion schneller, schwerer Autos ausgerichteten Geschäftsmodell wird von der Mehrheit der Befragten als durchaus (auch ökonomisch) möglich eingeschätzt, und könnte unter Umständen auch in die Belegschaften hinein vermittelt werden. Das Haupthindernis für eine solche Perspektive scheint zu sein, dass die real ablaufende Transformation in der Automobilindustrie im Sinne der Typologie Röttgers (2010) eine »weltwirtschaftlich getriebene« Form der Konversion ist. Die Möglichkeiten einer Einflussnahme durch Gewerkschaft und Betriebsrat sind gering und werden von den Befragten auch so eingeschätzt. Ein sozial-ökologischer Umbau der Automobilindustrie und des Verkehrswesens würde allerdings sowohl grundlegend veränderte politische Rahmenbedingungen als auch eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse in den Unternehmen voraussetzen. Er wäre insofern allenfalls als »staatsgetriebene« bzw. »demokratische« Konversion denkbar – am ehesten wohl als eine Kombination beider Formen.

Die Identifikation vieler Beschäftigter mit »ihren« Unternehmen hat abgenommen. Diese begeistern sich offenbar auch nicht mehr so wie einst für das Auto als solches. Das dürfte wiederum die Chance von betrieblichen Akteuren erhöhen, Diskussionen über Umbaustrategien hin zu anderen, weniger klimaschädlichen Produkten innerhalb der Belegschaften zu intensivieren. Der vielleicht kritischste Punkt beim Thema Konversion ist, dass nahezu jede denkbare Beschäftigungsalternative in der Realität mit erheblichen Lohnverlusten einherzugehen droht: »Das Problem wird schon sein, da letztendlich was zu finden, wo [...] du die Beschäftigungen erhalten kannst von der Größenordnung und auch die Einkommen [...]. Unser Ziel muss es sein, Einkommen weiterhin zu erhalten. Also ich will [...] von dem Kuchen nicht noch mehr Richtung Arbeitgeber abgeben, sondern behalten. Und das ist eine ganz schwierige Debatte [...]. So richtig funktioniert hat es [...] bei der damaligen Konversionsdebatte bei Kohle und Stahl ja auch nicht. Also von wegen, die Dienstleistungsunternehmen, die da alle wie Pilze aus dem Boden schießen sollten. Das war dann doch nicht so. Sondern es war erst mal Massenarbeitslosigkeit.«

Best practice: Betriebliche Transformationsseminare

Ein Beispiel, wie Beschäftigte mit ihren Erfahrungen und Ideen als Akteure in Transformationsprozesse einbezogen werden können, sind betriebliche Transformationsseminare, wie sie an einem untersuchten VW-Standort praktiziert werden. Auf den in der Regel dreitägigen Seminaren geht es um alles, was mit dem Thema Transformation im Betrieb zusammenhängt – insbesondere Ar-

beitsplatzerhalt, Standortsicherung und Zukunftsperspektiven. Die Seminare stehen nicht nur Gewerkschaftsmitgliedern, sondern allen Beschäftigten offen. Normalerweise werden solche Bildungsseminare von den Betriebsräten (auch inhaltlich) dominiert. In diesem Fall hat sich der Vertrauenskörper aber durchgesetzt, die Hälfte der »immer vollen« Seminare durchführen zu können. So gelinge es, die Beschäftigten besser mitzunehmen und an die Diskussionen im VK heranzuführen zu können. Der dazu interviewte Vertrauensmann mit langjähriger Erfahrung in gewerkschaftlicher Bildungsarbeit verweist auf die Bedeutung solcher Bildungsformate als Grundvoraussetzung, um betriebliche Diskussionsprozesse auch über Konversionsperspektiven anzustoßen.

Neun Thesen zur sozial-ökologischen Politik im Betrieb

These 1: Die Identifikation der Beschäftigten mit »ihren« Automobilunternehmen hat abgenommen – wie auch die Begeisterung für das Auto als solches. Dadurch ist ein Riss entstanden, in dem sozial-ökologische Politikansätze diskutiert werden und nach und nach auch an Unterstützung gewinnen können.

Spätestens mit dem Abgas-Skandal 2015 sind die Unternehmen in eine tiefe Glaubwürdigkeitskrise gerutscht – nicht nur gegenüber den Verbraucherinnen und Verbrauchern, sondern auch gegenüber den eigenen Beschäftigten. Nachgelassen hat bei den Beschäftigten aber auch die Begeisterung für das eigene Auto schlechthin. Zwar ist das Auto oft ungebrochen das Verkehrsmittel der Wahl –schlicht auch aus Mangel an praktikablen Alternativen, vor allem für Pendler aus dem ländlichen Raum – doch als Kulturgut und Statussymbol hat es spürbar an Bedeutung verloren. Zahlreiche Befragte beobachten (und sind selbst Beispiel für) einen Kulturwandel unter den Beschäftigten. Wenig verwunderlich ist dieser stärker unter den Jüngeren ausgeprägt. Als Gründe für diese Entwicklung werden »Diesel-Gate« genannt und unangemessen hoch empfundene Dividendenausschüttungen trotz Krise und öffentlicher Beihilfen, Fehlentscheidungen des Managements auch hinsichtlich der Transformation, schmerzhaft Rationalisierungen der letzten Jahre sowie immer wieder auch die generell abnehmende Akzeptanz für das autozentrierte Verkehrsmodell in großen Teilen der Gesellschaft.

These 2: Es gab und gibt unter den Befragten keine verbreitete Forderung nach staatlichen Kaufanreizen für Pkw mit reinem Verbrennungsmotor, die sogenannte Abwrackprämie.

Dieser Befund liegt konträr zu dem Eindruck, den die Einlassungen von IG Metall-Spitzenfunktionären sowie die mediale Darstellung in der Debatte um das Konjunkturpaket 2020 nahelegten. Tatsächlich werden staatliche Beihil-

fen für die Automobilindustrie generell eher kritisch gesehen. Die Kritik führender IG Metall-Funktionäre an der SPD-Führung, die sich in der Großen Koalition gegen eine solche Prämie ausgesprochen hatte, stieß bei den Befragten größtenteils auf Unverständnis. Vor allem war das Thema kein »Aufreger« in den Belegschaften, wie die Stellungnahmen hoher IG Metall-Funktionäre nahegelegt haben. Das Meinungsspektrum unter den Interviewten reichte von vereinzelter moderater Befürwortung einer Kaufprämie für die modernsten und schadstoffärmsten Verbrenner als »Übergangslösung« zu entschiedener Ablehnung einer derartigen Prämie, weil sie »rückwärtsgerichtet« sei und »den notwendigen Umbau der Automobilindustrie« verlangsamt. Vielfach wurden »noch mehr Subventionen für die Autoindustrie« abgelehnt. Auffällig war auch, dass die öffentliche Positionierung der IG Metall-Spitzen für die interviewten betrieblichen Funktionär:innen überraschend kam – die meisten hatten davon aus den Medien erfahren. Im Vorfeld habe es weder Informationen an die regionalen IG Metall-Geschäftsstellen, geschweige denn Diskussionen in den gewerkschaftlichen Gremien gegeben. Von den meisten Interviewten wurde dies als Affront und ernsthafter Mangel an innerorganisatorischer Demokratie und Kommunikation gesehen.

Die Kritik hoher IG Metall-Funktionäre an der Entscheidung der SPD wurde von einem Großteil der Befragten als Konzession der Gewerkschaftsspitzen an die »Betriebsratsfürsten der Automobilunternehmen« interpretiert. Deren tatsächliche oder vermeintliche Nähe zum Management der Unternehmen wird unter der Funktionärsschicht, der unsere Befragten angehören, eher kritisch gesehen. Dies ist auch insofern interessant, weil es auf die Vielschichtigkeit und die inneren Widersprüche der gewerkschaftlichen Interessenvertretung im Betrieb hinweist.

These 3: In den Belegschaften gibt es eine erhebliche Skepsis gegenüber den Transformationsstrategien »ihrer« Unternehmen.

Dem Management wird überwiegend nicht zugetraut, kluge Entscheidungen zu treffen, die die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen sichern und damit letztlich auch die Voraussetzungen für »gute Arbeit« schaffen. In unserem Sample zeichnete sich lediglich bei Volkswagen ein langsam wachsendes Vertrauen in die E-Strategie des Vorstands ab. Dies hängt auch damit zusammen, dass dem Konzern nicht zuletzt aufgrund seiner Größe zugetraut wird, den gegenwärtigen Umbruch in der Automobilindustrie nicht nur zu überleben, sondern auch gestärkt daraus hervorzugehen. Das verbreitete Misstrauen speist sich aus einer Reihe unterschiedlicher Erfahrungen. So wurde das Engagement der Unternehmen in Bezug auf E-Mobilität in den letzten Jahren als zielloos und wechselhaft wahrgenommen. Hier wurde etwa die 2009 eingegangene und fünf Jahre später wieder aufgegebene Tesla-Beteiligung des Daimler-Konzerns

genannt. Generell herrscht der Eindruck vor, dass notwendige Weichenstellungen verschlafen wurden. Aber auch die Präsentation von E-Mobilität als einzige Lösung – verstanden als Fortsetzung des individuellen Automobilität mit batterieelektrischem Antrieb – stößt auf Skepsis. Viele Beschäftigte haben Zweifel, dass in einem überschaubaren Zeitraum eine ausreichende Ladeinfrastruktur aufgebaut werden kann. Verbreitet wird auch auf ungelöste Umwelt- und Ressourcenprobleme der Batterieelektrik hingewiesen. Darüber hinaus werden die von den Unternehmen verbreiteten Zukunftsversprechen einer smarten, ökologisch nachhaltigen und sauberen Mobilität von vielen Beschäftigten als unglaubwürdig betrachtet. Oft wird das an Alltagserfahrungen festgemacht: Etwa, wenn das mittlere und höhere Management selbst immer noch »dicke Verbrenner« fährt oder es auf den Firmenparkplätzen keine Lademöglichkeiten für E-Autos gibt. Dazu kommen verschiedenste Frustrationen über Schwierigkeiten, die mit dem technologischen Wandel verbunden sind: Notwendige Qualifizierungen finden aufgrund von Produktivitätsvorgaben nicht statt, Softwareprobleme führen zu permanenten Stockungen in Produktionsabläufen usw. usf.

These 4: Politischen Entscheidungsträgern und Verkehrsunternehmen, insbesondere der Deutschen Bahn, wird nicht zugetraut, eine tragfähige Verkehrswende auf den Weg zu bringen.

Auch Kolleginnen und Kollegen, die einem Ausbau des ÖPNV und Bahnverkehrs aufgeschlossen gegenüberstehen, gibt es eine verbreitete Skepsis gegenüber der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Als Begründung werden frustrierende eigene Erfahrungen mit den Unzulänglichkeiten dieser Verkehrsträger angeführt: Volle Straßen- und S-Bahnen zu Stoßzeiten, fehlende Anschlussverbindungen, keine Taktfahrpläne, Ausfälle und Verspätungen. Als abschreckendes Megasymbol für die Unfähigkeit deutscher Verkehrspolitik wurde in Stuttgart von mehreren Interviewten auf die Endlos-Baustelle »Stuttgart 21« verwiesen.

These 5: Der Transformationsstrategie der IG Metall fehlt es einerseits an betrieblicher Verankerung und Rückkopplung, andererseits an einer Einbindung in ein gesellschaftspolitisches Projekt einer sozial-ökologischen Verkehrswende bzw. eines »Green New Deal«.

Entsprechende Konzepte und Programme existieren zwar – allerdings nur auf dem Papier. Weder in den Betrieben noch in der öffentlichen Debatte werden sie von der Organisation offensiv vertreten und deshalb, kaum verwunderlich, auch nicht als Richtschnur für politisches Handeln wahrgenommen. Strategische Leitlinien und Diskussionen von der Vorstands- oder Bezirksleitungsebene der IG Metall finden nur selten ihren Weg in die betrieblichen

Vertrauensleutegremien. Gleichzeitig fällt es auch in den gut organisierten Automobilunternehmen den betrieblichen Akteuren schwer, autonome, vom Management unabhängige Strategien zu entwickeln und mit der Belegschaft zu diskutieren. Betriebliche Diskussionsrunden und Bildungsangebote, in denen in größerem Rahmen an autonomen, gewerkschaftlichen Transformationsstrategien gearbeitet wird, gibt es zwar hier und dort – sie bilden aber die Ausnahme. Die Regel ist vielmehr, dass die von uns befragten Funktionär:innen in ihren betrieblichen Gremien wie Vertrauensleutekörpern, aber auch Betriebsräten enorme Schwierigkeiten haben, die komplizierte Gemengelage rund um die Themen Klimawandel und Transformation angemessen zu bearbeiten.

Die Gründe dafür sind komplex. Viele Interviewte verweisen auf den Druck, dem sich die Gremien angesichts permanenter Rationalisierungsanforderungen ausgeliefert sehen. Beispielhaft ist die Aussage eines Gewerkschafters eines Lkw-Werkes aus Baden-Württemberg, dass man es nicht schaffe, das Thema Transformation offensiv anzugehen, »weil wir uns permanent von der Geschäftsleitung getrieben fühlen«. Zudem problematisieren viele Funktionär:innen eine weitgehende Entpolitisierung der Betriebsratsgremien. Diskussionen über gesellschaftspolitische Fragen fänden kaum statt, ebenso wenig eigenes Agenda-Setting. Stattdessen dominiere eine Haltung des Co-Managements. Häufig fühlen sich die betrieblichen Gremien allein gelassen von der IG Metall. Zwar werden bestimmte Initiativen des Vorstands begrüßt, wie etwa 2019 der mit breiter Beteiligung von Betriebsräten erarbeitete Transformationsatlas (IG Metall 2019b). Vermisst wird aber die Einbindung solcher Initiativen in eine kohärente Gesamtstrategie. Wenn schon Konzepte und Strategiepapiere von Vorstand und Bezirksleitungen selten Eingang in die betrieblichen Diskussionen finden, gilt dies umso mehr für alternative, linke Entwürfe, die in der und um die IG Metall diskutiert werden. Noch viel seltener finden sie den Weg in Vertrauensleutegremien oder Delegiertenversammlungen, geschweige denn in die Diskussionsräume der Beschäftigten.

These 6: Politisch weitergehende Forderungen nach einer Konversion der Automobilproduktion werden überwiegend skeptisch gesehen, aber nicht grundsätzlich zurückgewiesen. Allerdings fällt auf, dass der Begriff »Konversion« in der Debatte einerseits nicht klar definiert und andererseits emotional enorm aufgeladen ist. In der Sache ist eine Diskussion über alternative Produktion bzw. Produkte aber führbar, wenn auch schwierig.

Einige Betriebe sind hochgradig spezialisiert. Hier glauben die Interviewten nicht, dass mit den Maschinen alternative Produkte gefertigt werden können. Andere Standorte sind dagegen so aufgestellt, dass »jede metallverarbeitende Industrie denkbar wäre, von der Technologie und vom Know-how her«. In einem großen Automobilwerk in Baden-Württemberg gab es früher bereits

Erfahrungen mit der Produktion von Schienenfahrzeugen, in einem weiteren mit dem Bau von Fahrrädern. Dort wo Automobilkonzerne eigene Nutzfahrzeug- und Omnibussparten unterhalten, sind die Hürden für einen Einstieg in die Diskussion deutlich niedriger.

Zweifel gibt es hinsichtlich der Beschäftigungseffekte, die bei einer Konversion zu erwarten sind – auch wenn Beschäftigte aus Produktionsbetrieben für Autobusse und Triebzügen dagegen auf den hohen Arbeitskräftebedarf in der eher manufakturartigen Produktion solcher Fahrzeuge verweisen. Mit Blick auf möglichen Beschäftigungsaufbau in anderen Branchen wird befürchtet, dass nahezu jede denkbare Beschäftigungsalternative für die Beschäftigten in der von vergleichsweise hohen Löhnen gekennzeichneten Automobilindustrie mit erheblichen Entgeltverlusten einherzugehen droht.

These 7: Grundsätzlich stehen viele der interviewten betrieblichen Gewerkschaftsfunktionär:innen den inhaltlichen Vorschlägen eines »Green New Deal« der LINKEN (Riexinger 2020a und b; Candeias 2020) aufgeschlossen gegenüber, zumal sich viele Kernaussagen mit den Positionen der IG Metall überschneiden. Sie sind aber skeptisch sowohl in Bezug auf die Perspektive einer politisch-praktischen Umsetzung wie auch hinsichtlich der Möglichkeiten, größere Teile ihrer Belegschaften für ein solches Programm zu gewinnen, geschweige denn zu mobilisieren.

Einer der wesentlichen Gründe dürfte darin liegen, dass es zwischen dem Status quo und dem komplexen Programm einer sozial-ökologischen Verkehrswende an einer Vermittlung durch konkrete Teilziele und realisierbare Zwischenschritte fehlt. Doch genau solche braucht es, damit eine Mobilisierung auf der betrieblichen oder überbetrieblichen Ebene überhaupt erst als praktische Handlungsoption erscheinen könnte. Als wichtige Hindernisse werden dabei einerseits unzureichende Alternativen zum Pkw (schlechter Zustand des ÖPNV) als auch mangelhafte politische Kommunikation und Dialogbereitschaft der gesellschaftlichen Linken und der Umweltbewegung genannt. Ein Argument, das immer wieder von vielen Interviewten vorgebracht wurde, lautet: Damit der Öffentliche Nahverkehr von der Mehrheit unserer Kolleg:innen als Alternative zum Automobil angenommen wird, muss das Angebot deutlich attraktiver werden – und zwar in der Praxis. Ein politisches Versprechen überzeugt niemanden. Kraftvolle beteiligungsorientierte Kampagnen für den Ausbau des ÖPNV könnten hier ein möglicher Ansatz sein, die Apathie zu überwinden. Die gleiche Argumentation wird in Bezug auf mögliche Beschäftigungsperspektiven in anderen Branchen mit in der Regel deutlich niedrigerer Tarifbindung und geringeren Löhnen vorgebracht. Explizit wird hier immer wieder der ÖPNV genannt. Als politischen Vorschlag für eine Lösung dieses Problems wird immer wieder eine stärkere Kooperation von IG Metall und ver.di gefor-

dert, um auf eine Stärkung der Tarifbindung und Löhne im Dienstleistungssektor hinzuwirken. Auch wenn allen gewerkschaftlich Organisierten unter den Befragten klar ist, dass ein solcher Ansatz nicht von heute auf morgen erfolgreich sein kann, wird er als notwendig erachtet.

Eher kritisch sehen viele der Interviewten bestimmte politische Herangehensweisen der gesellschaftlichen Linken und der Umweltbewegung, die als »ungeschickt«, »belehrend« und »von oben herab« wahrgenommen werden. Auch wenn solche Urteile mitunter selbst eher wie ad hoc bestätigte Vorurteile erscheinen, wird eine vertrauensschaffende Debatte mit der Klimabewegung, namentlich den Jugendlichen von Fridays for Future ausdrücklich begrüßt.

Sinnvoller wäre es stattdessen, die Partei DIE LINKE würde sich darum bemühen, »eine Vertrauensebene zu schaffen in einer politischen Debatte um die Frage Mobilität und wie müsste sie aussehen, damit sie auch so umwelt- und nachhaltig und passt«, betont ein baden-württembergischer Vertrauensmann und Betriebsrat.

Um dies zu erreichen, »muss ich in die Diskussion mit Menschen um die ganzheitliche Geschichte gehen, nicht nur Verkehr. Du musst auch den Leuten zeigen, ich bin für euch da in der Frage, in der Frage, in der Frage. [...] wenn ich in einer Betriebszeitung nur von meinen politischen Fernzielen schreiben würde, dann wird die [...] nicht ernstgenommen [...] Du musst dich [...] in die Niederungen bewegen, dich auch um Themen kümmern, die nicht dein politisches Fernziel berühren, damit du das Vertrauen gewinnst bei den Menschen. Sonst wird sich nichts ändern.« Um Diskussionen mit den Kolleg:innen über die Notwendigkeit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs anzustoßen, empfiehlt ein anderer Vertrauensmann aus Baden-Württemberg, sich stärker aktiv mit den Pendler:innen zu solidarisieren.

Alles in allem zeigt sich nach unserem Eindruck, dass es möglich und lohnend ist, mit den Beschäftigten in der Automobilindustrie – insbesondere mit der gewerkschaftlichen Basis in den Betrieben – in produktive Diskussionen um eine sozial-ökologische Verkehrswende einzusteigen. Man sollte sich allerdings darüber klar sein, dass es dabei darum geht, »dicke Bretter zu bohren« (Candeias/Krull 2020). Und: Um eine Chance zu haben, dass dies gelingt, müssen sich nicht nur die Automobilarbeiter:innen bewegen – auch DIE LINKE muss die Art und Weise ihrer politischen Interaktion und Kommunikation überdenken bzw. ihre Ansätze mit positiven Angeboten, kontinuierlichen Gesprächs- und Arbeitsformaten wie Foren, Gesprächskreisen und gemeinsamen Praxen und Allianzen weiter ausbauen. Weder reicht es, die Position der Gewerkschaft zu verdoppeln noch sie zu kritisieren und ihr ein besseres Konzept entgegenzustellen. Gefragt ist vielmehr im kritischen Miteinander gemeinsame Positionen, Initiativen und Praxen zu entwickeln, mit den Führungsebenen (sofern möglich), v.a. aber mit den Beschäftigten aus den Betrieben. Fridays for Fu-

ture und ver.di haben es vorgemacht (Kaiser u.a. 2020). Aber auch im Bereich der IG Metall gibt es viele Erfahrungen von Kooperationen von Gewerkschaft und Umweltbewegung und auch von Initiativen aus den Betrieben heraus, etwa die Arbeitskreise Alternative Produktion, an die es wieder anzuknüpfen gilt. Wenn beide Seiten zu einem echten Dialog bereit sind, muss ein Bündnis für einen »Green New Deal« keine ferne Utopie bleiben.

These 8: Die Chancen der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaft, die Transformation der Automobilindustrie nicht nur über sich ergehen zu lassen, sondern mitzugestalten, hängt letztlich davon ab, in wie weit es ihnen gelingt, Gegenmacht aufzubauen. Eine von den Unternehmensstrategien unabhängige gewerkschaftliche Transformationsstrategie benötigt betriebliche Durchsetzungsfähigkeit und damit Mehrheiten.

Dass es dafür mehr Anknüpfungspunkte in den Belegschaften und Funktionskörpern gibt als vielfach gedacht, ist eine notwendige, aber noch keine hinreichende Bedingung für eine sozial-ökologische Transformation. Geht man davon aus, dass in höheren Betriebsratsebenen Sozialpartnerschaft und Standortkonservatismus stärker ausgeprägt sind als unter den für diese Studie hauptsächlich befragten mittleren Funktionär:innen, sind letztere diejenigen Akteure, auf die es in den betrieblichen »Transformationskonflikten« (Dörre 2020) ankommt. Bislang allerdings fehlt es der Transformationsdebatte der IG Metall vor allem an der illusionslosen Einsicht, dass alle Fragen der Neuausrichtung von Unternehmen und Industrien letztlich nicht durch clevere Expertise, sondern reale Macht entschieden werden. Nur organisierte Belegschaften, die in der Lage sind, ihre Interessen zu artikulieren und im Konflikt durchzusetzen, werden am Ende den Gang der Entwicklung nennenswert beeinflussen können. In der Debatte um die Zukunft der Automobilindustrie und ihrer Arbeitsplätze spielt dies bisher eine erstaunlich untergeordnete Rolle. Wenn es der IG Metall gelänge, den Impuls der anwachsenden Welle von Abwehrkämpfen bei diversen Automobilzulieferern mit einer Kampagne für einen sozial-ökologischen Wandel zu verbinden, könnte die Auseinandersetzung tatsächlich eine gesellschaftspolitische Dynamik entfalten, die ein »window of opportunity« eröffnet.

These 9: Im Zuge des Wegfalls von Arbeitsplätzen durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs, aber auch des Rationalisierungsschubs, der ganz generell mit der Digitalisierung der Automobilfertigung einhergeht, wird die Diskussion um Arbeitszeitverkürzung in den nächsten Jahren unausweichlich an Bedeutung gewinnen.

Wenn es der IG Metall gelingt, daraus eine tarifliche und politische Forderung zu entwickeln und eine entsprechende Bewegung zu organisieren, könnte dies wiederum die Debatte um einen gesellschaftlichen Masterplan für eine

sozial-ökologische Transformation und Verkehrswende befruchten. Linke und progressive Kräfte sollten versuchen, den Zusammenhang zwischen beiden Fragen aufzuzeigen und sie politisch miteinander zu verknüpfen. Eine breit getragene Forderung nach kollektiver gesetzlicher und tariflicher Arbeitszeitverkürzung könnte ein Moment sein, um das herum sich womöglich ein Programm für eine sozial-ökologische Transformation »von unten« verdichtet.

In zahlreichen für diese Studie geführten Interviews tauchte das Thema »Arbeitszeitverkürzung« auf. Bislang noch hat es allerdings eher den Charakter einer »Unterströmung«, die sich gelegentlich, scheinbar zufällig, mal hier mal dort an der Wasseroberfläche bemerkbar macht. Mehrere befragte Betriebsräte und Vertrauensleute großer Automobilhersteller schätzten ein, dass es innerhalb ihrer Belegschaften einen verbreiteten Wunsch gäbe, weniger zu arbeiten. Dass IG Metall-Vorsitzender Jörg Hofmann im August 2020 mit dem Vorschlag einer »Vier-Tage-Woche als Option für die Betriebe« an die Öffentlichkeit ging, ist ein Zeichen für die Stärke dieser Unterströmung. Arbeitszeitpolitik war in den vergangenen Jahren bei der IG Metall vor allem durch den teilweise erfolgreichen Versuch geprägt, beschäftigtenfreundlichere Formen von Arbeitszeitflexibilisierung zu vereinbaren. Ob und – falls ja – wie konkret die IG Metall nach der traumatisierenden und bis heute fortwirkenden Niederlage im Streik für die 35-Stunden-Woche in Ostdeutschland die Forderung nach kollektiver Arbeitszeitverkürzung erneut aufgreifen wird, bleibt abzuwarten. Der beschleunigte Umbau der Autoindustrie wird jedenfalls der Debatte neuen Schwung geben.

Literatur

- Albrecht, Ulrich (1979): Alternative Produktion: Das Beispiel Lucas Aerospace, in: Kritisches Gewerkschaftsjahrbuch 1978/79: Arbeiterinteressen gegen Sozialpartnerschaft, Berlin, 204-216.
- Autor:innenkollektiv climate.labour.turn (2021): »Mein Pronomen ist Busfahrerin...«, Die Kampagne TV-N 2020 als Exempel ökologischer Klassenpolitik, Reihe »Analysen« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin (im Erscheinen).
- Bauer, Wilhelm/Riedel, Oliver/Herrmann, Florian/Borrmann, Daniel/Sachs, Caroline (2018): ELAB 2.0 Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland – Abschlussbericht, Stuttgart, Fraunhofer IAO, www.iao.fraunhofer.de/lang-de/images/iao-news/elab20.pdf (28.10.2021).
- Bätzold, Carsten/Lacher, Michael (2020): Die Autoindustrie am Scheideweg, Denknetz. Workingpaper, www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2020/05/Baetzold_Autoindustrie_Scheideweg.pdf (3.11.2021).
- Bätzold, Carsten (2021): »Elektro-SUVs lösen kein Problem«, interviewt von Jörn Boewe und Johannes Schulten, in: Der Freitag, 12, 25.3.2021, 5.
- Blöcker, Antje (2014): Arbeit und Innovationen für den sozial-ökologischen Umbau in Industriebetrieben, Edition der Hans-Böckler-Stiftung, 289, Düsseldorf, www.econstor.eu/bitstream/10419/181745/1/p_edition_hbs_289.pdf (28.10.2021).
- Blöcker, Antje (2020a): Transformation auf Hochtouren, Konversion noch auf Sparflamme. Automobilhersteller und Zulieferindustrie in Berlin und Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt in der Transformation, in: Blöcker/Dörre/Holzschuh (Hrsg.): Auto- und Zuliefererindustrie in der Transformation – Beschäftigtenperspektiven aus fünf Bundesländern, Frankfurt a.M., 8-77.
- Blöcker, Antje (2020b): Auf dem Sprung in die E-Mobilität? Transformationsdynamiken im Autoland Sachsen, in: Dörre/Holzschuh/Köster/Sittel (2020): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M./New York, 181-222.
- Blöcker, Antje/Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine (Hrsg.): 2020: Auto- und Zuliefererindustrie in der Transformation – Beschäftigtenperspektiven aus fünf Bundesländern, Frankfurt a.M.
- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2021): »E-Mobilität, ist das die Lösung?« Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.
- Bündnis 90/Die Grünen (2021): Grünes Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2021, www.gruene.de/artikel/wahlprogramm-zur-bundestagswahl-2021 (28.10.2021).
- Burmeister, Kai (2020a): Zwischen Rotstift und Transformation. Arbeit in der Automobilindustrie, in: Sozialismus, 10, 43-47.
- Burmeister, Kai (2020b): Für ein Transformationspaket – Aufgaben für linke Politik und Gewerkschaften rund ums Auto! In: SPW, 3.
- Burmeister, Kai (2019): Umkämpfte Arbeit in der Automobilindustrie. Das Beispiel Automotiv-Cluster Baden-Württemberg, in: Prokla, 49(2), 277-294.
- Candeias, Mario/Krull, Stephan (2020): Vom Bohren dicker Bretter. Die Debatte zur Konversion der Autoindustrie, Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/news/id/42848 (28.10.2021).
- Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hrsg.) (2011): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität.Arbeit.Konversion, Hamburg.

- Candeias, Mario (2020): Der Mietendeckel der Mobilität? In: Zeitschrift LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/mietendeckel-der-mobilitaet (28.10.2021).
- Daum, Timo (2021): Der Osten elektrisiert, in: Der Freitag, 12, 25.3.2021, 5.
- Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine/Köster, Jakob/Sittel, Johanna (2020): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M./New York.
- Dörre, Klaus (2020): Gesellschaft in der Zangenkrise. Vom Klassen- zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt, in: Dörre u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M./New York, 71-129.
- Eckardt, Andrea/Harmening, Björn/Adler, Tom/Mertens, Klaus (2020): Konversion der Autoindustrie – Was denken die Beschäftigten? Gespräch in: LuXemburg, H.1, www.zeitschrift-luxemburg.de/gespraech-konversion-der-autoindustrie-was-denken-die-beschaeftigten/ (3.11.2021).
- Habeck, Robert (2021): Von hier an anders, Köln.
- Hirse Korn, Lars (2020): Keine Angst vor der Wende. Wer braucht eigentlich Autos und für was? In: express 10/2020, 1-2.
- IG Metall (2015): Beschlüsse des 23. Ordentlichen Gewerkschaftstages 2015 in Frankfurt, www.igmetall.de/download/IGM_Beschlussbroschuere_23GT_download_f0bbb3f0f2d131f91ff4d3872b15c8e84e88812e.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2018): Miteinander für morgen. Solidarisch und gerecht. Debattenpapier zum 24. Ordentlichen Gewerkschaftstag, www.igmetall.de/download/20181213_mz_01_2019_Einhefter_101218_final_85ab5fc80596ca6ed3aee72e5348aa74eeeb53a.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2019a): Satzung der IG Metall, beschlossen auf dem 24. Ordentlichen Gewerkschaftstag der IG Metall vom 6. bis 12.10.2019, www.igmetall.de/download/20191231_IGM_Satzung_2020.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2019b): Transformationsatlas, wesentliche Ergebnisse, www.igmetall.de/download/20190605_20190605_Transformationsatlas.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2020a): #FAIRWANDEL jetzt! Gute Argumente zur Metall-Tarifrunde 2020, www.igmetall.de/tarif/tarifrunden/metall-und-elektro/fairwandel-jetzt-argumente-zur-tarifrunde (28.10.2021).
- IG Metall (2020b): Klimaschutz: Das sind die Positionen der IG Metall, 5.2.2020, www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/umwelt-und-energie/klimaschutz-das-sind-die-positionen-der-ig-metall (28.10.2021).
- IG Metall (2020c): Hofmann schlägt 4-Tage-Woche vor, 19.08.2020, www.igmetall.de/tarif/tarifrunden/metall-und-elektro/4-tage-woche-als-wahlmoeglichkeit (28.10.2021).
- IG Metall (2021): Sicherheit im Wandel. Instrumente für die Gestaltung der Transformation, Arbeitspapier5/21, www.igmetall.de/download/20210201_20210128_Arbeitspapier_5_Sicherheit_im_Wandel_GP_2021_a52888dfb9c27a18a382cfa0db4517b6235dcf98.pdf (28.10.2021).
- Kaiser, Julia u.a. (2020): #Wir fahren zusammen. Die Allianz von Fridays for Future und ver.di im Bereich Nahverkehr als Exempel ökologischer Klassenpolitik, in: Dörre u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M./New York, 267-285.
- Karg, Luca, u. Maurice Laßhof, 2020: Klimakrise im Krisenklima: Krisenwahrnehmungen und -empfindungen von Jugendlichen, in: Z. Zeitschrift Marxistische Erneuerung, Nr. 123.

- Karg, Luca, u. Maurice Laßhof, 2021: Die Jugend kriegt die Krise(n). Wahrnehmung von Fridays-for-Future-Aktivist*innen und Auto-Azubis im Vergleich, Sozialismus, Supplement zu Heft 1/2021.
- Kern, Horst, u. Michael Schumann, 1984: Das Ende der Arbeitsteilung?, München
- Klein, Naomi, 2019: Warum nur ein Green New Deal unseren Planeten retten kann, Hamburg.
- Köster, Jakob/Bose, Sophie/Dörre, Klaus/Lütten, John (2020): Nach der Braunkohle. Konflikte um Energie und regionale Entwicklung in der Lausitz, in: Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine/Köster, Jakob/Sittel, Johanna (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a. M./New York, S. 129-181.
- Kühn, Thomas/Koschel, Kay-Volker (2011): Gruppendiskussion. Ein Praxishandbuch, Wiesbaden.
- Krull, Stephan (2020): Nicht nur den Motor wechseln, sondern das System! Skizze für einen Ausstieg aus dem Automobilismus, www.stephankrull.info/2020/10/26/nicht-nur-den-motor-wechseln-sondern-das-system/ (28.10.2021).
- Labournet (2006): Verhandlungsergebnis, archiv.labournet.de/branchen/auto/vw/allg/tarifvertrag2006.pdf (28.10.2021).
- Meuser, Michael/Nagel, Ulrike (2009): Das Experteninterview – konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage, in: Pickel u.a. (Hrsg.): Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft, Wiesbaden, 465-481.
- Neumann, Lars/Krippendorf, Walter (2016): Branchenanalyse Bahnindustrie. Industrielle und betriebliche Herausforderungen und Entwicklungskorridore, Hans-Böckler-Stiftung, Study, 331, www.boeckler.de/pdf/p_study_hbs_331.pdf (28.10.2021).
- Reimann, Annina (2020): Sanitärer der Autokalypse, in: Wirtschaftswoche 42, 49-53.
- Riexinger, Bernd (2020a): Die Autoindustrie umbauen. Vorschlag für einen linken Green New Deal, in: LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-linker-green-new-deal (28.10.2021).
- Riexinger, Bernd (2020b): System Change: Plädoyer für einen linken Green New Deal – Wie wir den Kampf für eine sozial- und klimagerechte Zukunft gewinnen könnten, Hamburg.
- Röttger, Bernd (2010): Konversion?! In: LuXemburg, 5, www.zeitschrift-luxemburg.de/konversion/ (28.10.2021).
- Schade, Wolfgang u.a. (2020): Synthese und Handlungsempfehlungen zu Beschäftigungseffekten nachhaltiger Mobilität, Arbeitspapier im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung, Karlsruhe.
- Sittel, Johanna/Dörre, Klaus/Ehrlich, Martin/Engel, Thomas/Holzschuh, Madeleine (2020): Von der Transformation. Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zuliefererindustrie, in: Dörre u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M./New York, 129-181.
- Storz, Wolfgang (2020): »Als die IG Metall das Auto noch nicht liebte« – Die Industriegewerkschaft war schon einmal viel weiter, in: express, 6.
- Urban, Hans-Jürgen (2020): Transformation als Bewährungsprobe, in: Sozialismus, 9/2020, 34-42.
- VDA (2020): Service Jahreszahlen, www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/export.html (28.10.2021).
- Waßmuth, Carl/Wolf, Winfried (2020): Verkehrswende: Ein Manifest, Köln.

ERFAHRUNGEN ORGANISIEREN

Stephan Krull

Produktion des Gemeinsamen

Vom Gesprächskreis »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität«
zu Transformationsräten

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus wurde Westeuropa ökonomisch und politisch an die USA gekoppelt. In der BRD begann die »Volksmotorisierung« so, wie Henry Ford das in den USA vorgemacht hatte. Das sogenannte Wirtschaftswunder der ersten 20 Nachkriegsjahre überdeckte die latente Kritik am Auto, die Liquidation (Marktbereinigung) solcher Automarken wie Lloyd, Glas, NSU, DKW und Borgward geschah fast geräuschlos. Die BRD und zum Teil auch die DDR wurden »autogerecht« wieder aufgebaut, die zerbombten Altstädte mit ihren kleinen Gassen waren breiten, mehrspurigen Straßen gewichen. Nachdem 1972 der Club of Rome seinen Bericht »Die Grenzen des Wachstums« veröffentlichte, dauerte es ein paar Jahre, bis die Erkenntnis in der Gesellschaft durchsickerte, dass an einer wirklich nachhaltigen Entwicklung kein Weg vorbeiführt. Erst entwickelte sich die Umweltbewegung, 1977 wurde die Nord-Südkommission unter Vorsitz von Willy Brandt ins Leben gerufen, 1980 gründete sich die grüne Partei. Bald danach wurden auch in Gewerkschaften wachstumskritische Diskurse und Zukunftsdebatten geführt; die Arbeitszeitverkürzung wurde auf die Tagesordnung gesetzt. Bezogen auf den Autoverkehr wurde kritisch über die Anzahl der Autos und die Emissionen diskutiert. Geschwindigkeitsbegrenzungen konnte die Autolobby in Deutschland bis heute verhindern. Andere Maßnahmen wie die Pflicht zur Abgasreinigung durch Katalysatoren wurden, von der Autoindustrie murrend begleitet, durch die Europäische Union verpflichtend eingeführt. Ausdruck der Debatte war das Buch »Ausfahrt Zukunft« von Frederic Vester (1990). Ihm zu Folge zielte die Debatte nicht darauf ab, »die Autoindustrie zu bekämpfen, sondern ganz im Gegenteil, ihr Perspektiven aufzuzeigen« (ebd.: 9).

Einige Zitate lassen die Situation Anfang der 1990er Jahre besser verstehen. Daniel Goeudevert, seit September 1989 Vorstandsmitglied der VW AG, sprach am 6. Februar 1990 bei einem Symposium der Wolfsburger IG Metall über ökologische Verkehrssysteme als Zukunftsaufgabe der Automobilindustrie: »Die Zukunft der Autoindustrie hängt von der sozialverträglichen Gestaltung unseres Verkehrs und von der verantwortungsbewussten Anwendung der Technik ab. [...] Wir alle wissen, dass wir an der Nahtstelle unseres Gesamtsystems angelangt sind. Diese Naht ist brüchig. Die Umweltbelastungen sind größer, als wir sehen und spüren und es manchmal wahrhaben wollen. Und wir tragen mit unserer Automobilproduktion immer noch kräftig dazu bei. [...] In der Masse

beeinträchtigt [das Auto] die natürliche und soziale Umwelt über Gebühr. [...] Es geht darum, den Verkehr als Ganzes zu betrachten, als ein System. [...] Welcher gesellschaftlich qualitative Verkehrsbedarf existiert überhaupt? Welche Funktionen soll der Verkehr und jeder einzelne Verkehrsträger erfüllen? Und nach welchen Kriterien müsste man einen Verkehrsverbund unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel entwickeln, der Raum und Umwelt gleichermaßen entlastet? [...] Die Sozialpartner haben gemeinsam die Aufgabe, unsere soziale Marktwirtschaft in eine ökologische Marktwirtschaft umzuwandeln. Soziale Verantwortung gegenüber dem Menschen schließt auch seine Umwelt mit ein. [...] Die Bereitschaft der Bevölkerung [...] ist da. Das eigene Umdenken und die eigene Verhaltensänderung ist ein Lernprozess, der aber schneller als erwartet vollzogen werden kann.« (ebd.: 73)

Goeudevert ging nicht auf die Macht- und Kapitalverhältnisse ein. Dennoch war es eine totale Infragestellung der Strategie der Autokonzerne und deshalb nachvollziehbar, dass die Autoindustrie und ihr Verband (VDA) mit Goeudevert nicht glücklich waren. Bezeichnend für die Debatte war der berühmte Ausspruch von Eberhard von Kuenheim, damals Chef von BMW: »Es mag sein, dass es zu viele Autos gibt – ganz sicher aber zu wenige BMW.« Als Goeudevert im Januar 1991 Vorstandsvorsitzender der Marke Volkswagen und damit designierter Nachfolger für den Vorsitz des Vorstandes der VW AG wurde, fiel die Entscheidung doch auf Ferdinand Piëch. Letzterer ist Erbe von Ferdinand Porsche und war seinerzeit Chef der VW-Tochter Audi. Der Vorgang war insoweit überraschend, als dies nur mit Zustimmung von Gerhard Schröder als Ministerpräsident und der »Arbeitnehmerbank« im Aufsichtsrat möglich war – eine Debatte in der IG Metall mit den gewerkschaftlichen Vertrauensleuten hat es vorher jedoch nicht gegeben. Daher die unrühmliche Auszeichnung von Schröder als »Genosse der Bosse«. Goedevert verließ im Juli 1993 nach nur vier Jahren das Unternehmen und zog sich aus der Öffentlichkeit zurück. In seinen Memoiren schreibt er: »Ob und mit welchem Ziel im Hintergrund Fäden gezogen wurden, entzieht sich meiner Kenntnis. Mein Weggang wurde einvernehmlich und ohne großen Eklat geregelt. Ohne Zweifel hätten sich mein Charakter und derjenige von Ferdinand Piëch ergänzen können. Doch dazu wären Wille und positive Einstellung beiderseits die Voraussetzung gewesen.« (1996: 225) Mit Piëch, dem »Mann mit Benzin im Blut«, begannen die Skandale um José Ignacio López¹ sowie die gescheiterte und die Marke vernichtende Übernahme von Rolls Royce.

¹ López war Einkaufschef von GM in den USA, wurde von Ferdinand Piëch herausgekauft und kam daraufhin mit einer ganzen Schar von »Kriegern« einschließlich geheimer Dokumente von GM nach Wolfsburg. Als Vorstand für »Produktionsoptimierung und Beschaffung« bei VW erpresste er kleinere und größere Zulieferer und

Der IG Metall wurde in dieser Zeit klar, dass es mit der Übernutzung der Natur so nicht weitergehen kann. Ausdruck davon ist die Verkehrspolitische Konferenz, ausgerichtet von der IG Metall und dem Deutschen Naturschutzring am 9./10. November 1990 in Frankfurt am Main, mit vier Foren: 1) Auto – Stadt – Regionalverkehr, 2) Fernverkehr – Transit – Güterverkehr, 3) Anforderungen an zukünftige Fahrzeuge und 4) vernünftiges Verkehrsverhalten im Rahmen neuer Verkehrskonzepte. Franz Steinkühler, damals Vorsitzender der IG Metall, schrieb im Begleitbuch: »Ökologische Schäden und soziale Frage im Westen, die Rodung von Regenwäldern, 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.« (1992: 21) Im weiteren Verlauf des Textes werden alle heutigen Probleme und alle heute verfolgten Lösungswege bereits aufgezeigt – immerhin vor 30 Jahren. Das Programm des Begleitbuchs »Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist!«, heute ein zeithistorisches Dokument einer lebendigen Gewerkschaft, war mit seinen zehn Vorschlägen nicht nur anschlussfähig an die Umweltbewegung. Es enthielt Elemente von Konversion, zeitgemäßer Industriepolitik und Wirtschaftsdemokratie. »Unser Ziel ist ein humanes, umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem. Das heute dominierende Automobil muss als Bestandteil des integrierten Gesamtverkehrs neu konzipiert werden. Diese Ziele müssen gleichzeitig auf drei Ebenen angegangen werden:

- Beim einzelnen Fahrzeug, seiner Produktion, seiner Nutzung und Wiederverwertung; beim Aufbau integrierter Verkehrssysteme mit internationaler Abstimmung und Verbesserung von Grenzwerten.
- Die Durchsetzung erfordert das Umdenken und Zusammenwirken aller Beteiligten: Der Automobilunternehmen, der Autofahrer, der Politiker, Verkehrs- und Stadtplaner, der Gewerkschaften, Umweltschutzverbände und Verkehrsclubs.
- Notwendig ist drittens ein Gesamtkonzept, in dem die komplexen Zusammenhänge von Umwelt-, Verkehrs-, Industrie- und Beschäftigungspolitik in eine strategische Perspektive gebracht werden.« (ebd.: 313)

Die wesentlichen Punkte damals waren: Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, Rohstoffverbrauch durch Recycling der Altautos senken, weni-

erwarb sich intern einen grausamen Ruf und extern den Namen »Würger von Wolfsburg«. Schließlich war er nicht mehr haltbar und verschwand ruhmlos in seiner baskischen Heimat (Tagesspiegel 2000).

ger Emissionen und Energieverbrauch beim Autofahren (unter anderem Wasserstoff und E-Motoren), Sicherheit für alle, besserer Verkehrsfluss statt Rasererei, Aufbau eines integrierten Verkehrssystems, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Vernetzung der Verkehrsträger, neue Fahrzeugkonzepte und Unternehmensstrategien, vernünftiges Verkehrs- und Verbraucherverhalten, bessere Grenzwerte und Preisreform, politische Initiativen und demokratische Beteiligung (ebd.: 316 ff.).

Krise, Konkurrenz, Korruption

All das fand ein abruptes Ende, nachdem die Sowjetunion und die wirtschaftliche Zusammenarbeit ehemals sozialistischer Länder sich aufgelöst hatten und China sich öffnete: Unerwartete, riesige Absatzmärkte und die Aussicht auf gigantische Profite ließen alle ökologischen Notwendigkeiten als Träume wie Seifenblasen zerplatzen. Kein Gedanke wurde mehr daran vergeudet, es ging nur noch um die Frage, welcher Konzern welchen Markt schneller erobert, sich Vorteile verschafft und den höheren Profit erjagt. Das ging zehn Jahre. Im Sommer 2000 platzte die Spekulationsblase um die »New Economy«. Tausende sogenannte Startups waren gnadenlos überbewertet, konnten nicht halten, was die Anleger sich versprochen hatten und verschwanden vom Markt. Weitere zehn Jahre später wurde die Weltwirtschaft durch die Bankenkrise an den Rand des Abgrundes getrieben. Wieder zehn Jahre später sackte der Automobilmarkt ein. Die industrielle Produktion sank in Deutschland um 5%,² weltweit sank das Wachstum auf null. Die wichtigste Ursache hierfür waren die massiven Überkapazitäten in der globalen Autoindustrie. Seit 2008 war bereits ein absoluter Rückgang zu verzeichnen – in Deutschland allein über eine Million PKW. Opel wurde von General Motors abgestoßen und vom deutschen Staat vorläufig gerettet, ohne dass die Bundesregierung den geringsten Versuch unternahm, das Unternehmen auf die Mobilitätswende zu orientieren.

In jeder Krise nahm die Konzentration in der Autoindustrie zu, verschärfte sich die Konkurrenz zwischen den verbliebenen Autokonzernen – immer zu Lasten der Beschäftigten, ihrer Arbeitszeit, ihrer Entgelte und ihrer gewerkschaftlichen und betrieblichen Interessenvertretung. Volkswagen begann die Kooperation mit Ford, Volvo wanderte von Ford zur chinesischen Geely-Gruppe; Chryslers Odyssee führte von Daimler zur Fusion mit Fiat. Renault übernahm Dacia und bildete mit Nissan eine niederländische Gesellschaft. Zusammen kauften sie die russische Lada-Fabrik, schluckten Mitsubishi und

² siehe www.vda.de/de/aktuelles/zahlen-und-daten/jahreszahlen/automobilproduktion.

trennten sich im Frühjahr 2021 von ihren Anteilen an Daimler. Opel wurde von der französischen PSA-Gruppe (Peugeot und Citroën) übernommen, fusionierte mit dem bereits fusionierten Fiat-Chrysler-Konzern und bildete eine niederländische Holding mit dem Namen Stellantis. Die US-Konzerne Ford und GM schwächelten, die japanische und südkoreanische Autoindustrie trat auf der Stelle; aus China drängten neue Hersteller mit Kapazitäten von ca. 25 Millionen Fahrzeugen pro Jahr auf den kleiner werdenden Weltmarkt. Die Folgen dieser Konkurrenz um Märkte und Marktanteile waren einerseits weitere Überkapazitäten und staatliche Subventionen; andererseits geschlossene Fabriken, geringere Steuerzahlungen und Druck auf Gewerkschaften – beispielsweise die Verweigerung jeglicher gewerkschaftlichen Interessenvertretung in den US-Werken von VW und Daimler. Dass es dabei mafiös und verschwörerisch zugehen würde, war nicht überraschend. Tennesseees Senator Bob Corker und andere deklarierten sich, mit Aufträgen der Unternehmen gut ausgestattet, als »Right-to-Work-States«; so die irreführende Bezeichnung, welche Firmen wie VW, BMW oder Mercedes Benz angelockt haben. In den einst landwirtschaftlich orientierten und von Sklav:innenarbeit geprägten Südstaaten der USA verhindert das VW-Management bisher erfolgreich die Etablierung einer Gewerkschaft im Betrieb. Weitere Verwerfungen in der mörderischen Konkurrenz sind absehbar. In einer Fußnote zitiert Karl Marx den britischen Gewerkschafter T.J. Dunning: »Das Kapital hat einen Horror vor Abwesenheit von Profit oder sehr kleinem Profit, wie die Natur vor der Leere. Mit entsprechendem Profit wird Kapital kühn. Zehn Prozent sicher, und man kann es überall anwenden; 20%, es wird lebhaft; 50%, positiv waghalsig; für 100% stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300%, und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf Gefahr des Galgens.« (1962: 788)

Im September 2015 wurde der gigantische Abgasbetrug bei Volkswagen und im Gefolge davon bei fast allen Autoherstellern öffentlich. Dieser millionenfache Betrug hat gut 30 Milliarden Euro für Entschädigung von Kund:innen, Strafzahlungen, Anwält:innen- und Gerichtskosten verschlungen. In den USA hat Volkswagen im Januar 2017 ein vollumfängliches Geständnis abgelegt: Betrug, Verschwörung und Behinderung der Justiz. Dramatische Auswirkungen waren sofort sichtbar: Hunderttausende Schummelautos waren unverkäuflich, Leiharbeiter wurden nicht weiter beschäftigt, Werkvertragsunternehmen gekündigt, Kommunen revidierten Haushaltspläne und strichen Investitionen. Fabriken in Dresden und Sarajevo wurden abgeschaltet bzw. waren – wie in Argentinien, Brasilien, Russland, Mexiko oder den USA – nicht annähernd ausgelastet. Im Werk in Mexiko, von dort wird der US-Markt beliefert, war die Produktion um die Hälfte eingebrochen.

Das Krisenmanagement des Konzerns war katastrophal – es wurde ge-
leugnet und verharmlost: ein paar Ingenieur:innen hätten den Betrug ausge-

heckt. Die juristischen Berater:innen hielten das Problem für gering und beherrschbar – so die ersten Erklärungen von VW. Wahr ist, dass die gesetzlichen Vorgaben bei den Schadstoffemissionen nicht anders als durch Betrug zu erreichen waren. Rund eine Milliarde Euro Gewinnabschöpfung³ wurden dem VW-Konzern durch das Landgericht Braunschweig auferlegt. Eigentlich wären nach Maßgabe des Grundgesetzes (»Eigentum verpflichtet, sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen« Artikel 14.2 Grundgesetz) die privaten Besitzer:innen und Profiteur:innen des Betruges zu enteignen. Aber was kommt danach?

Neuaustrichtung der Produktion

Bei der Neuaustrichtung geht es um soziale, technische, ökologische und ökonomische Fragen. Dreh- und Angelpunkt müssen die begrenzten Ressourcen, die Reduktion der Klimabelastung sowie die tatsächlichen Bedürfnisse der Menschen nach einer intakten Umwelt und sinnvollen Fortbewegung sein: Die Autohersteller sollten Mobilitätsanbieter mit modernen, sicheren und ökologisch nachhaltigen Verkehrsmitteln für Personen und Güter auf Straße und Schiene werden. Solche Verkehrsmittel müssten überwiegend öffentliches Eigentum sein, die allen zur Verfügung stehen und den Bedingungen in Megacities wie in dünn besiedelten Regionen der Welt angepasst sind. Dazu zu forschen, innovative Produkte zu entwickeln sowie Fördermittel bereit zu stellen, wäre die Aufgabe weitsichtiger Unternehmen und verantwortlicher Politik gewesen.

Jedoch ist es nach wie vor die Priorität der Autokonzerne, durch neue Geschäftsmodelle Profite aus der ÖPNV-Transformation abzuschöpfen. Der »Autoexperte« Bratzel schreibt mit Blick auf Uber & Co.: »Das Erlöspotential ist enorm: Während ein großer traditioneller Automobilhersteller wie Toyota vor allem mit dem Bau und Verkauf von 10 Mio. Pkw jährlich rund 200 Mrd. Euro umsetzt, zielen die Digital Player auf zusätzliche Erlösmöglichkeiten mit der weltweiten Pkw-Flotte von über 1 Mrd. Fahrzeugen, die täglich nur ein bis zwei Stunden bewegt werden. Gelingt es durch kommerzielle Dienstleistungen im und rund um das Fahrzeug nur 1 Euro pro Stunde zu generieren, summiert sich das Umsatzpotential bereits auf rund 500 Mrd. Euro – bei geringen Grenzkosten und damit hohen Renditen.« (Handelsblatt 2016) Die Überle-

³ Die Buße setzt sich aus dem gesetzlichen Höchstbetrag von fünf Millionen Euro sowie der Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 995 Millionen Euro zusammen (Gewinnabschöpfung). Bei Audi und Porsche haben ähnliche Verfahren zu Bußgeldzahlungen von insgesamt 1,3 Milliarden Euro geführt.

gungen seitens der Autokonzerne sind weit fortgeschritten; ein großer Autokonzern beschreibt die Herausforderungen für Hamburg als »Neuerfindung der Mitte«: »So durchschneidet heute die sechsspurige Willy-Brandt-Straße das Herz der Stadt. [...] Die trennende Verkehrspiste soll unter die Erde verlegt werden. Nur so können die historische Stadtmitte und die neue Hafencity samt Einkaufszentrum und tourismusfördernder Elbphilharmonie zusammenwachsen. Geschätzte Kosten etwa 500 Millionen. Die will die Handelskammer nach echt hanseatischer Kaufmannsart wieder reinholen: mit dem Verkauf der durch die Untertunnelung frei werdenden Grundstücke.« (in Journal der Autostadt 2017: 29)

Der Gesprächskreis der Rosa-Luxemburg-Stiftung

Dies war die Ausgangssituation, die zur Gründung des Gesprächskreises »Zukunft Auto, Umwelt und Mobilität« bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung (RLS) in Niedersachsen führte. Im Dezember 2015, drei Monate nach der Aufdeckung des bis dahin größten Abgasbetruges, gab der Vorstand der RLS Niedersachsen grünes Licht für dieses Projekt. Es sollten die Chancen für einen sozial-ökologischen Umbau beraten werden. Der RLS war klar: Es bedarf einer tiefgreifenden Transformation der Autoindustrie, die man nicht den Autokonzernen überlassen darf. Dabei musste die vielschichtige Ausgangslage berücksichtigt werden:

- Seit Jahren waren Millionen Fahrzeuge mit betrügerischen Abgasanlagen in alle Welt ausgeliefert. Beteiligte Ingenieur:innen gaben zu Protokoll: »Die Vorgaben waren mit legalen Mitteln nicht zu erreichen!« (Die Welt 2015)
- Die Folgen für Beschäftigte waren in Umrissen erkennbar: Keine Verlängerung von Leiharbeitsverhältnissen, Reduzierung von Einkommen, Kündigung von Werkverträgen und Verlust von Aufträgen für Zulieferer.
- Die Folgen für die Kommunen waren sichtbar: Haushaltssperren und Revision der Finanzplanung in vielen Kommunen mit Einschränkungen für die soziale Infrastruktur.
- Die betriebliche Wagenburgmentalität wurde stärker, die Betriebsgemeinschaftsideologie forciert. Der Appell der Eigentümer:innen und Manager:innen, »in der Not zusammenzustehen«, traf auf offene Ohren.
- Die Manager:innen planten Angriffe auf die demokratischen Rechte und sozialen Errungenschaften. Die Krise müsse genutzt werden für den Wandel, bei dem kein Stein auf dem anderen bleiben sollte.

Manager:innen und Eigentümer:innen suchen die Chancen in der Krise in ihrem ökonomischen Interesse zu nutzen, zur Gewinnung von Vorteilen gegenüber der Konkurrenz – in der Regel zu Lasten der Beschäftigten und der Umwelt.

Die Linke hatte nur wenige Antworten auf die Herausforderung, die sich aus dem Betrug und der Krise ergaben. Ein Kollege, der einen Artikel von mir in der Zeitschrift *Sozialismus* gelesen hatte, schrieb mir: »Wie schaffen wir das? Ob uns dabei DGB/Gewerkschaften und DIE LINKE in Berlin helfen? Ich hoffe eher auf die AfD.« Gespeist wurde diese trügerische Hoffnung unter anderem durch den rechten Publizisten Jürgen Elsässer, der in seinem Magazin geschrieben hatte: »Der Skandal ist medial inszeniert und hilft einzig der maroden Supermacht USA bei der Schwächung eines Konkurrenten.« (In Compact 2015)

Für die soziale Frage der Sicherung von Arbeit und Einkommen hatten Linke und Gewerkschaften noch keine Antwort. Es gab scheinbar nur den Weg der Steigerung von Produktion und Export. Klar war jedoch: Ohne Rückgriff auf die Milliardenvermögen der Eigentümer:innen würde eine sozial und ökologisch vertretbare Lösung nicht möglich sein. Jedoch blieben die Beschäftigten und ihre Gewerkschaft zunächst in der Betriebsgemeinschaftsideologie stecken und boten damit für rechte Propaganda eine offene Flanke.

Im Gesprächskreis hatten wir uns das Ziel gesetzt, einen real-utopischen Plan für technische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit wegen der relativ guten Voraussetzungen zunächst bei Volkswagen zu entwickeln. Der Krieg der Autokonzerne, die mörderische Konkurrenz, sollte an dieser Stelle gebrochen werden, weil – wie in jedem Krieg – die »kleinen Leute« die Opfer sind. Es ging darum, einen Weg aus der ökonomischen und ökologischen Sackgasse zu finden. »Weiter so« führt in die soziale, ökologische und politische Katastrophe – wie wir es an der Verfehlung der Klimaziele und dem Wirtschaftskrieg heute leidvoll erfahren. Wir wollten die Möglichkeiten für wirtschaftliche Demokratie ausloten – analog der alten gewerkschaftlichen Forderung nach Wirtschafts- und Sozialräten, angereichert um neue Aspekte von Wirtschaftsdemokratie; orientiert an den Bedürfnissen der Menschen. Real-utopisch hieß in diesem Zusammenhang, dass es einerseits um etwas Neues geht, auf der Produktseite wie auf der Seite der Produzenten, andererseits, dass es reale ökonomische und politische Möglichkeiten gibt, dieses Neue auch auf den Weg zu bringen. Das Ergebnis sollten konkrete Vorschläge für eine neue Ausrichtung der Produktion hin zu einer anderen Verkehrspolitik und einer nachhaltigen Mobilität sein. Die Hersteller könnten sich in einem längeren Prozess umprofilieren zu modernen und nachhaltigen Unternehmen. Die Chancen dafür, aus diesem Krieg der Autokonzerne auszusteigen, waren vorhanden. Das sollte versucht werden.

Da es um sehr komplexe ethische, technische, soziale, ökonomische, juristische und politische Prozesse ging, waren wir allein nicht in der Lage, Antworten zu finden. Wir wollten einen breiten Dialog mit Wissenschaftler:innen verschiedener Disziplinen, mit Beschäftigten und Gewerkschaften, mit Politiker:innen, mit Umweltschützer:innen initiieren.

Im Juni 2016 gab es daher ein erstes Treffen des Gesprächskreises in Hannover und fast alle Wünsche nach der Breite der Zusammensetzung waren erfüllt: Mechthild Schrooten als Ökonomin, Antje Blöcker als Sozialwissenschaftlerin und gewerkschaftliche Beraterin, André Baier als Techniker und Dozent an der TU Berlin, Tazio Müller als Umweltaktivist und Referent der RLS, Kathrin Niedermoser als Politikwissenschaftlerin und Gewerkschaftsaktivistin aus Wien, Markus Wissen als Hochschullehrer mit dem Schwerpunkt sozial-ökologische Transformation, Alfred Hartung als Chemiker und ehemaliger Vertrauensmann der IG Metall im VW-Werk in Wolfsburg, Victor Perli und Pia Zimmermann als Bundestagsabgeordnete der Partei DIE LINKE.

Die Debatte kreiste um folgende Fragen: Wie können Bedürfnisorientierung und Gebrauchswertorientierung versus Renditeorientierung dominant werden, wenn qualitative Positionen im binären Zahlensystem nicht adäquat ausgedrückt werden können? Was sind die richtigen Hebel, um mit dieser Debatte in die Öffentlichkeit zu kommen? Welche Rolle spielt linke Politik auf allen Ebenen? Wie kann die Frage nach Wirtschaftsdemokratie mit der Eigentumsfrage Art. 14 GG verbunden werden? Wie können Alternativen so konkret werden, dass die Beschäftigten sie auch für sich als guten Weg sehen? Wie können Vorboten neuer Mobilitäts-Modelle für die Debatte genutzt werden? Wie weit reichen Ansätze von Konversion? Wie können soziale und ökologische Interessen verbunden werden? Welche Bündnispartner:innen können gewonnen werden? In weiteren Treffen wollten wir folgende Punkte beraten:

- Stadtumbauprogramme und kommunale Finanzen – Wessen Stadt ist die Stadt?!
- Konversionsansätze und Alternativen für Produkte und Produktion nutzen; mit besonderem Fokus darauf, dass die Beschäftigten miteinbezogen werden.
- Wirtschaftsdemokratie ausbuchstabieren und für das Projekt konkretisieren.
- Cross-over-Projekte (IG Metall Schweinfurt und Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland [BUND]) anschauen und kreieren.
- Anfragen an die Bundesregierung (Kosten der Infrastruktur für E-Mobilität, wer zahlt?).

Zudem sollte Kontinuität im Gesprächskreis geschaffen werden: Folgerichtig wurden zwei weitere Gesprächsrunden im Herbst und Winter geplant. Winfried Wolf, Alex Demirović und Bernd Röttger sollten zumindest als korrespondierende Mitglieder für den Gesprächskreis gewonnen werden. Wir wollten uns Konversionsprojekte anschauen und mit Erfahrungen aus den 1980er Jahren abgleichen sowie Positionen zur E-Mobilität erarbeiten und – zum Beispiel – mit dem Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V. (VCD) und der Deutschen Umwelthilfe (DUH) abgleichen. Schließlich ging es

darum, den angekündigten Parlamentarischen Untersuchungsausschuss kritisch zu begleiten. Hierbei hat Herbert Behrens als Bundestagsabgeordneter der LINKEN und Ausschussvorsitzender in unserem Gesprächskreis eine herausragende Rolle gespielt.

Im Herbst 2016 fand ein zweites Treffen statt. Bei diesem tauschten wir uns über den Start des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses aus, diskutierten die Veränderungen in gewerkschaftlichen Konferenzen zur Autoindustrie und nahmen die Regierungskommission »Nationale Plattform Elektromobilität« unter die Lupe. Das dritte Treffen war eines der wichtigsten in der Gründungsphase. In Wolfsburg haben wir uns die Produktion von Volkswagen angesehen – für einige der zwanzig Teilnehmenden die erste beeindruckende Konfrontation mit den Arbeitsbedingungen in einer Autofabrik. Außerdem berichtete Herbert Behrens über die Aufgaben, Möglichkeiten sowie Grenzen des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses und gab erste Ergebnisse bekannt; des Weiteren hielt Bernd Röttger einen Vortrag über die Erfahrungen aus den Konversionsdebatten der 1980er Jahre und leitete daraus Schlussfolgerungen für die Möglichkeiten der heutigen Zeit ab. Die Dimension des Problems, mit dem wir uns beschäftigten, wurde offensichtlich: Die Bretter, die gebohrt werden müssen, sind enorm dick (vgl. Candeias/Krull in diesem Band). Aus diesen Erkenntnissen entstand die Idee, eine erste etwas größere Tagung unseres Gesprächskreises im Herbst 2017 zu organisieren.

Komplexität der Aufgabenstellung

Die Zeit des Gesprächskreises war und ist von vielfältiger publizistischer Arbeit begleitet. Eine grundlegende Position erschien im Herbst 2016 im *express*. Diesem Artikel zu Folge bedeutet wohlverstandene Solidarität mit den Beschäftigten, einen Weg aus der Sackgasse zu finden. Der Kampf um Wirtschaftsdemokratie bietet sich dabei als Aktionsmöglichkeit an. Die Voraussetzungen dafür sind bei VW wegen des VW-Gesetzes⁴ und der Mehrheitsverhältnisse im Aufsichtsrat günstiger als bei vielen anderen Unternehmen. Die Beschäftigtenvertreter:innen und die Vertreter:innen des Landes Niedersachsen im Aufsichtsrat verfügen über eine Mehrheit von 12 zu 8 Stimmen. Damit können real-utopische Ideen mit ökologisch und sozial nachhaltigen Alternativen zu Individualverkehr und Profitmaximierung verbunden werden. Notwendige Veränderungen sind komplex; sie betreffen Produkt, Produktion und damit

⁴ Durch die Besetzung des Aufsichtsrates nach dem VW-Gesetz ergibt sich eine Mehrheit von 12:20 durch zehn Vertreter der Beschäftigten und zwei Vertreter des Landes Niedersachsen.

technische, soziale, ökologische, ökonomische, juristische, ethische und politische Prozesse. Es geht um

- die Frage: Aufrüsten oder Umrüsten? Weg von zwei Tonnen Stahl auf vier Gummirädern zwecks des Transports von einer Person von A nach B – hin zu bedarfsorientiertem öffentlichen Personen- und Güterverkehr auf Schienen, Wasserwegen und – soweit unvermeidbar – auf Straßen; dann jedoch nicht in großen privaten Autos, die mehr als »Stehzeuge« und weniger als »Fahrzeuge« fungieren, sondern in smarten kleinen Bussen, die von Algorithmen gesteuert werden und nach Bedarf fahren;
- »Gute Arbeit« versus Profitmaximierung – eine Schlagzeile aus dem Jahr 2016 dazu: »VW-Werker und Roboter arbeiten jetzt Hand in Hand.« (Wolfenburger Allgemeine Zeitung) In dieser Vision wird es einsam um die Kolleginnen und Kollegen in den Werkshallen. Der Robby macht keine Pause, trinkt keinen Kaffee, spielt keine Karten und erzählt nichts von zu Hause. Der Tarifvertrag und die Gewerkschaft sind ihm egal. Schon ist nur noch von »Effizienz« die Rede und »die Familie« (ein Synonym für den Porsche-Piëch-Clan) fordert den Betriebsrat zu Gesprächen über Personalabbau auf. Digitalisierung und Robotisierung sollten jedoch zur Erleichterung von Arbeit und zu einer radikalen Arbeitszeitverkürzung und Arbeitsumverteilung führen.
- Klimabelastungen bzw. deren Vermeidung, um Gesundheit, um Flächenverbrauch und Flächenversiegelung, um Ressourcenschutz und in diesem Zusammenhang auch um Krieg und Frieden sowie um die Möglichkeit oder die Blockierung alternativen Verkehrs. Wir erleben gegenwärtig den Weltuntergang in Zeitlupe – wir können zuschauen oder eingreifen;
- Profit und darum, dass der Staat bzw. die Staaten die Autoindustrie mit Milliarden subventionieren (Abwrackprämie, E-Mobilität); dies kann direkt geschehen – wie etwa bei den 900 Mio. US-Dollar für das VW-Werk in Chattanooga (inkl. Anti-Gewerkschaftsklausel), den 130 Mio. Euro für die Herstellung eines neuen Produkts in der Slowakei sowie bei den Sonderwirtschaftszonen in Mexiko und Polen. Es kann sich aber auch um indirekte Subventionen durch Steuererleichterungen, Steuerverzicht, Infrastrukturleistungen, Rabatte auf Energie, Wasser, Abwasser usw. handeln. Staatliche Interventionen müssten allerdings entgegen der Profitmaximierung und den damit verbundenen sozialen und ökologischen Folgen wirken. Sie müssten daher im Sinne einer sozial-ökologisch verträglichen Produktionsweise implementiert werden. Metaphorisch gesprochen geht es daher darum, die ungerechte Verteilung vom Kopf auf die Füße zu stellen;
- die Frage, ob wir nach dem Mantra der Maximierung des Profits leben, arbeiten, produzieren und konsumieren wollen oder ob wir eine andere Lebensweise anstreben; denn die auf Profitmaximierung basierende Pro-

duktionsweise ist mit unendlich vielen Ungerechtigkeiten behaftet. Sie ist zerstörerisch und tödlich für viele Menschen;

- die Eigentums- bzw. die Verfügungsfrage (und nicht um den Abgasbetrug oder um die Frage, ob da auch die Finanzbehörden betrogen wurden und wer für diesen Schaden aufkommt). »Die Familien«, der Porsche-Piëch-Clan und der Staat Qatar haben von dem Abgasbetrug profitiert. Wie verhält es sich dabei mit dem Eigentum, das dem Wohle der Allgemeinheit dienen soll und widrigenfalls enteignet werden kann (das trifft sicher nicht nur auf VW zu)? Jeder Dieb und Hehler muss das Diebesgut abgeben – warum nicht die Großaktionär:innen von Volkswagen?
- die Rolle des Staates, der von der damaligen britischen Besatzungsmacht am 8.10.1949 als Treuhänder für das VW-Werk eingesetzt wurde, das von Porsche und den Nazis mit geraubtem Gewerkschaftsvermögen sowie Zwangs- und Sklavenarbeit errichtet wurde. Schon von der CDU-Regierung unter Konrad Adenauer wurden Teile des Unternehmens privatisiert und Helmut Kohl hat in den 1980er Jahren in der Koalition mit der FDP den Rest der Anteile des Bundes verschleudert. Lediglich das Land Niedersachsen hat – ungeachtet der jeweiligen Regierungskonstellation – an seinen Anteilen am Unternehmen festgehalten. Alle neoliberalen Politiker:innen verweigern sich einer aktiven Wirtschaftspolitik – diese ist jedoch erforderlich, wenn Wirtschaftsdemokratie durchgesetzt werden soll. Dazu wäre eine Situation erforderlich, in dem das Land als Großaktionär fungiert und die IG Metall bzw. der Betriebsrat über 12 von 21 Stimmen im Aufsichtsrat verfügt.
- die (soziale und ethische) Frage, welche Alternativen den Beschäftigten geboten werden, wenn sie Anderes auf andere Weise produzieren sollen. Abgesehen davon, dass wir ihnen das nicht vorschreiben wollen oder können, sondern mit ihnen beraten müssen, stehen wir in der Verantwortung, über Möglichkeiten und Chancen nachzudenken, Alternativen und Perspektiven vorzuschlagen.

Das vierte Treffen fand Ende April 2017 in Berlin statt; der Gesprächskreis *Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität* (GK ZAUM) wurde eine offizielle Einrichtung in der Struktur der RLS, angekoppelt an das Institut für Gesellschaftsanalyse (IfG) und dessen Direktor Mario Candeias; Antje Blöcker übernahm die Koordination des GK ZAUM. Wir berieten unsere Position zum E-Auto bzw. zu dessen Hype und den Subventionen für die Elektromobilität. Unsere Kritik am Elektroauto hat ihr Fundament im Vortrag von Alfred Hartung, der deutlich macht, dass es bei der Antriebswende vor allem darum geht, das eigentlich schon gescheiterte Geschäftsmodell der Automobilkonzerne in die Zukunft zu verlängern.

Im November 2017 fand die erste größere Tagung im hannoverschen Gewerkschaftshaus mit gut 70 Teilnehmenden statt. Dazu zählten u.a. Valter Sanchez (Generalsekretär von IndustriAll Genf), Julia Hildermeier (Transport & En-

vironnement Brüssel), Thomas Müller (IG Metall Niedersachsen), Hans-Christian Friedrichs (VCD Niedersachsen), Mechthild Schrooten (Memo-Gruppe Bremen), André Baier (TU Berlin) sowie weitere Gästen und die regelmäßig Teilnehmenden des Gesprächskreises. Das Ergebnis waren acht Thesen: 1) Eine doppelte Transformation von Produkt und Produktionsweise ist möglich; 2) Mobilitätswänge und Mobilitätsbedürfnisse müssen benannt werden; 3) Ausstieg aus der renditegetriebenen Konkurrenz; 4) Autokrisen sind mehr als Umweltkrisen; 5) ökologische Klassenpolitik und demokratische Kontrolle; 6) Elektroauto-Mobilität ist kein Ausweg; 7) Mobilität darf kein exklusives privates Gut sein; 8) gute Arbeit geht nur über Arbeitszeitverkürzung.

In den Jahren 2018 und 2019 fanden fünf weitere Treffen in Berlin, Jena sowie Eisenach statt. Ich übernahm von Antje Blöcker die Koordination des Gesprächskreises und wir bildeten einen Arbeitsausschuss, in dem mit mir Mechthild Schrooten, Janna Aljets, André Baier und Markus Wissen arbeiten. Vom 22. bis 23. November 2019 diskutierten wir an der Hochschule für Wirtschaft und Recht (HWR) Berlin auf der Tagung des Gesprächskreises und des Instituts für Gesellschaftsanalyse mit 60 Akteur:innen Alternativen zu Auto-dominierten Städten und der Herrschaft der Automobilkonzerne. Den Auftakt bildeten die jeweiligen Vorträge von Bernd Riexinger sowie von Prof. Dr. Lu Zhang, College of Liberal Arts der Temple University Philadelphia, über Arbeitskämpfe in der Autoindustrie weltweit und insbesondere in China.

Ausgehend von dieser Tagung wollten wir unsere Arbeit in die Zentren der Autoindustrie (Stuttgart, Wolfsburg, Leipzig, Chemnitz) tragen und dort mit den jeweiligen Landesstiftungen der RLS kooperieren. Covid-19 machte uns jedoch weitgehend einen Strich durch diese Vorhaben. Folglich wurde aus einer größer geplanten Tagung mit dem Titel »Spurwechsel« Anfang Oktober 2020 in Stuttgart eine hybride Veranstaltung mit 80 Teilnehmer:innen vor Ort und weiteren, die das Geschehen über das Internet verfolgten. Klaus Dörre war zugeschaltet und hielt einen grundsätzlichen und aufrüttelnden Vortrag; mit den Gewerkschafter:innen Marion Koslowski-Kuzu, Katharina Grabitz, Lars Hirsekorn, Tom Adler und Kai Burmeister sowie mit Rhonda Koch von Fridays for Future, Carla Noever Castelos von der BUND-Jugend und Bernd Riexinger fanden interessante Debatten statt. Außerdem organisierten der Gesprächskreis und das IfG im Frühjahr 2021 auf Einladung des Betriebsrates und Vertrauenskörpers von VW einen Workshop für 20 Mitglieder des Betriebsrates verschiedener VW-Standorte. Auch hier wurde nach Abschluss des Workshops von den Teilnehmenden darauf gedrängt, die Debatte fortzusetzen.

Transformationsräte

Im April 2020 – zu Beginn der Corona-Pandemie – haben wir aus dem Gesprächskreis heraus eine Erklärung erarbeitet: Die Autoindustrie vor und nach Corona – Konversion statt Rezepte von gestern! Wie gutes Leben sein könnte, wer die Spielverderber sind und was jetzt nötig wäre: KFZ-Steuerreform; ein möglicher Abschlag für Kleinwagen; ein Aufschlag für Luxusautos; Jobtickets statt Dienstwagen; Geschwindigkeitsbegrenzungen als kostenlosen Beitrag zum Klimaschutz; Ausbau von Fuß- und Radwegen sowie des ÖPNV; Arbeitszeitverkürzung – kurze Vollzeit von durchschnittlich 30-Stunden pro Woche für alle; Straßenneubau grundsätzlich beenden; Aufbau regionaler Wirtschaftskreisläufe; Aufbau transparent arbeitender regionaler Transformationsräte aus Industrie, Gewerkschaft, regionaler Politik, Umwelt- und Verkehrsverbänden; Vergesellschaftung der großen Auto- und Zulieferkonzerne entsprechend Grundgesetzartikel 14.2 und 15.⁵

Aktuell und dringend ist die Idee mit den Transformationsräten, weil solche Ausschüsse die Voraussetzung für Sachverstand und Demokratie sind. Mobilität, soweit es nicht die Bewegung auf zwei Beinen ist, verursacht Emissionen, die zur Einhaltung der Klimaziele maximal begrenzt werden müssen. Andererseits ist Mobilität ein Grundrecht: die Möglichkeit der räumlichen Mobilität eines jeden Menschen ist ein individuelles Recht und die Voraussetzung sowie Bedingung für ein Leben mit gesellschaftlicher Teilhabe. Mobilität gehört als gesamtgesellschaftliche und staatliche Aufgabe zur öffentlichen Daseinsfürsorge – von der ökonomischen Funktion von Mobilität einmal abgesehen. Also muss ein gesellschaftlicher und demokratischer Prozess organisiert werden, um die vielfältigen Herausforderungen anzugehen. Das scheint auf nationaler Ebene unzureichend, weil es um ein globales Problem geht und weil die notwendigen Veränderungen örtlich und regional umgesetzt werden müssen: global denken und lokal handeln. Für eine dicht besiedelte Region wie Stuttgart mit hunderttausenden Arbeitsplätzen in der Autoindustrie und einer entwickelten Verkehrsinfrastruktur gibt es andere Herausforderungen als zum Beispiel für die dünn besiedelte und landwirtschaftlich geprägte Altmark. Daher müssen regionale Transformationsräte zum Einsatz kommen, welche die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und die ökologischen Grenzen ebenso berücksichtigen wie die sozialen Ansprüche der Menschen.

Die IG Metall hat im Zeitraum seit dem Abgasbetrug eine Vielzahl regionaler Tagungen und Konferenzen zum Thema »Transformation der Autoindustrie«

⁵ Art. 14.2: Eigentum soll dem Wohle der Allgemeinheit dienen; Art. 15: Möglichkeit der Vergesellschaftung von Grund und Boden, Naturschätzen und Produktionsmitteln.

durchgeführt, Ansprüche formuliert und das Thema in die Tarifverträge eingebaut. Die Probleme gab es lange vor der Pandemie, sie sind jetzt nur deutlicher zutage getreten: Konkurrenz, Digitalisierung, Mobilitätswende – alles mit Auswirkungen auf Produkt, Produktion, Produktionsweise, Produktionsorte, Beschäftigungsverhältnisse, Arbeitsorganisation, Qualifikation und Beschäftigung. Das betrifft nicht nur die Beschäftigten der Auto- und Zulieferindustrie (ca. 800.000 Menschen), es betrifft auch die weiteren energieintensiven Bestandteile der Produktionslieferketten und die Menschen der Regionen, die von der Produktion und dem Export von Autos leben.

Da es eine große gesellschaftliche Aufgabe ist, muss auch die Gesellschaft in allen ihren Teilen die notwendigen Ressourcen für diese Transformation zur Verfügung stellen. Ähnlich wie bei dem Ausstieg aus der Förderung von Stein- und Braunkohle braucht es Fonds und Strukturen für diese Transformation. Bei der Braunkohle geht es aktuell um 20.000 Beschäftigte in drei Revieren. Der Plan sieht einen Ausstieg innerhalb von 20 Jahren vor, der Fond dafür beträgt nominell 40 Milliarden Euro. Auch wenn die Größenordnung nicht verglichen werden soll, so wird doch deutlich, dass es erheblicher Mittel bedarf, um die Mobilitätswende und die Transformation der Autoindustrie zu bewältigen. Anders als bei der Kohle geht es allerdings nicht um einen Ausstieg, sondern um einen Umbau. Ein Teil der Mobilität wird reduziert und andere Teile wie der öffentliche Verkehr, der Fuß- und Radverkehr werden massiv ausgebaut. Das ist nicht kostenneutral – aber weitgehend Beschäftigungsneutral (vgl. Candeias in diesem Band). Wenn, wie gewünscht, noch eine gesellschaftliche Verkürzung für Erwerbsarbeit hinzukommt, gibt es eher einen höheren als geringeren Beschäftigungsbedarf. Das Problem dabei sind die gegenwärtigen Lohnunterschiede zwischen den Kernbelegschaften der Autoindustrie einerseits und den »Dienstleistungen« im Verkehrssektor andererseits. Wenn jemand in der Montage bei Volkswagen inklusive Zuschläge für Schichtarbeit brutto 4.000 Euro erhält, so sind es beim Lokführer oft 700 Euro, bei der Straßenbahnfahrerin oft 1.000 Euro weniger – Jahreszahlungen nicht eingerechnet. Anders sieht es für Randbelegschaften der Autokonzerne aus, für Lagerarbeiter:innen oder Staplerfahrer:innen, die prekär beschäftigt sind und oft nur wenig Gehalt über den Mindestlohn hinaus bekommen. Wenn diese im öffentlichen Verkehr beschäftigt werden, verdienen sie nicht weniger und haben einen sicheren Arbeitsplatz. Es bleibt die Aufgabe, den Tätigkeiten, die wirklich wichtig sind, mehr gesellschaftliche Anerkennung und eine bessere Entlohnung zu gewähren.

Die IG Metall will den sozial-ökologischen Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft aktiv mitgestalten (vgl. Burmeister in diesem Band). Als Sofortmaßnahmen verlangt sie eine Verlängerung des Bezuges von Arbeitslosengeld als Sicherung vor dem Absturz in Hartz IV. Für den Erhalt von Arbeitsplätzen kämpfen die Gewerkschaften Betrieb für Betrieb – manchmal erfolgreich, oft

auch ohne Erfolg, weil die Mitbestimmung fehlt, weil die Kämpfe nicht koordiniert werden und weil die neoliberale Politik doch deutlich auf der Seite des Kapitals steht. Die Mobilitätswende wird oft eingeschränkt als Antriebswende beschrieben. In dieser Reduktion ist das jedoch falsch und bleibt hinter vormaligen Positionen der Gewerkschaft zurück. Diese Reduktion verstellt auch den Blick auf Beschäftigungspotenziale außerhalb der Automobilproduktion, die natürlich nicht kurzfristig und schnell umgesetzt werden können, sondern einen längeren Zeitraum benötigen. Wenn wegen dieses engen Blickwinkels jedoch nicht begonnen wird, kann das Ziel der Transformation nicht erreicht werden.

Die Formulierung »nur der Umstieg auf Elektromobilität sichert auf Dauer Arbeitsplätze« ist unhaltbar angesichts der geringeren Arbeitsinhalte und des Fehlens einer Orientierung auf die Produktion von schienengebundener Elektromobilität. Die Chancen für Beschäftigung – wie sie z.B. in der M-Five-Studie »Beschäftigungseffekte einer Transformation zu nachhaltiger Mobilität« (2019) oder in diesem Band benannt sind – werden kaum zur Kenntnis genommen. Das ist nicht nur für die Beschäftigung schlecht, sondern schwächt bald auch die Organisationsmacht der Gewerkschaft. Mit der Regierung ausgehandelte Instrumente wie der Zukunftsfonds sollen mit einer zusätzlichen Milliarde aus dem Bundeshaushalt den »Wandel zu klimafreundlichen Antrieben stützen.« Unternehmen können Fördergelder für Schlüsselinvestitionen, Forschung und Entwicklung sowie für die regionale Vernetzung in »Innovationsclustern« beantragen. Ein Transformationsfonds, d.h. die Beteiligung des Staates sowie Autokonzernen an Zulieferern, oder der Einsatz von Best Owner Groups (Mehrheitsbeteiligung durch einen Fond, der von Banken, Versicherung und Pensionsfonds gespeist wird), sind bisher nicht durch Schritte hin zu einer Mobilitätswende aufgefallen.

Neben den bisherigen Pforzheim-Vereinbarungen (die Möglichkeit der betrieblichen Abweichung von Tarifverträgen nach unten) werden seit 2021 Zukunftstarifverträge vereinbart. Diese sollen sich mit der Umsetzung zuvor beratener Zukunftsperspektiven im Betrieb beschäftigen. Dazu gehören (in dieser Reihenfolge) die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit, der Innovationsfähigkeit, der Investitionsbedingungen, die Absicherung von Beschäftigung sowie die Qualifizierung der Belegschaften. Auf Konfliktlösungsmechanismen wird bewusst verzichtet (IG Metall Pforzheim 2021); wichtig sei »die partnerschaftliche Umsetzung der Betriebsparteien«. Wie das praktisch aussehen kann: »Erst die Mobilitätswende – und dann Corona. Für 600 Beschäftigte beim Maschinenbauer Heller war 2020 keine Arbeit mehr da. Bis zu 250 Stellen sollen nun abgebaut werden, aber ohne Entlassungen. Die Zukunft der übrigen 1450 Beschäftigten haben IG Metall und Betriebsrat per Tarifvertrag gesichert.« (IG Metall 2021)

Nun gibt es eine gemeinsame Erklärung von Gewerkschaften und Umweltverbänden, vom DGB, IG Metall und ver.di gemeinsam mit dem BUND, dem VCD, der evangelischen Kirche und einigen anderen. Kerstin Haarmann, Vorsitzende des VCD, sagt: »Wenn Menschen aller Alters- und Einkommensgruppen besser und barrierefrei an Bahn, Bus, Fuß- und Fahrradinfrastruktur angebunden sind, profitieren davon am Ende alle. Nachhaltige Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe, schont Klima und Umwelt und schafft neue, zukunftsfähige Jobs in der Mobilitätswirtschaft. Deshalb ist die Verkehrswende sozial.« Antje von Broock, vom BUND konstatiert: »Das Klima zu schützen und den sozialen Zusammenhalt unserer Demokratie zu erhalten, sind die großen Aufgaben unserer Zeit. Um unsere Klimaziele zu erreichen, werden einschneidende Veränderungen notwendig. Sie bergen die Chance für einen nachhaltigen Umbau unserer Gesellschaft.« Jörg Hofmann, Vorsitzender der IG Metall, erklärt: »Die IG Metall freut sich sehr, in diesem Rahmen Unterstützung für ihre Forderung einer umfassenden industrie-, regional-, arbeitsmarkt- und weiterbildungspolitischen Begleitung der Transformation zu finden.« (alle Zitate dieses Absatzes in BUND 2021) Die IG Metall betont die Beschäftigungssicherung als entscheidenden Punkt und erteilt den »Auftrag an Politik und Unternehmen«, die empfohlenen Maßnahmen umzusetzen. Es ist zweifellos ein wichtiger Schritt, Soziales, Arbeit, Beschäftigung, Klima und Umwelt zusammenzubringen. Die sozial-ökologische Transformation kann nur gelingen, wenn wir all diese Themenkomplexe zusammen denken! Zum Erfahrungsschatz von Linken und Gewerkschaften gehört, dass die Menschen einbezogen und mobilisiert werden müssen und dass die demokratische Beteiligung auf allen Ebenen durchgesetzt werden muss, damit einer solchen Transformation zum Durchbruch verholfen werden kann.

In Niedersachsen wurde stattdessen ein Strategiedialog Automobilwirtschaft initiiert, zu dem die Landesregierung die IG Metall, den Verband der Metallindustrie und die Unternehmen Continental und Volkswagen eingeladen haben. Ähnliche Branchendialoge gibt es in Sachsen und Baden-Württemberg. Diese Foren zeichnen sich jedoch durch deutliche Mängel aus: Es sind weit überwiegend Männerrunden, Gewerkschaften sind unterrepräsentiert, sie tagen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und es fehlen Umwelt- und Verkehrsinitiativen. Damit werden sie dem Anspruch demokratischer Beteiligung nicht gerecht. Die Proteste gegen die autozentrierte Gesellschaft, gegen die IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) oder gegen den überdimensionierten Autobahnbau machen das ebenso deutlich wie das Engagement der Vielen für menschengerechte Städte und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Land. Daher sind jetzt viele örtliche und regionale Transformationsräte nötig, damit das Bündnis für eine sozial-gerechte und ökologische Mobilitätswende unter dem Zusammenschluss von Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbänden sowie

der Evangelischen Kirche gestärkt wird. Ohne Druck aus der Gesellschaft werden die Konzerne weiter nach Maximalprofit auf Kosten von Mensch und Natur konkurrieren; ohne Druck aus der Gesellschaft werden die Regierungen die notwendigen Veränderungen nicht gegen die Konzerne durchsetzen; ohne Druck aus den Betrieben in Richtung Konversion, ohne die Kenntnisse von Techniker:innen, Ingenieur:innen, Naturwissenschaftler:innen und ohne das Produktionswissen der Beschäftigten in den Fabrikhallen wäre es kein wirklich demokratischer Prozess; ohne die Beteiligung der Menschen kann keine gesellschaftliche Übereinstimmung erreicht werden. Der Linken in unserem Land, den progressiven Kräften im weiteren Sinn kommt dabei eine herausragende Bedeutung, eine bildende und organisierende Rolle zu, um das Soziale und das Ökologische wirklich zusammenzubringen. Der Aufbau solcher Transformationsräte ist sicher kein leichtes Projekt – einen einfachen Weg gibt es jedoch nicht.

Literatur

- BUND (2021): Breites Bündnis fordert sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende, www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/breites-buendnis-fordert-sozial-und-klimavertraegliche-mobilitaetswende/ (11.11.2021).
- Goeudevert, Daniel (1996): *Wie ein Vogel im Aquarium – Aus dem Leben eines Managers*, Berlin.
- IG Metall (2021): Die Krise als Chance genutzt, www.igmetall.de/tarif/besser-mit-tarif/zukunftstarifvertrag-bei-heller (11.11.2021).
- IG Metall Pforzheim (2021): Beschäftigung und Zukunft gesichert, Angriffe der Arbeitgeber abgewehrt, www.pforzheim.igm.de/news/meldung.html?id=99497 (8.11.2021).
- Journal der Autostadt (2017): Heft 1, 29.
- Marx, Karl (1962): *Das Kapital*. Band 1, in: MEW Band 23, Berlin, 11-802.
- Meadows, Dennis (1972): *Die Grenzen des Wachstums*. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, München.
- M-Five/Fraunhofer ISI – Institut für System- und Innovationsforschung (2019): *Transformation der Mobilität – Bestimmung der Beschäftigungseffekte in 2035 mit einem Input-Output-Modell Beschäftigungseffekte einer Transformation zu Nachhaltiger Mobilität*, m-five.de/wp-content/uploads/ISI_HBS_NM_AP4_Sektorale_Beschäftigungseffekte_nachhaltiger_Mobilität.pdf (11.11.2021).
- Steinkühler, Franz (1992): Umsteuern, bevor es zu spät ist! in: IG Metall/Deutscher Naturschutzring (Hrsg.): *Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist*, Köln, 21-32.
- Studiengruppe für Biologie und Umwelt GmbH (1988): *Ford-Systemstudie. Eine kybernetische Systemuntersuchung im Hinblick auf zukunftsorientierte Verkehrsformen und Fahrzeuge*, München.
- Vester, Frederic (1990): *Ausfahrt Zukunft – Strategien für den Verkehr von morgen*, München.
- Zukunft der Automobilindustrie (1990): 2. Symposium der IG Metall Wolfsburg und des Gesamtbetriebsrates der Volkswagen AG; 6./7.2.1990, Congresspark Wolfsburg, zusammenfassende Broschüre, Wolfsburg.

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn¹

Mein Pronomen ist Busfahrerin

Ökologische Klassenpolitik und neue Allianzen

Es ist der 29. Februar 2020. Beim bundesweiten Students For Future Treffen in Köln diskutieren rund hundertfünfzig Klimaaktivist:innen über die Zukunft der Bewegung. Alle teilen das Gefühl, dass sich die freitäglichen Streiks für das Klima bald erschöpft haben könnten. Schließlich hat die Politik bisher nichts als nette Worte für das Klima und für Klimaaktivist:innen übrig.

Nach dem allgemeinen Kennenlernen, bei dem sich jede:r mit Namen und Pronomen, also »er« oder »sie« vorstellt, geht es um die Projekte, auf die man sich in den kommenden Monaten fokussieren könnte. Eine Aktivistin aus Berlin tritt gemeinsam mit zwei Busfahrer:innen aus Nordrhein-Westfalen vor. Eine Busfahrerin ergreift das Mikro und stellt sich vor: »Ich rede also nicht jeden Tag vor hunderten von Menschen, das ist für mich ganz neu und ich bin auch sehr aufgeregt, sag ich euch ganz ehrlich. Mein Name ist Astrid und mein Pronomen ist Busfahrerin, ist das okay?« Sie lacht und der Hörsaal lacht mit ihr. Astrid berichtet von ihrer Arbeit bei Bayer, wo sie ihren Arbeitsplatz durch »Outsourcing« verlor und daraufhin neue Berufspläne schmiedete. Sie habe sich für eine Ausbildung zur Busfahrerin entschieden, um ihrem damaligen Partner – ebenso Busfahrer – mal zu zeigen, »wie das richtig geht«. Erneutes Jubeln aus dem sehr weiblich geprägten Publikum. »Ich bin zu einem Beruf gekommen, den ich sehr, sehr liebe, ich komme mir manchmal vor wie der Friseur von der Straße«, erzählt sie schmunzelnd (SauberesKlimafuerAlle 2020).

Den darauffolgenden Berichten der beiden Fahrer:innen zufolge sind die Arbeitsbedingungen dagegen weniger zum Lachen. Aus diesem Grund werden sie im kommenden Herbst für einen bundesweiten Rahmentarifvertrag im Nahverkehr (den »TVN«) kämpfen. Dieser soll zum Beispiel Entlastung durch neue Pausen- und Überstundenregelungen bringen. Nach den Berichten der Busfahrer:innen hält Lara einen kurzen Vortrag über die Dringlichkeit eines Aus- und Umbaus des gesamten Verkehrssektors, wenn das 1,5-Grad-Ziel noch eingehalten werden soll. Am Ende bringen die drei einen Projektvorschlag ein, der in den vergangenen Wochen entwickelt wurde: Fridays For Future (FFF) könnte sich mit den ÖPNV-Beschäftigten solidarisieren. Darüber hinaus könnten sich ver.di und FFF im Bündnis gemeinsam für eine soziale und ökologische Ver-

¹ Lea Knoff, Max Schwenn, Lara Zschiesche, Rika Müller-Vahl, Hannah Harhues, Rhonda Koch, Julia Kaiser, Redaktion: Rhonda Koch und Julia Kaiser. Die ausführliche Fassung dieses Textes findet sich als Broschüre auf der Website der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

kehrswende einsetzen. Die Utopie: Ein Herbst in dem aufgrund gemeinsamer Streiks alles stillsteht – für das Klima und für die Menschen in den Verkehrsbetrieben. Für eine lebenswerte Zukunft.

Wir, ein Dutzend sozialistisch orientierter FFF-Aktivist:innen, haben an dem Vorschlag, der an diesem Wochenende mit Begeisterung angenommen wird, mitgearbeitet. Über ein Jahr haben wir versucht, die einstige Utopie in der Kampagne TVN 2020 real werden zu lassen. Neben unserem Engagement bei FFF sind wir beim Studierendenverband Die Linke.SDS der Partei DIE LINKE, bei Ende Gelände oder bei der Interventionistischen Linken (IL) aktiv. Wir alle teilen den Traum von einer klimagerechten Zukunft und von einem grundlegenden »System Change« hin zu einer (öko-)sozialistischen Welt. Heute blicken wir stolz zurück auf die Aktionen und Streiks des letzten Jahres, in denen wir als FFF in 30 Städten gemeinsam mit Gewerkschafter:innen – trotz Covid-19 Pandemie – für einen Wandel im Verkehrssektor gekämpft haben. Das beweist die realistische Möglichkeit einer Klimabewegung, die in ganz neue Milieus ausgreift und den betrieblichen Streik als Mittel hinzugewinnt.

Im Kontext der Tarifrunde entwickelten wir als FFF- und ver.di-Aktive eine Kampagne, die soziale und ökologische Anliegen sowie die Machtressourcen zweier so unterschiedlicher Organisationen vereinte: Wir Klimaaktivist:innen unterstützten die Beschäftigten bei ihrem Kampf für bessere Arbeitsbedingungen mittels öffentlichkeitswirksamer Aktionen; die Gewerkschafter:innen positionierten die Forderung nach Ausbau und besserer Finanzierung des Nahverkehrs prominent in ihrer Tarifrunde. Gemeinsame Protestformen entstanden, um die Forderung nach einer sozial-ökologischen Verkehrswende in die Öffentlichkeit zu tragen. Schließlich standen im Herbst 2020 in zahlreichen Städten Fridays For Future-Aktivist:innen in Solidarität mit den Streikenden vor den Toren der Betriebshöfe der lokalen Verkehrsbetriebe.

Noch heute zaubern uns – und wie wir hören auch so manch anderem aus der ökologischen Linken – die vielen positiven Berichte über unsere lokalen Erfolge im letzten Jahr ein Lächeln aufs Gesicht: »Anhängerrinnen und Anhänger der Klimaschutz-Bewegung ›Fridays for Future‹ (FFF) und die Gewerkschaft ver.di haben am Freitag in Hamburg gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr und für mehr Klimaschutz demonstriert. Nach einer Kundgebung bildeten sie am Nachmittag eine Menschenkette rund um das gesamte Rathaus« (NDR 2020) hört man aus Hamburg. An den Streiktagen posieren beispielsweise in Hannover FFF- und ver.di-Aktive gemeinsam vorm Werktor: »Klimaschutz? ÖPNV stärken! Solidarität mit allen Beschäftigten« steht auf dem riesigen Transparent, das zur Unterstützung der Streikenden hochgehalten wird. Nach der Tarifrunde sind es Fahrer:innen, die Video-Solidaritätsbotschaften in den Dannenröder Wald senden, wo Klimaaktivist:innen versuchen, einen Autobahnbau zu verhindern. Auch wenn eine der Kern-

forderungen der Tarifrunde (der bundesweit einheitliche Rahmentarifvertrag TVN) nicht erreicht wurde und der gut ausgebaute und kostenlose Nahverkehr mitsamt verbesserten Arbeitsbedingungen nach wie vor in weiter Ferne liegt, sind wir doch der Meinung, dass es sich lohnt, die wegweisenden Erfahrungen dieser Allianz weiterzuentwickeln.

Im Folgenden stellen wir dar, welche Prozesse die Kampagne so relevant machen; angefangen bei der Bewegungsdynamik, in der die Kampagne entstand, über die strategischen Leitlinien, denen wir gefolgt sind, bis hin zu konkreten methodischen Schritten beim Aufbau der Allianz.

Dreierlei hat die ÖPNV-Kampagne unserer Meinung nach zum Vorschein gebracht. Erstens: Die Klimabewegungen müssen keine generationen-, keine klassen- oder milieuspezifischen Angelegenheiten bleiben. Denn während der Kampagne ist monatelang sicht- und vor allem spürbar geworden, dass FFF grundsätzlich offen für die »soziale Frage«, die Umverteilung von oben nach unten und die Zusammenarbeit mit anderen sozialen Gruppen ist. Unsere Kampagne hat gezeigt, dass sich der *Aufstand der Jugend* auf einen Teil der Lohnabhängigen ausweiten lässt, der uns FFF-Aktivist:innen in Sachen Alter und politischer Kultur häufig kaum ferner sein könnte. 60-jährige Bus- und Bahnfahrer:innen kämpften für das Klima, Hand in Hand mit 20-jährigen Lehramts-Student:innen.

Zweitens: Eben diese Verbindung von zunächst lebensweltlich verschiedenen sozialen Gruppen, von gewerkschaftlichen und ökologischen Anliegen entsteht nicht von selbst. Sie muss praktisch herbeigeführt werden, damit sie nicht nur eine abstrakte Forderung der sozial-ökologischen Linken in theoretischen und strategischen Entwürfen bleibt. In einer *demobilisierten Klassengesellschaft*,² in der grundsätzlich wenig an der Achse von Kapital und Arbeit gekämpft wird, braucht diese Vereinigung viel Zeit und verbindende Vorschläge. All jene, die den Traum ökologischer Klassenkämpfe verfolgen, müssen ihre rare Zeit eventuell noch rarer werden lassen: Denn während es einige Stunden dauert, um einen knackigen Text über die notwendigen Kämpfe der glo-

² Die traurige Realität der derzeitigen Situation ist, dass die sozialen Ungleichheiten zunehmen, während sich die Lohnabhängigen in der Defensive befinden: »[D]ie Vermögenskonzentration [nimmt] zu, klassenspezifische Ungleichheiten prägen sich aus, die Marktmacht der Vermögenden wächst und die Wahrscheinlichkeit, diese in politische Lobbymacht zu transformieren, erhöht sich deutlich. Demgegenüber sind Gewerkschaften und politische Akteure, die an der Konfliktachse von Kapital und Arbeit agieren, so schwach wie nie zuvor in der Nachkriegsgeschichte. Entstanden sind demobilisierte Klassengesellschaften. Soziale Kämpfe und Konflikte auf der Klassenachse, die es nach wie vor und in der Bundesrepublik gar in steigendem Maße gibt (Schmalz und Schneidmesser 2019), reichen nicht aus, um auch nur systemstabilisierende Umverteilungsmaßnahmen durchzusetzen.« (Dörre 2019: 23)

balen Arbeiter:innenklasse gegen die globale Ausbeutung von Mensch und Natur zu lesen und darüber zu diskutieren, kann es 200 Tage voll mit Telefonaten, Treffen und Momenten der Verzweigung benötigen, bis bundesweit Fahrer:innen und Klimaaktive gemeinsam streiken. Verbindende Klassenpolitik funktioniert, aber sie erfordert viel Zeit und die Fähigkeit, Widersprüche auszuhalten.

Drittens: Nicht nur die Themen, entlang derer Klima- und Gewerkschaftsbewegungen gemeinsam Kämpfe aufbauen können, sondern auch die Begegnungsräume müssen aktiv geschaffen werden. Wenn es noch keine gemeinsamen Partei-, Stadtteil- oder Bewegungs-Strukturen gibt, dann bedarf es praktischer Ideen, wie sich die unterschiedlichen Akteur:innen kennenlernen können. Methoden aus dem betrieblichen Organizing können hierbei helfen.

Die Erfahrung, *dass* und *wie* Klima- und Gewerkschaftsbewegungen zusammenfinden können, macht uns Mut. In diesem Kapitel wollen wir unsere Erfahrungen mit unseren Mitstreiter:innen in der Klimabewegung und der gesellschaftlichen Linken teilen, um Debatten, Kritik und hoffentlich viel Motivation für den Aufbau zukünftiger sozial-ökologischer Allianzen hervorzurufen.

Fridays For Future auf der Suche nach Wegen zum *System Change*

Als Greta Thunberg am 20. August 2018 mit ihrem selbst bemalten Schild vor das schwedische Parlament zieht, ahnen wir noch nicht, welche Tragweite dieser Klima-Schulstreik hat. Doch Monat für Monat gewinnt die Bewegung in Deutschland an Bedeutung. Der globale Klimastreik im September 2019 stellt mit 1,4 Mio. Teilnehmer:innen allein in der Bundesrepublik den größte Protest seit den Demonstrationen gegen den Irakkrieg dar. Derzeit existieren in der BRD etwa 300 Ortsgruppen (Stand Frühling 2021; die Covid-19 Pandemie hat die Zahl deutlich verringert). Hinter dem Kernziel, die Bundesregierung zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels zu verpflichten, versammeln sich große Teile unserer Generation. So auch wir. Als Mitglieder des studentischen Teils der Bewegung wird uns nach einigen Monaten klar: Diese Bewegung hat nicht nur das Potenzial die politische (Medien)Landschaft kurzzeitig aufzurütteln. Denn unzählige Menschen schließen sich zum ersten Mal einer politischen Gruppe an, vernetzen sich global mit anderen Klimaaktivist:innen und nehmen sich vor, die nahestehende(n) Klimakatastrophe(n) ins Zentrum des Bewusstseins jedes:r Einzelnen zu rücken.

Herrschende Politiker:innen reagieren auf die wöchentlichen »Streiks« höchst unterschiedlich. Während der Hamburger Senat den Schüler:innen mit Konsequenzen wie Vermerken in Zeugnissen droht (Die Welt 2019) oder der grüne Ministerpräsident Baden-Württembergs, Winfried Kretschmann, verkündet, ziviler Ungehorsam sei »ein symbolischer Akt«, der »keine Dauer-

veranstaltung sein [könne]« (Stuttgarter Nachrichten 2019), versuchen andere Teile des Establishments, die Bewegung in ihre politischen Projekte zu integrieren. In diesem Sinne lobt Angela Merkel die Schüler:innen für ihr Engagement und betont die Notwendigkeit des gesellschaftlichen Rückhalts für die ökologische Wende (Die Welt 2019). Die innigste Verbindung besteht von Beginn an zwischen Bündnis90/Die Grünen und der Bewegung. In diesem Sinne bewertet Robert Habeck, Ko-Vorsitzender der Partei, die Proteste nicht nur als legitim, sondern ruft explizit zu einem gemeinsamen Kampf für eine bessere Welt auf: »Ich vermute, die eine oder der andere kriegt dafür einen Eintrag ins Klassenbuch. Okay, das muss man dann wohl akzeptieren. Aber ich wünsche mir: Kopiert euch diesen Eintrag und hängt ihn als Ehrenurkunde für Zivilcourage an eure Zimmerwände! Die ökologische Krise einzudämmen, ist die historische Aufgabe unserer politischen Generation. Gelingt das nicht, haben wir als politische Generation versagt. In diesem Wissen also: Lasst uns beweisen, dass es gelingt. Jetzt.« (Habeck 2019)

Für viele Fridays For Future-Aktivist:innen sind die Grünen ihre politische Heimat. Prominente Vertreter:innen wie Luisa Neubauer, Linus Steinmetz oder Jakob Blasel sind Mitglied der Partei oder der Grünen Jugend. Doch die Verbindung zur Partei ist unterschiedlich stark ausgeprägt. Während einige der prominenten Aktivist:innen erwägen, für die Partei in den Bundestag zu ziehen, twittert einer der Sprecher von FFF: »Auf die Kritik, die Grünen rücken zu nah an die Union, sagt Robert Habeck: Die SPD ist nicht besser und das Klimapaket ist wegen [der Grünen] weniger schlimm. Mag sein. Dass die größte grüne Partei der Welt keinen Plan zur Einhaltung von 1,5° hat, wird dadurch aber nicht weniger erbärmlich.« (Groeneveld 2020)

Wir gehen davon aus, dass die Spannung zwischen Aktivist:innen und Partei im Rahmen der zunehmenden Bestrebungen der Partei gen »politischer Mitte« zunehmen wird. Der hegemoniale Teil der Bundespartei versteht das 1,5-Grad-Ziel eher als vagen Horizont denn als unumstößliches Ziel und strahlt, bezüglich der ökologischen Modernisierung des Kapitalismus, Optimismus aus.³ Kritischere Parteimitglieder halten, dem FFF-Kernziel entsprechend, am 1,5 Grad-Limit fest.⁴ Es scheint nicht unwahrscheinlich, dass das Vertrauen in

³ Dieser Optimismus, welcher die dramatischen Verhältnisse verschleiern, klingt auf der Website der Partei folgendermaßen: »Auf diesen Weg haben sich längst viele Menschen und Unternehmen gemacht. Und schon einiges erreicht. Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten Wälder geschützt, Abgase und Schadstoffbelastungen reduziert und wertvolle Arten gerettet.« (Bündnis90/Die Grünen 2020a)

⁴ Auf dem letzten Parteitag der Grünen wurde das 1,5-Grad-Ziel durch einen Änderungsantrag unzufriedener Mitglieder von einer »Leitlinie der Politik« zur »zentralen Grundlage« der Politik (Nagel 2020). In der Dringlichkeit bleibt FFF jedoch noch um einiges deutlicher: »Wir sind auf dem besten Wege, das 1,5-Grad-Ziel krachend zu ver-

die Partei und in die parlamentarische Demokratie zunehmend bröckelt, sollte sich die Partei noch weiter vom 1,5-Grad-Ziel entfernen. Auch Geschehnisse wie die Rodung des Dannenröder Waldes unter der schwarz-grünen Landesregierung deuten darauf hin, dass das Verhältnis zwischen Aktivist:innen und Partei zukünftig unter Spannung stehen wird (Pötter/Ulrich 2020). So war nach dem »Danni« auch Luisa Neubauer, die eine zwischen den vielen politischen Lagern moderierende Rolle einnimmt, gezwungen, deutlicher zu werden. Ausgehend von der Feststellung, dass »Verträge [...], wie etwa der Koalitionsvertrag des Landes Hessen, in dem sich die schwarz-grüne Koalition darauf verständigt, noch in der aktuellen Legislatur einen Autobahnabschnitt zwischen Kassel und Gießen zu bauen« im Widerspruch zu Biodiversitäts- und Klimaabkommen stehen, fordern Luisa Neubauer und Carola Rackete einen »Systemwandel«: »Wir werden in den nächsten Jahren immer weiter, immer mehr Verträge brechen müssen. Die Frage ist nur, welche das sein werden – und wer die Macht hat [sic] zu entscheiden [sic] welche. Systemfragen halt. [...] Wer aus dieser Krise rauskommen will, muss sich von dem Gedanken verabschieden, dass das mit dem Standardrepertoire deutscher Krisenbewältigung (Investitionen und wirtschaftliche Aufträge) geht. Auch der Markt kann das Problem nicht lösen, sonst hätte er es längst getan. Wir brauchen Systeme, die für uns und nicht gegen uns arbeiten.« (Neubauer/Rackete 2020)

Andere Aktivist:innen der Bewegung stehen den Grünen jedoch von Beginn an äußerst kritisch gegenüber und stellen die Kapitalismuskritik in den Vordergrund. Hier identifizieren sich die meisten viel stärker mit der politischen Erzählung Greta Thunbergs. Diese warf den Politiker:innen beim Klimagipfel vor, für »grünes Wachstum« zu werben und »mit den gleichen schlechten Ideen weiter[zum]achen«, die zur ökologischen Krise geführt hatten. Ebenso forderte sie bei einem Vortrag in Stockholm im Jahr 2019 den Bruch mit dem politischen und ökonomischen Status Quo: »Wir können die Welt nicht verändern, indem wir nach den Regeln spielen. Die Regeln müssen geändert werden.« Im gleichen Jahr kritisierte sie in Brüssel das Kernprinzip des kapitalistischen Systems: »Das politische System, das ihr geschaffen habt, dreht sich nur um Konkurrenz. Ihr betrügt, soviel ihr könnt, weil nur der Sieg und die Macht zählen. Das muss aufhören.«

Auch die Ortsgruppen, in denen wir aktiv sind, sind von einer deutlichen Kapitalismuskritik geprägt. Der omnipräsente Ruf nach einem »System Change«

fehlen und wir haben keine Zeit, wieder bis zum Jahresende zu hoffen, um dann mit einer Anmaßung von Klimapakete gezeigt zu bekommen, wie wenig Wert dieser Planete für die Politik scheinbar hat. Daher ändern wir unsere drei Forderungen von Ende 2019 auf SOFORT. Das Klima verhandelt nicht und jede Ausrede, diese Forderungen nicht erfüllen zu müssen, ist nichtig.« (FFF 2021)

auf Demonstrationen, Plena und Flyern zeigt, dass es großen Teilen der Bewegung nicht um mehr Klimaschutz, sondern um einen wirksamen Klimaschutz, das heißt, um ein grundlegend anderes Gesellschaftssystem geht. Teilweise organisieren sich die linken Kräfte innerhalb der Bewegung. So haben sich Aktivist:innen aus 31 Ortsgruppen zur »Antikapitalistischen Plattform Change for Future in FFF« zusammengeschlossen und ein Grundsatzpapier mit dem Titel »Die Systemfrage stellen« veröffentlicht (Change for Future 2019).

Fridays For Future vereint also junge Menschen, die weltanschaulich heterogen sind: Einerseits solche, die der Idee einer ökologischen Modernisierung anhängen und daher für die Grünen sehr offen sind, andererseits überzeugte Antikapitalist:innen. Interessant ist jedoch, dass nahezu alle Ortsgruppen die gleiche Protestform verfolgen. Ob überzeugt vom »System Change« oder von einem grünen Kapitalismus,⁵ fast alle setzen auf die Verbreitung des sozial-ökologischen Bewusstseins mittels Schulstreiks, großen Demonstrationen und Gesprächen mit Politiker:innen. Man teilt also grundlegend die gleiche »Theorie der Veränderung«; das heißt, bei FFF haben alle Aktivist:innen dieselbe Idee davon, auf welchem Weg und mit welchen Mitteln man dem erklärten Ziel näherkommt. Es lohnt sich, diese in der Breite geteilte *Theorie der Veränderung* von FFF genauer anzugucken, da wir glauben, dass politische Richtungskämpfe nicht nur in Form von ideologischen Debatten ausgetragen werden. Wirklich entscheidend ist für uns die Fragestellung, wie und mit wem die Welt ganz praktisch verändert werden kann.

»Wir zeigen aufs brennende Haus!«

Wie die FFF-Mehrheit die Klimakrise stoppen will

Jede politische Vereinigung hat mehr oder weniger bewusst vor Augen, mit welchen Mitteln sie ihrem politischen Ziel ein Stück näherkommen will. Was müssen wir tun, um »den Ball ins Rollen zu bringen«, wie können wir unsere Machtressourcen so vergrößern, dass wir etwas gewinnen? Sind es Wählerstimmen, Großdemonstrationen, ziviler Ungehorsam, Parlamentsanträge oder Streiks? In welchen Praxisformen wollen wir unsere Kräfte in der nächsten Zeit

⁵ Bündnis90/Die Grünen und Teile von FFF sind für uns insofern von der Vorstellung eines Grünen Kapitalismus geleitet, als sie davon ausgehen, »dass die kapitalistische Wirtschaft nachhaltigen Umweltlinien folgend restrukturiert werden könne und solle. [...] Grüne Kapitalisten [...] argumentieren, dass die Erreichung von Nachhaltigkeit einfach nur eine Frage der Bilanz der Rechnungsbücher und einer Veränderung der Moral von Leuten sei, die Unternehmen leiteten. [...] Fürsprecher des grünen Kapitalismus betonen, dass die Wirtschaft durch innovative technologische Entwicklung und eine geeignete reformistische Regierungspolitik entmaterialisiert werden könne, indem der Durchlauf der vom System benötigten Rohstoffe und Energiemengen reduziert würde« (Foster 2011: 241-242).

bündeln und was erhoffen wir uns davon? Unserer Erfahrung nach existierte trotz heterogener Weltanschauungen bei FFF lange Zeit eine geteilte Theorie der Veränderung; eine Idee davon, wie die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels zu gewährleisten sei. Zunächst wollen wir diese skizzieren, um dann im folgenden Abschnitt unsere Theorie der Veränderung als Alternative zu präsentieren.

Das Kernanliegen der meisten FFFler:innen ist es, auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse über die ökologische Krise die Politik zum Handeln zu bewegen. Das Bewusstsein für das 1,5-Grad-Ziel soll in den Köpfen der Konsument:innen, der Politiker:innen sowie der Unternehmensleitungen verankert werden, sodass sich im zweiten Schritt Wahl- oder Entscheidungsverhalten ändern. Zentral ist also die Aufklärung der Zivilgesellschaft, die man mittels öffentlichkeitswirksamer Proteste und anderen Aktionsformen vorantreiben will, um schließlich genügend Druck auf die Parlamentarier:innen ausüben zu können. Neben des Protests auf der Straße ist auch klassisches Lobbying bei Politiker:innen hilfreich. Berühmte Gesichter wie Luisa Neubauer treffen sich mit Spitzenfunktionär:innen, um diese zur Vernunft beziehungsweise zur Erfüllung ihrer Aufgabe qua Grundgesetz zu bringen. So formuliert Luisa Neubauer in ihrem Buch »Vom Ende der Klimakrise«: »Das mit der Verantwortung für die künftigen Generationen haben wir uns nicht ausgedacht. Wir haben es aus dem Grundgesetz« (Neubauer/Repenning 2019: 106). Sie verweist auf Artikel 20a, in dem die staatliche »Verantwortung für die natürlichen Lebensgrundlagen« festgeschrieben ist.

Während sich einige Aktivist:innen mit Angela Merkel, dem EU-Kommissar für Klimaschutz, Frans Timmermans, oder Lokalpolitiker:innen treffen, um sie dazu aufzufordern, gemäß den wissenschaftlichen Erkenntnissen zu handeln, betreiben andere Lobbying per Telefon im Vorfeld der Entscheidung zum Kohleausstiegsgesetz. FFF-Aktivist:innen werden durch eine aufgenommene Nachricht von Luisa Neubauer mit Argumenten zur Ablehnung des Gesetzes ausgestattet. Danach werden sie direkt mit dem Büro des:der Abgeordneten aus dem jeweiligen Wahlkreis verbunden, um sie zum »Nein« zu bewegen. Allerdings sei die Telefonkampagne »nur eine Ergänzung und wird niemals ersetzen, was wir auf der Straße machen«, meint Helena Marschall (zitiert in Schlüter 2020).

Die Machtverhältnisse sollen also durch ein Wechselspiel von Zivilgesellschaft und der parlamentarischen Demokratie gen sozial-ökologischer Transformation verschoben werden. Denn »eine intakte parlamentarische Demokratie und eine lebendige Protestkultur können nicht ohne einander«, meint Luisa Neubauer. »Sie [die Proteste] konstruieren Macht – wertvolle, gesellschaftliche Macht. Die Macht der Masse: je unübersehbarer, desto mächtiger« (Neubauer 2020).

Weil der Durchbruch trotz monatelangen Appellen an die Politik ausblieb, entschied sich die Bewegung 2020 vermehrt dazu, auch Unternehmen ins Vi-

sier zu nehmen. Da das Vertrauen verloren gegangen sei, dass die Bundesregierung »auch nur einen Schritt in Richtung Klimaschutz geht«, so Jakob Blasel, will man von nun an direkt dort ansetzen, wo Entscheidungen über die Produktion gefällt werden (zitiert in Schipkowski 2020). Während Politiker:innen »in Legislaturperioden [denken], im Zeitplan von Ausschuss- und Kommissionssitzungen« können »Unternehmenschef:innen [...] sofort reagieren, potenzielle Kund:innen können sich sofort gegen sie entscheiden« (ebd.). Um zu verhindern, dass Siemens eine Zugsignalanlage für eine Kohlemine in Australien liefert, wurden Demonstrationen vor den Münchner Büros des Konzerns organisiert. Luisa Neubauer traf sich mit dem Unternehmenschef Joe Kaeser, Nick Heubeck startete eine Petition. Man hoffte, dass der Konzern zur Vernunft kommt und wurde schlussendlich enttäuscht. Siemens lieferte und Kaeser argumentierte, er müsse sich an geschlossene Verträge halten (Dunz 2020).

Sowohl das Popstar-Dasein einiger FFF-Aktivist:innen als auch die Hoffnung auf eine fundamentale Kehrtwende der Politik durch friedlichen Protest und Lobbying wird teilweise innerhalb der Bewegung stark kritisiert. Dass so viele FFFler:innen an den Blockaden des Dannenröder Waldes oder den Aktionen von Ende Gelände (EG) teilnahmen und sich FFF offiziell mit dem zivilen Ungehorsam von EG solidarisiert, zeigt jedoch, dass viele Aktivist:innen durchaus eine Offenheit gegenüber taktischen Vorgehensweisen haben, die über Demonstrationen und Lobbying hinausgehen (FFF 2019).

Durch den Großteil der Bewegung zieht sich allerdings eine gemeinsame Idee sozialen Wandels: In der Annahme, dass die Bedingung für eine klimapolitische und systemische Wende die Aufklärung aller Gesellschaftsmitglieder von den Wähler:innen über die Berufspolitiker:innen bis hin zu den Unternehmer:innen ist, soll potenziell jede Institution und jedes Mitglied dieser Gesellschaft gleichermaßen Teil der Bewegung gegen den Klimawandel werden. Ob vom grünen Kapitalismus oder von seiner Überwindung überzeugt: Diese Theorie der Veränderung ist es, die fast alle Ortsgruppen packt und am Leben hält. Der nächste Klimastreik oder die nächste öffentlichkeitswirksame Aktion prägt bundesweit den aktivistischen Kalender.

Keine Eigentumsfrage, kein Klassenstandpunkt, kein Potenzial?

Ökologische Klassenpolitik als Vorschlag

Als Sozialist:innen sind wir der Überzeugung, dass die Appelle an die Eliten ökologischen Klassenkämpfen weichen und wir als FFF anstelle ökologischer Endverbrauchersteuern eigentlich ökologische Produzent:innen-, Vermögens- und Reichensteuern fordern sollten, um den Umbau unserer Gesellschaft sozial gerecht zu gestalten. Schließlich gehen wir davon aus, dass wir der Naturzerstörung nur ein Ende bereiten können, wenn wir auch den Kapitalismus überwinden. Stellt sich nur die Frage: Wenn die größte globale Klimabewegung der

Menschheitsgeschichte diese klassenpolitische Ausrichtung nicht mehrheitlich teilt – was dann? Rechts liegen lassen? Keine Eigentumsfrage, kein Klassenstandpunkt – kein Potenzial?

Unserem Engagement und unserem Vorschlag der ÖPNV-Kampagne bei Fridays For Future liegt der Anspruch zugrunde, unsere eigene Theorie der Veränderung nicht nur programmatisch zu formulieren, sondern aus unserer Kritik praktische Vorschläge abzuleiten und diese zur Disposition zu stellen. Die Frage, die wir uns stellen, lautet also nicht nur: »Woran fehlt es unserer Meinung nach bei FFF und was müsste FFF *eigentlich* fordern und machen?« Wir fragen zugleich: »Welches *Potenzial* steckt in FFF, an welche ideologischen und praktischen Bausteine und an welche Erfahrungen lässt sich anknüpfen?« Und vor allem: »Welche *praktischen* Schritte und Allianzen braucht es, um die Machtressourcen der Lohnabhängigen mit in den Ring im Kampf für Klimagerechtigkeit zu bringen?«⁶

Aus zwei Gründen stellen wir die weltanschauliche Distanzierung von der mehrheitlichen FFF-Linie nicht in den Vordergrund, sondern entwickeln einen praktischen Vorschlag, der an die Erfahrungen und Strukturen der Bewegung anknüpft. Erstens glauben wir, dass sich politisches Bewusstsein in Kämpfen entwickelt. Auch wenn wir es uns anders wünschen würden: Ein Kampf für sozialistische Ideen in Form reiner Agitation scheint kein Erfolgsrezept zu sein. Es ist doch so offensichtlich, dass es sozial und ökologisch untragbar ist, wenn im Rahmen der Coronapandemie die Lufthansa mit 11 Milliarden Euro gerettet wird, während für die Beschäftigten im ÖPNV kaum Geld da ist, oder wenn 2020 global 71 Millionen Menschen in extreme Armut abrutschen, während die Milliardäre dieser Welt weitere Milliarden auf ihrem Konto verbuchen können – Gedanken die viele der Leser:innen vermutlich kennen und leider immer wieder feststellen müssen: Die Strategie, einen guten Flyer zu schreiben, ihn zu verteilen und daraufhin auf den gemeinsamen Protest der arbeitenden Massen zu hoffen, geht nicht auf. Genauso wenig wechseln auch Massen von Jugendlichen ihre politische Meinung durch gezielte Agitation auf Demonst-

⁶ Mit diesem Ansatz schlagen wir einen Weg ein, der sich sowohl von explizit linksradikalen Alternativstrategien wie der von Ende Gelände, als auch der programmatischen Intervention, wie sie andere Linke im Rahmen von FFF unternehmen, unterscheiden lässt. Erstere schaffen ein Angebot »von außen« und streben an, dass sich FFF:ler:innen in Aktionen zivilen Ungehorsams radikalieren. Zweitere Aktivist:innen, z.B. die der »Antikapitalistische Plattform«, streben an, die kritischen Kräfte in FFF zu versammeln, um die Kritik an einer Politik für Konzerne statt für Menschen oder die Relevanz der Verbindung von Klima- und Arbeiter:innenbewegung laut werden zu lassen (vgl. Change for Future 2020). Wir stellen nicht die weltanschauliche Abgrenzung zur FFF-Hegemonie in den Vordergrund, da die Kritik am Kapitalismus durchaus präsent ist, sondern machen einen Vorschlag, mit welchen nächsten Schritten wir die Machtressourcen von FFF so erweitern können, dass wir schlagkräftiger werden.

rationen und Plena, da sie sich aufgrund des hegemonialen Politikverständnisses, durch ihre Eltern sowie dem lange Zeit fehlenden ökologischen Profil der LINKEN den Grünen zugehörig fühlen.

Zweitens gehen wir davon aus, dass eine genaue Analyse dessen lohnt, an welche Weltanschauungen und Praxisformen sich innerhalb der Bewegung anknüpfen lässt. So stellen wir während unseres Engagements bei FFF fest, dass es alle Aktivist:innen mit dem Kampf gegen die Klimakatastrophe und für globale Gerechtigkeit bitter ernst meinen. Viele sind sich dessen bewusst, dass es Mehrheiten in der Bevölkerung braucht und nicht nur »privilegierte Jugendliche« (eine häufige Selbstbezeichnung), sondern auch Lohnabhängige hinter dem Ruf nach Klimagerechtigkeit stehen müssen. Große Teile halten dabei den Kapitalismus für die Ursache des Problems. Wir glauben also, dass sich mit zahlreichen Fridays For Future-Aktivist:innen ein Schritt gen ökologischer Klassenpolitik gehen lässt. Dafür müssen wir jedoch skizzieren können, wie ein solcher Schritt aussehen könnte.

Welche Kampagnen sich Fridays For Future in den kommenden Monaten vornimmt, welche Ideen und Praxisformen verfolgt werden, ist abhängig davon, welche Projekte von den Kernaktiven vorgeschlagen werden, die viele Aktive überzeugen und die praktische Handlungsoptionen aufzeigen. Dabei handelt es sich bei FFF jedoch selten um langwierige Antragsdebatten, in denen um die richtigen Analysen gestritten wird. Vielmehr scheinen es konkrete Kampagnenvorschläge zu sein, die unserer Erfahrung nach auf mindestens drei Ebenen Anklang finden müssen, um in der Bewegung wirksam zu werden. Sie betreffen erstens Fragen der *Weltanschauung*, zweitens solche der *Praxisform* und drittens Fragen der »*nächsten Schritte*«. Mehr oder weniger explizit beinhaltet ein politischer Vorschlag also immer Antworten auf verschiedene Fragen: Warum ist die Welt so wie sie ist und welche Gesellschaftsform streben wir an? Sind es Demonstrationen, Streiks oder Online-Petitionen, die uns zum Ziel bringen? Und schließlich: Was ist unsere Idee für das nächste halbe Jahr? Mit wem müssen wir uns zusamm tun, an wem können wir uns orientieren, um Machtressourcen dazu zu gewinnen?

Betrachten wir die Abgeordnetengespräche und das Festhalten an einer reformerischen Lösung für die Klimakrise: Wieso sind so viele junge Menschen begeistert davon, Politiker:innen anzurufen und sie dazu zu drängen, für die klimafreundliche Reform abzustimmen? Es wird nicht für eine Idee des Grünen Kapitalismus geworben und gehofft, dass junge Menschen sich dieser Idee anschließen. Vielmehr werden alle drei Ebenen gelungen beantwortet und zwar anknüpfend an den Alltagsverstand vieler Schüler:innen und Student:innen. Weltanschaulich wird vermittelt, dass sich das ganze System verändern soll und kann; und zwar in dem Politiker:innen grünere, soziale, letztlich vernünftige Entscheidungen treffen. Dies entspricht der

parlamentarischen Idee von Weltveränderung. Die Praxisform ist eine des drängenden Gesprächs oder des friedlichen Protests. Die hegemoniale Stellung der Diskursverschiebung auch innerhalb der linken Bewegungen spiegelt sich hier wider. Schließlich sind die »Verbündeten« Menschen aus dem oftmals (so empfundenen) gleichen Milieu: Berufspolitiker:innen, NGO-Mitarbeiter:innen, die Eltern und Lehrer:innen von oftmals aus der sogenannten Mittelschicht stammenden jungen Leuten.⁷ Der Vorschlag wird zum Massenphänomen, indem Anleitungen zur Telefonkampagne oder Gespräche mit Journalist:innen und Politiker:innen sowie die wöchentlichen Schulstreiks von den Kernaktiven organisiert werden. So weiß jede:r, was in der kommenden Woche zu tun ist.

Die Zusammenarbeit von Gewerkschaften und sozialen Bewegungen in über 30 Städten ist ein Ergebnis davon, dass auch wir ein Projekt vorgeschlagen haben, dass auf allen drei Ebenen anknüpft, dabei jedoch nicht an der hegemonialen Weltanschauung und Weltveränderungsstrategie festhält, sondern eine transformatorische, öko-sozialistische Strategie vorschlägt; ein herausforderndes Unterfangen, da die meisten von uns dabei auf allen drei Ebenen über unsere sozio-kulturell verinnerlichten politischen Denk- und Arbeitsweisen hinausdenken und -gehen müssen. Programmatisch schlagen wir vor, den Ausbau der öffentlichen Daseinsvorsorge als mittelfristiges Ziel anzuvisieren; praktisch streben wir gemeinsame Aktionen und Streiks mit Beschäftigten des ÖPNV an und die nächsten Schritte entwickeln wir, indem wir uns von Methoden des betrieblichen »Organizings« inspirieren lassen, um ein starkes Bündnis aufzubauen. Alles in allem ist das eine ziemliche Herausforderung, weil es im Gegensatz zu Gesprächen mit Politiker:innen – die oftmals ein Interesse am friedlichen Zwiegespräch mit jungen Aktivist:innen haben (müssen) – für die Zusammenarbeit mit Bus- und Bahnfahrer:innen noch keine gemeinsamen Räume gibt. Ziele, Sprache, Praxis in Zeiten der demobilisierten Klassengesellschaft, all das muss gemeinsam entwickelt werden.

Streik gegen die grenzenlose Kapitalakkumulation Unsere Theorie der Veränderung

Auch uns stellt sich die Frage, wie aus dem, was wir haben, das wird, was wir brauchen, um zu bekommen, was wir wollen. Beginnen wir mit letzterem und werfen dafür einen Blick auf die historische Aufgabe, vor der die Menschheit steht: Laut einer Studie des Weltklimarats aus dem Jahr 2018 ist das so-

⁷ Einer Befragung des Insituts für Protest- und Bewegungsforschung (ipb) beim internationalen Klimastreik ab 15. März 2019 zufolge ordnen sich 43,6% der Befragten Bremer:innen und Berliner:innen der oberen Mittelschicht und 26,8% der unteren Mittelschicht zu (ipb 2019).

genannte 1,5-Grad-Ziel nur zu erreichen, wenn unsere Wirtschaftssysteme bis 2050 vollständig dekarbonisiert sind (IPCC 2018). Das Ausmaß dieser Umstellung bringt Klaus Dörre auf den Punkt, wenn er schreibt, dass »selbiges zu realisieren [...] gleichbedeutend [ist,] mit Veränderungen, die in ihrem historischen Ausmaß mit jenen der ersten industriellen Revolution vergleichbar sind« (2019: 40).

Dass es nicht reicht, dabei auf die ökologische Vernunft der Politiker:innen zu setzen, zeigt die Entwicklung der CO₂-Emissionen der letzten 40 Jahre. Mit dem sich ausweitenden Diskurs über den Klimawandel im berufspolitischen wie zivilgesellschaftlichen Feld haben sich die Emissionen nicht etwa verringert; ganz im Gegenteil haben sich die klimaschädlichen Emissionen zwischen 1980 und 2016 weltweit verdoppelt (Dörre 2021). Grund dafür ist der dem Kapitalismus inhärente, systematische Expansionszwang: »Das grundlegende Strukturprinzip im Kapitalismus ist nicht das Wachstum des Bruttoinlandprodukts, sondern die Vermehrung des Kapitals: ›G-W-G‹. Geld wird in Waren verhandelt, um (mithilfe der Ware Arbeitskraft) am Ende eine größere Geldmenge zu erhalten, die wiederum re-investiert werden kann. Das Faszinierende, aber auch Dramatische an diesem Prinzip ist, dass es alle Schranken niederreißt. Auf der Suche nach neuen Anlagemöglichkeiten nimmt das Kapital alle geographischen Räume und gesellschaftlichen Lebensbereiche in Besitz.« (Zelik 2021)

Der fortwährende Drang zur Kapitalakkumulation, der sowohl die Natur als auch die Lohnabhängigen von der Konkurrenz getrieben systematisch ausbeutet, ist blind gegenüber stofflichen Qualitäten des Naturverbrauchs, das hat die Geschichte des Kapitalismus bewiesen. Oder um es mit den Worten des Soziologen John Bellamy Foster zu sagen: »Angesicht der lokalen Operationen des Kapitals und seiner kurzfristigen Kapitalfokussierung, die jegliche ernsthafte Rücksichtnahme auf die Umwelt ausschließt, sind innerhalb der Funktionsweise des Kapitals keinerlei Mittel vorgesehen, um den Ruin der Ökosysteme kurz vor dem globalen Zusammenbruch zu stoppen« (Foster u.a. 2011: 243).

Was wollen wir also? Als Ziel gilt uns eine Gesellschaft, die allumfassend demokratisch und nicht konkurrenzgetrieben ist und damit auch die Bedingungen für eine nachhaltige Zukunft bereithält. Selbst wenn es teilweise innerhalb des Kapitalismus gelingen sollte, die Produktion gen Nachhaltigkeit zu verändern, wie es auch Teile der Entscheidungsträger:innen anstreben, sollte uns bewusst sein, welche sozialen Folgen uns erwarten: So lange nicht die ökologischen und sozialen, sondern maßgeblich konkurrenzgetriebene Prinzipien Grundlage der Entscheidungen bleiben, wird der Kampf um das gesellschaftliche Mehrprodukt nicht verschwinden, sondern sich verschärfen. Ob der Umbau der Produktion auf Kosten der Lohnabhängigen geht, auf Kosten von Arbeitslosigkeit, Steuererhöhungen oder geschlossenen Grenzen, oder auf Kosten der Vermögenden, bleibt eine Frage der Kräfteverhältnisse, wel-

che nur mittels organisierten Lohnabhängigen und starken sozialen Bewegungen verschoben werden können.

Während Teile von FFF darauf setzen, dass eine Stärkung des demokratischen und ökologischen Ethos' die Ausbeutung von Natur und Mensch beenden kann, sind wir überzeugt davon, dass es einer sozialistischen – also in jedem Sinne demokratischen – Wirtschaftsform bedarf, damit der Reichtum gerecht verteilt und die Natur als etwas Schützenswertes und nicht als kostenlose Ware behandelt wird. Das Strukturprinzip des Kapitalismus – also die grenzenlose Vermehrung des Kapitals – wird die planetaren Grenzen und die Demokratie stets unterminieren. Der Kapitalismus kann durch soziale Kämpfe mehr oder weniger demokratische Elemente beinhalten. Aber wir können erst sicher sein, dass die Ausbeutung von Mensch und Natur ein Ende findet, wenn wir das Strukturprinzip ändern.

Wir müssen diejenigen Hebel ausfindig machen, die sowohl der grenzenlosen Akkumulation von Kapital etwas entgegensetzen können als auch den Staat zu Investitionen in nachhaltige Infrastruktur zwingen. Wir dürfen also nicht nur auf den politischen Raum gucken, sondern müssen gleichzeitig den ökonomischen Raum studieren, wenn darin die großen Widerstände für zukunftsweisende Klimapolitik liegen. Denn wirtschaftliche Macht geht einher mit politischer Macht. Das zeigt sich beispielsweise, wenn RWE als Grund- und Unternehmenseigentümer dafür sorgen kann, dass Räumungen und Rodungen durchgeführt werden, weil der Wald Eigentum des Konzerns ist. Wir müssen uns mit allen Mitteln gegen die Macht dieses Konzerns und seiner politischen Verteter:innen stellen. Wenn die Automobilkonzerne und die Politiker:innen entscheiden, immer mehr Autos zu produzieren oder weiterhin auf fossile Energieträger zu setzen, müssen wir uns ihnen in den Weg stellen. Wenn der Staat entscheidet, gleichzeitig den ÖPNV kaputtzusparen, dann sollte auch hier Widerstand geleistet werden. Wie wir bei Fridays For Future oftmals zu spüren bekommen haben, ist zivilgesellschaftlicher Protest allein jedoch keine ausreichend starke Waffe gegen die ans Eigentum gekoppelten Rechte der Konzerne. Sie verlegen die Produktion, lassen räumen, geben sich einen grünen Anstrich.

Allerdings gibt es durchaus eine Möglichkeit, dieser Machtasymmetrie zu trotzen. Denn es sind zwar die Leitungen der Konzerne, die darüber entscheiden, was zu welchem Zweck produziert wird. Aber es sind die Lohnabhängigen, welche durch ihre Arbeit die konkrete Aneignung der Natur oder die Aufrechterhaltung von sozialer Reproduktion oder dem Nahverkehr realisieren. Damit haben sie auch die stärkste Waffe, um die zerstörerischen Verhältnisse zu beenden: Den Streik als Moment, der den Akkumulationsprozess durchbricht und gleichzeitig zur politischen Vereinigung derjenigen beiträgt, die zwar allein kaum, aber gemeinsam eine gewaltige Macht innehaben.

Die stärksten Machtressourcen gewinnt die Klimabewegung unserer Meinung nach also hinzu, wenn sie sich mit den Gewerkschaften verbindet, da in diesen die Interessen der Lohnabhängigen gebündelt werden.⁸ Wenn Klimabewegungen, Gewerkschaften und lokale Initiativen gemeinsam nachhaltige Produktions- und Reproduktionsweisen entwickeln würden, so glauben und hoffen wir, dass die zerstörerischen Industrien in die Knie gezwungen und nachhaltige Infrastrukturen und Jobs gefördert werden.

Die Frage, wer die finanziellen Lasten eines ökologischen Umbaus trägt, wird ohnehin zu heftigen Verteilungskonflikten führen. Wir stehen vor der Herausforderung, die Reichen zur Kasse zu zwingen. Arbeiten Gewerkschaften und Klimabewegungen nicht zusammen, fehlen uns wichtige Machtressourcen und schlichtweg die Mehrheiten für ein Ende der Naturzerstörung. Diejenigen, die nicht über das »was und wie« der Produktion entscheiden, könnten weiter auseinandergetrieben werden. Wir müssen verhindern, dass die Schuld für die Folgen der anstehenden Transformation »Klimaterroristen«, »privilegierten Autofahrer:innen«, »gut verdienenden Industriearbeiter:innen« oder »Einwander:innen« zugeschoben wird.

Zugespitzt formuliert: Gewerkschaften und Klimabewegungen können sich sowohl gegenseitig lähmen als auch bestärken. So zeigen zum Beispiel die Auseinandersetzungen im Rahmen der Ende Gelände-Proteste in der Lausitz den derzeitigen Status quo. Wir plädieren jedoch für die gegenseitige Stärkung, also für die Verbindung von ökonomischer und politischer Macht der beiden Bewegungen, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen.

Betrachten wir den Status quo: Die von uns verfolgte klassenpolitische Ausrichtung der Klimabewegung ist zum jetzigen Zeitpunkt genauso wenig entwickelt wie die ökologische Ausrichtung der Gewerkschaften. Während große Teile von Fridays For Future hoffen, Unternehmenseigentümer:innen und Politiker:innen auf ihre Seite zu ziehen, anstatt systematisch Gegenmacht zur Fixierung auf die Kapitalvermehrung aufzubauen, zieht Ende Gelände als radikale Minderheit in die Lausitz. Dabei benennen die Aktivist:innen die Ausbeutung von Mensch und Natur durch große Konzerne, aber gleichzeitig machen sie sich mit Slogans wie »Es gibt kein Recht auf Kohlebaggerfahren« äußerst unbeliebt bei den Beschäftigten. Währenddessen scheint es auf Gewerkschaftsseite bereits ein gewisser Fortschritt zu sein, wenn die IG Metall ihre Mitglieder zur Teilnahme am Klimaaktionstag ermuntert (IG Metall 2019). Von einer eigenen sozial-ökologischen Konversionsstrategie ist man weit entfernt (Zeise

⁸ Zu den Machtressourcen, welche die Gewerkschaften innehaben, siehe Dörre/Schmalz (2014). Den Soziologen zufolge haben Gewerkschaften strukturelle, gesellschaftliche und institutionelle Macht sowie Organisationsmacht.

2020). Dementsprechend ist das Verhältnis von Gewerkschaftslinken und dem antikapitalistischen Teil der Klimabewegung von Skepsis geprägt.

Die Geschehnisse in der Lausitz können als Abbild der aktuellen Situation und als Achtungszeichen dienen: Zwar hat Ende Gelände durch ihre Aktionen des zivilen Ungehorsams dazu beigetragen, dass der Kohleausstieg beschlossen wurde. Jedoch erweist sich das strategische Vorgehen der Aktivist:innen zugleich als politisch riskant. Denn während die Beschäftigten sowie ein Großteil der lokalen Bevölkerung sich in ihrem Wunsch nach Beschäftigungssicherheit und Anerkennung verkannt fühlen, erfahren die Klimaaktivist:innen in der Region fast ausschließlich Ablehnung hinsichtlich ihrer (ökologisch betrachtet) absolut gerechtfertigten Forderung eines sofortigen Kohleausstiegs (Bose u.a. 2019).

Für einen *labour turn* der Klimabewegung und einen *climate turn* der Gewerkschaften

Mit dem, was wir haben, das zu schaffen, was wir brauchen, um dem ökosozialistischen Traum einen Schritt näher zu kommen, bedeutet für uns also, nicht resigniert festzustellen, dass sich die Interessen von Beschäftigten und der ökologische Umbau der Gesellschaft schlichtweg wechselseitig ausschließen. Die Causa Lausitz motiviert uns dazu, einen »*labour turn*« (Pye 2017) in der Klimabewegung anzustoßen, der Arbeitsplatzsicherheit und gesellschaftliche Anerkennung der Beschäftigteninteressen von Beginn an als zentrale Bestandteile ökologischer Kämpfe einbezieht. Zugleich verdeutlicht das Lausitz-Beispiel aber auch die Notwendigkeit eines *climate turns* der Gewerkschaften.⁹ Denn die Wut vieler Klimaaktivist:innen auf die sozialpartnerschaftlich ausgerichtete Führung der IG Bergbau, Chemie, Energie oder der IG Metall, die sich vornehmlich durch einen »Ko-Management-Kurs« auszeichnet und dabei ökologische Notwendigkeiten außer Acht lässt, ist aus unserer Sicht gerechtfertigt. Denn durch »konservierende Gewerkschaftspolitik« (Dörre 2019: 43) kann zwar das Lohnniveau der Beschäftigten abgesichert werden. Allerdings

⁹ Als Beispiel und Hoffnung dienen uns hierbei Allianzen, die bereits erfolgreich geschmiedet wurden. Oliver Pye verweist hierbei auf Südafrika: »Doch auch in der heutigen Bewegung für Klimagerechtigkeit entstehen Möglichkeiten für eine Reorientierung auf die ArbeiterInnenbewegung. In Südafrika hat die Kampagne ›One Million Climate Jobs‹ eine erfolgreiche Allianz zwischen Teilen der ArbeiterInnenbewegung und der Klimagerechtigkeitsbewegung ermöglicht. Forderungen nach öffentlich finanzierten Jobs im Bereich erneuerbare Energien oder öffentliche Verkehrssysteme werden gegen eine Agenda der grünen Modernisierung formuliert und mit Energiedemokratie und Ernährungssouveränität verknüpft.« (Barca zitiert in: Pye 2017: 531)

kann keine lebenswerte Zukunft für kommende Generationen und teilweise auch nur sehr kurzfristige Sicherheit für die Beschäftigten selbst erreicht werden, wenn der Klimawandel ignoriert wird. Denn »so verständlich das Interesse an Beschäftigungssicherung und vor allem am Erhalt des erreichten Lebensniveaus auf Seiten der LEAG-Belegschaften auch sein mag – konservierende Interessenpolitik schmälert letztendlich die Zukunftschancen der Beschäftigten. Wie eine Minderheit von Befragten aus der LEAG durchaus einräumt, hat das Unternehmen die Chance verpasst, frühzeitig auf die Karte erneuerbarer Energien zu setzen. Das rächt sich nun in Gestalt eines bevorstehenden radikalen Strukturbruchs.« (ebd.: 43)

Wir glauben, dass wir das »Ende Gelände-Dilemma« dadurch auflösen sollten, dass wir uns als ökologische Linke auf die Suche nach Gesprächen und schließlich gemeinsamen Kämpfen mit der Gewerkschaftsbewegung machen, in denen soziale und ökologische Anliegen gemeinsam artikuliert werden. In einigen gesellschaftlichen Sektoren ist dies naheliegend: Gemeinsam mit Fahrer:innen aus dem ÖPNV lässt sich für einen Ausbau des Nahverkehrs kämpfen, mit Arbeiter:innen aus der Ernährungsbranche für sozial und ökologisch nachhaltigere Arbeits- und Produktionsbedingungen. In anderen Branchen wie in der Auto- oder Kohleindustrie ist dies sicherlich komplizierter, müssen die Beschäftigten doch um ihren Lebensunterhalt fürchten, wenn ihr Betrieb aufgrund der Nachhaltigkeitsziele umgebaut oder abgewickelt wird. Doch auch hier sollten wir Bündnispartner:innen suchen. Denn es ist davon auszugehen, dass es auch bei Daimler oder BMW Arbeiter:innen gibt, die es sinnvoller fänden, Schienen statt Autos zu produzieren.¹⁰ Auch unter den Kohlekumpel:innen in der Lausitz wird der Klimawandel in bedeutenden Teilen als Problem und die Kohleindustrie als Teil davon anerkannt. Nur ein winziger Teil äußert sich klimaskeptisch (Bose u.a.2019).

Die Klimabewegung wird zunehmend vor der Frage stehen, wie sie sich zu Beschäftigten in Branchen positioniert, die aus ökologischen Gründen umgebaut oder heruntergefahren werden. Den climate und den labour turn vor-

¹⁰ In diesem Sinne meint zum Beispiel der Betriebsratsvorsitzende des zweitgrößten VW-Werks in Deutschland, Carsten Bätzold: »Natürlich müssen die Kolleginnen und Kollegen ihre Familien ernähren. So funktioniert das nun mal im Kapitalismus: Du verkaufst deine Arbeitskraft und kriegst Geld dafür. Aber jeder, der ein bisschen denken kann, weiß, dass die Klimaerwärmung das große Problem unserer Zeit ist. Das ist auch bei uns im Betrieb so. Und die, die sich damit auseinandersetzen, wissen natürlich, was wir für Autos bauen und welche Umweltkosten, aber auch welche sozialen Folgen damit verbunden sind. Klimapolitik ist ein wichtiges Thema in der Belegschaft. Ich habe Kollegen, die bei Fridays for Future dabei sind. Als Betriebsratsvorsitzender sitze ich mit Vertretern der Kassler Fridays auch im Klimaschutzrat der Stadt.« (zitiert in Boewe/ Schulten 2021)

anzutreiben bedeutet für uns als Klimaaktivist:innen, ihnen Respekt für ihre Arbeit und ihr Wissen entgegenzubringen, egal in welcher Branche sie ihren Lohn verdienen. Auf dieser Grundlage wollen wir darüber ins Gespräch kommen, wer eigentlich entscheidet, was und unter welchen Bedingungen produziert wird und welche ökologischen Alternativen es geben könnte. Gehen wir kontraintuitiv vor: Anstatt Arbeiter:innen in der Fleischindustrie zu umgehen, sollten wir sie kennenlernen, um gemeinsam auf die Situation in den Betrieben aufmerksam zu machen und um gemeinsam für eine Zukunft der Arbeiter:innen und des Klimas zu kämpfen. Anstatt Menschen in der Autoindustrie als Teil des Problems zu identifizieren, sollten wir sie einladen, Teil der Lösung zu sein. Denn wir brauchen ihr »know how«, um eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur zu produzieren sowie ihre Fähigkeit zum Streik, um die derzeitige Produktion zum Stillstand zu bringen. Kämpfen wir gemeinsam mit Gewerkschafter:innen in Kampagnen mit Durchsetzungsperspektiven für materielle und ideelle Strukturveränderungen für alle. Bestenfalls kommen wir aus diesen gestärkt heraus: quantitativ im Sinne von breiterer Unterstützung und qualitativ im Sinne von ökonomischen Machtressourcen.

Die Kampagne TVN 2020 war ein Versuch, einen ersten Schritt in Richtung Annäherung von Gewerkschafts- und Klimabewegungen zu gehen. Wie climate und labour turn in Kinderschuhen aussehen, wird im zweiten Teil dieses Kapitels beschrieben. Wir hoffen, mit unserer Darstellung Akteur:innen in beiden Bewegungen zu inspirieren, Schnittstellen zu suchen und schlagkräftige sozial-ökologische Allianzen aufzubauen.

Eine Kampagne fällt nicht vom Himmel

Im Frühling 2019 schlugen wir vor, eine bundesweite AG Gewerkschaftsdialog zu gründen. Wenn es eine AG Abgeordnetengespräche gibt, warum sollte dann nicht auch eine AG zur Vernetzung mit Gewerkschafter:innen gegründet werden? Die AG geht einen für die Klimabewegungen ungewöhnlichen Weg. Anstatt sich ausschließlich an den allseits bekannten und fatalen klimapolitischen Fehlentscheidungen der Gewerkschaften abzarbeiten, entscheiden wir uns dafür, die DGB-Gewerkschaften zu Gesprächen zu bitten. In einem Anschreiben baten wir um eine Unterhaltung über die neunzig Prozent Übereinstimmung, anstatt uns wegen der zehn Prozent Konfliktthemen feindlich gegenüberzustehen. Dahinter stehen zwei Annahmen: Erstens existieren Wirtschaftssektoren, in denen es direkte Interessenüberschneidungen von Klima- und Gewerkschaftsbewegung gibt; diese wollen wir identifizieren und Bündnisse aufbauen. Zweitens ist auch die Ausrichtung in den Gewerkschaften umkämpft. Die Gewerkschaften sind keine monolithischen Blöcke, sondern in

ihnen finden sich zahlreiche Mitglieder, die mehr oder weniger offen gegenüber sozialer und ökologischer Politik sind. Wir wollen herausfinden, welche Akteur:innen gemeinsamen Kämpfen offen gegenüberstehen. Vor allem bei ver.di fand das Anschreiben Anklang. Wir wurden an den Fachbereich Verkehr vermittelt und kamen mit Mira Ball (ver.di-Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen) und Knut Steinkopf (Gewerkschaftssekretär für Organizing/Erschließung) in Kontakt, welche die Tarifrunde im ÖPNV im Herbst 2020 koordinierten. Diese erachteten die Zusammenarbeit von Beginn an nicht nur als sinnvoll, sondern als elementar zur Durchsetzung ihrer Ziele, welche nicht nur die Tarife der Beschäftigten, sondern auch den Ausbau des ÖPNVs betreffen.

Das tarifpolitische Ziel ist ein bundesweiter Rahmentarifvertrag für alle ver.di-Mitglieder, deren Arbeitsverhältnis im Spartentarifvertrag Nahverkehr (TVN) geregelt ist. In Monaten des Austauschs entstand eine gemeinsame Vision: Wie wäre es, wenn lokale Bündnisse während der Tarifaueinandersetzungen die Verkehrswende einfordern und damit für bessere Arbeitsbedingungen, eine Vergünstigung und den Ausbau des ÖPNVs zugleich streiten? Aus mehreren Gründen scheint die Zusammenarbeit für viele Aktivist:innen besonders vielversprechend. Wir wollen im nächsten Abschnitt beleuchten, wieso viele von uns plötzlich zu ÖPNV-Fans wurden, über ein Jahr lang Pappschilder mit Straßenbahnen bastelten, uns mit Bus- und Bahnfahrer:innen anfreundeten und in allen Fridays For Future Gruppen dafür warben, sich explizit mit den Streiks im ÖPNV zu solidarisieren.

Brennglasartig wurde im letzten halben Jahr sicht- und spürbar, welche Art von Mobilitätspolitik in der BRD verfolgt wird: Während sich Regierungspolitiker:innen auf der politischen Bühne als Fridays For Future-Fans in Szene setzen, wird unter einer Schwarz-Grünen Landesregierung der Dannenröder Wald – ein Wasserschutzgebiet, das rund eine halbe Million Menschen mit Trinkwasser versorgt – für den Ausbau der A49 gerodet. 1,4 Mrd. Euro wird der letzte Teil der Autobahn kosten (Linksfraktion Hessen 2020). Zugleich fehlen die Gelder, um den Beschäftigten im ÖPNV einheitliche und erträgliche Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Diese Ereignisse entsprechen der autofixierten Mobilitätspolitik der vergangenen Jahrzehnte: »Während zwischen 1950 und heute das Autobahnnetz vervierfacht wurde, schrumpfte das Bahnnetz um ein Drittel. Die gesellschaftlichen Subventionen für den Autoverkehr wuchsen auf 60 Milliarden Euro pro Jahr (UBA 2012). Neben den Subventionen trägt die Allgemeinheit auch die externen Verkehrskosten wie Staukosten, Unfallfolgekosten, Gesundheitskosten, Klimakosten, Lärmkosten, Schadstoffkosten; insgesamt nahezu 80 Milliarden Euro pro Jahr. Kein anderes Verkehrsmittel profitiert von so massiver Förderung wie das Auto.« (Wötzel 2018: 133).

Nicht (allein) die libidinöse Bindung der Menschen zu ihren Autos ist für die Privilegierung des Autos anstelle nachhaltiger Mobilitätskonzepte verant-

wortlich. Vor allem liegt die Verantwortung bei der konsequent auf die Interessen der Autoindustrie ausgerichteten Politik. So werden in Deutschland im Verkehrsrecht und in der Infrastrukturpolitik der Straßenverkehr massiv gegenüber dem Schienenverkehr begünstigt (Leidig 2020). Die formelle Privatisierung der Deutschen Bahn sowie ihre Unterfinanzierung hat zum schlechten Zustand und den hohen Preisen der Bahn geführt (Wassmuth 2020). Schließlich wird der Automobilsektor – als wichtigster Sektor des deutschen Kapitalismus – mit allen Mitteln politisch unterstützt, sei es mittels Subventionen, der Deckung von Verbrechen wie dem Diesel-Skandal oder der Förderung von E-Autos anstelle des öffentlichen Verkehrs, welche aus ökologischer Perspektive keine maßgebliche Verbesserung zum Verbrennermotor darstellen (Wolf 2020a; 2020b).

Nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus sozialer Perspektive ist dieser aktuelle Kurs zutiefst problematisch. Denn auch in Deutschland besitzen viele (vornehmlich arme) Haushalte kein Auto (Leidig 2020). Des Weiteren ist eine Abkehr vom Automobil-Kapitalismus auch aus globaler Perspektive dringend geboten. Denn »[e]ntsprechende Unternehmen und Verbände festigten ihren Aufstieg mit einem machtvollen politischen Lobbyismus. [...] Die Sicherung der stofflichen Basis ihrer Unternehmen wirkt massiv und einflussreich auf transnationale Handels- sowie Außen und Sicherheitspolitik der EU und ihrer führenden Mitgliedsstaaten. Die militärische Sicherung der Rohstoffzufuhr wird vom Bundesverteidigungsministerium als wichtige Aufgabe identifiziert (Weißbuch 2016). Opfer und Flüchtlingszahlen aus vielen Konfliktregionen stehen im Zusammenhang mit der Eskalation um den Zugang zu knapper werdenden Ressourcen.« (Wötzel 2018: 133) Ein Kurswechsel ist also dringend notwendig. Unsere mittelfristige Vision für eine soziale und ökologische Verkehrswende beinhaltet unter anderem einen kostenfreien öffentlichen Personennahverkehr, eine Senkung der Bahnpreise, den sofortigen Stopp von Straßenneubau und stattdessen Investitionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur. Strikt lehnen wir ökologische Endverbraucher:innensteuern als ungerechte Belastung der Mehrheiten ab und schlagen stattdessen ökologische Produzent:innen- und Vermögenssteuern vor. Im Sinne der eingangs dargelegten Überzeugung, dass eine tatsächlich nachhaltige Produktions- und Lebensweise nur mit organisierten Mehrheiten zu erkämpfen ist, bedarf es hierfür jedoch keiner Appelle an politische Entscheidungsträger:innen. Es müssen Brücken zwischen sozialen und ökologischen Kämpfen gebaut werden.

Die Tarifikampagne TVN von ver.di

Offensiv politisch positioniert sich im vergangenen Jahr auch der Fachbereich Verkehr von ver.di mit einer Erklärung für eine allumfassende Verkehrswende. Für uns stellte dies die zweite wichtige Ausgangsbedingung für die

Allianzbildung entlang der Frage des ÖPNVs dar. Die »Kasseler Erklärung der ver.di Bundesfachgruppe Busse und Bahnen zu Klimaschutz und Arbeitsbedingungen« (2019) beinhaltet fünf Kernforderungen: (1) Den umfassenden Ausbau des ÖPNV in allen Städten und im ländlichen Raum; (2) die Sicherstellung von Energieeffizienz und Emissionsfreiheit; (3) bezahlbare Mobilität für alle, nicht auf Kosten von prekären Arbeitsverhältnissen; (4) eine größere Beteiligung von Bund und Ländern durch alternative Finanzierungsmöglichkeiten wie Unternehmensabgaben und (5) eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen im ÖPNV.

Den Ansprüchen der Kasseler Erklärung entsprechend hat ver.di in den vergangenen Jahren an einer politischen Offensive gearbeitet, um die Situation des öffentlichen Nahverkehrs auf eine vollkommen neue Grundlage zu stellen. Weil viele der Nahverkehrsunternehmen in öffentlicher Hand sind, finden die Tarifverhandlungen, die ver.di mit ihnen führt, eigentlich auf kommunaler Ebene statt – im Ergebnis hat jedes Land seinen eigenen Tarifvertrag. Damit aber genügend Stärke – eine bundesweite Streikbewegung – aufgebaut und bundeseinheitliche, verbesserte Arbeitsbedingungen erreicht werden können, hat ver.di bewusst alle Ländertarifverträge zum selben Zeitpunkt auslaufen lassen. Im Juni 2020 endeten die bis dato geltenden Tarifverträge. Von diesem Zeitpunkt an forderte ver.di für die rund 87.000 ÖPNV-Kolleg:innen einen bundesweiten Rahmentarifvertrag, deren Arbeitsverhältnis im Sparten-tarifvertrag Nahverkehr (TVN) geregelt ist. Tarifpolitische Kerninhalte sind 30 Tage Urlaub, individuelle Entlastungstage, eine Verkürzung des Ausgleichszeitraums für Überstunden auf 14 Tage und eine Vergütung der Arbeitszeit aufgrund von Fahrzeugverspätung ab der ersten Minute. Zudem strebt man Veränderungen in der Nachwuchsförderung und der Schichtdienstregelung der Fahrer:innen an. Diese grundlegenden Forderungen wären im ÖPNV – ein Bereich, in dem die Beschäftigten derzeit hohen Belastungen bei verhältnismäßig geringer Bezahlung ausgesetzt sind – bereits ein bedeutender Fortschritt. Denn nach 20 Jahren Sparpolitik im Bereich des ÖPNV fehlen heute 15.000 Beschäftigte. Bis zum Jahr 2030 werden gar 100.000 neue Beschäftigte benötigt, da jede:r Zweite bis dahin verrentet wird. Der Beschäftigungssektor weist darüber hinaus überdurchschnittliche Krankenstände auf, welche auf eine hohe Arbeitsbelastung des Personals zurückzuführen sind. In der Folge fallen in 60% der Unternehmen regelmäßige Fahrten aufgrund von Personal-mangel aus (ver.di 2020a).

Noch vor dem Gesprächsauftakt von ver.di und den kommunalen Arbeitgeber:innen verkündeten Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende von ver.di, und Helena Marshall, FFF, auf einer gemeinsamen Pressekonferenz im Sommer 2020 im Rahmen der Tarifrunde, einen gemeinsamen Kampf zu führen. Die FFF-Aktivistin Helena Marshall formulierte: »Es geht hier letztendlich

um viel mehr als einen Tarifstreit. In den Diskussionsrunden wird es darum gehen, wie wir die größten Probleme unserer Zeit angehen. Es geht um das Verknüpfen der Klimakrise und sozialen Problemen und deswegen sitzen wir hier, als Vertreterin einer Gewerkschaft und einer Klimabewegung und machen klar, wir müssen zusammen jetzt mehrere Herausforderungen auf einmal angehen.« (ver.di 2020b)

Parallel zu öffentlichen Auftritten durch Vertreter:innen der Bewegungen wurden drei bundesweite Aktionstage durchgeführt. Ziel dabei war es, mehr Beschäftigte dazu zu motivieren, sich aktiv in die Tarifaueinandersetzung einzubringen und die Streikbereitschaft zu erhöhen. Außerdem wird dadurch beabsichtigt, die politische Debatte über die Verbindung von Klimaschutz und Beschäftigteninteressen im Rahmen der Verkehrswende auch in der Zivilgesellschaft anzuregen. Nach dem ersten Gespräch zwischen ver.di und der VKA (Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände) ebenfalls im Sommer 2020 zogen sich die Arbeitgeber:innen – zum großen Frust von Beschäftigten und Klimaaktivist:innen – mit der Aussage zurück, Beratungen darüber veranlassen zu wollen, ob überhaupt Verhandlungen aufgenommen werden. Einen Monat später lehnte die VKA die bundesweiten Verhandlungen mit ver.di ab. Als Reaktion darauf kündigte die Gewerkschaftsführung einen bundesweiten Warnstreik an, der am 29.09.2020 stattfand. Bundesweit verließen Fridays for Future-Aktivist:innen teilweise vor Sonnenaufgang das Haus, um Seite an Seite mit den Kolleg:innen am Streikposten zu stehen oder an Haltestellen ins Gespräch mit Fahrgästen zu kommen. Da die Verhandlungen weiterhin ausblieben und die Corona-Infektionszahlen dramatisch anstiegen, setzte ver.di von da an auf Warnstreiks in einzelnen Bundesländern und versuchte die bundesweiten Forderungen in den länderspezifischen Tarifvereinbarungen durchzusetzen. Während in einigen Ländern mittlerweile Einigungen erreicht wurden, bleibt ver.di nur, den Kampf um bundesweite Regelungen in die Zukunft zu verlegen: »Wir halten an unserem gemeinsamen Weg fest. Die bundesweiten Forderungen bleiben weiterhin unser gemeinsames Ziel. Wir setzen unseren Schwerpunkt jetzt auf die Landesverhandlungen. In einigen Ländern haben wir schon erste Ergebnisse erzielt.« (ver.di 2020c)

Die Verbindung politischer und ökonomischer Machtressourcen

Wir bringen uns in die Tarifrunde ein, weil wir davon ausgehen, dass der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr einen Anlass für die Allianz von Klima- und Gewerkschaftsbewegungen im Rahmen einer gemeinsamen, betriebs- und klimapolitischen Kampagne bietet. Hier können wir uns gegenseitig bestärken: Durch ihre Machtressourcen im Streik könnten Bus- und Bahnfahrer:innen bessere Arbeitsbedingungen im ÖPNV einfordern. Fridays for Future kann einen möglichen Streik durch seine Öffentlich-

keitswirksamkeit und den breiten gesellschaftlichen Rückhalt legitimieren und um politische Forderungen erweitern. Wir steuern so dem politischen Druck bei, den ver.di brauchen wird, damit Schulkinder und Studierende, Eltern, andere Beschäftigtengruppen und Selbstständige nicht mit Wut reagieren, wenn bundesweit der Weg zur Schule, Universität oder zum Arbeitsplatz erschwert wird. Zudem kann FFF die Notwendigkeit einer grundlegenden sozial-ökologischen Verkehrswende in den gesellschaftlichen Diskurs tragen. Sollte es gelingen, die Interessen ideell zusammenzuführen und sollten strukturelle und diskursive Machtressourcen erfolgreich zusammenspielen, wird im Ergebnis ein konkreter Erfolg realisierbar sein: Investitionen in sozial-ökologische Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Neben der Verbindung der Machtressourcen und der diskursiven Substanz des betrieblichen Streiks streben wir an, eine politische und organisatorische Annäherung von Klima- und Gewerkschaftsbewegung zu bewirken: Die Themen des Klimawandels sowie der Verkehrswende sollen in den Betrieben und in der Gesellschaft verankert und die potenzielle Skepsis vor der Fridays For Future-Bewegung abgebaut werden. Zugleich sollte andersherum auch die Frage der sozialen Gerechtigkeit bei FFF noch weiter in den Vordergrund gerückt werden. Denn um dem proklamierten »System Change« näher zu kommen, muss die Umverteilungsfrage zu den Grundlagen der Zielbearbeitung gehören.

Methoden eines verbindenden Arbeitsstils

Die in diesem Kapitel dargestellte Zusammenarbeit von bundesweiten sogenannten Megazooms (Videokonferenzen über die Plattform »Zoom« mit bis zu 80 Beschäftigten und Klimaaktivist:innen) über bundesweite Aktionstage bis hin zu gemeinsam geplanten und erlebten Streiktagen hat Spuren hinterlassen. Von Monat zu Monat wurden mehr Kontakte geknüpft, über Lebenswelt und die Funktionsweise der unterschiedlichen politischen Organisationen gelernt und das Thema der sozial-ökologischen Verkehrswende inklusive der Arbeitsbedingungen im ÖPNV in die öffentliche Debatte getragen.

Zu Beginn des Bündnisprozesses sahen wir uns mit der Herausforderung konfrontiert, große Teile von FFF und der Verkehrsbetriebe für eine aktive Beteiligung am Bündnis zu gewinnen, obwohl bis dato quasi keinerlei Berührungspunkte existierten. Denn wir wussten aus den Erfahrungen von anderen gewerkschaftlichen Kampagnen: Wenn der gemeinsame Streik Macht entfalten soll, dann muss es ein Streik »von unten« sein (McAlevy 2019: 35). Es würde jedoch nicht reichen – eine zweite Lehre aus gewerkschaftlichen Erfahrungen –, nur diejenigen anzusprechen, die ohnehin schon eine aktive politische Rolle einnehmen. Vielmehr musste bewusst auf die Einbindung derer, die noch nicht überzeugt waren, hingewirkt werden. In unserem Fall mussten wir also darauf hinarbeiten, dass sich nicht nur einige gut informierte und

öko-sozialistisch orientierte Menschen in Betrieb und Bewegung für das Ziel einer Verkehrswende einsetzen; wir mussten viele Mitglieder bei FFF und den Verkehrsbetrieben zum aktivistischen Handeln mobilisieren.

Um derartige Mobilisierungen zu realisieren, sprechen Organizer:innen von der Aufgabe, nicht »selbstselektiv« sondern »strukturbasiert« zu arbeiten. Ersteres ist für die politische Linke, in der sich viele von uns verorten, business as usual: »In der selbstselektiven Arbeit sprechen die Gruppen die meiste Zeit mit und zu Menschen, die bereits auf ihrer Seite sind, während OrganizerInnen in der strukturbasierten Arbeit permanent gezwungen sind, Menschen einzubinden, die anfänglich wenig oder überhaupt kein Interesse an der Zugehörigkeit zu einer Gruppe haben. Denn das Ziel beim Organizing ist das Organisieren von Mehrheiten innerhalb einer eingegrenzten Basis (bzw. »Struktur«)« (McAlevey 2019: 39).

Bevor wir einige der Methoden vorstellen, die wir dem gewerkschaftlichen Organizing für unsere Zwecke entnommen haben, wollen wir ein kurzes – vielleicht provokantes – Gedankenspiel durchführen. Wie sähe ein Bündnisprozess von ver.di und FFF im Modus des selbstselektiven Aktivismus aus?

Zentrale Akteur:innen finden die Zusammenarbeit richtig. Ein gemeinsames Positionspapier mit dem Aufruf zu einer gemeinsamen Demo im Rahmen der Tarifrunde im Herbst wird verfasst. Eine engagierte Gewerkschaftssekretärin schickt das gemeinsame Pressestatement und eine Einladung über einen E-Mail-Verteiler an ihre Kolleg:innen und lädt zu einem gemeinsamen Treffen ein. Eine Klimaaktivistin tut es ihr gleich und schickt den Flyer über den Whatsapp-Verteiler. Die Linken unter den Klimaaktiven sowie die Grünen unter den Gewerkschafter:innen kommen zum Bündnistreffen und bei der Demo im Herbst wird ein gemeinsames Banner hochgehalten mit einer zur sozial-ökologischen Verkehrswende passenden Aufschrift. Die Aktion ist ein Erfolg, aber nur eine Handvoll Menschen ist involviert – und zwar diejenigen, welche die Zusammenarbeit von Beginn an richtig fanden.

Wir wollten mehr: Wir verfolgten von Beginn an die Idee eines Herbstes, in dem Busse und Bahnen stillstehen und stattdessen Schüler:innen, Student:innen sowie Beschäftigte für eine sozial-ökologische Verkehrswende protestieren. Um bundesweit Aktive für dieses Projekt zu gewinnen, regten wir zunächst die bundesweite Vernetzung an, um daraufhin lokale Strukturen gezielt aufzubauen. Im Sinne eines Werkzeugkastens für (öko-)sozialistische Bündnispolitik werden nun die Schlüssel-Bestandteile des Kampagnenaufbaus beschrieben.¹¹ Als besonders erwähnenswert erachten wir auf Ebene der bundesweiten Koordination:

¹¹ Wie wir die einzelnen Kampagnenschritte gestaltet haben, welche Erfolge und welche Schwierigkeiten wir dabei hatten und welche unterschiedlichen Dynamiken

1. Die *Megazoom* als bundesweite Austauschplattform
2. Die Regionalverantwortlichen als Ratgeber:innen und Koordinator:innen
Für die lokale Vernetzung von Betriebs- und Klimaaktiven haben sich folgende drei Momente als besonders wichtig bei der Stärkung des gemeinsamen Kampfes erwiesen:
3. Lokale Vernetzung mit Hilfe von Mappings und Ansprachetrainings
4. Die Fotoaktion »Gesicht zeigen für die Verkehrswende!«
5. #Wir streiken zusammen!

Quergestellte Busse, geschlossene Werktoore und kämpferische Kundgebungen – an den Streiktagen im September legten die Fahrer:innen alle großen Städte lahm und bewiesen: Sie halten im wahrsten Sinne des Wortes die Gesellschaft am Laufen. Die bundes- und landesweiten Streiks zeigten aber nicht nur die immer wieder beschworene »Systemrelevanz« des ÖPNV, sondern standen in diesem Jahr auch im Zeichen ökologischer Klassenpolitik. Zum ersten Mal wurden in Deutschland ein Arbeits- und ein Klimastreik verbunden. In mehr als 30 Städten unterstützten Klimaaktivist:innen die streikenden Fahrer:innen mit Kundgebungen, Infoständen oder einer schlichten Geste – der Wecker klingelte teilweise um drei Uhr, um von Streikbeginn an der Seite der Kolleg:innen stehen zu können. Aufgrund der monatelangen Zusammenarbeit standen die Aktivist:innen jedoch nicht als »Solionkel« am Rande der Streikenden. Vielmehr verabredete man sich mit den Fahrer:innen, organisierte vorher, wer die Feuertonne und wer den Kaffee mitbringt.

Auch hier unterschieden sich die Erfahrungen in hohem Maße: In einigen Städten war es trotz der Bekanntschaft zu einigen Beschäftigten eine große Herausforderung, eine wirksame Rolle am Streikposten einzunehmen. So zum Beispiel in Leipzig, wo die Stimmung aufgrund der Skepsis der Gewerkschafter:innen allgemein eher gedämpft war. Es fiel schwer, mit anderen Kolleg:innen als den Kernaktiven der Kampagne ins Gespräch zu kommen. Hinzu kommt, dass viele Gewerkschaftssekretär:innen und auch Teile der Belegschaften wegen der Covid-19-Pandemie eine eher defensive Streikhaltung annahmen. Auf Streikkundgebungen oder Demonstrationen wurde häufig verzichtet und die Legitimität der Streiks wurde teilweise hinterfragt: Ist es wirklich angemessen zu streiken, in einer Zeit, in der Menschen um ihre Jobs fürchten und in der wir die Kontakte eigentlich so weit wie möglich einschränken sollten? Viele Schüler:innen und Student:innen versuchten das »bigger picture« an den Streikposten zu bringen. Abstand halten? Natürlich! Zurückhaltung beim Streik? Auf keinen Fall! Die prekären Lebensbedingungen großer Teile unserer Gesellschaft ändern nichts daran, dass die Kolleg:innen bessere Arbeitsbedingungen ver-

dabei lokal entfacht wurden, haben wir andernorts umfassend beschrieben (Autor:innenkollektiv [climate.labour.turn](https://climate.labour.turn.de) 2021).

dient haben und der ÖPNV grundlegend gestärkt werden muss, wenn weitere soziale und ökologische Katastrophen vermieden werden sollen.

In den Orten dagegen, in denen Beschäftigte von der gemeinsamen Kampagne überzeugt waren, überwältigten uns die Erfahrungen. So berichteten uns beispielsweise die Münsteraner:innen von Gänsehaut in dem Moment, in dem sie selbstbewusst mit FFF-Fahnen auf den bestreikten Betriebshof kamen, herzlichst empfangen und von den Fahrer:innen gefragt wurden, wie der vergangene Klimastreik ablief: »Ich kann es ehrlich gesagt kaum in Worte fassen, wie beeindruckend es war, die geschlossenen Werktoore mit quergestellten Bussen und hunderten stillstehenden Fahrzeugen und die krasse Solidarität und Dankbarkeit der Fahrer:innen, die uns auf jedem der Höfe, die wir besucht haben, als Verbündete auf Augenhöhe willkommen geheißen zu haben, zu erleben. Und auf unserem Rückweg von dieser NRW-Streiktour konnten wir aus erster Hand beobachten, wie wirksam diese Streiks und wie groß die Macht der Beschäftigten sind. Alle Städte, die wir durchquert haben, waren verstopft mit endlosen Staus und die Busse standen im gesamten Bundesland bis auf ganz wenige Ausnahmen komplett still.«

Bundesweit tragen heute hunderte von Menschen die Erfahrung in sich, dass es möglich ist, soziale und ökologische Anliegen im Kampf zu verbinden und den zerstörerischen Lauf der Dinge für einen Moment zu durchbrechen. Auch wenn die Tarifrunde nicht die erhofften Ergebnisse gebracht hat und die Verkehrswende nicht eingeleitet wurde: Die Erfahrungen der gemeinsamen Streiks hat bei zahlreichen Klimaaktivist:innen die Hoffnung auf zukünftige gemeinsame Streiks von Gewerkschafts- und Klimabewegungen hervorgebracht, die eines Tages so mächtig sein könnten, dass sie den Kurswechsel gen Klimagerechtigkeit erzwingen können. Diese Hoffnung kann zum Treiber der ökosozialistischen Gegenhegemonie werden, an welcher es zu arbeiten gilt, um die gesellschaftlichen (Natur-)Verhältnisse (endlich) zu befrieden.

Gemeinsamkeiten nach vorne, konkrete Kampagnen, mit Methode

Bei der Reflexion der ÖPNV-Kampagne identifizieren wir drei entscheidende Fragen. Erstens: Konnte die Tarifrunde gestärkt und damit ein Teil zu besseren Arbeitsbedingungen beigetragen werden? Zweitens: Ist es gelungen, die Fridays For Future-Forderung nach einer fundamentalen klimapolitischen Wende auf weitere Teile unserer Gesellschaft auszuweiten? Und drittens: Konnten *labour* und *climate turns* in den jeweiligen Bewegungen angestoßen werden und ist demnach künftig mit einer breiteren Basis an Aktiven für ökologische Klassenpolitik zu rechnen? Das Vorhaben eines bundesweiten TVN ist vorerst gescheitert. Die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA)

konnte bis zum Ende nicht an den Verhandlungstisch gebracht werden. Einer der Hauptgründe dafür ist die Gespaltenheit der VKA: Einige Länder haben sich bundesweiten Verhandlungen in den Weg gestellt, andere hätten es präferiert, einen überregionalen Tarifvertrag zu verabschieden. Überdies sind die politischen Forderungen nach einer besseren Finanzierung sowie dem Ausbau des ÖPNVs noch nicht erreicht worden.

Dagegen beinhalten die neuen Bundesland-basierten Tarifverträge jedoch deutliche Verbesserungen für die Beschäftigten. Diese neuen Tarifverträge existieren mittlerweile in zwölf Bundesländern mit einer Laufzeit bis 2023. Neben der Entgeltenerhöhung konnten viele der bundesweiten Forderungen in den landesweiten Verträgen durchgesetzt werden. Fast überall konnte die Forderung nach 30 Tagen Urlaub, welche für viele Mitglieder besonders wichtig ist, durchgesetzt werden. Auch die Anrechnung der Ausbildungszeit bei der Eingruppierung sowie verbesserte Regelungen bezüglich der Schicht- und Entlastungstage wurden oftmals erreicht.¹² Einige Gewerkschafter:innen berichten uns von deutlich verbesserten Arbeitsbedingungen, während andere aufgrund des gescheiterten TVNs und nur geringfügigen Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen eher unzufrieden sind.

Die Ergebnisse sind vor allem auf die jeweiligen Streiktaktiken und -bereitschaften sowie die politischen Kräfteverhältnisse in den Ländern zurückzuführen. Allerdings hat die Solidarität der Klimabewegung laut den Kolleg:innen vielerlei positive Effekte auf die Tarifrunde gehabt.

Sicherlich beeinflussten die öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Pressestatements die öffentliche Meinung bezüglich der Legitimität der Streiks und bauten zusätzlich Druck auf die politischen Entscheidungsträger:innen inklusive der Arbeitgeber:innen auf. Vor allem aber erzählten uns die Gewerkschafter:innen von den Auswirkungen auf ihre Organisation: So sei durch die Allianz mitsamt der gemeinsamen Aktionstage eine stärkere Identifikation mit der Tarifrunde entstanden. Überdies habe die Zusammenarbeit mit den Aktivist:innen viele Beschäftigte selbstbewusster und mutiger gemacht. Viele Kolleg:innen hätten zwar Berufsstolz, wüssten also, dass sie etwas sinnvolles und nachhaltiges für die Gesellschaft tun. Gesellschaftliche Anerkennung für ihre Arbeit erhielten sie jedoch kaum. Der Mut zum Streik sei gestiegen und die Zusammenarbeit habe zu einer Politisierung der gewerkschaftlichen Strukturen geführt. Eine Anekdote eines Klimaaktivisten veranschaulicht, wie sich diese Dynamik im Rahmen seines Besuchs auf einer Vertrauensleute-Sitzung gezeigt hat: »Nachdem wir uns vorgestellt und unsere Unterstützung für die Tarifaufeinandersetzung zugesichert hatten, kam es zwischen den Vertrauens-

¹² Eine Zusammenfassung der Tarifabschlüsse lässt sich online unter www.tvn2020.de/tvn2020-tarifabschluesse/ einsehen.

leuten zu einer wilden Diskussion darüber, dass FFF den Leuten vorschreiben will, wie sie zu leben haben und ob die Klimaziele mittels der Forderungen von FFF überhaupt eingehalten werden können. Das hat ein Beschäftigter aufgegriffen und dann argumentiert, dass die Produktion grundsätzlich das Problem sei und Forderungen zur Einhaltung der Klimaziele viel weitgehender sein müssten. Die Diskussion dauerte ungefähr 30 Minuten und war auch emotional aufgeladen. Während der Diskussion sagte die Vertrauensleutesprecherin neben mir leise zu ihrem Kollegen: »Na, das hier so diskutiert wird, hatten wir aber lange nicht mehr.« Allein unser Besuch hat einen Politisierungsprozess im Vertrauensleutkörper angestoßen.«

In diesem Sinne kann die Kampagne umgekehrt auch als ein Erfolg für die Klimabewegung verbucht werden. Die Klimafrage hat in den bundesweiten sowie lokalen ver.di-Strukturen an Bedeutung gewonnen. Dass im Dezember 2020 plötzlich Straßenbahnen durch Dresden fuhren, die den Slogan »Danni bleibt – keine A49« in gelber Leuchtschrift einprogrammiert hatten, steht symbolisch für die Früchte, welche die monatelange Zusammenarbeit von Klimaaktivist:innen und Fahrer:innen getragen hat. Ein Aktivist aus Dresden erzählt, dass er aus Wut über die Situation im Dannenberger Forst seine Kontakte bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) angerufen und ihnen von der Idee erzählt hatte. In der Woche darauf seien zahlreiche Bahnen mit diesem Slogan durch die Stadt gefahren.

Schließlich verfolgte die Kampagne nicht nur das Ziel gegenseitiger Solidarität mit den einzelnen Kämpfen, sondern wollte einen Grundstein für eine ökologische Klassenpolitik legen. Die Bänder der Solidarität zwischen Gewerkschafter:innen und den Klimaaktivist:innen wurden in zahlreichen Städten im Rahmen monatelanger Zusammenarbeit geknüpft. Zu Beginn stand uns motivierten Klimaaktivist:innen meist eine skeptische Belegschaft gegenüber. Sich dessen bewusst beschreibt ein Aktivist aus NRW, wie versucht wurde die Skepsis zu beseitigen: »Es ging im ersten Gespräch erstmal vor allem darum, Vorurteile gegenüber der Bewegung abzubauen und deutlich zu machen, dass es uns konkret um die Arbeitsbedingungen im ÖPNV geht und beispielsweise nicht darum, dass FFF von allen Beschäftigten erwartet, morgens, bevor die Bahnen fahren, mit dem Fahrrad zum Betriebshof zu radeln.« Darüber hinaus stellte die andere politische Kultur häufig eine Herausforderung dar, wenn »keine Redeliste geführt wurde, sich ins Wort gefallen wurde oder die Diskussion schnell vom eigentlichen Thema abkam. Die Treffen dauerten häufig länger als sie mussten, was häufig Unverständnis bei einigen Aktivist:innen hervorrief.«

Durch die gemeinsamen Aktionen und die Diskussionen über verbindende Forderungen berichten die Aktivist:innen aus allen Städten jedoch von einem kontinuierlich anwachsenden Vertrauen zwischen ihnen und den Kolleg:innen.

Die Zusammenarbeit mit den hauptamtlichen Gewerkschafter:innen verlief dabei ganz unterschiedlich produktiv. In den meisten Städten stießen sie die Vernetzung an, in einigen blieben sie aktiver Teil des Bündnisses und in anderen wenigen standen sie FFF eher kritisch bis verhindernd gegenüber. Sicher ist jedoch, dass die Kontaktvermittlung über die ver.di-Bundesstruktur und engagierte Gewerkschaftssekretär:innen das Kennenlernen sowie die gemeinsame Aktions- und Streikplanung mit den Kolleg:innen in den meisten Orten enorm erleichtert hat. Der enge Kontakt zur Bundesfachgruppe Busse und Bahnen hat das bundesweite koordinierte Vorgehen überhaupt erst ermöglicht.

Offen bleibt in vielen Städten, wie die Zusammenarbeit fortgesetzt werden kann. Man will sich nicht aus den Augen verlieren, sondern kämpfend voranschreiten. So beschreibt eine Aktivistin aus NRW hoffnungsvoll: »Ich bin auch überzeugt, dass wir diese Bündnisse und engen Beziehungen zu den Fahrer:innen weiterhin bewahren werden können und uns auch in kommenden Kämpfen unterstützen werden – und vielleicht auch das eine oder andere Bier gemeinsam trinken werden.«

Deutlich wird oftmals, dass bewegungsorientierte, politische Strukturen fehlen, die diese Erfahrungen nun verstetigen und in nächste gemeinsame Projekte überführen könnten. Während es so erscheint, dass es noch ein weiter Weg dahin ist, bis sozialistische Organisationen zugleich erfolgreiche soziale und ökologische Kämpfe führen, zeichnet sich in den politischen Strukturen bei FFF jedoch schon eine Annäherung ab: Viele der FFF-Ortsgruppen, die an der Kampagne mitgearbeitet haben, sind offen für Anschlussprojekte. Der Arbeitskampf und die gemeinsame Debatte mit den Beschäftigten des ÖPNVs stellt für viele eine sinnvolle Perspektive im Kampf um Klimagerechtigkeit dar. Die gewonnene Kenntnis über die Funktionsweise von Gewerkschaften sowie die neu entstandenen Kontakte zu Menschen aus dem außerschulischen, außeruniversitären und nicht-berufspolitischen Milieu werden unserer Meinung nach in kommenden Kämpfen eine wichtige Grundlage für Allianzen darstellen.

Auch in der Gewerkschaftsbewegung besteht ein Interesse an einer engeren Zusammenarbeit mit Klimaaktivist:innen. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hat bereits das Gespräch mit der AG Gewerkschaftsdialog von FFF gesucht, um über eine gemeinsame Kampagnenführung zu diskutieren. Auch die Kooperationen von »unteilbar«, ver.di und FFF, die im Rahmen der Bundestagswahl die soziale Frage beim ökologischen Umbau unserer Gesellschaft in den Vordergrund der Debatte rückte, ist eine Folge der Zusammenarbeit vergangener Monate.

Die vergangenen Jahre haben bewiesen, dass es möglich ist, ökologische und gewerkschaftliche Anliegen im Rahmen einer bundesweiten Kampagne zu verbinden. Es ist gelungen, Ansätze einer ökologischen Klassenpolitik zu entwickeln und dabei einen *labour turn* der Klimabewegungen und einen *climate*

turn der Gewerkschaftsbewegungen anzustoßen bzw. auszubauen. Ökologische Klassenpolitik, das bedeutet für uns gemeinsam mit gesellschaftlichen Mehrheiten für eine Demokratisierung und einen Nachhaltigkeitsumbau aller Gesellschaftsbereiche – inklusive der Produktion – zu kämpfen. Das Ziel muss sein, dass nicht die planetarische Grenzen-ignorierende Akkumulationsdynamik des Kapitals (Mahnkopf 2014), sondern demokratische und ökologische Prinzipien den Fortgang der Menschheitsgeschichte bestimmen.

Um diesem Ziel stückweise näherzukommen, braucht es globale Massenmobilisierungen wie die von FFF, die ein Bewusstsein für die Klimakrise und den notwendigen Systemwechsel schaffen. Zudem müssen wir in konkreten Reformkämpfen sozial-ökologische Ungerechtigkeiten anprangern und Alternativen erkämpfen. Eine kostenlose, gut ausgebaute öffentliche Infrastruktur – wie zum Beispiel der ÖPNV – inklusive guter Arbeitsbedingungen müssen auf unserer Agenda stehen. In den Sektoren, in denen Menschen ihre Jobs aufgrund des ökologischen Umbaus verlieren werden, müssen wir für finanzielle sowie praktische Alternativen eintreten.

Die erste und dringlichste Voraussetzung für einen öko-sozialistischen Block, der genug Macht hat, um solche Kämpfe zu gewinnen, ist eine Annäherung der linksoppositionellen Kräfte: Die Gewerkschaften und Parteien, die sich für Arbeitnehmer:inneninteressen einsetzen, dabei aber tendenziell die Bedeutung der Klimakrise außer Acht lassen, müssen einen *climate turn* vollziehen. Andersherum bedarf es eines labour turns der Klimabewegungen, damit die Interessen der Lohnabhängigen bei der anstehenden Nachhaltigkeitsrevolution ins Zentrum gerückt werden. Ökologische Klassenpolitik bedeutet, die Machtressourcen der verschiedensten Bewegungen zusammenzuführen, um gemeinsam für gesellschaftliche Veränderungen zu kämpfen; mit dem Ziel die Lebensbedingungen der Lohnabhängigen zu verbessern und gleichzeitig dem Klimawandel entgegenzuwirken. Diskutieren wir gemeinsam mit Menschen, die Autos bauen, darüber, was sie stattdessen produzieren könnten. Überlegen wir gemeinsam mit Tram- und Fahrradfahrer:innen wie die Stadt von morgen aussehen soll. Und streiken wir gemeinsam dafür, dass eine Umverteilung stattfindet, durch die der Reichtum dieser Welt in sozial-ökologische Maßnahmen investiert wird. Unsere Erfahrungen aus der ÖPNV-Kampagne haben uns davon überzeugt, dass es für ökologische Klassenpolitik, die ferne Milieus und teils widersprüchliche Interessen zu verbinden versucht, einer Haltung bedarf, die durch dreierlei charakterisiert ist:

Erstens: Nicht die Kritik der oberflächlichen Erscheinung der gegenüberstehenden Strukturen, sondern die Potenziale der Bewegungen müssen im Vordergrund stehen. Grundlage dafür ist es, zu identifizieren, mit welchen *Teilen* der Gewerkschafts- und der Klimabewegung, entlang von welchen *Anlässen*, mittels welcher *Methoden* ökologische Klassenkämpfe aufgebaut werden kön-

nen. Weder das Beharren auf den Klimaschutz noch das starre Pochen auf die Beschäftigteninteressen wird das Leid, das auf uns zurollt, beseitigen können. Nur wenn das Gemeinsame anstatt dem Trennenden in den Vordergrund rückt, kann der Grundstein für öko-sozialistische Politik gelegt werden. Mit Blick auf Bewegungen wie FFF bedeutet dies, nicht blind davon auszugehen, dass alle Teile der Bewegung primär an erfolgreichen Instagram-Kampagnen oder einer Regierungsbeteiligung von Bündnis90/Die Grünen interessiert sind. Es bedeutet, die Bewegung wirklich kennenzulernen und praktisch zu realisieren, dass ein großer Teil der FFF-Ortsgruppen großes Interesse daran hat, über Alternativen zum Kapitalismus und die Machtressourcen gewerkschaftlich organisierter Bus- und Bahnfahrer:innen zu diskutieren und betriebliche Streiks zu unterstützen. Hinsichtlich der Gewerkschafter:innen bedeutet es, ihnen nicht von vornherein ein klimapolitisches Desinteresse zu unterstellen. Denn die Gespräche mit Gewerkschaften zeigen, dass die Ziele der Bewegungen in vielen Bereichen miteinander korrelieren. So haben einige Fachbereiche ein ausdrückliches Interesse am Ausbau einer nachhaltigeren Verkehrsinfrastruktur, andere diskutieren über die Konversion der Autoindustrie und wieder andere setzen sich mit dem Zusammenhang von Massentierhaltung und schlechten Arbeitsbedingungen auseinander. Schließlich ist sichtbar, dass einige Bereiche der Gewerkschaften großes Interesse an einer Zusammenarbeit mit den Klimabewegungen haben oder – wie im Fall des Fachbereichs Busse und Bahnen – selbst an einer (klima-)politischen Rahmung ihrer Tarifkampagnen arbeiten.

Zweitens: Die Herausforderung der kommenden Jahre wird sein, *konkrete Kampagnenvorschläge* zu formulieren, anhand derer die Kräfte gebündelt werden können. Wir plädieren dafür, ökologische Klassenkämpfe zu entwerfen und mit Leben zu füllen, die allen Beteiligten aufzeigen, wie sie dadurch ihre Machtressourcen erweitern können. Selbstverständlich quält tausende von Klimaaktivist:innen die Frage, wie mehr Druck ausgeübt werden kann, als es bisher im Schulstreik oder in Gesprächen mit Politiker:innen der Fall war. Selbstverständlich haben ver.di-Mitglieder ein Interesse daran, mehr gesellschaftlichen Rückhalt für ihre Tarifrunde zu erhalten. Öko-Sozialist:innen sollten ihre Fähigkeit zur kreativen Verbindung von sozialen und ökologischen Interessen ausbauen. Die Kampagnenvorschläge müssen daher zum Ziel haben, direkte soziale und ökologische Verbesserungen mit sich zu bringen und dabei mittelfristig die Vergesellschaftung von Eigentum anzuvisieren.

Drittens schließlich plädieren wir für eine *methodenbasierte Herangehensweise* beim Aufbau der Allianzen. Wenn wir mit einem Großteil der Menschheit eine andere Welt erkämpfen wollen, dann sollten wir uns nicht damit zufriedengeben, bei Demonstrationen oder anderen politischen Aktionen die immer gleichen Gesichter zu sehen. Stattdessen müssen wir strukturorganisierend vorgehen. Dafür lohnt es, Methoden zu nutzen, mit denen wir mit noch nicht

Organisierten ins Gespräch kommen. Dies beinhaltete, dass wir mit Gewerkschafter:innen ins Gespräch kommen müssen, um herauszufinden, inwieweit eine Tarifikampagne mit ökologischen Anliegen verknüpft werden kann. Wir müssen auf Busfahrer:innen zugehen, um sie zu fragen, was ihre Arbeits- und Lebensbedingungen verbessern würde. Organizingtools wie die zuvor aufgeführten (Telefonkampagnen, Ansprachetrainings, Mappings) können helfen, starke Basisstrukturen anzustoßen. Es bedarf Mut, im Rahmen einer Telefonkampagne alle Kolleg:innen anzurufen, die beim Aktionstag ihre Nummer hinterlassen haben und auch dafür, als Student:in auf einer Betriebsversammlung zu sprechen. Vor allem aber, so haben wir gemerkt, braucht es Geduld. Denn unsere Aufgabe besteht darin, Vertrauen zwischen Organisationen, politischen Kulturen und Menschen aufzubauen, die sich teils feindlich gegenüberstehen oder oftmals schlichtweg wenig übereinander wissen. Wir sollten uns gemeinsam den Mut und die Methoden erarbeiten, um unsere gewohnten politischen Räume und Zielgruppen zu verlassen.

Perspektivisch betrachtet, sind wir uns sicher, dass es in Zukunft zahlreiche Anknüpfungspunkte für die Zusammenarbeit der Klimabewegungen und Gewerkschaftsbewegungen geben wird. Sorgen wir dafür, dass in kritischen Teilen der IG Metall die Debatten darüber, was anstelle von Autos produziert werden könnte,¹³ wieder an Fahrt gewinnen. Teile der Berliner Fridays For Future-Bewegung haben sich bereits mit der IG Metall Jugend vor Ort vernetzt, um über den drohenden Stellenabbau in der Autoindustrie und über ökologische Produktionsalternativen zu diskutieren. Protestieren wir im Rahmen der kommenden Tarifrunden des ÖPNVs erneut für die bessere Finanzierung des Nahverkehrs und bauen wir unsere Zusammenarbeit mit den Kolleg:innen in den Verkehrsbetrieben aus. Sorgen wir dafür, dass die Fragen was, wie und auf wessen Kosten produziert wird, ins Zentrum der gewerkschaftlichen und gesellschaftlichen Debatten gerückt wird. Denn es gibt keine stärkere Machtressource der Klimabewegungen als Belegschaften, die sich weigern, umweltschädliche Tätigkeiten zu verrichten.

Wir haben als Fridays For Future bewiesen, dass wir dazu im Stande sind, globalen Widerstand zu organisieren. Arbeiten wir an noch mächtigeren Streiks für das Klima, welche die Kraft haben, den zerstörerischen Status quo zu durchbrechen, um diesen Planeten eines Tages als einen Ort zu erleben, der von Ausbeutung befreit ist und an dem Gerechtigkeit herrscht.

¹³ 1990 erschien die in den Betrieben viel diskutierte IG-Metall-Publikation »Auto, Umwelt und Verkehr – Umsteuern, bevor es zu spät ist!«, mit dem Ziel, Debatten über alternative Verkehrskonzepte in den Betrieben anzuregen (IG Metall 1990). Zu den Debatten um alternative Produktionskonzepte innerhalb der IG Metall seit den 1980er Jahren siehe Adler 2021.

Literatur

- Adler, Tom (2021): »Umsteuern, bevor es zu spät ist«. Auto, Umwelt, Verkehr und Produktions-Konversion damals und heute, in: Sozialismus, 3, 31-34.
- Autor:innenkollektiv climate.labour.turn (2021): Mein Pronomen ist Busfahrerin. Die Kampagne TVN 2020 als Exempel ökologischer Klassenpolitik, Reihe »Analysen« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.
- Bender, Jörg (2020): Reiche werden dank Corona reicher, in: Deutsche Welle, 7.10.2021, [p.dw.com/p/3jY48](https://www.dw.com/p/3jY48) (3.11.2021).
- Beucker, Pascal/Krüger, Anja (2020): Gemeinsame Kampagne, in: taz, 2.2.2020, www.taz.de/Fridays-for-Future-und-Verdi/!5744990/ (3.11.2021).
- Boewe, Jörn/Schulten, Johannes (2021): »Elektro-SUVs lösen kein Problem«, in: Der Freitag, 12, www.freitag.de/autoren/der-freitag/elektro-suvs-loesen-kein-problem-1?fbclid=IwAR1wj8Je6OV0rKWILHqY6BdPaU8IMdotLVT3rM20RvLIR2loiEBx3uKwqL4 (3.11.2021).
- Bose, Sophie/Dörre, Klaus/Köster, Jakob/Lütten, John/Dörre, Nelson/Szauer, Armin (2019): Braunkohleausstieg im Lausitzer Revier – Sichtweisen von Beschäftigten, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz, Berlin, 91–114, www.rosalux.de/publikation/id/40518/nach-der-kohle/ (3.11.2021).
- Bündnis90/Die Grünen (2020): Ökologie. Mit Liebe für die Umwelt, www.gruene.de/oekologie (3.11.2021).
- Change for Future (2019): Die Systemfrage stellen, <https://bonner-jugendbewegung.org/antikapitalistische-plattform-innerhalb-von-fridays-for-future/> (10.11.2021).
- Change for Future (2020): Aktionstag am 19. Juni 2020: »Die Klimakrise kennt keinen Lockdown! FFF muss wieder auf die Straße!«, www.rf-news.de/2020/kw24/aufruf-cff-aktionstag.pdf (3.11.2021).
- Dörre, Klaus (2019): Die Gewerkschaften – progressive Akteure einer Nachhaltigkeitsrevolution? In: SPW, 4/2019, 38-46.
- Dörre, Klaus (2020): Gesellschaft in der Zangenkrise. Vom Klassen- zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt, in: Dörre/Holzschuh/Köster/Sittel (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Frankfurt a.M./New York, 23-69.
- Dörre, Klaus (2021): Lockdowns sind kein Klimaschutz, in: Jacobin, 12.11.2021, www.jacobin.de/artikel/lockdowns-klimaschutz-corona-klimakrise-kapitalismus-klaus-doerre/ (3.11.2021).
- Dörre, Klaus/Schmalz, Stefan (2014): Der Machtressourcenansatz: Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlichen Handlungsvermögens, in: Industrielle Beziehungen, 21(3), 217-237.
- Die Welt (2019): Merkel stellt sich hinter demonstrierende Schüler, Welt.de, 2.3.2019, www.welt.de/politik/deutschland/article189667893/Fridays-for-Future-Kanzlerin-Merkel-stellt-sich-hinter-Schueler.html (28.10.2021).
- Dunz, Kristina (2020): Aufschrei von Klimaschützern gegen Siemens, in: Rheinische Post, 14.1.2020.
- Fridays For Future (2019a): Solidarisierung mit Ende Gelände, www.fridaysforfuture.de/solidarisierung-mit-ende-gelände/ (3.11.2021).

- Fridays For Future (2020): Unsere Forderungen an die Politik, www.fridaysforfuture.de/forderungen/ (3.11.2021).
- Foster, John B./Clark, Brett/York, Richard (2011): Der ökologische Bruch. Der Krieg des Kapitals gegen den Planeten, Hamburg.
- Groeneveld, Josh (2020): Die Grünen profitieren von Fridays for Future — doch die Klimabewegung sieht die Partei zunehmend kritisch, in: *business insider*, 4.9.2020, www.businessinsider.de/politik/deutschland/die-gruenen-profitieren-fridays-for-future-doch-die-klimabewegung-sieht-die-partei-zunehmend-kritisch/ (3.11.2021).
- Habeck, Robert (2019): Zeit der Kinder. Jetzt, in: Robert Habeck Blog, 19.2.2019, www.roberthabeck.de/texte/blog/fridays-for-future-zeit-der-kinder-jetzt/ (3.11.2021).
- Haug, Wolfgang Fritz (2019): Und sie bewegt sich doch... Überlegungen zu Fridays for Future, in: *Das Argument* 332, 158-64, www.argument.de/wp-content/uploads/2019/11/DA332_Leseprobe.pdf (3.11.2021).
- Institut für Protest- und Bewegungsforschung (ipb) (2019): Befragung Fridays For Future, www.protestinstitut.eu/projekte/demonstrationsbefragungen/befragung-fridays-for-future/ (3.11.2021).
- IPCC (2018): Special Report. Global Warming of 1,5°C, Bonn.
- IG Metall (1990): Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist! Schriftenreihe der IG Metall Nr. 122.
- IG Metall (2019): Gemeinsam Druck machen – Für einen sozialen, ökologischen und demokratischen Wandel, in: *IGM*, 28.10.2019, www.igmetall.de/download/20190826_20190826_Erkl_rung_FFF_Demo_20_09__GfVM_final_ea1179dd0c1173bf313a45b4b88e27c9ffa3cb5f.pdf (3.11.2021).
- Leidig, Sabine (2020): Den Verkehr in eine neue Ordnung bringen, in: *LuXemburg*, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/den-verkehr-in-eine-neue-ordnung-bringen/ (3.11.2021).
- Linksfraktion Hesse (2020): Kostensteigerung von 30 Prozent beim ÖPP-Projekt A49, Pressemitteilung v. 24.9.2020, <https://bit.ly/2TDEwPu> (3.11.2021).
- Mahnkopf, Birgit (2014): »Peak Capitalism«? Wachstumsgrenzen als Grenzen des Kapitalismus, in: *WSI Mitteilungen*, 67(7), 505-512, www.wsi.de/de/wsi-mitteilungen-gen-peak-capitalism-wachstumsgrenzen-als-grenzen-des-kapitalismus-13076.htm (3.11.2021).
- McAlevy, Jane (2019): Keine halben Sachen. Machtaufbau durch Organizing, Hamburg.
- Nagel, Sarah (2020): »Diese Zeit hat unsere Farbe« – Die Grünen bringen sich für das Wahljahr in Stellung«, in: *LuXemburg online*, www.zeitschrift-luxemburg.de/diese-zeit-hat-unsere-farbe/ (3.11.2021).
- NDR (2020): »Fridays for Future«: Gemeinsame Demo mit ver.di in Hamburg, in: www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Fridays-for-Future-Gemeinsame-Demo-mit-verdi-in-Hamburg,demo3076.html (3.11.2021).
- Neubauer, Luisa (2020): Warum wir auch und gerade jetzt demonstrieren müssen, *stern*.de, 16.4.2020, www.stern.de/politik/luisa-neubauer/kolumne-von-luisa-neubauer-warum-wir-gerade-jetzt-demonstrieren-muessen-9226870.html (3.11.2021).
- Neubauer, Luisa/Repenning, Alexander (2019): Vom Ende der Klimakrise. Eine Geschichte unserer Zukunft, Stuttgart.
- Neubauer, Luisa/Rackete, Carola (2020): Wer hat die Macht, Verträge zu brechen? In: *spiegel*.de, 12.11.2021, www.spiegel.de/politik/deutschland/luisa-neubauer-und-

- carola-rackete-ueber-protest-im-dannenroeder-forst-a-7cae1bae-331f-48d3-a231-cf25dd076bcd (3.11.2021).
- ÖPNV braucht Zukunft (2019): Verkehrswende erfordert entschiedene Investitionspolitik für den Umweltverbund, www.oepnvbrauchtzukunft.de/wp-content/uploads/2020/09/Verkehrswende-Investitionen-für-den-Umweltverbund_Buendnisposition.pdf (3.11.2021).
- Pötter, Bernhard/Schulte, Ulrich (2020): Fridays for Future und die Grünen. Die Gradwanderung, in: taz, 10.11.2020, www.taz.de/Fridays-for-Future-und-die-Grünen!/5727724/ (3.11.2021).
- Pye, Oliver (2017): »Für einen labour turn in der Umweltbewegung«, in: PROKLA, 47(189), 517–534.
- Riexinger, Bernd (2013): Demokratisierung von Streiks, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Broschur_Riexinger_zu_Demokratisierung.pdf (3.11.2021).
- SauberesKlimafuerAlle (2020): Students For Future und Busfahrer NRW: Gemeinsamer Vortrag, Youtube, 29.2.2021, www.youtube.com/watch?v=h4Kpe0Q98YU (3.11.2021).
- Shipkoswki, Katharina (2020): Euer Haus, euer Auto, euer Boot, in: taz, 26.1.2021, www.taz.de/Fridays-for-Future-gegen-Konzerne!/5656544/ (3.11.2021).
- Schlüter, Nadja (2020): Wie »Fridays for Future« politische Lobby-Arbeit machen, in: jetzt.de, 27.7.2020, www.jetzt.de/politik/fridays-for-future-direkter-kontakt-der-aktivist-innen-zur-politik (3.11.2021).
- Stuttgarter Nachrichten (2019): Winfried Kretschmann zu Klimastreiks: »Das kann nicht ewig so weitergehen«, www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.winfried-kretschmann-zu-klimastreiks-das-kann-nicht-ewig-so-weitergehen.5f6596bc-8484-4456-a126-1e81b4d7e7e1.html (10.11.2021).
- ver.di (2019): Kasserler Erklärung der ver.di Bundesfachgruppe Busse und Bahnen zu Klimaschutz und Arbeitsbedingungen. 12.6.2019, www.verkehr.verdi.de/themen/nachrichten/++co++6f8eff4a-91b3-11e9-9839-525400afa9cc (3.11.2021).
- ver.di (2020a): TVN2020, in: ÖPNV braucht Zukunft, 27.7.2020, www.tvn2020.de (3.11.2021).
- ver.di (2020b): ver.di & Fridays For Future kämpfen gemeinsam für einen Tarifvertrag im Öffentlichen Personennahverkehr, www.youtube.com/watch?v=zm2qw1j4FGo&feature=youtu.be (3.11.2021).
- ver.di (2020c): #tvn2020 – Erste Bewegungen der Arbeitgeber, www.tvn2020.de/tvn2020-erste-bewegungen-der-arbeitgeber/ (3.11.2021).
- ver.di Nordsachsen (2019): Klimatram durch Leipzig, 28.11.2019, www.nordsachsen.verdi.de/service/veranstaltungen/++co++93219bfa-0f87-11ea-b9a6-525400f67940 (3.11.2021).
- Wassmuth, Carl (2020): Eine andere Bahn ist möglich. Wieso die Deutsche Bahn grundlegend umgebaut werden muss, in: LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/eine-andere-bahn-ist-moeglich/ (3.11.2021).
- Wolf, Winfried (2020a): Weiter so mit Alibi. Warum die deutschen Autokonzerne bislang recht gut durch die Krise kommen, in: LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/weiter-so-mit-alibi-warum-die-deutschen-autokonzerne-bislang-recht-gut-durch-die-krise-kommen/ (3.11.2021).

- Wolf, Winfried (2020b): Die sieben Sünden der Elektromobilität. Warum sie die Klimakrise eher beschleunigt als bekämpft, in: LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/die-sieben-suenden-der-e-mobilitaet/ (3.11.2021).
- Wötzel, Uwe (2018): Mobilitätskonzepte der Zukunft, in: Schröder/Urban (Hrsg.): Gute Arbeit 2018. Ökologie der Arbeit, Frankfurt a.M., 124-138.
- Zeise, Fanny (2020): Wir müssen reden! Aber weniger mit den Industriegewerkschaften als vielmehr mit ihren Mitgliedern, in: ND, 27.7.2020, www.neues-deutschland.de/artikel/1138363.umweltschutz-und-gewerkschaften-wir-muessen-reden.html (3.11.2021).
- Zelik, Raul (2021): Grüner Sozialismus – Warum die Klimabewegung an den alten Debatten nicht vorbeikommen wird, in: LuXemburg online, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/gruener-sozialismus/ (3.11.2021).

STAND DER MOBILITÄTSINDUSTRIEN

Philipp Köncke

Strukturwandel und Arbeitskämpfe in der deutschen Automobilindustrie

Einleitung

Eine kürzlich veröffentlichte Studie des arbeitgebernahen Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW) erregte reichlich öffentliches Aufsehen. Ihre Botschaft: Die Tage der Automobilindustrie als Wachstumslokomotive – hierzulande seit jeher Motor des Wirtschaftswachstums – Deutschlands sind gezählt (Puls/Fritsch 2020). Was zunächst wie eine neuerliche strategische Forderung nach staatlichen Unterstützungsmaßnahmen klingt, scheint tatsächlich, wenngleich in überspitzter Form, eine reale Grundlage zu haben. Gegenwärtig ist in der Branche eine Verdichtung verschiedener Problemlagen zu beobachten. Zum einen trifft die Covid-19-Pandemie auf ein bereits seit 2018 zu beobachtendes zyklisches Abflauen der Konjunktur in der globalen Automobilbranche. Zum anderen befindet sie sich mitten in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Es lastet ein hoher Transformationsdruck auf der deutschen Automobilbranche, die der internationalen Konkurrenz in vielerlei Hinsicht hinterherhinkt. Der mit der Pandemie einhergehende Nachfrageeinbruch und das Stocken der Kapitalverwertung bilden insofern ungünstige Rahmenbedingungen für den hohen Investitionsbedarf, den die Transformation erfordert. Branchenfachleute sehen daher die Zukunft des »Automobilstandorts Deutschland« in Gefahr (vgl. ebd.) und verweisen gar auf die Detroit-Erfahrung als ein mögliches Zukunftsszenario für die deutsche Automobilindustrie (Deutsche Bank Research 2021).

Die Autokonzerne und ihre Lobbyverbände versuchen wiederum, die gegenwärtige Krise zu instrumentalisieren, um die Bundesregierung zu umfangreichen Konjunkturlösungen für ihr krisengeschütteltes, zugleich aber auch wichtigstes industrielles Akkumulationszentrum zu bewegen. Momentan finden in regelmäßigen Abständen neue »Autogipfel« statt, bei denen die Autoindustrie um öffentliche Fördergelder zur Sicherstellung des Absatzes ihrer Fahrzeuge, für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und zur Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität wirbt. Aus verschiedenen Richtungen wird angesichts dieser Forderungen öffentlich und medienwirksam entweder Unterstützung oder Empörung kundgetan. Hier zeichnet sich ein für die weitere Entwicklung zentraler »sozial-ökologischer Transformationskonflikt« (Dörre) ab.

Für die gesellschaftliche und politische Linke sind die Entwicklungen in der Automobilbranche aber nicht nur deshalb von zentraler Bedeutung. Vielmehr bildet die Branche auch eine Hochburg der Organisation von Lohnabhängigen,

gilt als maßstabbildend für die Gestaltung der industriellen Arbeitsbeziehungen und als Pionier bei der Durchsetzung von Arbeitszeitverkürzung, wie beispielsweise die endgültige Einführung der 35-Stunden-Woche in der Metall- und Elektroindustrie in den alten Bundesländern bis 1995 zeigt. Gleichzeitig sind ein radikaler Umbau der gesellschaftlichen Mobilität und eine sozial-ökologische Konversion der Automobilindustrie notwendig, um die Pariser Klimaziele einzuhalten. Die »alte« Arbeiterbewegung und die »neuen« Klimabewegungen könnten – so die progressive Hoffnung – in der Mobilitätswende zu einer Symbiose von Wirtschaftsdemokratie und ökologischer Transformation zusammenwirken. Die Automobilindustrie ist dafür ein strategisch zentraler Ort: Hier entscheidet sich, ob es gelingt, soziale und ökologische Ziele durch ein emanzipatorisches Transformationskonzept zu verbinden und zu realisieren.

Selbst unter Berücksichtigung der Kontingenz historischer Prozesse scheint dieses Ziel jedoch momentan nicht unbedingt greifbar. Die Bedingungen sind schwierig. Ein »Marktdespotismus« (Goes 2019), der auch im Handeln der Belegschaftsvertretungen zum Ausdruck kommt, stellt sich progressiven Konversionskonzepten in den Weg. Dies ist kein neues Phänomen, sondern mindestens seit den 1990er Jahren zu beobachten. Sein Aufstieg ist aufs Engste mit den Restrukturierungsprozessen verbunden, mit denen die Automobilindustrie auf die Krise 1992/93 und die veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen seit 1990 reagierte. Die internationale Liberalisierung des Waren- und Kapitalverkehrs und neue Akkumulationsstrategien der Autohersteller haben – im Vergleich zu den fordistischen Modi der Konfliktpartnerschaft (unter anderem Müller-Jentsch 1999; Müller-Jentsch 2016) – ein qualitativ neuartiges Arbeitsbeziehungsregime und veränderte Aushandlungslogiken hervorgebracht. Diese haben auch in der Regulation des gegenwärtigen Strukturwandels und der Corona-Krise Bestand. Die heutige Situation in der deutschen Automobilbranche, die Kräfteverhältnisse zwischen den kollektiven Akteuren und ihre konkreten Handlungslogiken sind also ohne Rückgriff auf die Veränderungsprozesse seit den 1990er Jahren nicht zu verstehen.

Ziel dieser Arbeit ist es daher, diese Entwicklungen unter Bezugnahme auf die spezifischen Formen der Kapitalakkumulation, ihre Widersprüche und deren politischer Regulierung zu analysieren. Anschließend will ich aufzeigen, wie dies zu einer Verschiebung der Kräfteverhältnisse zwischen Arbeit und Kapital führte und das konkrete Feld der Arbeitskämpfe sowie die Aushandlungslogiken der kollektiven Akteure prägte. Die Analyse fokussiert vor allem auf die Entwicklungen in den drei deutschen Konzernen VW, BMW und Daimler der letzten 25-30 Jahre, die das Bild der deutschen Automobilindustrie entscheidend prägen und somit als repräsentativ für die Gesamtbranche angesehen werden können. Eine Schwäche dieser Herangehensweise besteht darin, dass spezifische Unterschiede zwischen den Hersteller-Konzernen keine

ausreichende Beachtung finden; das sind Unterschiede hinsichtlich ihrer Akkumulationsstrategien, der Machtressourcen der Belegschaften und der Arbeitsbeziehungsregime. Gleichzeitig kann diese Perspektive jedoch allgemeine Transformationsprozesse in der Branche sichtbar machen.

Das Auto und die ökologische Krise

Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, hat sich die Bundesregierung im Rahmen ihres im November 2016 entworfenen »Klimaschutzplan 2050« dazu verpflichtet, den gesamten Treibhausgasausstoß bis 2030 um 55% (verglichen zum Basisjahr 1990) zu verringern. Speziell für den Verkehrssektor wurde hierbei eine Reduktion der Emission von CO₂-Äquivalenten in Höhe von mindestens 40–42% anvisiert (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit [BMU] 2016; BMU 2020a: 36ff.). Die bisherige Bilanz ist jedoch enttäuschend: Es ist nicht gelungen, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor in den letzten 30 Jahren zu reduzieren. Marginale Fortschritte durch Effizienzsteigerungen der Fahrzeugantriebe wurden durch eine expandierende Fahrzeugproduktion und die Herstellung immer schwererer und leistungstärkerer Autos zunichte gemacht. Exemplarisch hierfür steht der steile Anstieg der Produktion von SUVs seit 2010, die im Jahr 2019 die Grenze von einer Million Neuzulassungen überschritt; SUVs und Geländewagen zusammen verzeichneten einen Anteil von ca. 30% an den Neuzulassungen (Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] 2020a). Auch 2020 waren SUVs das Segment, in dem die meisten Neuzulassungen zu beobachten waren (KBA 2021). Die freiwillige Selbstverpflichtung des Verbandes der europäischen Autohersteller (ACEA) aus dem Jahr 1998, den CO₂-Ausstoß bei Neuwagen bis 2008 auf durchschnittlich 140 Gramm je Kilometer zu senken, wurde – insbesondere vonseiten der deutschen Hersteller – meilenweit verfehlt (vgl. Transport & Environment 2009: 10). Der darauffolgende Versuch der EU, die Autohersteller bis 2015 per Verordnung zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen bei Neuwagen auf durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer zu zwingen, ließ die Investitionen in die Optimierung konventioneller Verbrennungsmotoren und in die Entwicklung alternativer Antriebsformen zwar ansteigen, wurde aber ebenfalls verfehlt und war auch nicht ambitioniert genug, um sich den Zielen des Pariser Klimaabkommens wesentlich anzunähern. So bleibt festzuhalten, dass der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs in den EU-Ländern zwischen 1990 und 2017 um 24% anstieg (Statistisches Bundesamt 2019a); in Deutschland emittierte der Verkehrssektor 2019 mit 163 Mio. Tonnen genauso viele CO₂-Äquivalente wie 1990. Rund 94% davon sind auf Pkw und Lkw zurückzuführen (BMU 2020a: 27, 36). Hinzu kommt ein explodierender Rohstoffbedarf,

der mit der Steigerung der Fahrzeugzahlen und dem Trend zur Produktion immer schwererer und größerer Fahrzeuge einhergeht.

Die klimaschädlichen Auswirkungen des Verkehrssektors im Allgemeinen und des Autos im Besonderen beschränken sich jedoch nicht nur auf die Emissionen von Treibhausgasen. Als Resultat des gesellschaftlich produzierten Bedarfs nach (Individual-)Mobilität – unter anderem verursacht durch die zunehmende räumliche Trennung von Wohnort und Arbeitsplatz und die Stilllegung von Bahnstrecken – ist in den letzten Jahrzehnten in Deutschland ein deutlicher Anstieg der Verkehrsflächen zu beobachten: Während im Jahr 1992 16.400 Quadratkilometer für Straßen sowie den Bahn-, Flug- und Schiffsverkehr genutzt wurden, stieg diese Fläche bis 2017 bereits auf 18.000 Quadratkilometer an (Heinrich-Böll-Stiftung & VCD 2019: 27). Der Zuwachs ist hierbei nahezu ausschließlich auf den Straßenverkehr zurückzuführen, wohingegen Bahnstrecken zwischen 1994 und 2017 um knapp 14% schrumpften. Die Ausweitung der Straßenflächen und die Intensivierung des Verkehrs bringen gravierende ökologische Probleme mit sich: Neben den anfallenden Emissionen beim Bau von Straßen zerstören diese auch Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt, sorgen außerdem dafür, dass fruchtbare Böden verloren gehen und erhöhen die Gefahr von Bodenerosionen (ebd.: für einen Überblick vgl. Lu-Xemburg, H. 1/2021).

Nicht zuletzt geht mit der zunehmenden Anzahl an Fahrzeugen und der Intensivierung des Verkehrs eine wesentliche Verschlechterung der Luftqualität einher, die auf den damit verbundenen steigenden Ausstoß von Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon zurückzuführen ist. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) zählt die Luftverschmutzung zu den größten Gefahren für die Gesundheit. Jährlich sterben Schätzungen zufolge 8,8 Mio. Menschen weltweit an den Folgen verunreinigter Luft, davon 800.000 in Europa (Lelieveld u.a. 2019: 1591). In Deutschland sind 13.000 Todesfälle jährlich auf Ozon und Feinstaub aus dem Verkehr zurückzuführen (Anenberg u.a. 2019: 19); aufgrund von Stickstoffdioxid sterben Modellrechnungen zufolge hierzulande weitere 6.000-8.000 Menschen pro Jahr (Schneider u.a. 2018: 34). Insbesondere Kinder sowie ältere und gesundheitlich vorbelastete Menschen sind hier die Leidtragenden. Hinzu kommt, dass einer Umfrage des Umweltbundesamtes zufolge der überwiegende Teil der in Deutschland lebenden Menschen den durch den Straßenverkehr verursachten Lärm als Störung und Belästigung wahrnimmt (Rubik u.a. 2019: 56). Folgen einer permanenten Lärmbelästigung können Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie psychische Belastungen bis hin zu Depressionen sein. Die WHO schätzt, dass jährlich insgesamt mindestens eine Million gesunde Lebensjahre in West-Europa durch Umgebungslärm verlorengehen (WHO 2011). Auch hiervon sind in besonders hohem Maße Personen mit geringem Einkommen und ältere Menschen betrof-

fen, da Wohnungen an viel befahrenen Straßen verhältnismäßig günstig zu erhalten sind (vgl. Sander 2020).

Das Wohl und Wehe aller hängt an der Automobilindustrie

Der daraus abzuleitende akute Bedarf nach einer Mobilitätswende macht eine politische Regulierung in Richtung alternativer Mobilitätsformen dringend erforderlich. Ganz im Gegenteil scheinen politische Entscheidungsträger:innen jedoch primär darum bemüht, die Produktions- und Absatzbedingungen für die hiesigen Autohersteller zu verbessern – unter anderem durch Steuervorteile bei privat genutzten Dienstwagen (die nach Definition des Umweltbundesamtes den Tatbestand »umweltschädlicher Subventionen« erfüllen), der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge oder durch direkte staatliche Hilfen zur Absatzförderung in Krisenzeiten. Das zeigen die Abwrackprämie im Jahr 2009 oder die kürzlich vereinbarten Kaufprämien zur Bewältigung der Corona-Krise. Auch im Streit um die Festlegung von Grenzwerten für CO₂-Emissionen setzt sich die Bundesregierung in Brüssel regelmäßig für mildere Vorgaben für die deutschen Automobilkonzerne ein (vgl. Pieper 2018; Brunnengräber 2019: 85). Damit wird eine zumindest partielle Kohärenz der Interessen zwischen dem automobilen Kapital, der Zivilgesellschaft und der Bundesregierung suggeriert, die nicht zuletzt auch in den starken personellen Verflechtungen zwischen Politik und Automobilkonzernen zum Vorschein kommt. So fungiert beispielsweise seit Februar 2020 die ehemalige Staatsministerin im Bundeskanzleramt Hildegard Müller (CDU) als Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), zuvor hatte diese Position unter anderem der ehemalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) inne. Zudem ist der ehemalige stellvertretende Regierungssprecher Thomas Steg (SPD) Cheflobbyist der Volkswagen AG. Auch sitzen zwei Repräsentanten des Landes Niedersachsen (Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) aufgrund dessen Beteiligungen an VW im Aufsichtsrat des Konzerns. Da diese Beispiele für personelle Verflechtungen unterschiedliche Hintergründe haben und in ihrer Einflussnahme verschiedene Ziele verfolgen, reflektieren sie in vielfältiger Weise die besondere Stellung der Automobilindustrie in der deutschen Wirtschaft. Diese besondere Stellung liegt darin begründet, dass die ökonomische Entwicklung hierzulande in hohem Maße von der Automobilbranche abhängig ist. Ein weltweiter Umsatz von mehr als 430 Mrd. Euro und die Beschäftigung von über 832.000 Arbeitskräften¹ in Deutschland (davon

¹ Leiharbeitskräfte, die, wie noch zu zeigen sein wird, in einem nicht zu unterschätzenden Umfang in den Produktionswerken der Automobilhersteller zum Einsatz kom-

etwas mehr als 300.000 in der Zulieferindustrie) im Jahr 2019 verdeutlichen den Stellenwert der Automobilindustrie als – im Zusammenspiel mit dem Maschinenbau – wichtigste deutsche Industriebranche (Statistisches Bundesamt 2020a und 2020b). Der Anteil an der gesamten Erwerbstätigkeit betrug zuletzt rund 2%. Seit 1991 sank dieser zwar leicht, blieb insgesamt aber relativ stabil und bewegte sich innerhalb einer Bandbreite von 1,9 bis 2,2%. Der Automobilsektor konnte sich somit dem allgemeinen Trend der abnehmenden Beschäftigung im produzierenden Gewerbe entziehen. Aufgrund der stark ausdifferenzierten Produktionsprozesse und engen Verflechtungen des Autobaus mit anderen Branchen hängen noch deutlich mehr Arbeitsplätze, beispielsweise in Autohäusern oder -werkstätten und im Maschinenbau oder der chemischen Industrie, indirekt mit der Automobilindustrie zusammen. Ökonomischen Berechnungen zufolge sind insgesamt 1,8 Mio. Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit der Automobilproduktion verbunden (Seiwert/Reccius 2017), was einem Anteil von 4% an allen erwerbstätigen Personen in Deutschland entspricht.²

Die Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie erwirtschafteten nach Angaben der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung im Jahr 2016 eine Leistung von 134,9 Mrd. Euro und trugen somit 4,7% zur Bruttowertschöpfung der gesamten deutschen Wirtschaft bei (Statistisches Bundesamt 2019b). Gemessen an der gesamten Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes hatte der Autobau in Deutschland im Jahr 2015 einen Anteil von 19,6%. Hervorzuheben ist, dass die Bruttowertschöpfung der Automobilindustrie seit 1991 im Durchschnitt um 3,3% jährlich und damit deutlich stärker als die des produzierenden Gewerbes ohne Automobilindustrie (0,8%) und der gesamten Volkswirtschaft (1,5%) zunahm (Jannsen u.a. 2019: 452). Insbesondere im internationalen Vergleich wird die hohe Bedeutung des Automobilsektors in Deutschland deutlich: So ist dessen Anteil an der gesamtwirtschaftlichen inländischen Bruttowertschöpfung höher als in anderen Ländern mit bedeutsamer Automobilproduktion wie Südkorea, Japan, den USA oder Italien; lediglich in einigen osteuropäischen Ländern (insbesondere der Slowakei, Tschechien und Ungarn), deren Industrien im Zuge der Welle von Produktionsverlagerungen der deutschen Hersteller in den 1990er- und 2000er Jahren in das deutsche Produktionsmodell integriert wurden, nimmt die Automobilindustrie gesamtwirtschaftlich einen ähnlich hohen Stellenwert ein. Der Beitrag der Automobilindustrie zur Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes lag 2015

men, sind in dieser Statistik nicht erfasst.

² Die vom VDA in die Welt gesetzte und seitdem von Politiker:innen und Gewerkschafter:innen immer wieder vorgetragene Behauptung, in Deutschland würde jeder siebte Arbeitsplatz von der Autoindustrie abhängen, ist auf dieser Grundlage zurückzuweisen.

hingegen in Frankreich bei lediglich 4,3%, in Italien bei 4,7% und in Spanien bei 7,7% (Statistisches Bundesamt 2017). Aufgrund der stark ausdifferenzierten automobilen Wertschöpfungskette finden – je nach Schätzung – rund 70% der Wertschöpfung in der Branche bei Zulieferunternehmen von zum Teil bedeutender Größe wie Bosch, ZF, Continental oder Rheinmetall statt (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie [BMWi] 2017).

Auch hinsichtlich der Produktivitätsentwicklung und damit des Strebens des Kapitals, die Stückkosten des Produktionsfaktors Arbeit möglichst gegen Null zu drücken, ist die Automobilindustrie hierzulande ein Vorreiter. So stieg die Arbeitsproduktivität im Fahrzeugbau zwischen 2005 und 2015 im Durchschnitt jährlich um 4,6%, wohingegen die des gesamten verarbeitenden Gewerbes im selben Zeitraum lediglich um 1,6% und die gesamtwirtschaftliche Arbeitsproduktivität nur um 0,5% pro Jahr wuchs. Die Automobilbranche wird in dieser Hinsicht nur von den Bereichen »Telekommunikation«, »Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen« sowie »IT- und Informationsdienstleister« übertroffen (Statistisches Bundesamt 2017). Einer Studie der IW Consult (2018: 41) zufolge stieg die Produktivität pro Arbeitskraft in der deutschen Automobilbranche zwischen 2000 und 2017 sogar um insgesamt rund 127%. Auch im internationalen Vergleich schneidet der deutsche Automobilsektor überdurchschnittlich ab (Rothgang u.a. 2018: 33).³

Dies hat weitreichende Implikationen für das Kräfteverhältnis zwischen Kapital und Arbeit: Die Möglichkeiten zur fortschreitenden Automatisierung der Produktion gehen mit einem Druck zur Reduktion der Beschäftigtenzahlen einher. Dieser wird zusätzlich verstärkt, wenn die Absatzzahlen nicht mit den steigenden Produktionszahlen mithalten können. Gleichzeitig erhöhen sich die Verteilungsspielräume, sofern die Produktionszuwächse auf ausreichend zahlungskräftige Nachfrage stoßen.

³ Hierbei sei jedoch darauf verwiesen, dass die in diesen Datenquellen verwendete Definition von Arbeitsproduktivität diese als rein monetäre Größe betrachtet (und zwar als Wertschöpfung pro Arbeitskraft bzw. pro Arbeitsstunde). Dies unterscheidet sich von der Marx'schen Definition von Produktivität bzw. Produktivkraftentwicklung, die diese als Produktionsmenge pro Zeiteinheit auffasst. Im hier verwendeten Wortsinn von Produktivität als monetäre Größe fließen beispielsweise auch Nachfrageschwankungen, Preiseffekte oder Ausweitungen der Produktionsmenge aufgrund von Arbeitszeitverlängerungen mit ein, was den Begriff unpräzise macht. Steigt beispielsweise unter der Annahme einer gleich bleibenden Produktionsmenge und Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden der mit einem Fahrzeug generierte Umsatz, weil dessen Preis sich erhöht hat, würde dies als Produktivitätssteigerung interpretiert werden, obwohl die Produktionsmenge pro Arbeitsstunde unverändert bleibt. Nichtsdestotrotz deuten diese Daten darauf hin, dass es dem deutschen Automobil-Kapital verhältnismäßig gut gelingt, Produktivitätssteigerungen durchzusetzen.

Die steigende Produktivität beruht auf einer hohen Kapitalintensität in der Automobilherstellung. Massenproduktion, internationale Expansion der Produktion, rasche Modellwechsel und der Druck zur Stückkostenreduktion durch Rationalisierung und Produktivitätssteigerungen machen riesige Investitionen in Sachkapital erforderlich. Die Bruttoanlageinvestitionen in der Automobilbranche sind seit 1995 real um 4,4% pro Jahr gewachsen, während im verarbeitenden Gewerbe insgesamt – mit Ausnahme der Pharmaindustrie – weitgehend Stagnation herrschte. Im Jahr 2016 stand die Automobilindustrie für knapp ein Drittel aller Bruttoanlageinvestitionen im verarbeitenden Gewerbe; bezogen auf die gesamte Volkswirtschaft betrug der Anteil 6% (Deutsche Bank Research 2019: 6). Auffällig ist hierbei, dass der relative Anteil der Bruttoanlageinvestitionen im Vergleich zur Bruttowertschöpfung überproportional hoch ist, was einerseits die überdurchschnittlich hohe Kapitalintensität aufzeigt, andererseits auf hohe Investitionen in Produktionsbereiche verweist, in denen noch kein »Markt« existiert. Sie zielen somit darauf ab, den Rahmen künftiger Möglichkeiten der Kapitalverwertung – zum Beispiel im Bereich neuer Antriebstechnologien – auszuweiten.

Die hohen Investitionen in Sachkapital verdeutlichen, wie kapitalintensiv der Kampf um Marktanteile in der Automobilbranche ist. Die deutschen Automobilhersteller sind hier besonders aktiv: So stiegen nach Angaben des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft die weltweiten F&E-Ausgaben⁴ 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 5% auf 44,6 Mrd. Euro (Stifterverband 2019). Im internationalen Vergleich lag die deutsche Automobilindustrie damit auf der Spitzenposition, gefolgt von Japan (32,5 Mrd. Euro) und den USA (18,4 Mrd. Euro) (VDA 2020a). Auch innerhalb Deutschlands war die Automobilindustrie die F&E-intensivste Branche und verbuchte einen Anteil von 37,6% an den nationalen F&E-Investitionen der gesamten deutschen Wirtschaft (Stifterverband 2019). Nach den jüngsten Veröffentlichungen des Stifterverbandes war der Kraftfahrzeugbau hinsichtlich der F&E-Ausgaben auch 2019 der dominierende Sektor in Deutschland mit einem Anteil von mehr als 37% an den internen F&E-Aufwendungen in der gesamten deutschen Wirtschaft (Stifterverband 2020). Die hohe F&E-Intensität in der Branche hat auch Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Belegschaften: So stieg die Anzahl hochqualifizierter Angestellter im F&E-Bereich in den letzten Jahren deutlich stärker als die Gesamtbeschäftigung (VDA 2020a). Diese Veränderungsprozesse in den Beschäftigungsstrukturen halten tiefgreifende Implikationen für die industriellen Beziehungen und gewerkschaftlichen Strategien bereit. Das liegt unter anderem am allgemein geringeren Organisationsgrad bei Angestellten im Vergleich zu den Arbeiter:innen im direkten Produktionsbereich und an den Unterschieden in den Arbeitsbedingungen

⁴ Ausgaben für Forschung und Entwicklung (Anm. d. Verlags).

zwischen diesen beiden Gruppen (vgl. Haipeter/Slomka 2015; Haipeter 2019). Die aus der hohen F&E-Intensität erwachsende »Innovationskraft« bleibt dabei nicht nur auf die Fahrzeughersteller begrenzt. Vielmehr geben diese durch ihre intensive Vernetzung mit den Zulieferern und anderen Branchen den »Innovationsdruck« des Marktes an mit ihnen verflochtene Unternehmen weiter. Die Hersteller fordern von den Zulieferern permanent neue, bessere und günstigere Produkte und Technologien und sorgen damit für sogenannte »Spill-over-Effekte« auf vorgelagerte Produkte und Prozesse.⁵ Die Nachfrage der Automobilhersteller nach verbesserten Produkten und Produktionsprozessen gibt auf diesem Wege auch Innovationsimpulse für andere Branchen und steigert die »Wettbewerbsfähigkeit« des gesamten Produktionsstandorts. Berechnungen des ZEW zufolge haben 15% aller branchenübergreifenden Produktinnovationsimpulse und gar 22,7% aller Prozessinnovationsimpulse, die zwischen Branchen weitergegeben werden, ihren Ursprung in der Autoindustrie (Legler u.a. 2009: 107). Die Bedeutung der Automobilindustrie geht also weit über die Aktivität in ihrem eigenen Wirtschaftszweig hinaus. Sie bildet aufgrund ihrer intensiven Verflechtungen mit »wachstumsstarken« Branchen einen Schlüsselsektor für die Entwicklung und Durchsetzung von Innovationen und sichert so einen wesentlichen Teil der Mehrwertproduktion in Deutschland.

Darüber hinaus trägt die hiesige Autoindustrie einen wesentlichen Teil zur Erzielung von deutschen Außenhandelsüberschüssen bei und ist damit ein zentraler Akteur der auf Exportüberschüsse abzielenden Wachstumsstrategie. Knapp 3,5 Mio. Personenkraftwagen wurden 2019 in die internationalen Märkte exportiert, davon rund zwei Millionen in EU-Länder (VDA 2020a). Die Exportquote deutscher Hersteller stieg zwischen 1995 und 2019 in rasantem Tempo von 45 auf 75% an. Drei von vier Autos, die in Deutschland produziert werden, gehen also in den Export. Gemessen am Wert der exportierten Fahrzeuge war Deutschland 2018 gar der weltgrößte Automobilexporteur (OEC Cars 2020). Aktuellen Daten zufolge bildeten auch im Jahr 2019 Kraftwagen und Kraftwagenteile mit Ausfuhren im Wert von 223 Mrd. Euro Deutschlands wichtigste Exportgüter. Der Exportüberschuss – die Differenz zwischen dem Wert der Exporte und der Importe – beträgt dabei 96,5 Mrd. Euro und wird hierzulande nur vom Maschinenbausektor übertroffen (Statistisches Bundesamt 2020c). Die Autoindustrie ist also sehr erfolgreich darin, sich von den Restriktionen der inländischen Kaufkraft zu befreien, internationale Zahlungsfähigkeit anzueignen und auf diesem Wege hohe Wertschöpfungs- und Beschäftigungsanteile in Deutschland zu sichern.

⁵ Beispielsweise ist Bosch als größter Automobil-Zulieferer nicht nur in der Automobilbranche aktiv, sondern unter anderem auch im Maschinenbau und in der Elektrotechnik. Prozess- und Produktinnovationen, die in der Automobilbranche angestoßen werden, übertragen sich auf diesem Weg auch auf andere Branchen.

Akkumulationsstrategien deutscher Automobilhersteller seit den 1990er Jahren

Wie diese Zahlen verdeutlichen, bildet die Automobilbranche hierzulande – allen »Querelen« um die globale Finanzkrise, Dieselgate und die ökologische Krise zum Trotz – nach wie vor ein gewichtiges Akkumulationszentrum. Grundlage dieser robusten Entwicklung war nicht nur die konkrete Form der politischen Regulierung, sondern waren vor allem auch die tiefgreifenden Restrukturierungen der Produktionsprozesse und Wertschöpfungsketten seit den 1990er Jahren, die den Automobilherstellern neue Möglichkeiten zur Kapitalverwertung schuf und ihnen damit eine bestimmte Widerstandsfähigkeit gegenüber krisenhaften Tendenzen ermöglichte. Im Folgenden wird der Versuch unternommen, die Situation in der Automobilbranche aus der Entwicklung der letzten Jahrzehnte heraus zu erklären, indem zentrale Elemente dieser Restrukturierungen in ihrer akkumulationsstrategischen Dimension kritisch reflektiert werden. Die zu benennenden Entwicklungen stellen allgemeine Trends in der Automobilbranche dar, die sich in den letzten 25 bis 30 Jahren bei allen bedeutenden Endherstellern und auch den großen Zulieferunternehmen beobachten lassen. Damit wird zugleich bereits der Rahmen um die dominanten Konfliktfelder zwischen Kapital und Arbeit in der Autoindustrie abgesteckt, die im Abschnitt zu *Strategien deutscher Automobilhersteller in der Transformation* analysiert werden.

Internationalisierung der Produktion

Das wohl wichtigste strategische Element hiesiger Autohersteller in den letzten drei Jahrzehnten war und ist die Internationalisierung der Produktion als Antwort auf die Sättigung der Triade-Märkte in Westeuropa, den USA und Japan. Diese verlief in der deutschen Automobilindustrie mit einer hohen Dynamik und ist eng mit neuen Produktionskonzepten verknüpft, sodass die Branche auch als »Vorreiter der Globalisierung« gilt (Legler u.a. 2009: 86; Pries 1999 und 2000). Die Internationalisierung von VW, Daimler und BMW verlief nicht einheitlich und synchron: Während BMW und Daimler hinsichtlich der Automobilproduktion bis zu Beginn der 1990er Jahre fast vollständig auf Deutschland bzw. gar auf Bayern und Baden-Württemberg konzentriert waren, gründete der VW-Konzern bereits in den 1950er Jahren Produktionsstandorte außerhalb Deutschlands und Europas (unter anderem in Brasilien, Australien und Südafrika). Aber auch bei VW fand in den 1990er Jahren eine deutliche Ausweitung und Vertiefung der internationalen Aktivitäten statt, indem vor allem Standorte in Mittelosteuropa und Asien eröffnet bzw. übernommen (z.B. Škoda in Tschechien) und restrukturiert wurden (Pries 2000: 672f.). Ausgangspunkt der Internationalisierungsbestrebungen war die Diagnose einiger

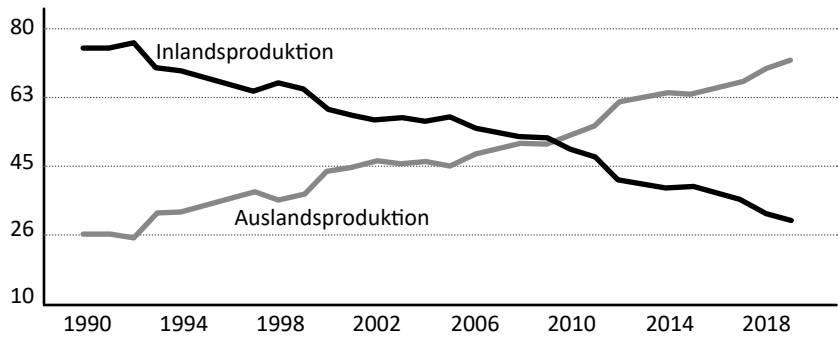
Branchenfachleute und Unternehmensvertreter:innen, dass die deutsche Automobilindustrie sich angesichts der Dominanz japanischer Hersteller in einer Produktivitätskrise befände. Sie habe mit gravierenden Wettbewerbsnachteilen zu kämpfen, deren Ursachen mit den »institutionellen Rigiditäten« und der strukturellen Schwäche des »Standorts Deutschland« begründet wurden (Pries 2000: 672). Maßgeblich vorangetrieben wurde die globale Expansion der Produktionskapazitäten dann durch den Abbau von Handelsbarrieren im Rahmen der Gründung der Welthandelsorganisation (WTO) und die Vollendung des Binnenmarkt-Projekts der Europäischen Union (EU) und deren schrittweise Ost-Erweiterung. Die Stoßrichtung der Wirtschaftspolitik in den globalen Wachstumsmärkten (»Emerging Markets«) komplementierte diese supranationalen Maßnahmen zur Liberalisierung des Kapital- und Warenverkehrs.

Im Kern zielte sie darauf ab, ausländische Direktinvestitionen ins Land zu locken, um Know-how zu erwerben und damit die Wertschöpfung und Beschäftigung im eigenen Land auszuweiten. Aufgrund der angesprochenen Spillover-Effekte der Fahrzeugproduktion auf andere Branchen forcierten Länder wie Brasilien, Südafrika, viele (mittel-)osteuropäische Staaten und nicht zuletzt China und Indien gezielt den Aufbau von Produktionskapazitäten im Automobilsektor.⁶ Dabei kommen Local-Content-Klauseln zur Anwendung, die die Erbringung eines bestimmten Wertschöpfungsanteils in demjenigen Land festschreiben, in dem das Produkt abgesetzt wird (vgl. Reinhart/von Bredow 2008: 833). Untermalt werden diese Vorschriften mit spezifischen Vorgaben zum Umwelt-, Arbeits- und Verbraucherschutz, die dem international mobilen Kapital Anreize liefern sollen, die Produktion direkt in das jeweilige Land zu verlagern. Insbesondere (semi-)periphere Länder sind bemüht, ihre relative Standortattraktivität gegenüber den Zentren durch geringere soziale und ökologische Standards aufrechtzuerhalten, um so Direktinvestitionen und Wertschöpfung anzuziehen (vgl. Krywdzinski 2018). Das automobilen Kapital wiederum kann aus einem breiten Angebot an potenziellen Produktionsstandorten mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen zur Kapitalanlage und -verwertung auswählen.

Um das Ausmaß der Internationalisierung zu erfassen, ist ein Blick auf die Lokalisierung des Aufbaus von Produktionskapazitäten in den letzten drei Jahrzehnten hilfreich. Abbildung 1 stellt die Entwicklungen des In- und Auslandsanteils der Pkw-Produktion deutscher Hersteller einander gegenüber. Erkennbar

⁶ Ein gängiges Muster, das insbesondere von China angewandt wurde, ist es, Automobilimporte einzuschränken, um den Import automobilen Kapitals zu fördern. Der Kapitalexport nach China war lange Zeit nur im Rahmen einer Gründung von Joint Ventures mit (staatlichen) chinesischen Unternehmen möglich. China verfolgt damit das Ziel, eine eigene nationale Automobilindustrie zu entwickeln, die möglichst schnell eine führende Rolle auf dem Weltmarkt spielen kann.

Abbildung 1: In- und Auslandsproduktion deutscher Hersteller (anteilig in Bezug auf die gesamte Pkw-Produktion, in %)



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: VDA-Jahresberichte von 1990–2018

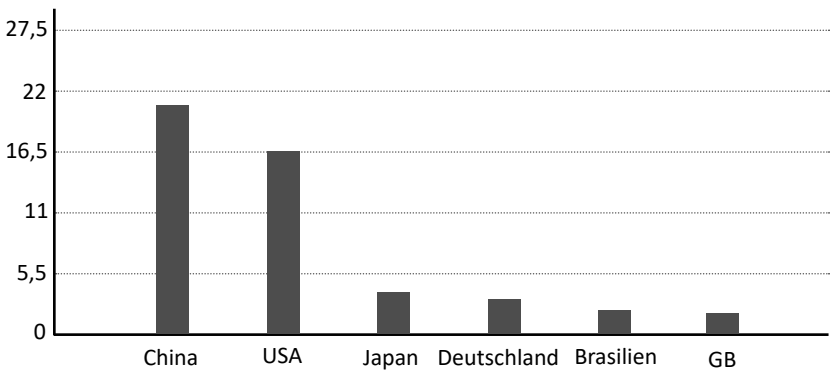
ist eine starke Tendenz in Richtung Kapazitätsaufbau im Ausland. Fand bereits in den 1990er und 2000er Jahren eine Welle des Aufbaus von Produktionskapazitäten in der (vor allem mittel- bzw. osteuropäischen) Niedriglohn- und Niedrigkostenperipherie (z.B. Energie) statt, intensivierte sich dieser Trend seit 2008 nochmal deutlich: Während 2008 von den insgesamt 10,8 Mio. Pkw aus der Produktion hiesiger Hersteller noch ungefähr die Hälfte in Deutschland produziert wurde, betrug der Anteil der Inlandsproduktion an den im Jahr 2019 insgesamt produzierten 16 Mio. PKW lediglich 29%,⁷ mehr als 70% wurden im Ausland gefertigt (VDA 2020a).

Die jüngste Ausweitung von Produktionskapazitäten im Ausland fand insbesondere in asiatischen Staaten (v.a. China) und in der NAFTA-Region (v.a. USA und Mexiko) statt. Wichtigster Auslandsstandort bleibt insgesamt mit großem Abstand China, wo 2019 5,1 Mio. Pkw und damit knapp 32% aller von deutschen Autoherstellern gefertigten Fahrzeuge produziert wurden.⁸ Auf den Plätzen zwei und drei folgen Spanien und die Tschechische Republik (Deutsche Bank Research 2020).⁹

⁷ Die inländische Fahrzeugproduktion deutscher Hersteller fiel zuletzt auf 4,7 Mio. Pkw und damit sogar auf den tiefsten Wert seit 1996 (VDA 2020b).

⁸ Obwohl auch die Produktion in China 2019 im zweiten Jahr in Folge rückläufig war, bleibt das Land mit knapp 21 Mio. produzierten Pkw der weltgrößte Produktionsstandort (VDA 2020b).

⁹ Die internationale Orientierung der Hersteller machte gleichzeitig auch für die Zulieferindustrie eine Verlagerung ihrer Produktionskapazitäten ins Ausland notwendig. Sie weiteten ihre Produktion mit heute über 3.000 Produktionsstandorten in fast 80 Ländern im Sinne des »Following Customer« also in einem ähnlichen Ausmaß global aus. Dieses Bild wird allerdings stark von den 100 größten Zulieferunternehmen

Abbildung 2: Neuzulassungen von Pkw im Jahr 2019 nach Ländern (in Mio.)

Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: VDA (2020b)

Die Internationalisierung der Produktion vereint zwei strategische Dimensionen: Zum einen reduzieren die Unternehmen so ihre Produktionskosten in Form geringerer Arbeitskosten sowie niedrigerer sozialer und ökologischer Standards, zum anderen folgen sie dem Wachstum der zahlungskräftigen Nachfrage in den »Emerging Markets«. Beide Dimensionen gehen im Sinne einer transnationalen Profitmaximierungsstrategie ineinander auf: Die Produktionsketten können global so umgestaltet werden, dass die in den einzelnen Ländern vorherrschenden Produktions- und Absatzbedingungen optimal ausgenutzt werden können. Nachdem die Errichtung von Produktionswerken in der Niedriglohnperipherie (Mittel-)Osteuropas – insbesondere in Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Polen – in den 1990er und 2000er Jahren primär auf das Motiv der Lohnkostensenkung zurückzuführen war (vgl. Krywdzinski 2018), folgte der jüngste Aufbau von Produktionsnetzwerken in China und einigen weiteren außereuropäischen Ländern räumlich dem allgemeinen Trend auf den globalen Nachfragemärkten. Die Volksrepublik bildet mit über 21 Mio. Neuzulassungen im Jahr 2019 nämlich nicht nur den wichtigsten Produktionsstandort, sondern auch den weltweit größten Absatzmarkt (wenngleich mit zuletzt abnehmender Tendenz). Auf Platz zwei der global größten Automobilabsatzmärkte rangieren die USA mit knapp 17 Mio. Neuzulassungen in 2019, gefolgt von Japan, Deutschland, Brasilien und Großbritannien, deren Zahlen verglichen damit schon fast vernachlässigbar erscheinen (vgl. Abbildung 2).

Mit dem rasanten Aufbau von Produktionskapazitäten vor allem in China, aber auch in anderen »Emerging Economies« wie Indien und Brasilien (vgl. VDA

dominiert; für kleine und mittlere Zulieferer bleibt das mit Direktinvestitionen einhergehende Risiko oftmals zu hoch (VDA 2016: 31).

2020a) hat sich eine neue Form der Internationalisierung der Produktion hiesiger Hersteller herauskristallisiert, deren vorrangiges Ziel darin besteht, die Produktion zur Senkung von Transportkosten und Umgehung von Zöllen zunehmend im Währungsraum des Absatzmarktes zu lokalisieren. Das Wachstum der Produktion in diesen Märkten zielt auf die Bedienung der lokalen Nachfrage ab; Exporte von Automobilen von einer Großregion in eine andere sind hingegen von untergeordneter Bedeutung (vgl. Krzywdzinski 2018: 525ff.). Damit etablierte sich auch eine neue Strategie der Markterschließung: Wurden früher die Wachstumsmärkte außerhalb Europas vor allem durch Exporte der im Inland produzierten Fahrzeuge erschlossen, hat sich in den letzten Jahren ein globales Produktionsnetzwerk herausgebildet, das die regionalen Absatzmärkte mit regionaler Produktion bedient. Die hierzulande dominierende Erzählung vom »Exportwunder« der deutschen Autoindustrie greift mittlerweile also zu kurz und die gegenwärtige Produktionsstrategie in der Branche ist mit dem Schlagwort »exportorientiert« nur unzureichend charakterisiert. Vielmehr wird die exportdominierte Produktion schrittweise durch eine regionalisierte ersetzt, die gezielt eine räumliche Verknüpfung von Produktion und Absatz in den globalen Wachstumsmärkten anstrebt. Offen bleibt, wie sich dies auf die Beschäftigung in Deutschland auswirkt: Während die hohen Exporte der (weitgehend) inländisch produzierten Fahrzeuge maßgeblich zur Beschäftigungssicherung in Deutschland beitragen, beinhaltet die Strategie einer räumlichen Verknüpfung von Produktion und Absatz im Zusammenspiel mit dem zunehmenden Fokus auf die globalen Wachstumsmärkte die Tendenz, die Beschäftigung in Deutschland – vor allem bei Tätigkeiten im unmittelbaren Produktionsbereich – zu reduzieren.

Diese Entwicklung deutscher Autohersteller zu transnationalen Konzernen mit Produktionsstandorten, die über den gesamten Globus verteilt sind, dient nicht nur der Optimierung des räumlichen Zusammenspiels von Produktion und Absatz, sondern wirkt zugleich auch durch globale Leistungsvergleiche (»Benchmarking«) zwischen den Produktionsstandorten auf die Stammswerke zurück. Hersteller verweisen auf die billigere und mitunter produktivere (vgl. Legler u.a. 2009: 18) Fertigung in der Niedriglohnperipherie, um einen konzerninternen Wettbewerb zwischen den einzelnen Standorten nach den Kriterien der Kosten und Qualität zu etablieren, der zugleich die Tendenz zur Stagnation bzw. einer allgemeinen Senkung des Lohnniveaus im Gesamtkonzern beinhaltet. Die Belegschaften der einzelnen Standorte werden somit zu Konkurrenten um Arbeitspakete (vgl. Eckardt u.a. 1999; D'Alessio u.a. 2000). Erfolg in diesem Wettbewerb hat für die einzelnen Standorte oberste Priorität für ihren Erhalt und Ausbau, da damit auch die Verteilung von Wertschöpfung, Investitionen und somit letztendlich die Sicherung von Arbeitsplätzen verbunden ist (Haipeter/Banyuls 2007: 379).

Modelloffensive, Plattformstrategie und Modularisierung

Die Internationalisierung der Produktion steht in enger Verbindung mit einer neuen Modellpolitik, die seit den 1990er Jahren durch eine massive Ausweitung der Modellpalette geprägt ist. Führten beispielsweise Ford mit dem Model T oder Volkswagen mit dem Käfer ihre Aufstiege mithilfe fordistischer Massenfertigung noch mit nur einem Modell herbei, besitzen die großen Autohersteller heute vom Kleinwagen bis zur Luxuslimousine Modelle sämtlicher Fahrzeugklassen in ihrem Portfolio, um so die Zahlungskraft einer möglichst breiten »Kundenschicht« anzuziehen. Resultat dieser Strategie ist eine riesige Anzahl verschiedener Marken und Fahrzeuge; in den letzten Jahrzehnten war eine regelrechte Variantenexplosion zu beobachten (Becker 2007: 29). Exemplarisch dafür steht der VW-Konzern, der im Jahr 2016 bereits 340 Modellvarianten anbot, darunter nicht nur Kleinwagen- und Mittelklassemarken wie Seat oder Škoda, sondern auch Premiumfahrzeuge wie Audi und Luxusmarken wie Lamborghini (Schaal 2016).

Im Gleichschritt mit den Modellvarianten ist auch die Vielfalt der Aufbau- und Ausstattungsvarianten rapide gestiegen. Autokäufer:innen können heute aus einer Vielzahl unterschiedlicher Antriebsarten, Motorenleistungen und Ausstattungen ihren Wünschen und vor allem ihrer Zahlungsfähigkeit entsprechend ein bestimmtes Modell in einer bestimmten Erscheinungsform auswählen. Bestehende Modelle werden kontinuierlich weiterentwickelt. Gleichzeitig werden in schnellem Takt neue Modelle auf den Markt gebracht, um über Produktdifferenzierung neue Käuferschichten anzuziehen und so den Kapitalumschlag zu erhöhen (Kaufmann 2011: 29). Damit ist eine drastische Verkürzung der Modellzyklen von Pkw verbunden: Während diese in den 1980er Jahren bei europäischen Herstellern durchschnittlich bei zehn Jahren lagen, wird mittlerweile durchschnittlich alle sechs Jahre ein neues Modell herausgebracht (Kalmbach 2013: 39).

Die Strategie der offensiven Modelldifferenzierung gerät jedoch in Widerspruch zur Notwendigkeit permanenter Kostensenkungen. Kürzere Lebenszyklen und eine zunehmend individualisierte Produktion bedeuten nicht nur höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, Produktion, Marketing, Vertrieb und Recycling, sondern auch kleinere Losgrößen je Modell, die der Erzielung von Skaleneffekten zuwiderlaufen. Um diesen Widerspruch aufzulösen, produzieren die Hersteller ihre Fahrzeuge bereits seit mehreren Jahrzehnten auf Basis einer Plattformstrategie, die sie schrittweise durch eine plattformübergreifende Modularisierung der Produktion erweiterten (unter anderem Robertson/Ulrich 1998; Proff 2000; Waltl/Wildemann 2014; Gebhart u.a. 2016).

Die Plattform steht dabei für eine technische Basis, die verschiedene Komponenten, welche für Kund:innen nicht sichtbar sind (z.B. Antriebsstrang, Ach-

sen, Fahrwerkkomponenten usw.) und einen Großteil der Produktionskosten ausmachen, vereinheitlicht und standardisiert. Auf Basis einer Plattform konnten anschließend individuelle Anbauteile (z.B. verschiedene Karosserie-Typen) montiert werden, die die unterschiedlichen Modelle und Varianten äußerlich voneinander abgrenzen (sogenannte »Hutbauteile«). So ist es möglich, verschiedene Produkttypen auf Basis einer Produktionslinie zu fertigen und sie trotzdem nach außen unterscheidbar zu machen, sodass individuelle Produktdifferenzierung und Kosteneffizienz durch die Ausnutzung von Skalen- und Synergieeffekten über mehrere Varianten hinweg gleichzeitig realisiert werden können (Gebhart u.a. 2016: 132ff.). Durch die Tendenz zur fortschreitenden Standardisierung laufen allerdings insbesondere die Mehrmarken-Konzerne – und das sind inzwischen fast alle Autohersteller – Gefahr, die einzelnen Marken zu stark zu verwässern. Abhilfe schaffen hier wiederum aufwendige Imagekampagnen und Marketingaktivitäten, die das vermeintlich Individuelle der einzelnen Marken und Fahrzeuge hervorheben.

Um die Erschließung sämtlicher Standardisierungspotenziale in der Automobil-Produktion voranzutreiben, wurde die Plattformbauweise seit der Jahrtausendwende schrittweise durch die Einführung plattformübergreifender, modularisierter Systeme weiterentwickelt (Waltl/Wildemann 2014; Gebhart u.a. 2016). Bei der Modularisierung wird das Ganze des Fahrzeugs nicht einfach als Ensemble von Tausenden von Einzelteilen begriffen, sondern in funktional eigenständige, verschieden große und zunehmend plattformübergreifende Baugruppen aufgeteilt. Dabei werden ganze Funktionssysteme in einzelne Module integriert, die über ihre einheitlichen Schnittstellen und festgelegte Architektur über mehrere Produktplattformen hinweg miteinander kombinierbar sind. Diese kombinierbaren Module werden in einem sogenannten Baukasten zusammengefasst, der beispielsweise aus Motoren, Navigationssystemen und Klimaanlage besteht. Der Baukasten erlaubt es also, unterschiedliche Fahrzeugvarianten aus relativ wenigen, standardisierten Modulen zusammenzusetzen. So werden nicht nur Synergien zwischen den unterschiedlichen Produktvarianten einer Plattform ausgenutzt, sondern auch über verschiedene Plattformen hinweg.

Vorreiter unter den deutschen Autoherstellern bei der Einführung eines solchen Konstruktionssystems der radikalen Vereinheitlichung ist der VW-Konzern (Jürgens 2013). Nachdem der Konzern bereits seit den 1970er Jahren eine Plattform für unterschiedliche Konzernmarken nutzte, zielte VW im Zuge der geplanten »Modelloffensive« darauf ab, die Produktion zunehmend zu modularisieren. Daher führte der Konzern bereits Mitte der 2000er Jahren ein modularisiertes Baukastensystem ein, das hohe Skalen- und Synergieeffekte ermöglichte. Dieses Konzept wurde kontinuierlich weiterentwickelt. 2012 wurde schließlich der »Modulare Querbaukasten« (MQB) eingeführt. Die-

ser erlaubt es, auch über verschiedene Fahrzeugklassen hinweg für alle Autos mit quer eingebautem Motor die gleichen Kernkomponenten zu verwenden – ganz unabhängig von der Größe, dem Typ oder der Marke des Pkw (dies betrifft Modelle von VW, Seat, Audi und Škoda). Das MQB-Konzept wurde fortan in verschiedenen Generationen weiterentwickelt, mit denen jeweils neue Dimensionen der Standardisierung einhergingen (vgl. VW AG Geschäftsberichte 2012, 2017 und 2018). Daneben führte VW weitere Baukästen ein, wie etwa den »Modularen Längsbaukasten« (MLB) für Längsmotoren, der bei einigen Modellen von Audi und Porsche zum Einsatz kommt. Durch die damit verbundenen Kostensenkungen, die Vereinfachung der Entwicklung neuer Modelle, die Verkürzung der Fertigungsdauer (und damit der »Time-to-Market« als ein entscheidender Wettbewerbsfaktor in der Automobilproduktion) sowie die Schaffung von Synergien zwischen verschiedenen Marken und Bauweisen ist es dem Konzern gelungen, selbst Kleinserien profitabel zu machen. Er konnte damit das in seiner »Strategie 2018« verankerte Ziel, Toyota in Produktion und Absatz bis 2018 zu überbieten, bereits 2017 erreichen. Für elektrische Fahrzeuge hat die VW AG zuletzt einen Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB) sowie die »Premium Platform Electronic« (PPE) entwickelt, um die Kosteneffizienz und Flexibilität der Produktion von Elektroautos weiter zu steigern, diese zeitnah in Großserie bringen zu können und dabei gleichzeitig die Angebotspalette weiter auszuweiten (siehe unter anderem VW AG Geschäftsbericht 2018).¹⁰

Vertikale Desintegration

Charakteristisch für die Restrukturierung der Produktionsprozesse und Wertschöpfungsketten seit den 1990er Jahren ist zudem die Abkehr von der vertikalen Integration, die noch für die fordistische Produktionsorganisation typisch war. Die Autohersteller nahmen in den letzten Jahrzehnten eine radikale Reduktion der Fertigungstiefe¹¹ vor. Nach dem Vorbild der japanischen Hersteller, die Anfang der 1990er Jahre vor allem gegenüber der deutschen Konkurrenz deutliche Produktivitätsvorsprünge hatten (Rothgang u. a. 2018: 34f.), verlagerten auch westliche Automobilkonzerne zunehmend Produktions-, Logistik- sowie Forschungs- und Entwicklungsaufgaben auf Zulieferer bzw. selbständige Entwicklungsdienstleister (vgl. Blöcker 2015). Folglich sank der Wert-

¹⁰ Der Konzern plant, den MEB auch den Konkurrenten anzubieten und ihn somit als Standard für die Produktion von E-Fahrzeugen zu etablieren. Dies zeigt sich insbesondere in einer neuen strategischen Kooperation zwischen VW und Ford, bei der Ford zugestanden wird, den MEB des VW-Konzerns zur Fertigung von E-Fahrzeugen zu nutzen (Menzel/Dörner 2019).

¹¹ Der Begriff »Fertigungstiefe« bezeichnet den prozentualen Anteil des Wertes der Eigenfertigung am Wert der Gesamtfertigung.

schöpfungsanteil deutscher Hersteller an der gesamten Wertschöpfung der deutschen Automobilbranche zwischen 1980 und 2006 von 40 auf 25% (Legler u.a. 2009: 18). Einer Studie der Commerzbank zufolge erbrachten die Hersteller im Jahr 2015 gemessen am Anteil der Bruttowertschöpfung am erzielten Umsatz sogar nur noch ungefähr 19% der Gesamtleistung selbst (Commerzbank 2016: 7).

Mit der vertikalen Desintegration ging eine Reorganisation der Hersteller-Zulieferer-Beziehungen einher. Im Zuge der Ausgliederungen beförderten Hersteller einen Teil der Zulieferer und Entwicklungsdienstleister zu »strategischen Partnern« in der Produktion und Produktentwicklung, während sich die Markenhersteller selbst auf ihre »Kernkompetenzen« – vor allem die übergeordnete Entwicklung des Gesamtsystems und die Koordination des Wertschöpfungsprozesses – fokussierten (Pfäfflin u.a. 2019: 32ff.). Durch die Modularisierung der Fahrzeuge konnten die Autohersteller eine kleinere Anzahl von Systemzulieferern mit der Entwicklung und Fertigung ganzer Komponenten oder Module beauftragen und so auch ihren Verwaltungsaufwand durch die Verringerung der Zahl ihrer unmittelbaren Zulieferer reduzieren. So entstand eine mehrfach gestufte, hierarchische Pyramide von Zulieferbetrieben.

Diese Umstrukturierung fand vor allem im Zusammenspiel mit Methoden der *Lean Production* statt, die zuerst bei japanischen Autoproduzenten vorgefunden und während der 1990er Jahre von den deutschen Herstellern adaptiert wurden (vgl. Womack u.a. 1992). Die sogenannte schlanke Produktion markiert einen grundlegenden Bruch mit der tayloristisch-fordistischen Produktionsorganisation. Sie zielt unter anderem darauf ab, die Flexibilität und Effizienz der Produktion durch Outsourcing und das Konzentrieren von Ressourcen in einzelnen Produktionsbereichen zu erhöhen. Dies ermöglicht nicht nur die flexible Reaktion auf Nachfrageschwankungen, sondern versetzt die Hersteller auch gezielt in die Lage, die Produktvielfalt weiter zu erhöhen, Innovationszeiträume zu verkürzen, Finanzierungskosten für Investitionen auf Zulieferer abzuwälzen und das »unternehmerische Risiko« auf vorgelagerte Stufen der Wertschöpfungskette zu »diversifizieren« (Sablowski 2005: 78f; Pfäfflin u.a. 2019: 32f.).

Die mit der vertikalen Desintegration einhergehenden Verlagerungen von Produktionsbereichen blieben – sowohl in den Hersteller-Betrieben als auch bei den Zulieferern und Entwicklungsdienstleistern auf den unteren Ebenen der Wertschöpfungskette. Das blieb nicht ohne Auswirkungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen (vgl. Caprile u.a. 2000; Jürgens u.a. 2006: 27ff; Flecker 2009). Die Autohersteller konnten durch die Androhung der Auslagerung ganzer Produktionsbereiche ein Drohpotenzial zur Reduzierung der Arbeitskosten und zur Absenkung der Arbeitsbedingungen aufbauen. Typische Folgeerscheinungen dessen sind unter anderem eine Zurückhaltung von Ge-

werkschaft und Betriebsräten bei den Lohnforderungen oder die zunehmende Durchsetzung der Flexibilisierung der Arbeitszeit in den fokalen Unternehmen. Aber auch entlang der hierarchisch gestuften Wertschöpfungskette differenzierten sich die Arbeitsbedingungen aus. Sowohl für die Automobilindustrie als auch für andere Branchen wie die Textilindustrie kommen verschiedene Studien zu dem Ergebnis, dass die Qualität der Arbeitsbedingungen entlang der Wertschöpfungskette »downstream« abnimmt (Caprile u.a. 2000; Flecker 2009). Zum einen ist dies auf die bereits vor dem Outsourcing bestehenden Lohndifferenziale zwischen fokalen Unternehmen und Zulieferern bzw. Entwicklungsdienstleistern zurückzuführen, die von ersteren im Rahmen der Outsourcing-Strategie ausgenutzt werden. Zum anderen sind die Hersteller aufgrund ihrer dominanten Position in der Wertschöpfungskette in der Lage, auf die Unternehmen der unteren Stufen der Wertschöpfungskette mit Blick auf Qualität, Preise und Lieferzeiten einen hohen Druck auszuüben. Den geben diese dann tendenziell an ihre Belegschaften weiter. Gleichzeitig profitieren die Arbeitskräfte in den fokalen Unternehmen von dieser Externalisierung von Risiken und Flexibilitätsanforderungen in der Regel nicht (Flecker 2009). Caprile und Kolleg:innen (2000) heben zudem hervor, dass die Unternehmen auf den unteren Ebenen der Wertschöpfungskette eher arbeitsintensive Tätigkeiten ausführen, bei denen die Arbeitskosten einen relativ hohen Anteil der Produktionskosten ausmachen, sodass die Kapitaleseite primär darauf abzielt, die Arbeitskosten in Form von Lohnsenkungen zu reduzieren. Hingegen führen die Unternehmen im oberen Bereich der Pyramide vorwiegend stark automatisierte Tätigkeiten mit hohen Produktivitätszuwachsen aus. Die Arbeitskosten haben bei diesen Unternehmen typischerweise einen verhältnismäßig geringen Einfluss auf die Produktionskosten, weshalb die Lohnabhängigen verhältnismäßig hohe Löhne durchsetzen können. Hinzu kommt, dass die Betriebe auf den unteren Stufen der Wertschöpfungskette betrieblich und gewerkschaftlich schwächer organisiert sind und die Aushandlung der Arbeitsbeziehung stärker individualisiert erfolgt. Deshalb gelten ungünstigere Tarifvereinbarungen für die Lohnabhängigen.

Die Strategie der vertikalen Desintegration ging also nicht nur mit einer Integration von Zulieferern in verschiedene Bereiche der Produktion und Produktentwicklung einher, sondern bewirkte auch eine Auslagerung von Risiken und einen wachsenden Rationalisierungsdruck auf die Zulieferbetriebe. Um diesen weiter zu intensivieren, greifen die Hersteller zum Mittel des »Global Sourcing« (Globale Beschaffung über Ausschreibungen), bei denen zuweilen auch einzelne Fertigungs- und Entwicklungsaufträge über Online-Plattformen (BoB) weltweit ausgeschrieben werden. Die Zulieferer konkurrieren dabei im Sinne einer »reverse auction« (Candeias 2000), bei der das niedrigste Gebot gewinnt, in einem Unterbietungswettlauf um die Aufträge. Die Hersteller ver-

langen nach Vertragsabschluss von den Zulieferern teilweise gar zusätzliche Rabatte (jährliche *Savings*) – mit der Begründung, dass sich durch die Auftragszusage deren Fixkosten reduzieren (Reimann 2018). Der Rationalisierungsdruck, der sich aus dem Konkurrenzverhältnis ergibt, wird im Zuge des Outsourcing somit zunehmend auf die Zulieferbetriebe abgewälzt.

Unterstützt wird diese Integration des (außerbetrieblichen) Ein- und Verkaufs in den betrieblichen Rationalisierungsprozess der Hersteller durch »e-Procurement-Systeme« (Nekolar 2013), die den gesamten Ein- und Verkaufsprozess von der Planung über die Beschaffung bis hin zur Bezahlung automatisieren. Diese Systeme erlauben es, den Ein- und Verkauf mit dem innerbetrieblichen Produktionsablauf zu synchronisieren und automatisch in Abhängigkeit vom jeweiligen Bedarf und Lagerbestand »per Mausclick« von den Lieferanten zu bestellen. Der elektronische Datenaustausch zwischen Herstellern und Zulieferern macht Just-in-time- bzw. Just-in-sequence-Belieferung möglich. Die dem zugrundeliegende bedarfssynchrone Materialwirtschafts- und Beschaffungslogik ermöglicht unter anderem eine Minimierung oder gar völlige Abkehr von einer internen Lagerhaltung und reduziert somit Beschaffungs-, Transport- und Lagerhaltungskosten (vgl. Kaufmann 2011: 37). Dieses System ist jedoch in hohem Maße risikofähig, wie sich nicht zuletzt in der Coronakrise zeigte, als die Lieferung wichtiger Komponenten wegen Grenzsicherungen und Lockdowns unterbrochen werden musste. Sowohl Hersteller als auch die Zulieferer sind von einem stets reibungslosen Ablauf des Transports abhängig und es besteht permanent die Gefahr, dass die Produktionsbänder stillstehen, weil eine Lieferung aufgrund von Staus, Krankheiten oder Unfällen nicht rechtzeitig eintrifft. Auch bei den Beschaffungsprozessen zwischen unterschiedlichen Zulieferern auf vorgelagerten Stufen des Wertschöpfungsprozesses ist Just-in-time-Lieferung verbreitet, sodass sich die Risiken entlang der Lieferkette potenzieren und ein Lieferausfall auf einer einzelnen Stufe des Produktionsprozesses die gesamte Produktion zum Stillstand bringt. Beispielsweise kam 2017 die Produktion bei BMW zum Stehen, weil es zwischen Bosch und einem seiner italienischen Zulieferer einen Lieferengpass bei den Lenkgetrieben gab, was letztendlich einen Rechtsstreit zwischen BMW und Bosch nach sich zog (Mörer-Funk 2017). Auch VW musste 2016 die Produktion unterbrechen, weil der Zulieferer Prevent die Belieferung mit Sitzteilen und Getriebegehäusen einstellte (Verfürden 2020). In der Corona-Krise 2020 rissen dann weltweit die Lieferketten ab und in 2021 musste wegen fehlender Chiplieferungen Kurzarbeit verordnet werden. Verlierer sind in jedem Fall die Lohnabhängigen, die nicht nur die Kosten der intensivierten Konkurrenz auf den Beschaffungsmärkten tragen, sondern oftmals auch ihre Arbeitszeitkonten nutzen müssen, um die Produktionsausfälle zu kompensieren.

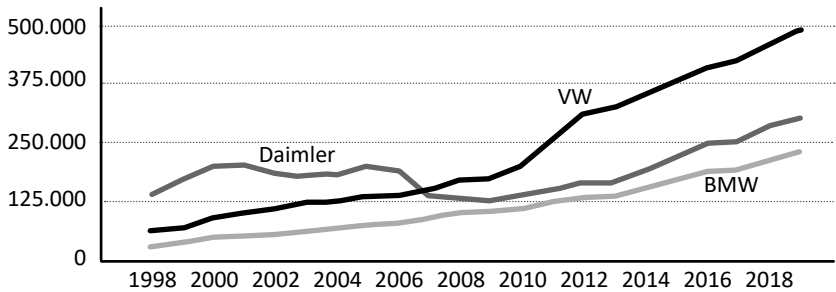
Das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Herstellern und Zulieferern ist jedoch kein eindimensionales. Wenngleich infolge der Reorganisation der Arbeitsteilung viel über eine Machtverschiebung zugunsten der Zulieferer spekuliert wurde, ist diese praktisch ausgeblieben (Blöcker 2011: 157). Vielmehr sind vor allem mittelständische Zulieferer nach wie vor existenziell von den Herstellern als Kunden abhängig. Der Preisdruck durch die »reverse auctions« senkt jedoch die Renditen in Zulieferbetrieben so stark, dass diese ihre Zukunftssicherung über F&E-Investitionen kaum im erforderlichen Umfang betreiben können. Dies wiederum kollidiert mit den Plänen der Hersteller, eine Integration der Zulieferer in den Produktentwicklungs- und Produktionsprozess voranzutreiben. Die neuen »Partnerschaften« zwischen Herstellern und Zulieferern entlang der Wertschöpfungskette haben insofern eher den Charakter eines Konkurrenzverhältnisses, innerhalb dessen bestimmt wird, wer den Kostensenkungsdruck »des Marktes« am stärksten zu spüren bekommt. Im Zuge der vertikalen Desintegration wird diese Last zunehmend in der Zulieferpyramide nach unten weitergegeben. Um dem Rationalisierungsdruck standzuhalten, reagierten einige Zulieferunternehmen mit Produktionsverlagerung in das Ausland und Personalkostenreduzierung – wiederum zulasten der Lohnabhängigen (vgl. Kinkel/Lay 2004). Einen Ausweg aus dieser Klemme versprach zudem ein in der Automobilbranche allgemein etabliertes Patentrezept: die Tendenz zur Konzentration und Zentralisation von Kapital.

Konzentration, Zentralisation und strukturelle Überkapazitäten

Angesichts der Dimension des Produzierens in der Automobilbranche sind riesige Mengen an Kapital erforderlich, um am Markt überlebensfähig zu sein und ihn im Optimalfall anzuführen. Mit dem Ziel, durch den Ausbau von Produktionskapazitäten Größenvorteile zu erlangen, Wettbewerber niederzukonkurrieren und dabei gleichzeitig Markteintrittsbarrieren aufzubauen, zwingen sich die Hersteller gegenseitig permanent steigende Wertsommen ihres Kapitals auf. Die Rechtsform der Aktiengesellschaft erlaubt den Autokonzernen Zugriff auf riesige Kapitalvolumen, große Kreditmengen und den Zugang zu anderen Finanzierungsmöglichkeiten, der ihnen in Krisenzeiten im Vergleich zum kleinen und mittleren Kapital Vorteile verschafft. Die Dimensionen der Kapitalakkumulation sind dabei überwältigend: So hat sich das Vermögen des VW-Konzerns alleine zwischen 1998 und 2019 verachtacht, bei der BMW-Group stieg es im selben Zeitraum um den Faktor 7,5 (eigene Berechnungen auf Grundlage der jeweiligen Geschäftsberichte).

Ermöglicht wurde diese Expansion nicht nur durch die Konzentration individuellen Kapitals mittels einer permanenten Reinvestition des realisierten Mehrwerts, sondern vor allem auch durch Zentralisierungsprozesse in Form von Unternehmensfusionen und -übernahmen. Die Autokonzerne erweiter-

Abbildung 3: Entwicklung der Vermögen (Bilanzsumme) von VW, Daimler und BMW zwischen 1998 und 2019 (in Mio. Euro)



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Geschäftsberichte 1998–2019. Anmerkung: Der Einbruch der Bilanzsumme bei Daimler 2007 ist auf den Verkauf von Chrysler im selben Jahr zurückzuführen.

ten die Strategie der vertikalen Desintegration also um den Aufkauf von Konkurrenten – mit dem Ziel, idealerweise den Markt zu beherrschen oder zumindest möglichst schnell ein Kapitalvolumen zu erreichen, das es erlaubt, kostendeckend zu agieren. Besonders in den 1990er Jahren kam es zu einigen Fusionen und Allianzen im Dreieck der Vereinigten Staaten, Europa und Japan. Aufsehen erregten vor allem die Übernahmen der britischen Rover Group durch BMW 1994, mit dem BMW Präsenz im Volumenmarkt aufbauen wollte, oder der Kauf des amerikanischen Autobauers Chrysler durch Daimler im Jahr 1998. Ford übernahm 1989 Jaguar, zehn Jahre später Volvo und erwarb 1996 mit einer Aufstockung der Beteiligung auf 33,4% der Anteile die Kontrolle über Mazda; Renault beteiligte sich 1999 an Nissan und Dacia. Toyota besitzt seit 1998 die Aktienmehrheit an Daihatsu. Auch VW blieb nicht untätig und übernahm bereits 1986 Seat, kaufte 1991 im Zuge der Privatisierung tschechoslowakischer Staatsbetriebe Škoda und 1998 Bentley, während im selben Jahr das Tochterunternehmen Audi den »Luxushersteller« Lamborghini akquirierte (vgl. Kaufmann 2011: 40). Einige dieser Allianzen währten allerdings nicht besonders lange, wie unter anderem der Verkauf von Chrysler durch Daimler im Jahr 2007 zeigt. Das Ziel, durch eine stärkere Kapitalzentralisation die Ausnutzung von Skaleneffekten zu fördern und damit die Profitrate zu erhöhen, konnte somit nicht in allen Fällen erreicht werden.¹²

¹² Über diese klassische Form der Fusionen und Übernahmen hinaus dominierten vor allem Kapitalbeteiligungen, die Gründung von Joint-Venture-Unternehmen und vertraglich festgelegte Kooperationen zwischen den Autoherstellern. Im Allgemeinen wird damit das Ziel verfolgt, Kapital zu bündeln und dadurch die Markteinführung der

Tabelle 1: Absatz und Marktanteile der weltweit fünf größten Autohersteller in 2019

Hersteller	Verkaufte Fahrzeuge in Mio.	Marktanteil in %
VW	10,71	13,6
Toyota	10,55	13,4
General Motors	7,72	9,8
Hyundai	7,24	9,2
Ford	5,39	6,9
Gesamt	41,61	52,9

Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: CAM (2020).

Die Marktanteile sind mengenmäßig und anhand des Absatzes bemessen. Die Marke Audi wurde zum Teil getrennt vom VW-Konzern ausgewiesen. Auch das Bündnis um Renault, Nissan und Mitsubishi wurde wegen Minderheitsbeteiligung separat voneinander ausgewiesen. Insgesamt käme diese Allianz auf 10,16 Mio. verkaufte Fahrzeuge und damit auf einen Marktanteil von 13%.

Im Zuge dieser Welle von Konzentrations- und Fusionsprozessen reduzierte sich die Anzahl der großen, international agierenden Hersteller in den 1980er und 1990er Jahren von 30 auf 13. Ein noch drastischeres Bild zeigt sich in der Zulieferindustrie: Von den ca. 30.000 Zulieferunternehmen im Jahr 1988 blieben im Jahr 2000 noch 5.600 übrig (Roth 2012, 69). Bei den Herstellern dominierten bis 2019 vor allem VW, Toyota, General Motors, Hyundai und Ford den weltweiten Automobilmarkt.¹³ Daten des Center of Automotive Management (CAM) zufolge kamen diese im Jahr 2019 zusammen auf einen Marktanteil von knapp 53% (vgl. Tabelle 1). Die deutschen Premium-Hersteller Daimler und BMW liegen gemessen am Absatz »nur« auf Rang 12 und 13 (CAM 2020), spielen aber hinsichtlich ihres Umsatzes und ihrer Gewinne ebenfalls eine bedeutende Rolle auf dem automobilen Weltmarkt, da Fahrzeuge in den höherpreisigen Marktsegmenten höhere Gewinne abwerfen als solche im klassischen Volumensegment, die für hohe Profitraten eine hohe Kapazitätsauslastung benötigen (Haipeter 2019: 94). Die deutschen Autohersteller insgesamt

Produkte zu beschleunigen. Beispielsweise kooperierten BMW und PSA lange Zeit bei der Entwicklung von Motoren (vgl. BMW Group 2004).

¹³ Die Fusion der Groupe PSA und der FCA Group zu Stellantis im Januar 2021 sorgt für eine Verschiebung dieser Marktanteile: Gemessen an den Daten für 2019 kommen PSA und FCA zusammen auf einen Marktanteil von 10%. Die Tendenz zur Oligopolisierung des globalen Automobilmarkts wird durch diese Fusion also weiter verstärkt. Auf die (sich anbahnenden) Verschiebungen durch den Eintritt neuer Konkurrenten wird in den folgenden Kapiteln eingegangen.

kamen diesen Daten zufolge gemessen an den Absatzzahlen im Jahr 2019 auf einen Marktanteil von 22,3%.

Der automobilen Weltmarkt ist also durch oligopolistische Strukturen gekennzeichnet und wird von einer Handvoll »Global Player« beherrscht. Konträr zur Ideologie vom freien Wettbewerb konnte die Oligopolisierung des Automobilmarktes hierzulande voll auf politische Unterstützung zählen. So übte beispielsweise das Land Niedersachsen Medienberichten zufolge im Rahmen der geplanten Übernahme von Porsche durch VW Druck auf Porsche aus, das Angebot des VW-Konzerns anzunehmen (vgl. Spiegel Online 2009; zur Geschichte der Übernahme siehe Hajpeter 2019: 76ff.). Auch die aktuellen industriepolitischen Strategien der EU zur Förderung europäischer Batteriekonsortien zielen in diese Richtung (dazu später ausführlicher). Die Bedenken hinsichtlich zu hoher Kapitalkonzentration und Marktmacht treten hinter der Sorge zurück, dass der nationale (bzw. regionale) Standort dem transnationalen Großkapital keine günstigen Verwertungsbedingungen bieten könne.

Die starke Kapitalkonzentration in der Automobilindustrie ist Abbild des hohen Investitionsbedarfs, der mit der Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Fahrzeugen verbunden ist. Bevor die Hersteller eine Produktionsanlage errichten, schätzen sie das Nachfragepotenzial für die in diesem Montagewerk produzierten Modelle ab. Wie unter den Bedingungen der kapitalistischen Produktionsweise üblich, gehen die Autohersteller bei der (spekulativen) Kalkulation von Investitionen und der Abschätzung des Bedarfs an Produktionskapazitäten für gewöhnlich von einer in Zukunft steigenden Nachfrage aus. Dies führt dazu, dass Investitionen in Produktionsanlagen der Gegenwart überdimensional hoch ausfallen, um dadurch die (typischerweise höheren) Kosten für Erweiterungsinvestitionen in der Zukunft zu sparen (Heneric u.a. 2005: 38ff; Kaufmann 2011: 44ff.). Hinzu kommt, dass die Kosten für verlängerte Lieferzeiten, die durch geringere Kapazitäten notwendig werden, in sehr kompetitiven Marktsegmenten besonders hoch sind. Insofern folgt es der ökonomischen Rationalität, Produktionsanlagen auf Basis optimistischer Absatzprognosen zu kalkulieren (Heneric u.a. 2005: 39). Resultat dessen ist die Entstehung struktureller Überkapazitäten in der Automobilindustrie.¹⁴

In Wachstumsmärkten, in denen die Konkurrenz nur schwach vertreten ist, dient der Aufbau von Überkapazitäten darüber hinaus als Mittel zur Monopolisierung des Marktes im Sinne eines »First Mover Advantage«. Er fungiert somit als Markteintrittsbarriere für potenzielle Wettbewerber (ebd.: 38f.).

¹⁴ Strukturelle Überkapazitäten sind abzugrenzen von konjunkturellen Überkapazitäten, bei denen zyklische Nachfrageschwankungen zu einer temporären Unterauslastung der Produktionsanlagen führen. Strukturelle Überkapazitäten bestehen hingegen über Konjunkturzyklen hinweg und sind damit dauerhaft.

Außerdem hoffen die Autohersteller, dass es sich langfristig positiv auf ihre Reputation auswirkt, wenn sie als erster Produzent einen neuen Markt betreten und früh einen dominanten Marktanteil erreichen. Als Konsequenz dieser strategischen Interaktion zwischen den Fahrzeugproduzenten übersteigen die Kapazitäten der neuen Produktionsanlagen in den Wachstumsmärkten die dortige zahlungskräftige Nachfrage oftmals drastisch (ebd.: 39).

Das in Produktionskapazitäten investierte Kapital trägt jedoch den Anspruch auf Verwertung in sich, und es werden immer größere Produktions- und Absatzmengen notwendig, um diesen Anspruch zu erfüllen. Im Aggregat produzieren Autokonzerne daher über die absolute Schranke der gesellschaftlichen Zahlungsfähigkeit hinaus. Das Investitionsverhalten der Gesamtheit der Hersteller harmonisiert insofern nicht mit den Realisationsbedingungen des Warenwerts, was – als allgemeines Charakteristikum der kapitalistischen Produktionsweise – impliziert, dass es permanent krisenhaft ist. Regelmäßig auftretende zyklische Krisen sind daher die Folge (vgl. Wolf 2019: 39ff.). Die Überproduktion von Fahrzeugen sorgt zudem für eine Intensivierung des Wettbewerbs zwischen den Herstellern, was neben diesen zyklischen Effekten auch langfristig kontraktiv auf die Gewinne wirkt. So fielen die weltweiten Durchschnittsprofitraten der Autoindustrie nach Angaben des »Economist« von 20% (oder mehr) in den 1920er Jahren auf rund 10% in den 1960er Jahren und letztendlich auf weniger als 5% bis 2004 (The Economist 2004).

Die globalen Überkapazitäten lagen im Boom-Jahr 2007 bei 17,3% und stiegen während der Krise auf 32,6% im Jahr 2009 (Baum/Delfmann 2010: 39). Erstere Kennzahl kann hierbei aufgrund der hohen Nachfrage im Boom-Jahr (konjunkturelle Überkapazität = 0) als *strukturelle* Überkapazität interpretiert werden, während die Differenz zwischen den beiden Werten die *konjunkturelle* Überkapazität repräsentiert. Periodisch einsetzende Krisen wie die Rezession Anfang der 1990er Jahre oder die globale Krise ab 2007 spitzen das Problem der Überkapazitäten um das Ausmaß der konjunkturellen Komponente zu und sind gleichzeitig dessen Ausdruck. Dies bedeutet auch, dass hegemoniale Krisendeutungen zu kurz greifen. Etwa, wenn die Ursache für den Absatzeinbruch der Autohersteller im Jahr 2009 im Ausbruch der globalen Finanzkrise ab 2007 gesucht wird. Krisen in der Automobilbranche entstehen vielmehr aus der widersprüchlichen Logik der Kapitalakkumulation selbst heraus; Finanzkrisen wirken hier lediglich als Verstärker. Die Autokonzerne konnten den Einbruch während der globalen Krise 2007ff., neben politischen Maßnahmen wie der »Abwrackprämie« und der Kurzarbeit, vor allem durch die explodierende Nachfrage aus China noch bewältigen (Kaufmann 2011: 50ff.). Gleichzeitig hat der massive Aufbau von Produktionskapazitäten in China das Ausmaß der Überproduktion noch weiter verstärkt. So deutete der jüngste globale Absatzrückgang bei Pkw, der insbesondere auf den Rückgang der Neuzulassungen in China

zurückzuführen ist (VDA 2020a), bereits vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie eine weitere Verschärfung der Widersprüche der Überproduktion an.

Die Autokonzerne antworteten auf vergangene Überproduktionskrisen häufig mit »Rabattschlachten« oder kostenlosen Upgrades (Becker 2007: 31f.). Dadurch konnten sie ihren Marktanteil halten und gleichzeitig wiederum den Druck zur Kostensenkung und Rationalisierung auf Zulieferer und Arbeitskräfte abzuwälzen.¹⁵ Der Zwang zur Kapitalakkumulation drängt sie dazu, dem Problem struktureller Überkapazitäten oftmals nicht etwa mit einer Reduktion der Kapazitäten zu begegnen, sondern tendenziell eher mit einer temporär intensivierte Auslastung in Form einer vermehrten Fahrzeugproduktion, um diese anschließend mithilfe von Preisnachlässen abzusetzen. Das soll verhindern, dass das Umsatzwachstum abgewürgt wird.¹⁶ Unterstützung beim Absatz ihrer (überproduzierten) Fahrzeuge erhalten sie dabei wiederum vonseiten der Bundesregierung, wie unter anderem das Beispiel der Abwrackprämie zeigt.

Rationalisierungen und technischer Fortschritt

Um im intensiven kapitalistischen Wettbewerb auf dem globalen Automobilmarkt bestehen zu können, sind zudem ständige Produktivitätssteigerungen notwendig. Die Voraussetzungen für Rationalisierungsmaßnahmen in Form einer arbeitseinsparenden Mechanisierung der Produktionsprozesse sind in der Automobilbranche aufgrund der hohen Kapitalintensität der Automobilproduktion und der riesigen Stückzahlen optimal. So streben die Autohersteller aufgrund der hohen Bedeutung der Arbeitsproduktivität für die Rentabilität seit jeher nach einer Automatisierung der Fahrzeugfertigung, um so die Arbeitszeit und -kosten pro Fahrzeug zu reduzieren. Umgesetzt wird dies durch zahlreiche, in regelmäßigen Abständen neu auferlegte Spar- und Effizienzprogramme – gegenwärtig beispielsweise »Performance Next« bei BMW, »Move« bei Daimler oder »Together 2025+« beim VW-Konzern. Im Allgemeinen werden damit – neben konkreten »Kostenzielen« – spezifische Produktivitäts- und Rentabilitätsziele verfolgt, die durch Prozessinnovationen, die Einführung neuer Technologie, Verlagerungen von Produktionsstandorten, Verringerungen der Fertigungstiefe und eine »Optimierung« der Beschaffungs-

¹⁵ Das Auftreten von Krisen wird in der hegemonialen öffentlichen (Mainstream-) Diskussion in der Regel nicht auf eine Überakkumulation von Kapital zurückgeführt, sondern als Resultat einer zu teuren Produktion erachtet. Konsequenz dessen ist, dass die organischen Intellektuellen des Automobilkapitals die Notwendigkeit einer billigeren Produktion hervorheben – zulasten von Arbeitskräften und Zulieferern (vgl. Kaufmann 2011: 47; Dudenhöffer 2014: 5).

¹⁶ Hierzu gibt es freilich immer auch Gegentendenzen, wie beispielsweise die Werksschließungen von Ford in Großbritannien und Belgien nach der globalen Krise 2007ff. oder auch die Schließung des Opel-Werks in Bochum im Jahr 2014 zeigen.

systeme erreicht werden sollen. Diese milliardenschweren Programme werden dabei nicht etwa in Jahren ökonomischer Schieflage eingeführt, sondern auch in relativ ertragreichen Jahren wie beispielsweise 2013, 2014 und zuletzt vor allem 2017, in denen alle drei deutschen Autokonzerne verschärfte Einspar- und Renditeziele für die nächsten Jahren festlegten. Das wurde mit der Annahme gerechtfertigt, dass der »Markt« in den nächsten Jahren »schwierig« werden könne (Proff 2014). Von einem Anbieter erstmal angestoßen, lösen sie – getrieben durch das Konkurrenzverhältnis – Effizienzsteigerungs- und Einsparungswellen in der gesamten Branche aus (Dudenhöffer u.a. 2014). Leidtragende der ständigen Rationalisierungsmaßnahmen sind wiederum die abhängig Beschäftigten (vor allem auch in den Zulieferbetrieben). Ihnen wird der Kostendruck bei ständig steigender Arbeitsverdichtung weitergegeben und sie sehen sich in Boomzeiten zunehmenden Sonderschichten an Samstagen und Nachtschichten ausgesetzt.

Die Einführung neuer Technologie folgt hierbei – wie für die kapitalistische Produktionsweise charakteristisch – nicht etwa zum Zweck der Erleichterung bzw. Befreiung von der auszuführenden Arbeit (mit der Ausnahme ergonomischer Entlastungen), sondern ausschließlich einer betriebswirtschaftlichen Rationalität der Senkung von Produktionskosten. Ziel eines jeden Herstellers ist es, die »Benchmark« der Branche zu unterschreiten und zur selbigen zu avancieren. Die Folge ist eine ständige *Arbeitsverdichtung* und ein endloses Streben nach Produktivitätssteigerung. Exemplarisch hierfür hat VW 2018 erneut verkündet, seine Produktivität bis 2025 nochmals um 30% erhöhen zu wollen (VW AG 2018a) – lediglich, um die Massenproduktion von Fahrzeugen noch stärker zu intensivieren. Marx fasste diesen verschwenderischen Charakter der Produktivkraftentwicklung unter kapitalistischen Produktionsverhältnissen so zusammen: »Während die kapitalistische Produktionsweise in jedem individuellen Geschäft Ökonomie [also arbeitseinsparende Rationalisierungsmaßnahmen] erzwingt, erzeugt ihr anarchisches System der Konkurrenz die maßloseste Verschwendung der gesellschaftlichen Produktionsmittel und Arbeitskräfte, neben einer Unzahl jetzt unentbehrlicher, aber an und für sich überflüssiger Funktionen.« (MEW 23: 552) Ziel technischen Fortschritts unter kapitalistischen Bedingungen ist demzufolge nicht etwa die Verkürzung der allgemeinen Arbeitszeit und die sukzessive Befreiung der Menschen von der Arbeit, sondern die Entwertung von Produktionsanlagen der Konkurrenten (Kaufmann 2011: 32). Dies zeigt sich vor allem auch in der Automobilbranche: So führte auch der jüngste Anstieg der Arbeitsproduktivität¹⁷ im Fahrzeugbau hierzulande zwischen 2000 und 2015 um jährlich durchschnittlich 4,25% nicht

¹⁷ Auch hier sei nochmal auf die Unschärfe der im Allgemeinen verwendeten (wertmäßigen) Auffassung von Arbeitsproduktivität hingewiesen.

dazu, dass der Arbeitsstundeneinsatz sank – im Gegenteil stieg dieser ebenfalls um durchschnittlich 0,3% pro Jahr (Rothgang u.a. 2018: 33 u. 35). Dieser Anstieg ist Abbild der Sachzwanglogik des Wettbewerbs, der eine stetige Ausweitung der Produktionsmenge zur Absenkung der Stückkosten erfordert. Im Streben nach permanenter Verkürzung der Arbeitszeit und deren gleichzeitiger Ausweitung trotz Produktivitätssteigerungen offenbart sich ein von Marx festgestellter Widerspruch der kapitalistischen Produktionsweise: »Das Kapital ist selbst der prozessierende Widerspruch, [dadurch] daß es die Arbeitszeit auf ein Minimum zu reduzieren strebt, während es andererseits die Arbeitszeit als einziges Maß und Quelle des Reichtums setzt.« (MEW 42: 597) Forderungen nach Arbeitszeitverkürzungen müssen also immer gegen den Widerstand der Unternehmen durchgesetzt werden und erfordern in der Regel hohe Machtressourcen der Vertretungsorgane der Lohnabhängigen.

Flexibilisierung des Arbeitskrachteinsatzes

Getrieben von den Sachzwängen des Wettbewerbs suchen die Autokonzerne permanent nach weiteren Möglichkeiten für Rationalisierungen und einer Optimierung der Nutzung von Arbeitskraft. Sie fanden diese – insbesondere kurz nach Anbruch dieses Jahrtausends – in der internen und externen »Flexibilisierung« des Arbeitskrachteinsatzes. Dabei bedienen sie sich eines breiten Instrumentariums, von Leiharbeit, Werkverträgen, befristeter Beschäftigung und Teilzeitarbeit über Arbeitszeitkonten bis hin zu einer Kopplung des Lohns an das Unternehmensergebnis.¹⁸ Der VW-Konzern verfügt mit »Volkswagen Group Services« sogar über einen hauseigenen Personalverleiher, der Leiharbeitskräfte an VW-Konzerngesellschaften, aber auch an externe Unternehmen verleiht.¹⁹ (Haipeter 2019: 126) Auf diese Weise kann Personal bei der Volkswagen AG oder in anderen Konzerngesellschaften abgebaut werden, ohne dabei die Arbeitskräfte entlassen zu müssen. Bei Bedarf können sie dann wieder flexibel integriert werden. Die Bandbreite der profitsteigernden Wirkungen dieser Maßnahmen reicht von Kostensenkungen für Personalsuche und -einstellungen, Überstunden und Kündigungen über eine Heterogenisierung der Belegschaft bis hin zur Gewährleistung einer den jeweiligen Markterforder-

¹⁸ VW führte im Zuge des von der Konzernleitung und IG Metall im Jahr 2001 verhandelten Tarifmodells »5000 mal 5000“ bei der früheren Tochtergesellschaft Auto 5000 GmbH mit dem Ergebnisbeteiligungslohn eine »leistungsbezogene« Vergütung ein, die direkt an den Geschäftserfolg gekoppelt war. Das Projekt lief bis 2009 (Sperling 2006: 72ff.; Haipeter 2019: 31).

¹⁹ Leiharbeit ist bei VW verhältnismäßig stark reguliert. Im Konzern werden ausschließlich Leiharbeitskräfte von AutoVision eingesetzt, deren Tarifverträge mit der IG Metall ausgehandelt werden und die dort über eine betriebliche Interessenvertretung verfügen (Haipeter 2019: 126).

nissen angepassten optimalen Kapazitätsauslastung – »Neue Werke, wie das BMW-Werk in Leipzig, konnten nur realisiert werden, weil es möglich wurde, die Kapazitätsnutzung in einem Korridor zwischen 80 und 140% ohne Personalzusatzkosten, wie etwa Überstundenzuschläge, zu vereinbaren. [...] Neben Arbeitszeitkonten und befristeten Arbeitszeitverhältnissen erlaubt die Inanspruchnahme von Zeitarbeitsfirmen, im Produktlebenszyklus auf kostenintensive Kündigungen zu verzichten.« (Dudenhöffer/Büttner 2006: 30)

Den Konzernen bietet sich damit die Möglichkeit, die Nutzung von Arbeitskraft in Abhängigkeit von der jeweiligen konjunkturellen Lage gezielt an die konkrete betriebliche Situation anzupassen und optimal auszunutzen. Nachfragespitzen, Urlaubs- oder Krankheitsvertretungen können über die Arbeitszeitflexibilisierung und atypische Beschäftigungsverhältnisse kostenminimal gehandhabt werden. Gleichzeitig verfügt vor allem Leiharbeit über ein erhebliches Disziplinierungspotenzial für die gesamte Belegschaft. Stammbeschäftigte mit relativ hohen Löhnen und sicheren Arbeitsverträgen sehen sich im Betrieb flexiblen, prekären Leiharbeitskräften gegenüber. Dies wiederum erhöht auch den Druck auf die Stammbeslegschaft, die ein Drohpotenzial des sozialen Abstiegs wahrnimmt. Das steigert ihre »Motivation« und ihre Bereitschaft zu Konzessionen gegenüber den Arbeitgebern tendenziell. Aus Konzernsicht bietet Leiharbeit somit nicht nur die Möglichkeit einer flexiblen Reaktion auf Auftragspitzen und Personalausfall, sondern erhöht die Rendite auch durch die damit verbundenen Disziplinierungseffekte auf die Stammbeslegschaft (Holst u.a. 2009). Die Prekarisierung von Arbeit, nun euphemistisch Flexibilisierung genannt, entwickelte sich also in vielerlei Hinsicht zu einem zentralen »Wettbewerbsfaktor« in der Automobilbranche. (Dudenhöffer/Büttner 2006)

Unterstützung fand die Strategie der Autohersteller zur Flexibilisierung des Arbeitskrafteinsatzes in der Neoliberalisierung der Arbeitsmarktpolitik in Deutschland. Seit Mitte der 1980er Jahre eröffneten Maßnahmen zur Deregulierung des Arbeitsrechts für die hiesige Autoindustrie zunehmend günstige Gelegenheiten, um Flexibilisierungsstrategien im betrieblichen Personaleinsatz durchzusetzen. Dies betraf vor allem die schrittweise Liberalisierung der Leiharbeit, insbesondere in Form einer sukzessiven Erhöhung der Höchstüberlassungsdauer (Schüren 2012: 85ff.). Ihren vorläufigen Höhepunkt erreichte die Politik zur Flexibilisierung der Arbeitsmärkte mit den Änderungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes im Jahre 2003 in Zusammenhang mit den Hartz-IV-Reformen. Diese legten unter anderem fest, die Begrenzung der Höchstüberlassungsdauer von Leiharbeitskräften, das Synchronisationsverbot²⁰ sowie das

²⁰ Bis zu dessen Aufhebung verhinderte das Synchronisationsverbot, dass Leiharbeitsunternehmen Beschäftigte nur für die Dauer eines Einsatzes in einem Entleihbetrieb einstellen.

Wiedereinstellungsverbot, welches die Wiedereinstellung gekündigter Leiharbeitskräfte durch ein Verleihunternehmen für einen Zeitraum von drei Monaten untersagte, aufzuheben (ebd.: 88).²¹ In der globalen Krise von 2008/2009 wurden diese Maßnahmen ergänzt um eine großzügige Ausweitung der Kurzarbeit von zwölf auf 24 Monate und eine deutliche Entlastung der Arbeitgeber bei den Sozialabgaben. Dies war ein entscheidender Faktor dafür, dass die deutschen Autohersteller diese Krise verhältnismäßig gut überstanden.

Finanzdienstleistungen und After-Sales-Geschäft

Auf der Suche nach Lösungen, um konjunkturelle Schwankungen abzufedern, die Kundenbindung zu intensivieren und dem langfristigen Trend der fallenden Profitrate entgegenzuwirken, entdeckten die Automobilhersteller in den 1990er Jahren zunehmend das Feld der »nachgelagerten Dienstleistungen«. Wegbereiter dessen war die Erkenntnis, dass ein Großteil der Ausgaben für die Fahrzeugnutzung nicht etwa beim unmittelbaren Kauf des Fahrzeugs anfällt, sondern »downstream« bei anderen Unternehmen, die dem Kauf nachgelagerte Leistungen wie Kredite und Leasingverträge, Versicherungen, Reparaturen, Instandhaltung oder den Verkauf von Kraftstoffen anbieten (Sablowski 2005: 76). Folglich weiteten die Fahrzeughersteller die Geschäftsfelder der Finanz-²² und After-Sales-Dienstleistungen aus.

Der Umsatzanteil von After-Sales-Leistungen in Form von Reparaturen, Ersatzteilen, Diagnose und Services an den Gesamtumsätzen der Automobilbranche beträgt einer Studie von McKinsey zufolge 25% (McKinsey & Company 2018: 1).²³ Aufgrund des direkten Kontakts zu den Kunden bilden diese Dienstleistungen vor allem aber auch einen wichtigen Schlüssel zur Kunden-

²¹ Die Regulierung der Leiharbeit hat sich zuletzt allerdings wieder etwas verschärft. Im Rahmen der Reform des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes von 2017 wurde die Höchstüberlassungsdauer wieder auf 18 Monate festgesetzt. Zudem wurde der »Equal Pay«-Grundsatz im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz verankert, gemäß dem Leiharbeiter:innen nach neun Monaten ununterbrochener Einsatzdauer im Betrieb (gesetzliches Equal Pay) bzw. nach 15 Monaten (tarifliches Equal Pay) das gleiche Arbeitsentgelt wie die Stammbesetzung erhalten sollen.

²² Bereits in der fordistischen Ära waren Autohersteller gezwungenermaßen im Autofinanzierungsgeschäft tätig, da es vielen Geschäftsbanken zu risikoreich war, Konsumentenkredite für teure, langlebige Konsumgüter zu vergeben (Sablowski 2005: 76). So wurde etwa die konzerneigene Bank von VW bereits 1949 gegründet. Die Bedeutung der Finanzdienstleistungen hat sich im Zuge der Krise des Fordismus jedoch deutlich erhöht und auch die Geschäftsfelder der Autobanken haben sich zunehmend ausgeweitet.

²³ Gleichzeitig prognostiziert die Studie, dass die Umsätze aus dem After-Sales-Geschäft im Zuge der digitalen Transformation bis 2030 »nur« noch um jährlich 3% wachsen, sodass sich der Anteil der Umsätze aus diesem Bereich an den Gesamtumsätzen bis 2030 auf 19% reduziert. Dieser relative Bedeutungsverlust sei eine Folge des Auf-

bindung und zum Aufbau einer »Markenloyalität«. Auch die Finanzdienstleistungen entwickelten sich zu einem immer wichtigeren Geschäftsfeld für die Autokonzerne. Rund 75% der Pkw-Zulassungen in Deutschland werden über Leasing- und Finanzierungsmodelle verkauft, davon haben die konzerneigenen Banken und Leasinggesellschaften einen Marktanteil von über zwei Drittel (VDA 2020c). Der VDA beziffert den »Wertbeitrag« der Finanzdienstleistungen (Leasing, Finanzierung, Versicherungen und andere Finanzdienstleistungen) in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette auf über 30%. (Ebd.)²⁴ Nach Angaben des Arbeitskreises der Banken und Leasinggesellschaften der Automobilwirtschaft (AKA) betrug der Gewinnbeitrag der Finanzdienstleistungen zum Konzernergebnis der Automobilhersteller im Jahr 2015 herstellerabhängig 12 bis 45% (Krah 2016). Das Finanzdienstleistungsgeschäft dient vor allem auch als konjunktureller Stabilisator: In Zeiten von Rezession und Krise kompensieren Finanzdienstleistungen zum einen teilweise die Verluste im traditionellen Automobilbereich aufgrund der vertraglich fixierten (und in der Regel von der allgemeinen Konjunktur unabhängigen) Verpflichtung der Kunden zur Bedienung der Kredit- und Leasingforderungen, zum anderen stabilisieren die Finanzdienstleistungen den Absatz der Fahrzeuge. Letzteres gilt insbesondere für das Leasinggeschäft, da Leasingnehmer:innen beim Auslaufen eines Leasingvertrags direkt über das Leasing des nächsten Fahrzeugs entscheiden müssen (Stenner 2015: 10). Dadurch können sie zur Anschaffung eines Fahrzeugs bewogen werden, obwohl sie die Entscheidung darüber ansonsten möglicherweise aufgeschoben hätten.

Zur Abwicklung von Finanzdienstleistungen gründeten die Autokonzerne bereits vor mehreren Jahrzehnten eigene »Autobanken«. Diese refinanzieren sich vorwiegend über Anleihen, Bankeinlagen und ABS-Transaktionen²⁵

tretens neuer »digitaler Spieler«, die Autoteile und sonstige After-Sales-Dienstleistungen per Onlinehandel anbieten (ebd.).

²⁴ Unklar ist, was unter »Wertbeitrag« genau zu verstehen ist und wie die Wertschöpfung des Geschäftsbereichs der Finanzdienstleistungen von der Wertschöpfung im automobilen Bereich getrennt wird.

²⁵ Bei »Asset Backed Securities«-Transaktionen werden weitgehend illiquide finanzielle Vermögenswerte, wie beispielsweise Kreditforderungen, in handelbare Wertpapiere oder Schuldscheine umgewandelt. Dabei verkauft ein Unternehmen, der Forderungsverkäufer, seine Forderungen an eine ausschließlich zur Durchführung von ABS-Transaktionen gegründete Zweckgesellschaft. Die Zweckgesellschaft wiederum platziert die erworbenen Forderungen als handelbare Wertpapiere an den Geld- und Kapitalmärkten und refinanziert damit den Kaufpreis der Forderungen (grundlegend hierzu Waschbusch 1998). Das Ausfallrisiko der Forderungen wird somit auf den Forderungskäufer übertragen; im Falle der Autobanken beruht der Preis der Kredit- und Leasingforderungen auf dem Ausfallrisiko der Kund:innen und ist somit unabhängig vom Rating der Autokonzerne bzw. ihrer finanziellen Tochtergesellschaften (Häcker/

ihrer verbrieften Kredit- und Leasingforderungen. Zu ihren Standardangeboten zählen also vor allem Ratenkredite und Leasingangebote. Diese Angebote eröffnen nicht nur neue Profitquellen durch eine Erweiterung der traditionellen Geschäftsfelder um finanzielle Dienstleistungen, sondern ermöglichen im Vergleich zum Barkauf auch dadurch höhere Gewinne, dass – wie empirische Studien gezeigt haben – bei der Inanspruchnahme dieser Finanzierungsangebote der Anteil der Sonderausstattung steigt und die Rabattierung tendenziell sinkt (Stenner 2015: 10). Zudem verkürzt sich die Haltedauer der Fahrzeuge verglichen zum Barkauf, sodass der Umschlag des Gesamtkapitals steigt und die Akkumulation sich beschleunigt (ebd.).

Neben einer doppelten Mehrwertrealisation, einer Erweiterung der Profitquellen und einer »Diversifizierung« des »unternehmerischen Risikos« bietet das Unterhalten eigener Autobanken aus der Sicht der Autohersteller den Vorteil, dass sie aufgrund ihrer Banklizenz einen direkten Zugang zur Zentralbank erhalten. Insbesondere in Krisensituationen wie der globalen Finanzkrise 2007ff. gibt ihnen das die Möglichkeit, überschüssige Gelder bei der Zentralbank anzulegen und dadurch die Refinanzierungs- und Kontrahentenrisiken zu eliminieren, die im Falle einer Anlage bei den (weniger krisenresistenten) Geschäftsbanken anfallen. Der direkte Zugang zu Zentralbanken ist jedoch auch in anderer Hinsicht nützlich, denn er ermöglicht in Krisenzeiten direkten Zugriff auf Finanzmittel und Garantien der Europäischen Zentralbank (EZB). Beispielsweise wurden der konzerneigenen Bank von VW (Volkswagen Bank GmbH) in der Krise 2008/2009 250 Mio. Euro an Garantien vom Sonderfonds Finanzmarktstabilisierung (SoFFin) zur Verfügung gestellt, die sie letztendlich allerdings nicht beanspruchte (Häcker/Stenner 2013: 12).

Das Leistungsangebot der Autobanken beschränkt sich aber längst nicht mehr nur auf Ratenkredite und Angebote zur Leasingfinanzierung, sondern umfasst zunehmend auch das »autofremde« Geschäft mit Finanzanlageprodukten. So bieten sie unter anderem auch Tages- und Festgeldkonten, Girokonten und weitere Produkte zur privaten Vermögensanlage wie etwa Aktien, Anleihen und Investmentfonds an. Die Ausweitung der Geschäftsfelder der Autobanken stellt also ein neues Moment in den Finanzdienstleistungsaktivitäten der Autohersteller dar. Nicht zuletzt dadurch sind die Autobanken mittlerweile zu bedeutenden Akteuren des Finanzsektors herangewachsen: So verzeichnete die VW-Bank 2019 einen operativen Gewinn von 757 Mio. Euro und gehört damit zu den ertragsreichsten deutschen Finanzinsti-

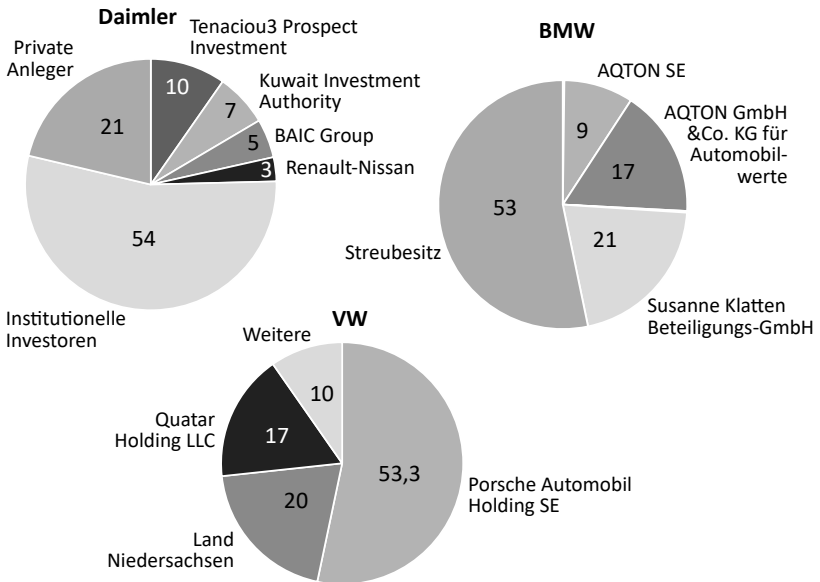
Stenner 2013: 11). Nachdem ABS-Transaktionen sich bereits im Vorfeld der globalen Finanzkrise 2007ff. stark ausbreiteten und als ein Auslöser der Krise angesehen wurden, erleben sie als Instrument der Unternehmensfinanzierung seit einigen Jahren einen erneuten Bedeutungsanstieg.

ten (Geschäftsbericht 2019 Volkswagen Bank GmbH). Aufgrund ihrer Bilanzsumme von über 68 Mrd. Euro zählt sie nach EZB-Kriterien außerdem zu den systemrelevanten Banken und fällt daher unter die gesonderte EZB-Bankenaufsicht (Single Supervisory Mechanism).

Die wachsende Bedeutung und Ausweitung des Geschäftsfelds der Finanzdienstleistungen hängt eng mit der allgemeinen globalen Tendenz zur Finanzialisierung und der zunehmenden Finanzmarktorientierung der Corporate Governance in Einklang mit dem Shareholder-Value-Prinzip zusammen (vgl. Windolf 2005). Der Einfluss institutioneller Investoren und eine zunehmende Bedeutung von Prinzipien der Shareholder-Value-Unternehmensführung konnten insbesondere bei VW und BMW aufgrund der spezifischen Eigentumsstrukturen mit hohem Familienbesitz, öffentlichen Beteiligungen, VW-Gesetzen und einem institutionell abgesicherten Einfluss der Lohnabhängigen bisher jedoch verhältnismäßig begrenzt werden (vgl. Abbildung 4). Dies gilt vor allem im Vergleich mit der internationalen Konkurrenz wie Ford oder General Motors, die einen relativ hohen Streubesitzanteil an ihren ausgegebenen Aktien haben. VW befindet sich über die Holdinggesellschaft Porsche Automobil Holding SE mehrheitlich im Besitz der Familien Piëch und Porsche. Zudem verfügt das Land Niedersachsen über ca. 20% der Stimmrechte. Nach dem VW-Gesetz, das bei wichtigen Entscheidungen 80% der Stimmen erfordert (nach deutschem Aktiengesetz sind es 75%) kommt Niedersachsen somit eine Sperrminorität zu. So besitzt es ein Vetorecht etwa bei Entscheidungen über Satzungsänderungen oder über Errichtungen und Verlegungen von Produktionsstandorten. BMW befindet sich zu großen Teilen im (Familien-)Besitz von Susanne Klatten und Stefan Quandt, dem die Beteiligungsgesellschaften AQTON SE und AQTON GmbH und Co. KG für Automobilwerte gehören (vgl. Abbildung 4). Stefan Quandt kommt demnach auf knapp 26% der Stimmrechte bei der BMW Group, sodass ihm nach Aktienrecht eine Sperrminorität zukommt, die bestimmte Vetorechte impliziert. Wenngleich sich auch diese Akteure – genau wie die übrigen Aktionäre – an Renditezielen orientieren und hohe Dividenden und Wertsteigerungen ihrer Aktien erwarten, ist dadurch die unmittelbare Abhängigkeit vom Aktionärswert wie auch das Risiko feindlicher Übernahmen erheblich reduziert. Diese Aktionärsstrukturen implizieren zumindest einen erhöhten Spielraum für langfristige Governance-Strategien (Haipeter 2019: 82ff.).

Einzelne Erscheinungen einer Corporate Governance nach kapitalmarktorientierten Größen sind trotz dieser Eigentumsstrukturen auch bei den hiesigen Autoherstellern zu beobachten. Dies zeigen unter anderem die Umstellung der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung auf die (kapitalmarktorientierten) International Accounting Standards (IAS) im Jahr 2001, die Einführung von Aktienoptionen als Instrument der Vorstandsvergütung im Einklang mit der

**Abbildung 4: Aktionärsstrukturen von VW, Daimler und BMW
(Stimmrechtsanteile in %, jeweils zum 31.12.2020)**



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Jeweilige Geschäftsberichte 2020.

Die Zahlen sind jeweils gerundet. Die Angaben beziehen sich auf Stammaktien, die – im Unterschied zu Vorzugsaktien – mit Stimmrechten verbunden sind. Inhaber:innen von Vorzugsaktien wird für den Verzicht auf ein Stimmrecht i.d.R. eine höhere Dividende angeboten. VW gibt einen signifikanten Anteil der gesamten Aktien als Vorzugsaktien heraus (ca. 41%), bei BMW ist dieser Anteil sehr gering (ca. 4,3%) und Daimler verzichtet auf die Ausgabe von Vorzugsaktien.

Prinzipal-Agenten-Theorie, Aktienrückkaufprogramme zur Verbesserung der Eigenkapital- und Gesamtkapitalrendite sowie die zunehmenden Gründungen finanzieller Tochterunternehmen. Auch die in diesem Kapitel beschriebenen Restrukturierungsprozesse seit den 1990er Jahren tragen im Allgemeinen den Anforderungen an eine »wertorientierte Unternehmensführung« Rechnung. So zielen sie darauf ab, bestimmte Finanzparameter zur Geltung zu bringen und konkret festgelegte Renditeziele zu erreichen (Sablowski 2005). Wenngleich dies nicht ohne Auswirkungen auf die interne Unternehmenssteuerung blieb (Dörre 2001), konnte die Bedeutung von Shareholder-Value-Prinzipien in der deutschen Automobilindustrie – verglichen beispielsweise mit General Motors und Ford, aber auch Fiat und Renault – verhältnismäßig begrenzt werden (Jürgens u.a. 2009). Neben den Besonderheiten der Aktionärsstrukturen ist dies vor allem auf die relativ hohen kollektiven Machtressourcen der Be-

legschaften und dem institutionell abgesicherten Einfluss ihrer Vertretungsorgane auf Management-Entscheidungen zurückzuführen.

Zusammenfassend: In der Autoindustrie vollzog sich im Zuge der Krise Anfang der 1990er Jahre ein struktureller Umbruch. Sie trat in eine neue Phase der Restrukturierung, die von einer neuen, internen wie internationalen Arbeitsteilung gekennzeichnet war. Ihr Leitmotiv bestand vor allem in der Kostensenkung. Insbesondere eine Internationalisierung der Produktionskapazitäten ließ die Produktionskosten sinken und sorgte gleichzeitig für eine Optimierung der räumlichen Konfiguration von Produktion und Absatz. Es etablierte sich eine konzerninterne Standortkonkurrenz, die die einzelnen Werke miteinander um zukünftige Aufträge und Investitionen ringen ließ. Zusätzlich dazu führten die Autohersteller als Reaktion auf den Markterfolg der japanischen Konkurrenz unter den Überschriften »Lean Production« und »Just-in-Time« neue, flexible Management- und Organisationskonzepte ein, deren primäres Ziel in der Auslagerung von Produktionsbereichen bestand. Dies ging auch mit massiven Auswirkungen auf die (vor allem kleinen und mittleren) Zulieferbetriebe einher, die sich einem verschärften Rationalisierungsdruck ausgesetzt sahen, der von den Produzenten der oberen Stufen der automobilen Wertschöpfungskette, d.h. den Endherstellern auferlegt wurde. Eine wachsende Kapitalzentralisation in Form von Fusionen und Übernahmen, die verstärkte Flexibilisierung des Arbeitskrafteinsatzes sowie die zunehmende Bedeutung finanzieller Dienstleistungen waren weitere Elemente der Restrukturierungsprozesse. Um im Verdrängungswettbewerb unter den Bedingungen struktureller Überkapazitäten und tendenziell fallender Profitraten die Oberhand zu behalten, konfrontierten die Autokonzerne die Lohnabhängigen darüber hinaus permanent mit neuen Produktivitäts- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen. All dies blieb nicht ohne Folgen für die Beschäftigung, Löhne und Arbeitsbedingungen in der Branche.

Aktuelle Mobilitätstrends und verändertes Marktumfeld

Die durch diese Restrukturierungsprozesse neu etablierten Strukturen in der Automobilindustrie werden gegenwärtig durch neue ökonomische und ökologische Transformationsfelder (sogenannte Mobilitätstrends) herausgefordert. Sie eröffnen den Herstellern gleichzeitig aber auch neue, lukrative Geschäftsfelder und treiben sowohl eine partielle strategische Neuausrichtung der Autokonzerne als auch einen grundlegenden Strukturwandel in der Branche voran. Es geht um Vernetzung und Digitalisierung von Fahrzeugen, die Automatisierung des Fahrens, neue Mobilitätsdienstleistungen sowie eine verschärfte Umweltregulierung und die damit verbundene Elektrifizierung der Antriebstechnologie.

Fahrzeugvernetzung

Fahrzeuge werden zunehmend sowohl untereinander als auch mit der Infrastruktur und der Umwelt vernetzt. Das Konzept der »Connected Cars« beinhaltet dabei zwei Dimensionen: Einerseits bezieht sich die »Konnektivität« auf die Vernetzung eines Fahrzeugs mit anderen Fahrzeugen oder der Infrastruktur (z.B. mit Ampeln), andererseits auf die Vernetzung des Fahrenden mit der Umwelt. Das Fahrzeug kann sich hierbei mittels einer entsprechenden Software- und Hardware über das Internet mit seinem Umfeld verbinden, um somit Informationen zu senden und zu empfangen. Der Verbindungsaufbau erfolgt meist über ein im Fahrzeug eingebettetes Telekommunikationsmodul, im Allgemeinen ist eine Fahrzeugvernetzung aber auch über mobile Endgeräte möglich. Die Internetverbindung ermöglicht neben einer Notrufunktionalität eine Vielzahl digitaler Dienstleistungen wie das Streaming von Medieninhalten im Bereich Infotainment, kollaboratives Parken oder eine Vernetzung zwischen dem Fahrzeug und dem Zuhause (Cacilo/Haag 2018: 30ff.).

Die entsprechenden Software-Applikationen können durch ein fahrzeuginternes System bereitgestellt werden, das entweder von anderen Software-Anbietern bezogen wird oder unter der Kontrolle der Autokonzerne selbst steht und ihnen somit eine Vielzahl neuartiger Geschäftsmodelle und Profitquellen ermöglicht (vgl. Bertonecello u.a. 2016). So ließ der damalige VW-Markenvorstand und heutige Vorstandsvorsitzende von VW, Herbert Diess, auf einer Strategie-Konferenz in Wolfsburg im Jahr 2016 verkünden, dass der Konzern bis 2025 für die vernetzten Fahrzeuge 80 Mio. Nutzer:innen gewinnen und dabei eine Milliarde Euro Umsatz pro Jahr erzielen wolle (Wirtschaftswoche 2016). Die Automobilhersteller zielen also zunehmend auf den Aufbau eigener IT-Organisationen.

Diese Aussicht wirkt aber nicht nur auf die Autohersteller einladend. IT-Konzerne – insbesondere die Unternehmen aus dem Silicon-Valley, aber auch chinesische IT-Dienstleister – überschreiten zunehmend die Branchengrenzen und entdecken den Automobilmarkt als lukrative Profitquelle. Unternehmen wie Apple oder Google/Alphabet haben Kompetenzen in der Entwicklung digitaler Anwendungen und in der Vernetzung von Teilsystemen, Fahrzeugen und Infrastrukturen, die kompatibel mit den technischen Anforderungen der Fahrzeugvernetzung sind. Mit diesem Know-how fordern sie die etablierten Hersteller kapitalkräftig und aggressiv heraus (Bardt 2016: 43f.). Hinzu gesellen sich die vielfältigen Chauffeur- und Ridesharing-Aktivitäten von Firmen wie Uber, Lyft oder DiDi Chuxing, die mit viel Risikokapital ausgestattet sind und darauf abzielen, eine neue Nutzungskultur des Automobils auf Basis digitaler Vernetzungs- und Betriebsplattformen zu etablieren. Bereits jetzt ist also zu beobachten, dass der Mobilitätstrend des vernetzten Fahrens den Kreis der Marktakteure und Geschäftsmodelle im Automobilmarkt erweitert.

Automatisiertes Fahren

Einen weiteren, vorwiegend von amerikanischen Konzernen aus dem Silicon Valley initiierten Trend stellt die Automatisierung des Fahrzeugs dar. Hierbei stehen Big-Data-Anwendungen im Zentrum. Sie beruhen auf vielfältigen Algorithmen, Datenverarbeitung in Echtzeit und ständig optimierten Gesamtsystemen. Fortschritte in Bereichen wie der künstlichen Intelligenz und dem maschinellen Lernen sollen – so die technizistische Vision – klassische Automobile in autonome IT-Produkte verwandeln, die selbst in komplexen Verkehrssituationen keine menschliche Intervention mehr benötigen und unter anderem dafür sorgen sollen, die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren (Daum 2018: 41f.). Gleichzeitig wird eine riesige Menge an Daten gesammelt, analysiert und verwertet. Das eröffnet so den Unternehmen neue lukrative Profitquellen. Damit einher geht auch eine Neudefinition der Rolle des Fahrenden: Er bleibt nicht nur auf die Steuerung des Fahrzeugs beschränkt, sondern fungiert vor allem auch als Lieferant von Daten, die dann wiederum der Optimierung des Gesamtsystems dienen.

Ziel der Fahrzeugautomatisierung ist es, dass der Mensch die Fahraufgaben in unterschiedlichen Stufen (Level 1 bis 5) der Teilautomatisierung sukzessive an das Fahrzeug überträgt. Hinsichtlich des Grads der Automatisierung werden insgesamt sechs Stufen unterschieden: Bei der Stufe 0 (Driver only) erhält der Fahrer noch keine Unterstützung durch ein eingreifendes Fahrzeugsystem, sodass sämtliche Fahraufgaben vom Fahrer ausgeführt werden, während die Stufe 5 das gänzlich fahrerlose Fahren beschreibt, bei dem das Fahrzeugsystem die Fahraufgabe vollumfänglich und zu jeder Zeit übernimmt (Bardt 2016: 41). Der Fahrer verwandelt sich dabei zu einem Passagier, der die freigewordene Zeit für »produktive«, regenerierende und konsumtive Tätigkeiten nutzen kann. Die Wirkung des Trends zur Automatisierung des Fahrens beschränkt sich somit nicht nur auf die Art der Fortbewegung, sondern intensiviert gleichzeitig auch die fortschreitende Flexibilisierung des Lebens und damit auch der Arbeit.

Die Vision des vollautomatischen Fahrens hat sich – maßgeblich befördert durch Google-Projekte wie Waymo – fest als Leitbild der Transformation von Mobilität in der Automobilindustrie etabliert. Selbstfahrende Fahrzeuge sind, insbesondere aufgrund sicherheitstechnischer und ethischer Bedenken, gesellschaftlich jedoch stark umstritten. Dies gilt im Speziellen für das vollautomatisierte Fahren in dicht besiedelten urbanen Regionen. Wenngleich hier die gesellschaftlichen Vorteile wie Flächensparnis, effiziente Infrastrukturauslastung und die ökologische Entlastung am stärksten wären, ist die Umsetzung in urbanen Regionen aufgrund der komplexen Verkehrssituationen besonders schwierig. Automatisiertes Fahren ist bisher nur in geschlossenen Systemen mit homogenem Verkehrsfluss verlässlich und sicher. Der gänzlich

fahrerlose Transport ist somit aufgrund technischer, kultureller und nicht zuletzt ethischer Hürden noch nicht absehbar (Daum 2018: 48ff.).

Wie auch bei der Fahrzeugvernetzung ist bezüglich des Trends zur Automatisierung zu beobachten, dass neue Wettbewerber mit IT-spezifischem Know-how-Vorsprung den Markt betreten, die vor allem in den USA angesiedelt sind (z.B. Google und Apple) und bereits große Erfahrungen mit Big-Data-Anwendungen haben (Bardt 2016: 42ff; Daum 2018: 45ff.). Die weltweit führenden Datenkonzerne aus Kalifornien versuchen, die digitale Ökonomie (Staab 2019; Haug/Kämpf 2020) mit ihren datenextraktiven Geschäftsmodellen auch im Feld der Mobilität zu etablieren. Angelockt werden sie vor allem von den Potenzialen einer Verschiebung der Wertschöpfung: weg von klassischen Elementen des Fahrzeugbaus hin zu modernen Zusatztechnologien. Von Branchenbeobachter:innen wird angenommen, dass zukünftig die Technologien zur digitalen Vernetzung des Fahrzeugs und die automatisierten Fahrsysteme die einzelnen Marken unterscheidbar machen und den entscheidenden Faktor der Produktwahl bilden. In den kommenden Jahren ist von enormen Steigerungsraten bei den Technologien des autonomen Fahrens die Rede: Roland Berger und Lazard (2016: 33) erwarten für Komponenten des autonomen Fahrens bis 2025 durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von 16%. Die Herausbildung neuer Faktoren der Differenzierung zwischen den Marken und die Verlagerung des Wertschöpfungspotenzials in Richtung Zusatztechnologien beinhaltet also das Potenzial, die etablierten Marktstrukturen aufzubrechen. Technologieunternehmen könnten hier ihren Wettbewerbsvorteil ausspielen und den etablierten Herstellern Konkurrenz machen. Beispielsweise fährt Googles selbstfahrendes Auto bereits mehrere Millionen Kilometer und produziert dabei gigantische Datenmengen (Daum 2018: 45ff.). Zukünftig geht es womöglich im Kern um die Frage, ob die Fahrzeugproduzenten elektronische Komponenten zukaufen oder IT-Unternehmen die Fahrzeuge. Letzteres könnte eine gravierende Verschiebung der Machtverhältnisse entlang der automobilen Wertschöpfungskette bewirken und eine Degradierung der heutigen Fahrzeughersteller zur Folge haben.

Neue Mobilitätsdienstleistungen

Während bis zur Marktreife vollautonomer Fahrzeuge noch einige Jahrzehnte verstreichen dürften, sind Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Ridesharing, die die etablierte Kultur automobilen Eigentums infrage stellen, bereits heute verfügbar. Insbesondere Carsharing erfreut sich zunehmender Beliebtheit: Waren nach Auskunft des Bundesverband CarSharing e.V. deutschlandweit im Jahr 2011 nur knapp 200.000 Carsharing-Kunden registriert (ebd. 2020), hat sich diese Zahl mit heute über zwei Millionen Kund:innen innerhalb weniger Jahre mehr als verzehnfacht. Mit diesen neuen Mobilitätsdienstleis-

tungen ist oftmals die Hoffnung verbunden, dass die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen den Pkw-Bestand verringert und somit Verkehr und Umwelt entlastet. Besonders in urbanen Räumen wird zunehmend ein kostengünstiger Zugang zu flexiblen und kombinierbaren Verkehrssystemen (unter Einbeziehung automobiler Nutzungskonzepte) nachgefragt, nicht zuletzt aufgrund der dortigen Knappheit an Parkplätzen. Die Nutzung des Carsharing wurde ursprünglich auf ökologische Motive zurückgeführt; heute ist hingegen eine Kombination aus Kostenersparnissen, einer größeren Auswahl an Verkehrsmitteln, Nachhaltigkeitsmotiven und einem Wandel der kulturellen Bedeutung des Automobils in Richtung Zweckmäßigkeit zu beobachten (Schlag/Rößger 2019: 17).

Dieser Trend eröffnet den Autokonzernen neue Profitquellen. Die hiesigen Autohersteller gründeten daher bereits eigene Carsharing-Dienste wie Car2Go (Daimler), DriveNow (BMW)²⁶ oder WeShare (VW)²⁷. Unterschieden wird hierbei zwischen dem stationsgebundenen Sharing-Modell, bei dem Fahrzeuge am Ort der Ausleihe zurückgegeben werden müssen, und dem nicht-stationsgebundenen Modell, bei dem die Fahrzeuge an einem beliebigen frei verfügbaren Ort abgestellt werden können. Insbesondere beim nicht-stationsgebundenen Modell hat innerhalb der letzten zehn Jahre ein rasantes Wachstum stattgefunden: Startete die Daimler-Tochter Car2Go 2009 in einem Testmodell mit 200 Autos, verfügte der Dienst im Geschäftsjahr 2018 – kurz vor der Fusion mit dem BMW-Dienst DriveNow zu Share Now ein Jahr später – über weltweit rund 14.000 Fahrzeuge und 3,6 Millionen Kund:innen (Car2Go 2019). Doch nicht nur die etablierten Autohersteller wurden vom Wertschöpfungspotenzial dieser neuen Mobilitätsdienstleistungen angezogen: So ist der deutsche Markt mittlerweile durch eine Vielzahl von Carsharing-Anbietern wie Miles Mobility, Cambio Carsharing, Flinkster (als Carsharing-Angebot der deutschen Bahn) oder Berlkönig sowie Ridesharing-Fahrdienstleistern wie BlaBlaCar oder auch Uber gekennzeichnet und erweitert worden.²⁸ Auch kleinere (nicht-kom-

²⁶ Im Februar 2019 gründeten BMW und Daimler ein Joint Venture für Mobilitätsdienstleistungen und fusionierten damit Car2Go und DriveNow zu Share Now.

²⁷ Initiativen von Automobilkonzernen in Richtung alternativer Mobilitätsdienstleistungen waren auch schon vor dem gegenwärtigen Boom des Carsharing zu beobachten. Beispielsweise übernahm Ford im Jahr 2000 100% der Anteile von Hertz, verkaufte das Unternehmen jedoch fünf Jahre später wieder. Ab 1999 war Europcar 1999 ein Tochterunternehmen von VW, wurde 2006 aber wieder verkauft. Insofern bleibt abzuwarten, ob die gegenwärtige Ausrichtung der Autokonzerne auf das Anbieten neuer Mobilitätsdienstleistungen langfristig Bestand hat oder ob es sich hierbei nur um eine neue Phase zyklischer Entwicklung handelt.

²⁸ Allerdings haben bereits mehrere Landgerichte geurteilt, dass das Geschäftsmodell von Uber gegen das Personenbeförderungsgesetz verstößt (tagesschau.de 2019a). Eine Ausbreitung derartiger konzessionsfreier privater Fahrdienstleistungen in Deutschland ist daher in naher Zukunft nicht zu erwarten. Der Begriff des »Rides-

merzielle) Vereine und Nachbarschaftsgruppen organisieren Carsharing, bieten dabei jedoch nur einzelne Fahrzeuge an.

Inwiefern die Versprechen des Carsharings in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und damit die Luftqualität und den Schadstoff-Ausstoß eingelöst werden, bleibt fraglich. Insbesondere Nutzer:innen des nicht-stationsgebundenen Carsharing, das überwiegend für innerstädtische Kurzstrecken eingesetzt wird, sehen dieses oftmals als Alternative zum ÖPNV und reduzieren demzufolge die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel im Zuge der Nutzung von Carsharing-Diensten (Nehrke/Loose 2018: 40). Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass das Verkehrsaufkommen durch »Shared Mobility« ansteigt, da dadurch auch motorisierter Individualverkehr auf Strecken stattfindet, die ansonsten mit der U-Bahn oder dem Fahrrad zurückgelegt worden wären. Wie einige Studien zeigten, wirkte zumindest das nicht-stationsgebundene Carsharing oftmals nicht etwa als Substitut zu privaten Pkw, sondern vielmehr als deren Ergänzung, sodass sich der Gesamtbestand privater Pkw durch diese Form der »geteilten Mobilität« eher erhöht (ebd.: 39; auch Kearney 2019: 5). Wenngleich in diesem Kontext noch viele Analysedetails fehlen, spricht einiges dafür, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen nicht nur eine weitere private Aneignung öffentlichen Verkehrs und öffentlicher Räume nach sich ziehen, sondern auch einen Zuwachs an Gesamtverkehr.

Elektrifizierung des Antriebsstrangs

Den vierten und gegenwärtig alles dominierenden Mobilitätstrend bildet schließlich die Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen. Während die Automobilindustrie und Technologieunternehmen selbst als wesentliche Treiber der drei vorher beschriebenen Mobilitätstrends fungieren, spielt bei der Elektrifizierung der Fahrzeuge die politische Regulierung eine zentrale Rolle. Vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden ökologischen Krise versuchen Politiker:innen gegenwärtig, in Form neuer gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen die Innovationen in Richtung alternativer Antriebstechnologie zu steuern. Vorga-

harings« ist in Bezug auf Uber zudem irreführend, weil das Geschäftsmodell nichts mit dem Teilen zu tun hat, sondern allein mit dem Verkaufen bzw. der Vermittlung. Uber ist eine Onlineplattform zur Vermittlung von Privatfahrten und Mietwagen. Auch Berlkönig, das 2018 als Gemeinschaftsprojekt der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und ViaVan (einem Joint Venture zwischen Mercedes-Benz Vans und dem amerikanischen Sharing-Anbieter Via) gegründet wurde, erweist sich bisher als defizitär und ist in seinem Fortbestand von staatlichen Zuschüssen abhängig. Um den langfristigen Weiterbetrieb zu sichern, fordert das Unternehmen nun Subventionen vom Land Berlin in Höhe von 43 Mio. Euro pro Jahr. In der rot-rot-grünen Landesregierung richten sich jedoch Die Linke und die SPD gegen eine Bezuschussung (Taxi Times 2020). Die Zukunftsfähigkeit derartiger Geschäftsmodelle muss also gegenwärtig noch mit Skepsis betrachtet werden.

ben der EU-Kommission in Bezug auf durchschnittliche CO₂-Emissionen verkaufter Fahrzeuge,²⁹ staatliche Förderung beim Kauf von E-Autos und ein zunehmender Ausbau entsprechender Infrastruktur stehen seit wenigen Jahren weit oben auf der politischen Agenda und verfolgen das Ziel, die Autohersteller zur Produktion vermeintlich klimaneutraler elektrisch angetriebener Fahrzeuge zu bewegen. Insbesondere mit dem Elektroantrieb wird die nächste Welle kapitalistischer Konsumgüterproduktion nach der Diesel-Ära eingeläutet, die gleichzeitig eine Antwort auf die Klimakrise darstellen soll.

Geleitet wird diese Entwicklung der Elektrifizierung der Antriebstechnologie nicht nur durch die politische Regulierung in Deutschland und der EU, sondern vor allem auch durch die spezifische Industriepolitik in China, das – wie bereits beschrieben – den weltweit größten Absatzmarkt für Automobile bildet. China forciert – angesichts der technologischen Rückstände, die bei konventionellen Antrieben gegenüber den etablierten Autoherstellern bestehen – eine schnelle Durchsetzung der Elektromobilität, um so eine führende Rolle auf dem globalen Automobilmarkt einzunehmen. Als Bestandteil der Strategie »Made in China 2025« sind sämtliche industriepolitischen Planungsparadigmen darauf ausgerichtet, die westliche Vorherrschaft im Automobilbereich zu brechen und die chinesische Autoindustrie zum Weltmarktführer zu entwickeln. Diese Strategie basiert auf einer konkreten Definition von Innovations-

²⁹ Bereits 2013 wurde vereinbart, dass neu zugelassene Pkw in der EU ab 2020 im Schnitt nur noch 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen dürfen. Das entspricht einem Verbrauch von 3,6 Liter Diesel beziehungsweise 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Dies bezieht sich aber nicht auf das einzelne Fahrzeug, sondern auf den Durchschnitt der EU-Fahrzeugflotte eines Herstellers, also auf die gesamte Palette an Neuwagen, die Autohersteller jährlich in der EU verkaufen. Dieser Wert soll nun in zwei Schritten weiter sinken: bis 2025 um 15% und bis 2030 um 37,5%. Für leichte Nutzfahrzeuge ist bis 2025 eine Minderung von 15% vorgesehen, bis 2030 sind es 31%. Diese Werte gelten jedoch eher als allgemeine Richtwerte, auf deren Basis jeder einzelne Hersteller einen individuellen Zielwert zugewiesen bekommt, der sich vor allem am durchschnittlichen Gewicht der von ihm verkauften Fahrzeuge orientiert. Produzenten schwerer und PS-starker Fahrzeuge wird somit zugestanden, von dem Richtwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer für 2020 abzuweichen (vgl. Europäisches Parlament 2019). So ergibt sich beispielsweise für die BMW Group ein Grenzwert von 99,6 Gramm pro Kilometer; 2019 lagen die durchschnittlichen Flottenemissionen von BMW bei 127 Gramm (BMW Group 2019a: 6). Weicht ein Hersteller jedoch von seinem individuellen Zielwert ab, werden Strafzahlungen in Höhe von 95 Euro pro Gramm fällig. Da von Emissionen bei der Herstellung abstrahiert und offiziell angenommen wird, dass E-Autos emissionsfrei fahren, geht ein batteriebetriebenes E-Auto dabei mit Null Gramm CO₂ in die Statistik ein und senkt den Flottendurchschnitt damit beträchtlich. Verstärkt wird dies durch sogenannte Supercredit-Regelungen, wonach E-Autos im Jahr 2020 mit einem Multiplikator von 2,0 in die Berechnungen eingehen. Bis 2023 sinkt dieser Multiplikator schrittweise auf 1,0.

zielen für Schlüsselindustrien, der technologischen Entwicklung und Einführung elektrischer Antriebstechnologie sowie einer Integration des Elektroautos in die digitalisierte Infrastruktur (Zenglein/Holzmann 2019). Die chinesische Regierung fördert die E-Mobilität im eigenen Land mit Maßnahmen wie kostenlosen Nummernschildern (eine Zulassung eines Pkw mit Verbrennungsmotor kostet mitunter 15.000 Euro), Subventionierungen beim Kauf eines E-Autos bis zur Hälfte des Kaufpreises (diese Prämien beim Kauf von E-Autos werden seit Mitte 2019 jedoch schrittweise heruntergefahren), dem Kauf von E-Fahrzeugen für öffentliche Unternehmen oder Quotenregelungen³⁰ (Wolf 2019: 82ff.). Nicht zuletzt, um auf dem wichtigen chinesischen Automarkt weiter präsent zu bleiben, sind die deutschen Hersteller also gezwungen, ihre Produktion vermehrt auf E-Fahrzeuge umzustellen.³¹

Mithilfe dieser strategischen Industriepolitik im Zusammenspiel mit dem hohen Wachstum des chinesischen Bruttoinlandsprodukts in den letzten Jahrzehnten avancierte China nicht nur zum weltweit größten Absatzmarkt für traditionelle Autos, sondern auch zum unangefochtenen Leitmarkt für E-Autos. Daten einer aktuellen Erhebung des Zentrums für Sonnenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) zufolge stieg der weltweite Bestand an Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 verglichen zum Vorjahr um 39% auf ca. 10,9 Mio. Fahrzeuge, wovon alleine ca. 5 Mio. auf den chinesischen Markt entfallen. Dahinter folgen mit deutlichem Abstand die USA als zweigrößter Markt für E-Autos mit knapp 1,8 Mio., während Deutschland sich mit fast 570.000 Fahrzeugen mittlerweile auf Platz drei vorgearbeitet hat (2019 lag Deutschland noch auf Rang sieben). Bei den Neuzulassungen liegt der deutsche

³⁰ Seit dem 1. Januar 2019 werden Autobauer und alle Importeure Chinas dazu verpflichtet, bei der Produktion und beim Verkauf einen festgelegten Anteil alternativer Antriebe einzuhalten. Als alternative Antriebe zählen rein batteriebetriebene Elektroantriebe sowie Plug-in-Hybride. Sie können sowohl über den Verbrennungsmotor betrieben als auch am Stromnetz geladen werden. Die Anteile werden über ein Punktesystem festgelegt, an dem sich alle Autokonzerne, die mehr als 30.000 Fahrzeuge pro Jahr produzieren, orientieren müssen. Reine Elektroantriebe zählen mehr als Plug-in-Hybride, auch höhere Reichweiten bringen mehr Punkte. Für das Jahr 2020 ist eine Quote von 12% festgelegt, bis 2023 steigt diese jährlich um zwei Prozent auf 18% an. Erfüllt ein Autohersteller die Quote nicht, kann dieser entweder im Sinne eines Freikaufs Punkte von anderen Firmen erwerben oder muss Strafzahlungen leisten. Für VW, Daimler, BMW und auch Ford, GM und Toyota sind diese Quoten zumindest kurzfristig nicht einzuhalten (Wolf 2019: 87f.). Nichtsdestotrotz ist das China-Geschäft sehr lukrativ, sodass diese Hersteller eher bereit sind, durch den Kauf von Punkten oder in Form von Strafzahlungen die chinesische Konkurrenz finanziell zu unterstützen, als sich aus dem chinesischen Markt zurückzuziehen.

³¹ Auch in anderen relevanten Weltmärkten wie den USA und Japan sind ähnliche Regulierungen zur Durchsetzung von Elektromobilität in Kraft, wenn auch in abgemilderter Form.

Markt 2020 gar auf Platz zwei mit ca. 395.000 neuzugelassenen Pkw, hinter dem chinesischen mit knapp 1,25 Millionen (ZSW 2021). Das rapide Wachstum des deutschen E-Auto-Marktes wurde vor allem auch durch industriepolitische Maßnahmen der Bundesregierung vorangetrieben, die sich das Ziel gesetzt hat, bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zuzulassen (BMU 2020b).

Bis die politische Regulierung eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs forcierte, haben die etablierten Autohersteller die Transformation ihrer Modellpalette in Richtung E-Fahrzeuge zunächst nur zögerlich vorangetrieben. Der Eintritt neuer, auf E-Fahrzeuge spezialisierter Hersteller wie Tesla und einiger chinesischer Produzenten in den globalen Automobilmarkt wurde dadurch begünstigt. Dies zeigt eine herstellerbezogene Betrachtung der Statistik zu den weltweiten Neuzulassungen von E-Fahrzeugen im Jahr 2019: Tesla war 2019 mit 360.700 Fahrzeugen Spitzenreiter bei den weltweiten Neuzulassungen von E-Autos, gefolgt von den drei chinesischen Anbietern BYD (219.400), BAIC (157.700) und SAIC (125.600). BMW (114.500) und VW (92.500) lagen mit relativ großem Abstand zur Weltspitze auf den Rängen fünf und sechs (ZSW 2020). Auch im Jahr 2020 führte Tesla mit knapp 500.000 Neuzulassungen, jedoch konnte VW mit 422.000 fast aufschließen. Auf Platz drei folgt SAIC mit 254.300 Neuzulassungen; BMW (192.600) und Daimler (163.000) liegen auf Rang vier und sechs (ZSW 2021). Den deutschen Herstellern ist 2020 trotz der Coronapandemie also eine Aufholjagd bei E-Fahrzeugen gelungen. Diese kann dementsprechend als beschleunigendes Moment in der Antriebswende interpretiert werden. Die Statistik wird jedoch dadurch verzerrt, dass die deutschen Hersteller sowohl rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge als auch Plug-in-Hybride als »E-Fahrzeuge« ausweisen.³² Der ökologische Vorteil der Plug-in-Hybride ist aufgrund der relativ langen Nutzungszeiten des Verbrennungsmotors und ihres hohen Gewichts höchst zweifelhaft (Jöhrens unter anderem 2020; Plötz unter anderem 2020). Ein bedeutender Teil des Absatzwachstums bei E-Fahrzeugen der deutschen Hersteller ist jedoch auf diese Plug-in-Hybride zurückzuführen – beim VW-Konzern beispielsweise entfielen auf die insgesamt 422.000 Neuzulassungen von E-Fahrzeugen in 2020 190.500 Plug-in-Hybride (ZSW 2021). Betrachtet man also nur die rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge, auf die die Antriebswende langfristig abzielt, konnten die hiesigen Hersteller auch 2020 kaum Boden auf Tesla gut machen.

³² Im Gegensatz zu anderen Hybrid-Antrieben wie dem Mild-Hybrid und Voll-Hybrid, deren Batterien ausschließlich während der Fahrt durch einen Dynamo und die beim Bremsen freigesetzte Energie aufgeladen werden, kann ein Plug-in-Hybrid – ebenso wie ein reines Elektroauto – an einer externen Stromquelle, also beispielsweise einer Ladestation geladen werden. Definitiv zählen Plug-in-Hybride daher zu E-Fahrzeugen.

Im Zuge des Elektrifizierungstrends sehen sich die etablierten Autokonzerne somit einer neuen, aufstrebenden Konkurrenz aus den USA (Tesla) und vor allem auch aus China ausgesetzt, deren Eintritt in die europäischen Märkte womöglich nicht mehr lange auf sich warten lässt bzw. wie im Falle Teslas bereits in vollem Gange ist. Zusätzlich dazu impliziert der Trend zur Elektrifizierung des Antriebs – ebenso wie die Vernetzung und Automatisierung der Fahrzeuge – eine (zumindest teilweise) Erosion der etablierten Wertschöpfungsstrukturen: Die Batteriezelltechnologie und die Kompetenz zu ihrer Weiterentwicklung könnten sich zukünftig zu einem wichtigen Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb entwickeln (Wietschel u.a. 2017: 22f.), während bisherige Schlüsseltechnologien (z.B. Motoren und Getriebe) tendenziell an Bedeutung verlieren. Batteriezellproduzenten und Fahrzeughersteller aus Asien (und Tesla) haben hier einen gewaltigen Know-how-Vorsprung: So ist der chinesische Produzent von Lithium-Ionen-Akkumulatoren CATL mit einem Anteil von 17% derzeit Weltmarktführer in der Batteriezellproduktion, gefolgt von LG Chem (13%), BYD und Tesla (jeweils 6%), Samsung (5%) und Farasis (4%) (Statistisches Bundesamt 2021). Es bleibt also abzuwarten, ob die deutschen Autohersteller den Rückstand aufholen können und wie sich das Machtverhältnis zwischen Fahrzeugherstellern und Batteriezellproduzenten künftig entwickelt.

Zusammenfassend: Der globale Markt für Automobile steht vor einigen Umbrüchen, die die »fordistische Mobilität« (Daum 2018: 87f.) erodieren lassen. Automatisiertes Fahren soll Fahrer:innen zunehmend obsolet machen. Der Trend zum autonomen Fahren basiert auf Big-Data-Anwendungen, deren Anforderungen passgenau mit der Kompetenz von IT-Unternehmen übereinstimmen. Konzerne aus dem Silicon Valley, aber auch aufstrebende chinesische IT-Unternehmen sind auf diesem Gebiet bereits aktiv. Unterstützt wird dieser Mobilitätstrend durch das Konzept der »Connected Cars«, das Fahrzeuge sowohl untereinander als auch mit der Infrastruktur und der Umwelt vernetzt – optimale Voraussetzungen für datenextraktive Geschäftsmodelle. Die Verbreitung neuer Nutzungsformen wie des Carsharings führt außerdem zur Erosion der individuellen Besitzkultur und ebnet den Weg für eine Mobilität, die als Dienstleistung vermarktet wird.

In der »Automobilität der Zukunft« kaufen Kund:innen womöglich also keine Fahrzeuge mehr für den individuellen Gebrauch, sondern beanspruchen eine Mobilitäts-Dienstleistung. Ihre Rolle bleibt dabei nicht nur auf den Erwerb dieser Dienstleistung beschränkt, vielmehr sind sie als Lieferant:innen von Daten, die die Mobilitätsplattformen dann verwerten, aktiv an der Optimierung des Gesamtsystems beteiligt. Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs ersetzt den Verbrennungsmotor, bringt die Hegemonie der etablierten fossilen Automobilkonzerne ins Wanken und ermöglicht damit einen Abbau der hohen Eintrittsbarrieren in den oligopolistischen automobilen Weltmarkt. Schlüssel-

technologien und Wertschöpfungspotenziale verlagern sich weg von der Produktion von Motoren und Getrieben in Richtung Batteriezellentechnologien. Dies zeigt: Die hegemoniale, fossile und auf Individualverkehr basierende Mobilitätsform wird gegenwärtig herausgefordert – jedoch nicht von progressiven Kräften, sondern von digitalen (z.B. Google) und vermeintlich grünen (z.B. Tesla) Konzernen.

E-Mobilität als Krisenbeschleuniger

Das von vielen Regierungen, Autokonzernen und auch weiten Teilen der Umweltverbände und -bewegungen verbreitete Mantra der angeblich klimaneutralen Elektromobilität wirft die zentrale Frage auf, inwiefern die »Elektromobilitätsoffensive« tatsächlich dem Gesamtziel eines umweltverträglichen Mobilitätsangebots dient und mit welchen ökologischen und sozialen Nebenwirkungen sie verbunden ist. Es ist daher notwendig, die Begleitumstände der Elektrifizierung der Antriebstechnologie umfassend zu bewerten und blinde Flecken der bisherigen Debatte zu thematisieren. Daher soll auf folgende Punkte hingewiesen werden: Unumstritten gehen von E-Autos positive Effekte auf die Luftqualität in Städten aus, da rein elektrisch betriebene Fahrzeuge keine gasförmigen Schadstoffe wie z.B. Stickoxide emittieren. Feinstaubemissionen befinden sich allerdings aufgrund der aufwendigen Batterieproduktion und des Abriebs bei der Nutzung der Fahrzeuge auf vergleichbarem Niveau zu Fahrzeugen mit traditionellen Verbrennungsmotoren (Leßmann/Steinkraus 2019: 2f.).

Hinsichtlich der CO₂-Bilanz über den Lebenszyklus des Autos hinweg ist die Lage uneindeutig. Wie nicht zuletzt die oben beschriebene juristische EU-Definition von E-Fahrzeugen als »Null-Emissionsfahrzeuge« verdeutlicht, werden in der Diskussion um die Klimawirkungen eines E-Autos oftmals die tatsächlichen ökologischen Folgen der Fahrzeugproduktion und -nutzung außer Acht gelassen. Dabei ist die Herstellung eines E-Autos im Vergleich zur Produktion eines konventionellen Pkw mit erheblich mehr CO₂-Emissionen verbunden. Ursächlich dafür ist die Herstellung der Batterie. Eine Studie vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU) kommt zu dem Ergebnis, dass bei der Produktion eines E-Autos mit einer (heute meist gebräuchlichen) Batterie von 35 Kilowattstunden 12,4 Tonnen CO₂-Äquivalente anfallen, wohingegen die Herstellung eines vergleichbaren Diesel-Fahrzeugs 6,9 und eines Benziners 6,7 Tonnen CO₂-Äquivalente ausstößt (IFEU 2019: 42). Elektroautos starten demnach mit einem gewaltigen »ökologischen Rucksack«, der sich im besten Fall über die Lebenszeit des Autos – verglichen mit konventionellen Fahrzeugen – amortisiert.

Wann genau diese Schwelle erreicht wird, bleibt unter Umweltforscher:innen eine offene Frage und hängt maßgeblich von Annahmen über relevante Parameter wie den Stromverbrauch, den zu erwartenden Strommix, die Lebensdauer und Fahrleistung des E-Autos, die Technologie zur Batterieproduktion, das Gewicht, die Größe und den Verbrauch der zu vergleichenden Verbrenner ab. Leßmann und Steinkraus (2019: 5) unterscheiden verschiedene Szenarien, die sich durch eine bestimmte Festsetzung dieser Parameter ergeben und zeigen, dass die »Break-Even-Schwelle« in einem optimistischen Szenario bei 29.000 km, in einem Basisszenario bei 50.000 km und in einem pessimistischen Szenario bei ca. 140.000 km liegt. Die gewaltige Spannweite zwischen diesen Werten verdeutlicht, dass im Grunde jede Aussage durch eine entsprechende Wahl der Parameter belegt werden kann. Einige Studien kommen sogar zu dem Ergebnis, dass der CO₂-Vorteil von Elektroautos nur marginal ausfällt bzw. sich auch über den Lebenszyklus hinweg gar kein Vorteil ergibt (Ensslen u.a. 2017; Buchal u.a. 2019; Teufel u.a. 2019).

Entscheidend ist hierbei, aus welchen Energiequellen der Strom erzeugt wird. Durch die Stromleitungen fließt immer ein Strommix, der sich nicht in grünen Ökostrom und schmutzigen Kohlestrom aufteilen lässt. Auch im sehr windreichen Jahr 2019 wurden in Deutschland ca. 30% des Nettostroms aus Braun- und Steinkohle bezogen, weitere 13,8% aus Kernenergie (Fraunhofer ISE 2020). Abgesehen davon, dass auch bei der Produktion von Wind-, Photovoltaik- und Solaranlagen CO₂ ausgestoßen wird, verlagern Elektromotoren, die zu einem erheblichen Anteil mit Kohlestrom angetrieben werden, die Treibhausgasemissionen lediglich vom Auspuff des Autos zum Schornstein des Kohlekraftwerks. Die oft bemühte Charakterisierung von E-Autos als »lokal emissionsfrei« ist daher zutiefst irreführend. Berechnungen von Buchal und Kollegen (2019: 45) zufolge entsteht alleine für die Nutzung des (Volumenmodells) Tesla Model 3 mit einem Energiebedarf von 15 kWh pro 100km unter der Annahme des deutschen Strommixes von 2018 ein CO₂-Ausstoß von 83 Gramm pro Kilometer. Hinzu kommen die erwähnten Treibhausgasemissionen bei der Herstellung der Batterie, sodass beispielsweise der Elektromotor eines Tesla Model S mit einer 75 kWh-Batterie 156-181 Gramm CO₂-Äquivalente verursacht – der in der Studie zum Vergleich herangezogene Dieselmotor »lediglich« 141 Gramm.

Der beschrittene Weg der »Elektromobilitätsoffensive« geht zudem zwangsläufig mit einem wachsenden Strombedarf einher. Im »Klimaschutzplan 2050« der Bundesregierung heißt es hierzu: »Nach heutigem Kenntnisstand wird durch die immer stärkere Sektorkopplung der Strombedarf langfristig deutlich höher als heute liegen. Insbesondere nach 2030 wird bei zunehmender Elektrifizierung des Verkehrssektors und der Gebäudewärmeversorgung ein spürbarer Anstieg erwartet, selbst bei gleichzeitigen Anstrengungen zur »Stei-

gerung der Energieeffizienz« (BMU 2016: 35). Obwohl sich bisherige Prognosen zum langfristigen Strombedarf deutlich unterscheiden, besteht grundsätzlich Einigkeit darüber, dass im Zuge der Elektrifizierung des Verkehrs zukünftig von einem deutlich höheren Strombedarf auszugehen ist. Um den eingegangenen Klimaverpflichtungen nachzukommen, hat sich die deutsche Bundesregierung in ihrem »Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung« jedoch das Ziel gesetzt, den Stromverbrauch in Deutschland bis 2050 gegenüber 2008 um 25% zu verringern, im Verkehr soll der Energiebedarf im Vergleich zu 2005 sogar um 40% sinken (BMW 2015: 23 bzw. 41). Die Elektrifizierung des Antriebsstranges unter Beibehaltung der Massenproduktion von Fahrzeugen steht offensichtlich im Widerspruch zu diesen Zielen.

Um dem steigenden Strombedarf klimagerecht begegnen zu können, ist ein massiver Ausbau erneuerbarer Energien erforderlich. Basierend auf einem vom Umweltbundesamt prognostizierten Strombedarf von 3.000 Terawattstunden in 2050 (zum Vergleich: 2019 lag der Nettostromverbrauch bei 512 Terawattstunden) geht das Umweltbundesamt selbst bei einem ambitionierten Ausbau erneuerbarer Energien hingegen davon aus, »dass eine vollständig auf erneuerbaren Energien basierende Stromversorgung (...) allein mit den inländischen technisch-ökologischen Potenzialen nicht realisierbar ist« (Umweltbundesamt 2014: 95). Eine Verkehrswende bzw. Antriebswende auf Basis von E-Fahrzeugen wäre demnach notwendigerweise mit dem Import von Strom verbunden. Dem Umweltbundesamt zufolge wird Deutschland daher zukünftig verstärkt Strom aus Skandinavien und Südeuropa importieren. Zusätzlich dazu rechnet das BMU mit einem Aufbau weiterer Übertragungskapazitäten für Solarstrom aus Nordwestafrika nach Europa (ebd.: 78). Die »Elektromobilitätsoffensive« deutet auf globaler Ebene somit bereits auf ein neues neokoloniales Abhängigkeitsverhältnis zwischen Zentren und (Semi-)Peripherie hin: Im Zuge der Elektrifizierung der Antriebstechnologie erhöhen individual-motorisierte Zentren ihren Strombedarf in hohem Maße, und importieren den dazu notwendigen Strom aus der Peripherie. Nach Ende der Lebenszeit des E-Autos kommt der Elektroschrott dann nach Afrika – mit entsprechenden gesundheitlichen und ökologischen Folgen.³³

Ähnlich verhält es sich mit dem massiven Bedarf an Rohstoffen, die zur Herstellung von E-Autos erforderlich sind. Elektromotoren und Batterien sind die

³³ Die deutsche Akademie für Technikwissenschaften schätzt, dass 25 bis 30% des Elektronikschrotts aus Europa – inklusive der Akkus aus den E-Autos – illegal in Regionen ohne ausreichende Recyclinginfrastruktur exportiert werden. Giftige Bestandteile dieses Elektroschrotts wie Blei und Quecksilber verursachen erhebliche Gesundheits- und Umweltschäden (Acatech/Leopoldina/Akademieunion, 2017: 34f.).

zentralen Komponenten von E-Fahrzeugen. Für deren Produktion sind unter anderem Kupfer, Nickel, Lithium, Kobalt und Metalle der Seltenen Erden erforderlich, die oftmals nur beschränkt vorrätig³⁴ sind und deren Abbau in der Regel von gravierenden Umweltzerstörungen und Menschenrechtsverletzungen begleitet ist. Die für den Bau von E-Autos erforderlichen Rohstoffmengen sind eklatant: Beispielsweise konzentrierte sich bereits 2015 die Hälfte der global nachgefragten Seltenen Erden in den Magneten, die in Elektromotoren verbaut werden. Die Nachfrage nach diesen Magneten ist heute jedoch vermutlich schon 14-mal höher als 2015 (Groneweg/Weis 2019: 25). Beim Abbau der Seltenen Erden kommen Säuren zum Einsatz, die riesige Mengen an vergiftetem Schlamm und Abfällen zurücklassen. Darüber hinaus besteht permanent die Gefahr des Austretens von Radioaktivität, da die meisten Erze Seltener Erden radioaktive Substanzen bergen. Derzeit werden 90% der Seltenen Erden in China abgebaut und weiterverarbeitet, wo die Lohnkosten und Umweltaufgaben relativ gering sind (ebd.).

Eine zentrale Rolle beim Bau von Elektromotoren spielt zudem Kupfer. Der Kupferbedarf eines E-Fahrzeugs übersteigt denjenigen eines traditionellen fast um das Vierfache. Der weltweite Kupferbedarf könnte sich durch die »Elektromobilitätsoffensive« zwischen 2017 und 2027 auf 1,74 Mio. Tonnen verzehnfachen (Copper Alliance 2017). Die Kupferproduktion findet vor allem in Chile, Peru, China und im Kongo statt. Größter Kupferproduzent ist hierbei die chilenische staatliche Gesellschaft Corporación Nacional del Cobre (Codelco), die unter anderem im Nordosten Chiles die weltgrößte Kupfermine betreibt. Das aus dem Boden herausgesprengte Gestein besteht nur zu 0,8% aus Kupfer – der Rest ist aufgrund des Chemikalien-Einsatzes giftiger Abfall (Wulf 2018). Der Abbau wird zum Großteil von Leiharbeitskräften ausgeführt, die für einen geringen Lohn arbeiten, täglich Arsen und Blei ausgesetzt sind und nicht selten Staublungen entwickeln. Bewohner:innen der Bergarbeitersiedlungen wurden aufgrund der Staubbelastungen bereits zum Umsiedeln gezwungen. Besonders problematisch ist zudem die Verschärfung der Wasserknappheit durch die wasserintensive Kupferproduktion in einer der ohnehin schon trockensten Regionen der Welt (ebd.).

Ähnliche Probleme ergeben sich aus dem zunehmenden Bedarf an Nickel, dessen Abbau vor allem in den Philippinen stattfindet, wo den ausländischen Investoren sogar Zugriff auf Naturschutzgebiete gestattet wird und der Berg-

³⁴ So erwartete Tesla bereits im vergangenen Jahr 2019 laut Handelsblatt (2019) globale Engpässe bei Nickel, Kupfer und wichtigen Mineralien, die für die Fertigung von Batterien notwendig sind. Das Handelsblatt beklagte, die Kupferindustrie habe jahrelang zu wenig investiert und arbeite nun hektisch an der Ausbeutung neuer Minen (ebd.).

bau somit die Biodiversität zerstört (vgl. Wolf 2019: 134). Auch der Bedarf an Kobalt, das für die Kathoden der Lithium-Ionen-Batterien verwendet wird, steigt zukünftig drastisch (ebd.: 135). Etwa die Hälfte der weltweiten Kobaltvorräte konzentriert sich in der Demokratischen Republik Kongo, wo oftmals lokale Warlords über den Kobaltabbau herrschen. Die Bedingungen des Abbaus – vor allem im (oftmals illegalen) Kleinbergbau – sind hierbei desaströs: Kinderarbeit, lebensgefährliche Bedingungen aufgrund hoher Einsturzgefahren und Löhne unter dem Existenzminimum sind hier Normalität. In öffentlichen Bekundungen beteuern Autohersteller wie etwa Volkswagen oft, dass sie von den Lieferanten Transparenz und ausführliche Informationen verlangen, um eine »nachhaltige und soziale Rohstoffbeschaffung« zu sichern (VW AG 2017). Daher würden sie ihre Zulieferer dazu verpflichten, nur noch bei (legalen) industriellen Großminen einzukaufen. In diesen herrscht zwar keine Kinderarbeit; Umweltverschmutzung und rücksichtslose Abbaupraktiken sind Behörden zufolge jedoch auch dort eine gängige Praxis (Gerding 2019).³⁵

An der Spitze des Rohstoffbedarfs für die Batterien der E-Fahrzeuge steht Lithium. Momentan werden jährlich rund 200.000 Tonnen dieses Metalls pro Jahr gefördert. Eine Studie des Öko-Instituts schätzt, dass der Bedarf bis 2050 auf 1,1 Mio. Tonnen pro Jahr steigen könnte (Buchert u.a. 2019: 16). Die größten Vorkommen befinden sich im sogenannten Lithium-Dreieck zwischen Bolivien, Argentinien und Chile; vor allem die drei Salzseen der nordchilenischen Atacama-Wüste bilden ein riesiges Lithium-Reservoir. Um Lithium zu gewinnen, wird das mineralhaltige Grundwasser hochgepumpt und zum Verdunsten in große, künstlich angelegte Betonbecken geleitet. Durch zahlreiche Verdunstungsschritte ist es möglich, Lithium-Karbonat zu gewinnen, das anschließend weiterverarbeitet wird. Bei der Lithiumgewinnung und Weiterverarbeitung werden fast zwei Millionen Liter Wasser für die Herstellung einer Tonne Lithium verbraucht (Groneweg/Weis 2019: 34). Dies ist mit gravierenden Folgen für die dort lebenden Menschen und die Ökosysteme verbunden: Aufgrund des massiven Wasserverbrauchs sinkt der Grundwasserspiegel, versiegen umliegende Lagunen und Flüsse, vermischen sich Salz- und Süßwasser und die Trinkwasserreserven schwinden. Zudem vertrocknet die ohnehin schon karge Vegetation in der niederschlagsarmen Region weiter, Landwirtschaft und Viehzucht werden erschwert und es entstehen zunehmend Wasserkonflikte (ebd.). Die größten Lithium-Produzenten in Chile sind Sociedad Química Minera (SQM) – ein aus dem Pinochet-Regime hervorgegangener Konzern, der sich unter ande-

³⁵ Nicht unerwähnt bleiben soll, dass BMW 2019 angekündigt hat, ab 2020/21 vollständig auf Kobalt aus dem Kongo zu verzichten (vgl. BMW Group 2019b). Falls jeder Autohersteller dieser Praxis folgt, wird es jedoch fraglich, ob die Rohstoffversorgung zur Produktion der E-Autos in den angestrebten Dimensionen noch gewährleistet wäre.

rem im Eigentum der kanadischen Potash Corporation of Saskatchewan (PCS) und der chinesischen Tianqi Lithium Corporation befindet – und die US-amerikanische Albemarle Corporation. Geplant war zuletzt auch eine Zusammenarbeit eines deutschen Konsortiums unter der Führung der ACI Systems Alemania mit dem bolivianischen staatlichen Unternehmen Yacimientos de Lito Bolivianos (YLB) zur Förderung von Lithium in der Region des Salzsees Uyuni in Bolivien; ein entsprechendes Joint Venture wurde Ende 2018 gegründet (ACI Systems o.J.). Gegen dieses Projekt erzürnten sich immer wieder zivile Proteste und Streiks, letztendlich wurde es vonseiten der bolivianischen Regierung gekündigt.³⁶ Das Haus von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU), der die geplante Kooperation begleitete und politisch unterstützte, nahm dies »mit Überraschung und Bedauern zur Kenntnis« (Preuss 2019).

Ein hochwertiges Recycling der Akkus könnte die Rohstoffproblematik zumindest abmildern. In den Batteriezellen sind die einzelnen Stoffe jedoch nur in kleinen Mengen enthalten und schwierig herauszulösen, sodass dazu mehrere Arbeitsprozesse erforderlich sind. Einer Studie des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) zufolge wird der größte Nutzen des Batterierecyclings in den ersten Prozessschritten realisiert, also beim mechanischen Zerlegen der Batteriepacks, deren Gehäuse und Batteriemodule, wo die einzelnen Komponenten vollständig getrennt sind (Peters u.a. 2018: 4). Das Recycling der Batteriezellen selbst ist oftmals zu energieaufwendig, zu teuer, erfordert zum Teil erhebliche Mengen an chemischen Hilfsprodukten und ermöglicht eine Rück-

³⁶ Evo Morales wurde bei den bolivianischen Präsidentschaftswahlen am 20. Oktober 2019 bereits im ersten Wahlgang wiedergewählt. Wenige Tage nach Verkündung des Wahlsiegs zwangen Streiks und Proteste der lokalen Bevölkerung gegen die niedrigen Lizenzgebühren beim Lithium-Abbau die Morales-Regierung dazu, das Projekt des deutsch-bolivianischen Joint Ventures per Dekret zu stoppen (Deutsche Welle 2019a). Kurze Zeit später, am 10. November 2019, wurde die wiedergewählte Regierung auf Druck von Militär und Polizei nach zahlreichen Ausschreitungen, die sich gegen die Anerkennung des Wahlergebnisses richteten, zum Rücktritt gezwungen. Der Wahlsieg Morales' war umstritten; die in Washington ansässige Organisation Amerikanischer Staaten (OAS) und auch die EU hatten direkt nach der Wahl »Unregelmäßigkeiten« kritisiert (tagesschau.de 2019b) und damit die Ausschreitungen gegen Morales befeuert. Stichhaltige Beweise für Unregelmäßigkeiten und einen Wahlbetrug konnten bisher nicht geliefert werden (Long u.a. 2019). Morales und seine Verbündeten sprachen immer wieder von einem Putsch. Nicht auszuschließen ist, dass der Regierungswechsel in Bolivien auch deshalb zustande kam, um dem westlichen Kapital einen Zugriff auf die Lithiumvorkommen zu sichern. Dass der Regierungswechsel zumindest im Interesse der Autokonzerne lag, zeigt ein kürzlich veröffentlichter Tweet von Tesla-CEO Elon Musk, der provokativ seine Unterstützung für den Putsch in Bolivien kundgab (»We will coup whoever we want! Deal with it.«). Es bleibt abzuwarten, wie es mit dem deutsch-bolivianischen Joint Venture nach den Neuwahlen in Bolivien nun weitergeht.

gewinnung von nur einem Teil der Ausgangsmaterialien. Häufig ist hierbei der Aufwand höher als der ökologische Nutzen, sodass dieser Prozessschritt die Umweltbelastung letztendlich eher erhöht. Dies gilt insbesondere für die Rückgewinnung von Lithium oder Eisen, deren Herauslösung aus den Akkus viele Arbeitsschritte und den Einsatz großer Mengen von Chemikalien benötigt. Sie »rechnet« sich daher momentan weder finanziell noch ökologisch (ebd.: 5).

Besonders problematisch sind unter ökologischen Gesichtspunkten auch sogenannte Rebound- oder Bumerang-Effekte der »Elektromobilitäts-offensive«. Rebound-Effekte sind Nebenwirkungen bzw. Rückkopplungseffekte, die den gewünschten Effekten einer Maßnahme zuwiderlaufen bzw. sogar das Gegenteil des beabsichtigten Ziels bewirken (Teufel u.a. 2019: 37). Beispielsweise kann ein sogenannter finanzieller Rebound eintreten: Durch die steuerliche Bevorzugung von Elektrofahrzeugen und deren Nicht-Beteiligung an Infrastrukturkosten können sich die Betriebskosten von E-Autos derart reduzieren, dass die Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad oder der ÖPNV im Vergleich unattraktiver wird. Das führt dazu, dass sich trotz relativ hoher Anschaffungskosten ein Mehr an Gesamtverkehr einstellen kann (ebd.: 38ff.). Eine Studie der TU Dresden kam mittels einer Befragung von E-Auto-Besitzer:innen zu dem Ergebnis, dass deren Jahresfahrleistung den bundesdeutschen Durchschnitt um das Zwei- bis Dreifache überschreitet (Pessier/Raupbach 2016). Zudem können »mentale Rebound«-Effekte auftreten: Da die Ideologie des umweltfreundlichen Elektroautos weit in die Gesellschaft hineinreicht, kann die wahrgenommene geringe Umweltbelastung von E-Autos zur Substitution von ÖPNV und Fahrradverkehr durch Elektroautos führen. Dieses Phänomen konnte bereits in Norwegen beobachtet werden (Teufel u.a. 2019: 41f.). Ein weiterer, »funktionaler« Rebound-Effekt ergibt sich aus den gegenwärtig relativ geringen Reichweiten von Elektroautos: Diese werden vor allem als Zweitwagen beworben und gekauft. Dadurch erhöht sich nicht nur der Fahrzeugbestand und damit der Ressourcenverbrauch, sondern auch das Flächenproblem in den Städten verschärft sich; dasselbe gilt für die vom motorisierten Individualverkehr ausgehenden Gefahren für Fußgänger und Radfahrer (ebd.: 43).

Letztendlich führt auch die bereits angesprochene EU-Gesetzgebung, die Elektroautos fälschlicherweise, aber regulatorisch wirksam als »Nullemissionsfahrzeuge« definiert, zu derartigen ökologischen Bumerang-Effekten. Der Automobilindustrie wird damit die Möglichkeit gegeben, den eingeschlagenen Weg der besonders profitablen Produktion schwerer und hochmotorisierter Geländewagen und SUVs fortzuführen und die damit verbundenen Grenzwertüberschreitungen durch die Herstellung »emissionsfreier« Elektrofahrzeuge zu kompensieren, um somit Strafzahlungen zu vermeiden. Folgendes Rechenbeispiel demonstriert das absurde Ausmaß dieses Widerspruchs: Bei Annahme eines durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes von SUVs in Höhe von 134,3

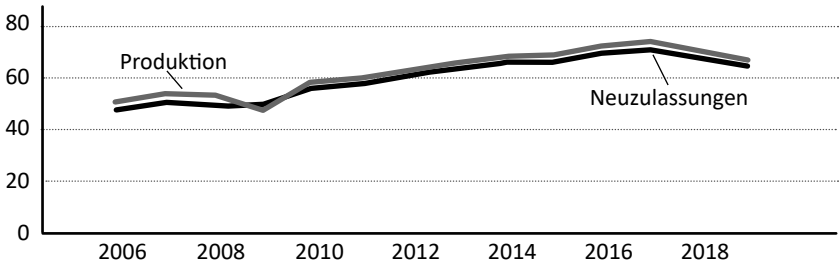
Gramm pro Kilometer kann der Verkauf eines Elektroautos (auch eines SUVs) gemäß der EU-Grenzwertbestimmungen für 2020 den Absatz von fünf spritschluckenden fossilen SUVs kompensieren. Die EU positioniert sich im Konflikt zwischen Profitinteressen und Klimaschutz demzufolge eindeutig auf die Seite des automobilen Kapitals.

Mit dem Elektroauto als Reaktion auf Dieselgate und die ökologische Krise bestätigt sich die Tendenz, die in der internationalen Automobilbranche seit einem halben Jahrhundert zu beobachten ist, im Fall von ökonomischen oder Glaubwürdigkeitskrisen mit Projekten zur »inneren Reform der Autogesellschaft« zu reagieren. So wird die weltweite Autodichte erneut gesteigert (Wolf 2019: 39ff.). Die Null-Emissions-Rhetorik verschleiert die tatsächliche Klimabelastung, denn die Produktion jedes Elektroautos ist mit vielfältigen ökologischen und sozialen Folgen verbunden. Eine Beibehaltung der motorisierten Individualmobilität mit lediglich veränderter Antriebstechnologie steht daher *im Widerspruch* zu den gesetzten Klimazielen. Die auf eine reine Antriebswende reduzierte Mobilitätswende stellt daher nichts anderes als eine grüne Modernisierung einer nicht zukunftsfähigen Mobilitätsform dar. Wird der Einsatz von E-Mobilität nicht als Bestandteil einer ökologischen Konversionsstrategie geplant, die eine sukzessive Abkehr von der motorisierten Individualmobilität forciert, sondern der Logik der Profitmaximierung unterworfen, wird auch hier die Produktion in einem Maße ausgeweitet, das zur weiteren Eskalation der ökologischen Krise führt. Nicht nur das: Der auf eine reine Antriebswende reduzierten Mobilitätswende liegt ein technizistisches Leitbild bei der Bewältigung globaler Herausforderungen zugrunde, das die dominante Stellung des automobilen Kapitals ebenso reproduziert wie die globalen Ausbeutungsverhältnisse zwischen den kapitalistischen Zentren und den (Semi-)Peripherien.

Strategien deutscher Automobilhersteller in der Transformation

Die skizzierten Mobilitätstrends und der Aufstieg neuer Wettbewerber sorgen für einen tiefgreifenden Umbruch in der globalen Automobilindustrie, der auf die etablierten Konzerne einen hohen Reaktions- und Transformationsdruck ausübt. Im folgenden Kapitel soll zunächst kurz auf die (makro-)ökonomischen Rahmenbedingungen dieser Transformation eingegangen werden, bevor anschließend die strategischen Ausrichtungen von VW, BMW und Daimler im gegenwärtigen Strukturwandel unter die Lupe genommen werden.

Abbildung 5: Pkw-Produktion und -Neuzulassungen weltweit (Stückzahl in Millionen)



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: OICA (2020).

Die Rezession vor der Corona-Krise

Die Bedingungen der mit den Mobilitätstrends verbundenen Notwendigkeit zur strategischen Neuorientierung sind denkbar ungünstig, denn nach zehnjährigem Wachstum bei Produktion und Absatz befand sich die globale Automobilindustrie bereits vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in einer konjunkturellen Krise. Die weltweite Pkw-Produktion sank 2019 zum zweiten Mal in Folge, alleine in Deutschland brach sie im Vergleich zu 2017 um knapp eine Million Fahrzeuge ein (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) 2020); auch VW und Daimler mussten 2019 Produktionseinbußen hinnehmen (s. jeweilige Geschäftsberichte 2019). Der weltweite Rückgang der Neuzulassungen in 2019 verglichen zum Vorjahr ist größer als während der Finanz- und Wirtschaftskrise vor zehn Jahren und beträgt nach OICA-Angaben mehr als 6%. Auch ein Zuwachs des Absatzes im deutschen Markt von 5% konnte den globalen Trend nicht umkehren (OICA 2020). Nach Angaben des ifo Instituts (2020) für Wirtschaftsforschung ist die Beschäftigung im Kraftfahrzeugbau 2019 um 1,3% gesunken; einige kleinere Zulieferbetriebe hatten im vergangenen Jahr zudem bereits Kurzarbeit angemeldet. Der VDA prognostizierte für 2020, wohlge- merkt vor der Corona-Krise, ein weiteres Schrumpfen des globalen Automarktes.

Mit der Krise in der Automobilbranche brach auch die gesamte industrielle Produktion in Deutschland im Jahr 2019 um knapp 5% ein; weltweit ging das Produktionswachstum auf null zurück (Statistisches Bundesamt 2020d). Hierin zeigt sich die Kehrseite der intensiven Verflechtungen der Automobilbranche mit anderen Wirtschaftszweigen: Nicht nur Innovationen, sondern auch Krisenmomente übertragen sich ausgehend von der Automobilindustrie auf andere Branchen, vor allem die Chemie- und Maschinenbauindustrie sind hiervon betroffen. Es bestätigte sich der Trend, dass auf Krisen in der Autoindustrie meist allgemeine, breite Wirtschaftskrisen folgen, die dann wiederum auf die Automobilbranche zurückwirken.

Die Rezession in der Branche hängt eng mit einem zyklischen Abflauen der Weltkonjunktur seit 2018 zusammen, was sowohl die kapitalistischen Zentren (EU, USA und Japan) als auch die »Wachstumsmärkte« (unter anderem Brasilien, China, Indien, Russland, auch Südafrika) betrifft. Vor allem die nachlassende Konjunktur in China hatte gravierende Auswirkungen auf den globalen Pkw-Markt: So sinkt die Anzahl der Neuzulassungen in China seit 2017 kontinuierlich, zwischen 2018 und 2019 brach sie gar um 10% ein. Auch in der NAFTA-Region als zweitgrößtem Automobilmarkt sank der Absatz zuletzt um 2% (VDA 2020a). Bereits vor Corona vollzog sich somit in der Automobilindustrie eine Zuspitzung der Widersprüche der Überakkumulation und der damit verbundenen zunehmenden Exportorientierung und Internationalisierung der Produktion, die die Branche in hohem Maße von der Weltkonjunktur abhängig machten. Verstärkt wurde dies durch den Handelskonflikt zwischen den USA und China, den Brexit sowie die Verschärfung der politischen Regulierung in Richtung E-Mobilität, die auf die etablierten Autokonzerne einen hohen Veränderungsdruck auslöste. Die konjunkturelle Krise war somit Ausdruck einer Verdichtung ökologischer, ökonomischer, politischer und technologischer Problemlagen; beschleunigt wurde sie anschließend sehr stark vom Ausbruch der Covid-19-Pandemie.

Strategische Allianzen

Die Voraussetzungen zur Bewältigung des Strukturwandels sind momentan für die etablierten Konzerne nicht gerade optimal. Zusätzlich erschwert sich die Situation für die Autohersteller dadurch, dass in der eigenen Organisation oft die Kompetenzen und das Know-how fehlen, um die Anpassung an die neuen Mobilitätstrends schnell und effektiv voranzutreiben. Die hohe Intensität des Wettbewerbs zwingt sie daher immer wieder dazu, Kooperationen einzugehen.³⁷ Es bilden sich hierbei nicht nur Allianzen zwischen Autoherstellern. Sie kooperieren vielmehr unter anderem auch mit Unternehmen der IT-Branche und Fahrzeugvermittlungsdienstleistern. Diese neuen strategischen Allianzen verfolgen weniger das Ziel, zu fusionieren oder zur Übernahme zu führen. Im Mittelpunkt stehen die Bündelung von Ressourcen und Finanzmitteln, die Risikostreueung sowie der Aufbau von spezifischem Know-how, um die Markteinführung der Produkte zu beschleunigen und zügig Kostensenkungen zu erreichen. Oftmals beruhen diese Allianzen auf Kooperationsverträgen, sie können

³⁷ Kooperationen zwischen Autoherstellern sind kein neues Phänomen. Beispielsweise arbeiteten BMW und PSA zwischen 2002 und 2016 bei der Entwicklung von Benzinmotoren zusammen. Die Vielzahl der in den letzten Jahren neu geschlossenen Allianzen verleiht der Kooperationsstrategie von Autoherstellern jedoch eine neue Dimension; nicht zuletzt deshalb, weil die Kooperationen zunehmend auch Branchengrenzen überschreiten.

aber auch im Rahmen gegenseitiger Kapitalbeteiligungen oder durch die Gründung von Joint-Venture-Unternehmen verwirklicht werden. Nachfolgend sollen einige dieser neuen Allianzen skizziert werden, um die dahinterstehenden Intuitionen und Ziele herauszustellen. So hat beispielsweise BMW bereits 2013 eine Allianz mit Toyota zur Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie geknüpft. Toyota gilt als Pionier der Brennstoffzellentechnologie, sodass BMW darauf abzielte, sich mit dieser Kooperation die Grundlagenforschung sowie Konflikte um Patente zu ersparen (BMW Group 2013). Gemeinsam forschen sie an Brennstoffzellen-Antriebssystemen sowie an skalierbaren, modularen Komponenten für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Im Wasserstoff-SUV »BMW i Hydrogen NEXT«, der planmäßig 2022 in Kleinserie aufgelegt wird, sollen bereits Brennstoffzellen aus der Kooperation mit Toyota zum Einsatz kommen. Zudem gründete BMW ein Joint Venture (»Spotlight Automotive«) mit dem chinesischen Hersteller Great Wall zur Produktion von elektrischen Fahrzeugen der Marke Mini sowie mehrerer Modelle und Marken für Great Wall Motor in China. Die gemeinsame Fabrik soll 2022 fertiggestellt werden (BMW Group 2019c).

Zunehmend bildeten sich auch branchenübergreifende Allianzen zwischen Autokonzernen und IT-Unternehmen, die insbesondere aufgrund ihrer Erfahrungen im Bereich der digitalen Vernetzung als Kooperationspartner für das automobilen Kapital attraktiv sind. Besonders hervorzuheben ist dabei ein Konsortium, das 2016 aus einer Allianz zwischen BMW, dem Chiphersteller Intel und dem israelischen Kameraproduzenten Mobileye zur Entwicklung autonomen Fahrens hervorging (Intel Corporation 2016) und seitdem durch die Zulieferer Continental, Magna und Delphi sowie die Autokonzerne Fiat Chrysler und Hyundai erweitert wurde. Das Ziel ist eine breit angelegte Zusammenführung spezialisierter Know-hows: Rund 1.800 Ingenieure und Software-Entwickler aus verschiedenen Bereichen sollen in einem eigens für diesen Zweck entwickelten Campus bei München daran arbeiten, eine für viele Hersteller nutzbare Plattform für autonom fahrende Autos bereitzustellen. Geplant ist, bis 2021 einen »Industriestandard« für das automatisierte Fahren zu schaffen und eine skalierbare Plattform zu entwickeln, die anderen Fahrzeugproduzenten und Industrien zur Verfügung gestellt werden soll. Im April 2017 haben auch Daimler und Bosch eine Entwicklungskooperation beim vollautomatisierten Fahren angekündigt und damit ein Konkurrenz-Konsortium zu der Allianz um BMW gegründet (Daimler AG 2017b). Besonders prominent ist auch die im Januar 2017 vereinbarte Zusammenarbeit zwischen Uber und Daimler. Der Daimler-Konzern, der als Pionier im Bereich des autonomen Fahrens gilt, verfolgt damit den Plan, selbstfahrende Luxus-Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz über die Plattform Uber bereitzustellen (Daimler AG 2017a). Daimler liefert also autonom fahrende (Premium-)Fahrzeuge, die Uber dann über seine App

anbietet. Bei dieser Kooperation steht demnach die Verknüpfung von Technologie zum autonomen Fahren und Sharing-Plattformen im Vordergrund. Wie der Daimler-Konzern explizit hervorhebt, wird die Technologie für die »Robotertaxis« von Uber, das ebenfalls Technik für autonome Fahrzeuge entwickelt, hingegen nicht bereitgestellt. Insofern handelt es sich nicht etwa um eine Entwicklungspartnerschaft, sondern die Kooperation dient beiden Konzernen als Beschleuniger beim Aufbau von »Marktpräsenz« im neuen Geschäftsfeld des autonomen Fahrens. Abzuwarten bleibt, ob Daimler im Laufe der Zeit zum Zulieferer von Fahrzeugen degradiert wird, während Uber die Macht über die digitale Plattform erlangt und somit die wichtige Kundenschnittstelle behält.

Volkswagen hingegen gründete Anfang des Jahres 2019 im Rahmen der Partnerschaftsstrategie »Mobility Asia« (Volkswagen Group China 2018) ein chinesisches Joint Venture mit DiDi Chuxing. Dieses konzentriert sich auf den Flottenverkauf, das Flottenmanagement sowie auf Reparatur- und Wartungsdienste; gleichzeitig soll das Joint Venture mit branchenführenden Unternehmen im Bereich der »smart mobility« zusammenarbeiten und »Konnektivitätslösungen« für Fahrzeuge entwickeln. Medienberichten zufolge liefert VW 100.000 Fahrzeuge an das Joint Venture. Innerhalb dieser Allianz liegen die Machtverhältnisse momentan auf Seiten von DiDi: So hält VW 40% der Anteile, während DiDi die restlichen 60% besitzt. Bei entsprechender Geschäftsentwicklung kann VW jedoch weitere 10% der Anteile erwerben und die Anteile damit ausgleichen (Grundhoff 2019). Um seine digitale Transformation zu beschleunigen, beschloss VW 2018 zudem eine Partnerschaft mit Microsoft (Microsoft Corporation 2018). Gemeinsam soll eine »Volkswagen Automotive Cloud« entwickelt werden, die als riesige industrielle Cloud alle künftigen digitalen Dienste und Mobilitätsangebote von Volkswagen umfasst. Kürzlich vereinbarten die Konzerne eine Intensivierung ihrer Zusammenarbeit: Microsoft bietet VW-Mitarbeiter:innen ein digitales Trainingsprogramm für VWs »Fakultät 73« an – ein von VW angebotenes zweijähriges Qualifizierungsprogramm zur Ausbildung von IT-Fachkräften. In dessen Rahmen soll der Aufbau digitalen Fachwissens vorangetrieben werden (Microsoft Corporation 2020). Darüber hinaus hat sich Volkswagen im vergangenen Jahr mit dem schwedischen Batterieproduzenten Northvolt und weiteren europäischen Konzernen zum Konsortium »European Battery Union« zusammengeschlossen, um einen Kompetenzaufbau im Bereich der Batteriezellfertigung weiter voranzutreiben (VW AG 2019b). Weiterhin gründete Volkswagen ein Joint Venture mit dem schwedischen Batterieproduzenten Northvolt (Anteile 50/50), in dessen Rahmen im Werk Salzgitter ab 2024 Batteriezellen in Großserie produziert werden sollen (NDR.de 2019).

Hervorzuheben ist auch die Allianz von Ford und VW. Nachdem Anfang 2019 bereits eine Kooperation bei der Entwicklung von Transportern und Pick-Up-

Trucks bekannt gegeben wurde, erweiterten die Konzerne ihre Zusammenarbeit kürzlich um die Bereiche des autonomen Fahrens und der Elektrifizierung (VW AG 2019a; Ford Motor Company 2020). VW bringt sowohl eine Milliarde Euro als Barinvestition als auch das konzerneigene Unternehmen Autonomous Intelligent Driving GmbH in Fords »Robotaxi«-Startup Argo AI ein. Ford, das bei der Entwicklung von E-Fahrzeugen hinterherhinkt und sich aufgrund der EU-Regelungen daher hohen Strafzahlungen ausgesetzt sieht, nutzt im Gegenzug als erstes Unternehmen 600.000 Modulare Elektro-Baukästen von Volkswagen. Der VW-Konzern wiederum verspricht sich davon, beim MEB zügig auf hohe Stückzahlen zu kommen, um schnelle Kostensenkungen ihrer E-Autos zu erreichen. Ein Mitgestaltungsrecht bei der MEB-Plattform hat Ford hingegen nicht; genauso wenig sind Sonderlösungen für Ford (oder mögliche andere Hersteller) vorgesehen, um so durch Standardisierung möglichst schnell Kosteneffekte realisieren zu können. Von der Vergrößerung von Argo AI versprechen sich die Konzerne Synergien und schnelle Skaleneffekte in der Entwicklung des autonomen Fahrens. Die Allianz richtet sich insofern vornehmlich gegen die aufstrebende Konkurrenz aus dem Silicon Valley. Um den Schein der Individualität ihrer Produkte zu wahren, haben VW und Ford vereinbart, die Technologie unabhängig voneinander in ihre eigenen, speziell entwickelten Fahrzeuge zu integrieren.

Auch die Konkurrenten im Premiumsegment Daimler und BMW haben im Sommer 2019 eine strategische und langfristige Partnerschaft zur Entwicklung des autonomen Fahrens besiegelt. Die beiden Konzerne entwickeln zunächst Technik für Fahrassistenzsysteme und hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen auf Automatisierungsstufe vier. Die Technik, an der über 1.200 Fachleute in Sindelfingen und Unterschleißheim arbeiten, soll 2024 serienmäßig in Pkw eingebaut werden. Es steht anderen Fahrzeugproduzenten und IT-Unternehmen offen, sich der Allianz anzuschließen. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit sollen auch anderen Autokonzernen zur Lizenzierung angeboten werden (Daimler AG 2019a). Ziel dieser Kooperation ist es, die Markteinführung des autonomen Fahrens zu beschleunigen. Darüber hinaus arbeiten BMW und Daimler in den Bereichen Carsharing, Ride Hailing, Batterielösungen, Multimodalität und Parkservices zusammen. Dazu gründeten sie fünf Joint Ventures (Charge Now, Park Now, Free Now, Reach Now und Share Now). Diese sind jeweils mit einer eigenen Kernkompetenz ausgestattet (BMW Group 2019d). Mit dem Carsharing-Joint-Venture Share Now, das 2019 aus einer Fusion von Car2Go und DriveNow hervorging, zielen BMW und Daimler darauf ab, einen gemeinsamen Global Player zu schaffen und somit der neuen Konkurrenz Uber und DiDi Paroli zu bieten. Denn sie wollen verhindern, zum reinen Hardware-Anbieter für das digitale Geschäftsmodell der geteilten Mobilität degradiert zu werden. Je-

doch musste Share Now bereits erhebliche Rückschläge hinnehmen und den Betrieb in Kanada, den USA sowie den drei europäischen Städten Brüssel, Florenz und London im Februar 2020 einstellen, da die Synergieeffekte nicht ausreichten, um die steigenden Betriebskosten zu decken. Auch Park Now wurde im März 2021 an den schwedischen Mobilitätsdienstleister EasyPark verkauft; über den Verkauf weiterer Geschäftseinheiten wird seit Monaten spekuliert, da die Profitabilität der Mobilitätsdienstleistungen bisher gering ist (Hubik 2021). BMW und Daimler arbeiten darüber hinaus bereits seit 2008 im Rahmen einer Einkaufskooperation zusammen, in der sie den Einkauf von Fahrzeugkomponenten, die zur Unterscheidung der Marken nicht entscheidend sind (z.B. Reifen und Sitzgestelle), bündeln und somit durch größere Mengen niedrigere Preise bei den Lieferanten durchsetzen können. Zukünftig kaufen sie vor allem gemeinsam Batteriezellen beim chinesischen Produzenten von Lithium-Ionen-Akkumulatoren CATL ein (Frahm/Jauernig 2019), der massiv in europäische Standorte, darunter auch in Thüringen investiert.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass die Autokonzerne auf den Strukturwandel und die neuen Marktakteure reagieren, indem sie über die Bündelung finanzieller Mittel und Kooperationen von den Ressourcen ihrer Partner und deren Know-how-Aufbau profitieren. Im Rahmen neuer Allianzen können die etablierten Hersteller Kompetenzen und Produkte in den Bereichen Elektrifizierung des Antriebsstrangs, Fahrzeugvernetzung und autonomes Fahren erwerben, ohne diese ausschließlich mit eigenen Ressourcen innerhalb der eigenen Organisationseinheiten aufbauen zu müssen.³⁸ Die Markteinführung neuer Produkte und der Aufbau von »Marktpräsenz« kann durch Synergien und das schnelle Ausnutzen von Skaleneffekten beschleunigt werden. Auch die Risiken der frühen Investitionen und der Neuausrichtung können sie so minimieren.

Antriebstechnologie

Die in allen bedeutenden Absatzmärkten wirksame Festsetzung von CO₂-Obergrenzen zwingt die Hersteller dazu, eine sukzessive Abkehr vom Verbrennungsmotor einzuläuten oder zumindest den Mix der Antriebssysteme in der Gesamtfahrzeugflotte zu verändern. Die deutschen Autokonzerne stehen hierbei besonders unter Zugzwang, scheint ihnen doch die neue Konkurrenz um Tesla und die aufstrebenden chinesischen Anbieter – gemessen an den Verkaufs-

³⁸ Gleichzeitig bauen die Autohersteller diese Kompetenzen auch in den eigenen Organisationseinheiten auf. So plant beispielsweise Daimler, am Standort Sindelfingen ein Software-Zentrum zu eröffnen, in dem ein eigenes Betriebssystem für Elektroautos entwickelt wird. Der Vorstandsvorsitzende Källenius schloss Kooperationen mit Technologieunternehmen wie Apple oder Google zwar nicht aus, jedoch sollen lediglich einige Komponenten teilweise in Zusammenarbeiten mit externen Partnern entstehen (Hubik 2020).

zahlen – weit voraus zu sein. Um ihre dominante Stellung im globalen Wettbewerb zu behaupten, sind daher auch VW, BMW und Daimler gezwungen, ihre Produktion zunehmend auf alternative Antriebe umzustellen. Da die Technologie zum wasserstoffbetriebenen Auto bislang verhältnismäßig noch in den Kinderschuhen steckt und eine entsprechende Infrastruktur fehlt,³⁹ fokussieren sich die Konzerne im Allgemeinen auf eine Elektrifizierung der Antriebstechnologie, fahren hinsichtlich der Umsetzung aber unterschiedliche Strategien.

Volkswagen verfolgt sowohl auf Konzern- als auch auf Markenebene – vor allem im Vergleich zu den hiesigen Konkurrenten BMW und Daimler – eine aggressiv auf Elektromobilität fokussierte Strategie. Der Konzern investiert mittelfristig rund 33 Mrd. Euro in die Entwicklung neuer Modelle, den Umbau von Produktionswerken und die Weiterbildung der Belegschaft. 75 neue Elektromodelle mit Batterieantrieb plant Volkswagen bis 2029; insgesamt sollen 26 Mio. E-Autos in dieser Zeit gebaut werden (VW AG 2019c). Ab 2025 soll jedes vierte Auto im Modell-Portfolio einen Elektroantrieb haben; drei Viertel sind dann wiederum weiterhin mit Verbrennungsmotoren ausgestattet (VW AG 2019d). Bis 2022 bereitet der Konzern »18 Standorte auf drei Kontinenten« auf die Produktion von E-Fahrzeugen vor (ebd.).

Mit dem ID.3 hat VW bereits ein Auto entwickelt, das – ganz in der Tradition von Golf und Käfer – das künftige Volumenmodell der Marke bilden soll und in der Basisvariante für 30.000 Euro erhältlich ist. Die Produktion findet im VW-

³⁹ Auf dem deutschen Markt beschränkt sich das Angebot von Wasserstoff-Modellen bisher auf den Toyota Mirai und den Hyundai Nexa. Die Stückzahlen sind gering, die Preise entsprechend hoch: Der Mirai ist ab 78.600 Euro erhältlich, der Nexa ab 69.000 Euro. In Deutschland stehen bisher weniger als 100 Wasserstofftankstellen zur Verfügung. Eine Änderung dieses Zustands sollen die gegenwärtigen Wasserstoff-Initiativen der Bundesregierung herbeiführen, die auf die Förderung »grünen Wasserstoffs« abzielen (Bundesregierung 2020a). Im Konjunkturpaket der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Corona-Krise vom Juni 2020 sind neun Milliarden Euro für eine »Wasserstoffstrategie« vorgesehen, deren Ziel es ist, Deutschland zum »weltweit führenden Ausrüster für moderne Wasserstofftechnologien zu machen« (ebd.). Anwendung sollen die Fördergelder unter anderem auch im Verkehrsbereich finden. Es bleibt also abzuwarten, ob die deutschen Autokonzerne dieses Paket als Gelegenheit nutzen, ihre Bemühungen zu intensivieren, die Brennstoffzelle in den Markt einzuführen, oder ob sie sich weiterhin primär auf die Batteriezellentechnologie konzentrieren. VW-Konzernchef Diess ließ in einer Rede vor Führungskräften im Januar 2020 Medienberichten zufolge verlauten, dass die Brennstoffzelle »auf einen absehbaren Zeithorizont von mindestens einem Jahrzehnt keine Alternative für Pkw-Motoren« sei (Preuß 2020). Einige Initiativen in Richtung des Einsatzes der Brennstoffzelle für Nutzfahrzeuge sind jedoch bereits zu beobachten, wie nicht zuletzt die Kooperation von BMW und Toyota bei der Entwicklung dieser Technologie zeigt (vgl. BMW Group 2013; Audi AG 2018). Beim motorisierten Individualverkehr macht Wasserstoff ökologisch jedoch wenig Sinn.

Werk in Zwickau statt, das als erster Standort des Konzerns ausschließlich auf die Fertigung von E-Autos umgestellt und in diesem Zuge massiv ausgebaut und automatisiert wird. Das soll dazu beitragen, die Arbeitszeit pro Fahrzeug zu verringern und schnell expandierende Stückzahlen zu ermöglichen. Die kontraktiven Effekte der zunehmenden Automatisierung auf die Beschäftigung sollen durch eine stetige Ausweitung der Produktionsmenge ausgeglichen werden (VW AG 2019e). Auch die VW-Werke in Hannover, Dresden, Zuffenhausen und Emden sollen ab 2022 zu E-Auto-Fabriken verwandelt werden. Die Markteinführung des ID.3 erfolgte 2020, vor allem die Märkte in China und Europa werden dabei ins Visier genommen. Auch das SUV-Modell ID.4, das der Konzern als »erstes klimaneutrales Kompakt-SUV der Welt« bewirbt, wird direkt hinterhergeschoben und soll noch 2020 verkauft werden (vgl. VW AG 2020a). Beide Modelle werden bereits auf Grundlage des MEB produziert. Basierend auf dieser Plattform werden zukünftig auch die E-Volumenmodelle der Marken Audi, VW, Seat und Škoda gefertigt.

Die Elektrifizierungsstrategie des Konzerns beschränkt sich jedoch nicht nur auf die Volumenmodelle, sondern auch im profitablen Premium-Segment soll die Markteinführung des elektrifizierten Antriebsstrangs schnell vorantreiben. So entwickeln die VW-Töchter Porsche und Audi die sogenannte Premium Platform Electric (PPE), die das Pendant des MEB im Luxussegment bildet und für Modelle von Porsche, Audi und weiteren Premium-Automarken des Konzerns genutzt wird. Ziel des Konzerns ist es, bis 2025 insgesamt 30 voll-elektrische Modelle auf den Markt zu bringen und bereits in diesem Jahr global mehr als eine Million rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge zu verkaufen (VW AG 2018a).

Nichtsdestotrotz setzt VW nicht ausschließlich auf (bisher kaum rentable) batteriebetriebene E-Autos, sondern verfolgt eine gemischte Strategie, in der weiterhin auch konventionelle Antriebe und Hybride eine Rolle spielen. Der Konzern kündigte zwar an, die Entwicklung von Verbrennungsmotoren einzustellen, ein Ende des Verkaufs konventioneller Pkw ist allerdings noch nicht absehbar. Aufsehen erregte in diesem Zusammenhang die Ankündigung des VW-Chefstrategen Michael Jost auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel im Jahr 2018, der Konzern verkaufe – unter Berufung auf das Pariser Klimaabkommen – ab 2040 keine Verbrennungsmotoren mehr (Menzel/Hubik 2018); VW-Entwicklungsvorstand Frank Welsch korrigierte diese Aussage umgehend: Die Ausführungen von Jost hätten sich auf den europäischen Markt mit seinen »strengen« Grenzwertvorgaben bezogen. In Regionen, in denen eine entsprechend hohe Nachfrage nach Verbrennern herrscht, die Emissionsvorgaben milder sind und bisher kaum Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge existiert (z.B. in Afrika), sollen Verbrennungsmotoren gleichwohl auch nach 2040 noch angeboten werden (vgl. Taylor 2018). Im Jahr 2026 bringt VW eine neue Plattform für Autos

mit Verbrennungsmotoren heraus, die momentan noch entwickelt wird. Darüber hinaus startet der Konzern vor allem in diesem Jahr eine Offensive bei Plug-in-Hybriden, die sowohl durch einen Verbrennungs- als auch einen Elektromotor betrieben werden können. Für das Jahr 2020 plant VW, neben den beiden Passat-GTE-Modellvarianten noch sechs weitere Plug-in-Hybride auf den Markt zu bringen; bis 2029 soll die Anzahl dieser Modelle auf etwa 60 anwachsen (VW AG 2019c). Die Plug-in-Hybride seien allerdings nur als mittelfristige Übergangslösung gedacht, der Fokus liege auf einem schnellen Umstieg auf voll-elektrische Fahrzeuge. Darüber hinaus forscht der Konzern zur Entwicklung der Brennstoffzellen-Technologien, wie eine Entwicklungskooperation zwischen Audi und Hyundai zeigt (Audi AG 2018).

Auch BMW fährt eine mehrgleisige Strategie. Nachdem der Konzern mit dem i3 schon 2014 ein E-Auto auf den Markt brachte und seitdem keine nennenswerten Fortschritte bei der Markteinführung elektrifizierter Fahrzeuge machte, plant BMW nun, bis zum Jahr 2023 das Portfolio an E-Fahrzeugen weiter auszubauen und 25 elektrifizierte Modelle auf den Markt zu bringen; davon soll mehr als die Hälfte aus vollelektrischen Modellen und der Rest aus Plug-in-Hybriden bestehen (BMW Group 2019e). Derzeit investiert der Konzern stark in die Umrüstung der eigenen Werke, um sowohl Verbrenner als auch Elektroantriebe auf den gleichen Fertigungslinien zu produzieren. Eine spezielle Plattform für Elektrofahrzeuge, wie sie VW und Daimler verwenden, soll es hingegen nicht geben. Stattdessen setzt der Konzern auf eine »integrierte Plattform«, auf der sowohl E-Fahrzeuge als auch solche mit Verbrennungsmotoren entstehen können (Hetzner 2020). So soll etwa der elektrische iNext, dessen Markteinführung für 2021 geplant ist, vom gleichen Band wie der 5er-, 7er- und 8er-BMW laufen. Um Gewinnmargen aufrechtzuerhalten, produziert der Konzern neben Elektroantrieben also auch zukünftig Modelle mit Diesel- und Benzinmotoren. Deren Umweltbilanz soll dafür optimiert werden. Darüber hinaus forscht BMW im Rahmen der bereits erwähnten Kooperation mit Toyota bereits seit 2013 an der Brennstoffzellen-Technologie, die vor allem im Nutzfahrzeugbereich implementiert werden soll (BMW Group 2013).

Daimler verfolgt eine ähnlich gelagerte Antriebsstrategie. Wie auch VW hat der Daimler-Konzern im vergangenen Jahr Medienberichten zufolge angekündigt, zumindest vorerst aus der Entwicklung von Verbrennungsmotoren auszusteigen; die jüngste Generation der Verbrennungsmotoren wird sich jedoch auch zukünftig in kommenden Modellen wiederfinden (Auto Motor Sport 2019). Insgesamt plant Daimler, bis zum Jahr 2022 50 elektrifizierte Modelle anzubieten, darunter zehn vollelektrische »EQ«-Modelle und 40 Plug-in-Hybride von Mercedes-Benz bzw. Mercedes-AMG. Bereits 2025 sollen mehr als 40% aller Pkws in Europa als Plug-in-Hybride oder als Elektroautos verkauft werden (Daimler AG 2019b). Analog zu VW hat Daimler eine eigene Elektroplattform

angekündigt, die künftig bei diversen Modellreihen zum Einsatz kommt. Geplant ist, sowohl Oberklasse- als auch Mittelklassefahrzeuge mit elektrischem Antrieb künftig auf Basis der Plattform zu produzieren (Daimler AG 2019c).

Auch wenn der Trend zur Elektrifizierung unaufhaltsam voranschreitet, werden konventionelle Antriebe noch einige Zeit fortbestehen. Zu gering sind bislang die Profite, die sich mit Elektrofahrzeugen erzielen lassen, sodass die Autokonzerne den Übergang durch die fortwährende Produktion traditioneller Verbrennungsmotoren sowie durch Plug-in-Hybride gewissermaßen »finanzieren«. Um schnell Kostensenkungen zu erreichen, standardisieren Daimler und VW die Fertigung von E-Fahrzeugen mithilfe von Elektroplattformen; auch BMW produziert Elektroautos und Verbrenner zukünftig auf derselben Fertigungslinie. Einige zentrale Produktionswerke der Konzerne werden bzw. sind bereits komplett auf die Fertigung von E-Fahrzeugen umgestellt. Damit geht oftmals eine zunehmende Automatisierung des Produktionsprozesses einher. Zudem haben VW und Daimler ihrerseits bereits angekündigt, Entwicklungsaktivitäten in Bezug auf den Verbrennungsmotor zu beenden. Bis die Produktion und der Absatz konventioneller Pkw gänzlich zum Erliegen kommen, werden den Strategien der Konzerne zufolge allerdings noch einige Jahrzehnte vergehen.

Batteriezellenfertigung

Der allgemeine Trend zur Elektrifizierung des Antriebsstranges bedeutet vor allem eine Substitution traditioneller Motoren durch Elektromotoren und Batterien. Dadurch verändern sich die Wertschöpfungsketten von Herstellern und Zulieferern erheblich. Aus der Sicht der Lohnabhängigen in den Hersteller-Konzernen ist dies mit der Frage verbunden, ob die Entwicklung und Produktion der Batteriezellen im eigenen Unternehmen vorgenommen wird oder ob diese von den auf diesem Gebiet bislang führenden Anbietern aus Asien zugekauft werden. Eine eigenständige Produktion von Batteriezellen ist für die abhängig Beschäftigten insofern zentral, als die Batterie bei der Fertigung von Elektrofahrzeugen einen hohen Anteil der Wertschöpfung ausmacht – laut dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beträgt dieser Anteil rund 40% – und damit auch zukünftige Investitionen und Arbeitsplätze sichert (BMWi 2020). Die drei großen deutschen Autokonzerne fahren diesbezüglich unterschiedliche Strategien:

Für VWs angekündigte Massenproduktion von E-Autos ist ein gewaltiger Batteriezellenbedarf erforderlich.⁴⁰ Nachdem der Betriebsrat großen Druck

⁴⁰ Nach eigenen Angaben benötigt der VW-Konzern ab dem Jahr 2025 jährlich rund 300 Gigawattstunden Batteriekapazität in Europa und Asien (Buchenau/Menzel 2019). Zum Vergleich: Für seine »Gigafactory« in Nevada setzte sich Tesla das Ziel, jährlich Ziel-

auf die Konzernleitung zu einer Eigenproduktion von Batteriezellen ausgeübt hat, betrachtet der Konzern die Fertigung von Batterien und Batteriezellen nun als seine neue Kernkompetenz (Haipeter 2019: 120ff.). Im September 2019 eröffnete der Konzern im Werk Salzgitter eine Pilotfertigung für Kleinserien. Bis zum Jahreswechsel 2023/24 investiert VW in dieses Werk mehr als eine Milliarde Euro. Ab 2024 plant Volkswagen, dort mit dem schwedischen Partner Northvolt im Rahmen eines Joint Venture Batteriezellen in Großserie zu produzieren, die anschließend in verschiedenen Komponentenwerken wie Kassel komplettiert und letztlich im neuen »Zentrum für Batteriesysteme« in Braunschweig zu ganzen Batteriesystemen zusammengeführt werden (NDR.de 2019). Der globale Bedarf an Batterien soll darüber hinaus im Rahmen von langfristigen strategischen Partnerschaften abgesichert werden. Zu den Hauptlieferanten gehören SK Innovation, LG Chem und CATL (VW AG 2019f). Letztere errichten momentan ein Batteriewerk in Thüringen und produzieren somit zukünftig auch in Deutschland. Gleichzeitig zielt der VW-Konzern darauf ab, eigenes Know-how in Sachen Forschung, Entwicklung und Fertigung von Lithium-Ionen-Batterien aufzubauen. Am Standort Salzgitter wurde hierzu ein »Center of Excellence« geschaffen, das vor allem die interne Forschung vorantreiben soll (VW AG 2019g). Im Rahmen weiterer strategischer Partnerschaften möchte der Konzern weitere sogenannte »Gigafabriken« für die Zellproduktion aufbauen und hat dabei auch mögliche Standorte in Deutschland im Visier. Welche Standorte dies betrifft, ist noch offen. Zudem plant VW den Bau einer Zellenfertigung für Lithium-Ionen-Batterien sowie für Feststoffbatterien, die als mögliche Zukunfts-Technologie angesehen werden, in Europa. In Sachen Feststoffbatterien ist der VW-Konzern mit dem amerikanischen Technologieunternehmen QuantumScape eine Partnerschaft in Form einer Kapitalbeteiligung eingegangen, deren Umfang kürzlich aufgestockt wurde (VW AG 2020b). Auch im Rahmen des bereits angesprochenen Konsortiums »European Battery Union« plant VW, den Kompetenzaufbau im Bereich der Batteriezellfertigung weiter voranzutreiben (VW AG 2019b).

Ob BMW hingegen Batteriezellen in Eigenfertigung herstellt, ist noch unklar. Medienberichten zufolge plant der Konzern ein Pilotwerk in München, das unter anderem mithilfe von Fördergeldern des Bundes und des Landes Bayern finanziert wird (Baumann 2020). Die für die Elektrooffensive benötig-

len mit 35 Gigawattstunden Gesamtkapazität herzustellen. Wie Musk kürzlich auf einer Konferenz der EU zur Batteriezellenfertigung bekannt gab, wird im neuen Tesla-Werk Grünheide, in dem in der ersten Ausbaustufe jährlich bis zu 500.000 Fahrzeuge des Model 3 und Model Y gefertigt werden sollen, auch eine eigene Batteriezellenproduktion stattfinden. Musk plant, die neue »Gigafactory Berlin« zur weltgrößten Batteriezellfabrik zu machen und visiert zunächst eine Kapazität von 100 Gigawattstunden pro Jahr an, die später auf 200-250 Gigawattstunden erhöht werden soll (TeslaMag 2020).

ten Komponenten kauft BMW aber vor allem bei Samsung und CATL ein. Die Einkaufspartnerschaften mit diesen Unternehmen wurden zu diesem Zweck jüngst durch neue Verträge ausgeweitet: So stieg das für die Jahre 2020 bis 2031 geplante Auftragsvolumen für CATL von 4 Mrd. auf 7,3 Mrd. Euro. Auch mit Samsung SDI wurde ein Vertrag im Wert von 2,9 Mrd. Euro für die Jahre 2021 bis 2031 abgeschlossen, um den rasant steigenden Bedarf an Batteriezellen langfristig zu sichern (BMW Group 2019f). Zudem strebt BMW den Aufbau des für die Batteriezellenproduktion notwendigen Know-how an. Zu diesem Zweck eröffnete der Konzern im November 2019 das »Kompetenzzentrum Batteriezelle« in München, in das BMW 200 Mio. Euro investierte. Dort werden letztlich 200 Mitarbeiter unter anderem aus den Bereichen Chemie, Physik und Maschinenbau beschäftigt sein, um die »nächsten Generationen« der Batteriezellen zu entwickeln (BMW Group 2019g). Ziel sei es, die Technologie der Batteriezelle voranzutreiben sowie die Wertschöpfungs-Prozesse der Zelle vollständig zu analysieren und zu durchdringen. Unternehmensvertreter:innen stellten dabei klar, dass sich BMW nicht als Konkurrenz zu den etablierten Zellproduzenten wie CATL, Samsung SDI, Panasonic oder Northvolt aufstelle, sondern der Aufbau dieses Kompetenzzentrums vielmehr dazu dient, ihnen auf Augenhöhe begegnen zu können. Der Konzern verspricht sich damit eine höhere »Flexibilität« im Einkauf: indem die Abhängigkeit von den Zelllieferanten reduziert wird (ebd.).

Daimler wiederum konzentriert sich zwar auf die Batteriemontage, kauft die dazu notwendigen Batteriezellen aber zu. Die Zellen für die Batterien der E-Auto-Generation EQ sollen vom chinesisch-amerikanischen Hersteller Farasis Energy bezogen werden, der momentan eine Batteriefabrik in Bitterfeld-Wolfen (Sachsen-Anhalt) errichtet. Die Partnerschaft wurde kürzlich um eine Kapitalbeteiligung Daimlers an Farasis Energy in Höhe von 3% ausgeweitet (Daimler AG 2020). Zudem beauftragte die Daimler-Trucksparte den Anbieter CATL, ab 2021 die Zellmodule für den weltweiten Serienlauf der Elektroflotte zu liefern (Daimler AG 2019d). Weitere Details zu den Lieferanten sind nicht bekannt. Veröffentlicht wurde bislang lediglich, dass diese in Asien, Europa und künftig auch in den USA produzieren (Daimler AG 2018). Die Batteriezellen werden dann schließlich in eigenen Daimler-Werken zu Batterien zusammengebaut. Der Konzern investiert hierzu eine Mrd. Euro in einen globalen Produktionsverbund, der aus neun Fabriken auf drei Kontinenten besteht. Im sächsischen Kamenz ist bereits seit 2012 die erste Fabrik zur Batteriemontage in Betrieb. Eine zweite Fabrik in Kamenz begann 2019 mit der Serienproduktion von Batterien. Darüber hinaus entstehen – nach einem langen Streit zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat (IG Metall 2017a) – zwei neue Werke am Traditionsstandort in Stuttgart-Untertürkheim, der zum »Hightech-Standort« für Elektro-Komponenten weiterentwickelt werden soll. Vereinbart wurde, dort

eine neue Batteriemontage sowie die Montage von elektrischen Antriebsmodulen für Vorder- und Hinterachsen zu errichten. Weitere Fabriken zur Batteriemontage sollen in Sindelfingen sowie in Tuscaloosa (USA), Peking (China), Bangkok (Thailand) und Jawor (Polen) errichtet werden (Daimler AG 2018).

Öffentliche Fördermittel und Batterieconsortien

Im Sommer 2018 beklagte etwa Bundeskanzlerin Angela Merkel einen Verlust an »strategischen Fähigkeiten« in der deutschen Industrie und warnte davor, zukünftige Schlüsseltechnologien der amerikanischen und chinesischen Konkurrenz zu überlassen; stattdessen plädierte sie für eine »europäische Aufholjagd« in der Batterieproduktion (FAZ.net 2018). Im Wissen um den drohenden Verlust von Wertschöpfung und Kapitalakkumulation forcieren zunehmend auch Politiker:innen in Deutschland und der EU eine Batteriefertigung in Europa. Ziel ist es, im Rahmen einer europäischen Industriepolitik auch in Europa Batteriefabriken zu errichten – noch rechtzeitig zum erwarteten Boom von Elektroautos. Damit soll ein europäisch-kapitalistisches Gegengewicht zu den bislang marktdominierenden Anbietern aus den USA und vor allem aus Asien geschaffen werden. Das BMWi stimmt sich seit 2019 daher mit der EU-Kommission und weiteren Mitgliedsstaaten über zwei Großprojekte zur Förderung der Batteriezellproduktion ab. Diese Projekte werden als »Important Projects of Common European Interest« (IPCEI) realisiert und von europäischen Konsortien, in denen insbesondere französische und deutsche Konzerne eine bedeutende Rolle spielen, durchgeführt (BMWi 2020).⁴¹ Maßgeblich vorangetrieben wurden die Förderungsprojekte von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU), der nach eigenen Aussagen das Ziel verfolgt, ein Drittel der globalen Batterieproduktion »nach Europa zu holen« (Reuters 2019).

Die EU-Kommission hat das von Frankreich, Deutschland, Finnland, Belgien, Italien, Polen und Schweden angemeldete Vorhaben für das erste Konsortium Ende 2019 bewilligt. Den 17 direkt beteiligten Konzernen – unter anderem BASF, BMW, Opel und seine Muttergesellschaft PSA sowie die Batteriehersteller Saft und Varta – können nach der Genehmigung nun Finanzmittel von bis zu 3,2 Mrd. Euro gewährt werden (BMWi 2020). Deutschland steuert mit 1,25 Mrd. Euro den größten Anteil zur Finanzierung bei, gefolgt von Frankreich mit Fördermitteln in Höhe von 960 Mio. Euro (Hoppe/Stratmann 2019). Neben dem bewilligten ersten Konsortium ist noch ein zweites in Planung, an

⁴¹ Dies erlaubt es, Unternehmen direkte staatliche Subventionen zufließen zu lassen. Direkte Subventionen an Konzerne sind nach dem EU-Wettbewerbsrecht eigentlich nicht erlaubt. Die EU-Kommission kann aber Projekte definieren, die im »besonderen Interesse für die Allgemeinheit aller Europäer« stehen (IPCEI). Dies setzt die eigentlichen Beihilferegeln außer Kraft – und das »unternehmerische Risiko« kann auf die Steuerzahler:innen übertragen werden.

Tabelle 2: Kumulierte öffentliche Zuschüsse für F&E-Aktivitäten und Investitionen im Zeitraum von 2007 bis 2016 (in Euro)

	Zuwendungen BMW <i>i</i>	Zuwendungen BMV <i>i</i>	Zuwendungen BMUB	Zuwendungen BMBF	Gesamt
BMW	47.290.509	26.575.994	17.621.798	16.863.612	108.351.913
Daimler	59.498.031	102.969.313	21.282.886	35.290.006	219.040.236
VW	42.738.117	32.882.405	29.640.040	17.516.315	122.776.877

Quelle: Eigene Berechnungen, Datengrundlage: Bundesregierung (2017a).

welchem zehn deutsche Konzerne sowie Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus weiteren zehn EU-Mitgliedstaaten beteiligt sind. Deutschland meldete den Verbund bereits im November 2019 bei der Europäischen Kommission an. Die öffentliche Förderung soll genutzt werden, um eine vollständige Wertschöpfungskette für die »nachhaltigsten und innovativsten« Batterien aufzubauen (BMW*i* 2019a). Mit den Staatshilfen sind mindestens zwei Werke geplant, in denen Batteriezellen »im industriellen Maßstab« hergestellt werden sollen (ebd.). Vorgesehen ist, dass die erste Fabrik bereits 2022 ihren Betrieb in Frankreich aufnimmt, die zweite soll ab 2024 in Deutschland produzieren. Es war nicht leicht für den herrschenden politischen Block, die Autokonzerne zu einer Intensivierung ihrer Bemühungen zur Batteriefertigung zu bewegen – diese milliardenschwere Unterstützung durch Steuergelder hat letztendlich maßgeblich dazu beigetragen.

Diese Förderung reiht sich nahtlos in den Reigen öffentlicher Zuschüsse für Forschung, Entwicklung und Investitionen der hiesigen Autoindustrie ein. Eine Anfrage der Linksfraktion an die Bundesregierung im Jahr 2017 enthüllte, dass die Autokonzerne zwischen 2007 und 2016 – obwohl die Branche in der Zeit nach der Krise eine lange Prosperitätsphase mit hohen Gewinnen erlebte – massiv mit öffentlichen Mitteln bezuschusst wurden. Die Fördergelder, die alleine die drei großen deutschen Autokonzerne vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMW*i*), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMV*i*), Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) für F&E-Aktivitäten sowie Investitionen in den Bereichen automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Brennstoffzellentechnologie und Innovationen im Fahrzeugbau in diesem Zeitraum erhielten, sind in Tabelle 2 aufgelistet.

Insgesamt beliefen sich die Zuschüsse für VW, Daimler und BMW somit auf über 450 Mio. Euro. Werden noch die Hersteller Ford und Opel sowie die Zulieferer um Continental, Bosch, Siemens usw. hinzugerechnet, betragen allein die Subventionen für Forschung, Entwicklung und Investitionen in diesem Zeitraum insgesamt 1,15 Mrd. Euro (Bundesregierung 2017a). Eine er-

neute Anfrage der Bundestagsfraktion der Linkspartei von 2019 brachte kürzlich auch das spezifische Ausmaß der Förderung der Elektromobilität und der Brennstoffzellen-Technologie ans Licht. Für Forschung, Entwicklung und Investitionen im Bereich der Elektromobilität wurden zwischen 2008 und 2019 Subventionen in Höhe von 326 Mio. Euro und im Bereich der Brennstoffzellen-Technologie weitere 142,6 Mio. Euro an die deutsche Autoindustrie gezahlt (Bundesregierung 2019).

Neben diesen direkten Subventionen profitiert die Autoindustrie aber auch indirekt in Form von steuerlichen Begünstigungen von Gaskraftstoffen (1,5 Mrd. Euro zwischen 2007 und 2015), Steuerbefreiungen für Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge⁴² sowie Elektroautos (die sich daraus ergebenden Mindereinnahmen des Staates wurden für den Zeitraum von 2008 bis 2013 auf 590 Mio. Euro taxiert) und dem »Dienstwagenprivileg«,⁴³ dessen Ausmaß in der Antwort der Bundesregierung nicht quantifiziert wurde (Bundesregierung 2017a). Auch für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge stellte die Bundesregierung zwischen 2017 und 2020 Fördergelder in Höhe von 300 Mio. Euro bereit (BMVI 2016). Eine Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem Jahr 2017 zeigte außerdem, dass sich die jährlichen Steuermindereinnahmen durch die im Vergleich zum Benzin niedrigere Besteuerung von Dieselmotoren – basierend auf Daten zwischen 1990 und 2015 – auf durchschnittlich rund 7,17 Mrd. Euro belaufen (Bundesregierung 2017b).

Hinzu kommen schließlich Kaufprämien wie die »Abwrackprämie«, die bis 2009 5 Mrd. Euro beanspruchte, oder die seit 2016 bestehenden Prämien beim Kauf von E-Autos, Plug-in-Hybriden und Brennstoffzellenautos (»Umweltprä-

⁴² Bei den Bezeichnungen »Euro 5« bzw. »Euro 6« handelt es sich um Abgasnormen, die von der EU festgelegt wurden und die für die in der EU zugelassenen Fahrzeuge verpflichtend sind. Die jeweiligen Grenzwerte beziehen sich auf den Ausstoß von Kohlenmonoxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Rußpartikel. Sie variieren zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen und -arten.

⁴³ Die Privilegierung von Dienstwagen besteht darin, dass für den Erwerb und die Nutzung von Dienstwagen, die oftmals auch privat genutzt werden dürfen, insgesamt i.d.R. geringere Steuern anfallen als für privat erworbene Fahrzeuge. Für die Dienstwagennutzer:innen gilt meistens die 1-Prozent-Regel: Monatlich wird ein Prozent des Listenpreises des Fahrzeugs als geldwerter Vorteil versteuert. Aus Sicht der Dienstwagennutzer:innen entfallen die Anschaffungskosten des Fahrzeugs und damit auch die darauf anfallende Mehrwertsteuer. Das Unternehmen, das einen Dienstwagen zur Verfügung stellt, kann sowohl die Anschaffungskosten als auch die laufenden Kosten für Kraftstoff, Reparaturen und Verschleiß von der Steuer absetzen. Gestattet ein Betrieb den Dienstwagenfahrer:innen also, ihre Dienstfahrzeuge auch privat zu nutzen, fällt für die Nutzung keine Mehrwertsteuer an. Für reine Elektroautos und Plug-in-Hybride gelten besondere Vergünstigungen, sodass ein geringerer Anteil als 1% des Listenpreises versteuert wird (bei reinen Elektroautos in Abhängigkeit vom Listenpreis 0,25 bzw. 0,5% und bei Hybridfahrzeugen 0,5%).

mie«). Bereits im Februar 2020 wurde die maximale Fördersumme dieser Prämie, zu der Staat und Hersteller bis vor Kurzem zur Hälfte beitrugen, von 4.000 Euro auf 6.000 Euro aufgestockt. Mit dem Corona-Konjunkturpakt vom Juni 2020, das die Automobilbranche wenig überraschend erneut großzügig adressierte, verdoppelte sich der staatliche Anteil der Kaufprämie bei E-Fahrzeugen mit einem Nettolistenpreis von bis zu 40.000 Euro auf 6.000 Euro, sodass der Umweltbonus insgesamt auf 9.000 Euro anstieg; Elektroautos mit einem Nettolistenpreis zwischen 40.000 Euro und 65.000 Euro werden nun mit 5.000 Euro vom Bund gefördert. Auch der staatliche Anteil an der Kaufprämie für Plug-in-Hybride in denselben Preissegmenten verdoppelte sich auf 4.500 Euro bzw. 3.750 Euro (Bundesregierung 2020b). Kalkuliert wird hierbei mit einem Finanzbedarf von 2,2 Mrd. Euro (Bundesfinanzministerium 2020: 8). Im Rahmen dieses Konjunkturprogramms wurde außerdem beschlossen, weitere 2,5 Mrd. Euro in den Ausbau einer Ladesäuleninfrastruktur, die Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und in die Batteriezellfertigung zu investieren (BMVI 2020). Die Corona-Pandemie intensiviert also industriepolitische Initiativen, die auf eine schnelle Elektrifizierung des Antriebsstrangs abzielen und beschleunigt insofern den automobilen Strukturwandel in Richtung E-Mobilität.

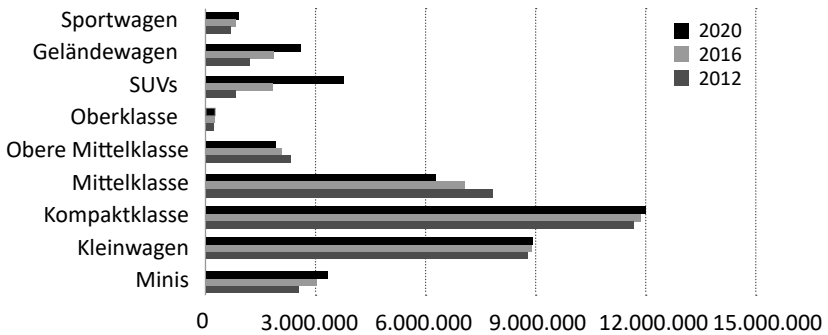
Modellpolitik

Dass die Bundesregierung mit diesen Fördergeldern die Hoffnung auf eine schnelle Umstellung auf eine »saubere und nachhaltige« (ebd.) Mobilität verbindet, ist angesichts der Modellstrategie der Autohersteller paradox. Diese führen vielmehr den Trend hin zu den (auch in den elektrischen Varianten) besonders klimaschädlichen, aber hoch profitablen SUVs fort. Allein zwischen 2012 und 2020 hat sich der SUV-Bestand mehr als vervierfacht, kein anderes Fahrzeugsegment wächst so stark wie dieses (vgl. Abbildung 6). Im Jahr 2019 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit einem Anteil von 21,1% zum ersten Mal überhaupt die meisten Neuzulassungen im Fahrzeugsegment der SUVs zu verzeichnen (KBA 2020a).⁴⁴ Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2020 fort: Mit 21,3% entfiel der größte Anteil an den Pkw-Neuzulassungen erneut auf SUVs; rechnet man die Geländewagen hinzu, kommt dieses Segment auf insgesamt 31,8%. Intensives Marketing und Bewerben von SUV-Modellen machen sich aus der Sicht von VW, BMW und Daimler also zunehmend bezahlt.⁴⁵

⁴⁴ Das Kraftfahrt-Bundesamt unterscheidet hierbei zwischen SUVs und Geländewagen. Der Anteil der Geländewagen an den Neuzulassungen lag 2019 bei 10,1%, so dass SUVs und Geländewagen zusammen fast ein Drittel an allen Neuzulassungen ausmachen (ebd.).

⁴⁵ Nach einer Anfrage von Greenpeace an Nielsen-Media waren SUVs und Geländewagen im Jahr 2018 das am stärksten beworbene Fahrzeugsegment (Greenpeace 2019: 14).

Abbildung 6: Entwicklung des Pkw-Bestands in Deutschland zwischen 2012 und 2020 nach Fahrzeugsegmenten



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: KBA (2020b)

Die Hersteller liefern sich dabei ein Wettrennen mit immer größeren und schwereren SUVs und Geländewagen. Ein Abflachen dieses Trends ist auch in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. So hat sich der VW-Konzern, der im Zentrum von Dieselgate und damit eines der größten Industrieskandale steht, auch für die Zukunft das Ziel gesetzt, den Anteil von SUVs an allen verkauften Fahrzeugen noch weiter zu steigern: Bis 2025 sollen weltweit mehr als 50% der verkauften Fahrzeuge aus SUVs bestehen (VW AG 2018b); 2019 erreichte der Konzern einen Anteil von 30% (Menzel 2020). Bereits im Jahr 2018 löste der Tiguan, von dem demnächst auch ein Elektromodell erwartet wird, den Golf als meistproduziertes VW-Modell ab. Bis 2025 hat sich der Konzern das Ziel gesetzt, mehr als 30 SUVs und Geländewagen der Kernmarke Volkswagen anzubieten (VW AG 2018b). Gleichzeitig soll das auf über 340 Modellvarianten angewachsene Produktportfolio einem Bericht des Handelsblatts zufolge reduziert werden, um die »Trennschärfe« zwischen den Marken wiederherzustellen und Materialkosten zu senken. Dies betrifft 40 Modellvarianten der Marken VW, Audi, Škoda, Seat und Porsche (Murphy 2016).

Auch BMW nimmt am allgemeinen Branchentrend zur »SUVisierung« der Modellpalette teil. Der neue Absatzrekord des Konzerns im Jahr 2019 von über zwei Millionen Automobilen fußt im Wesentlichen auf SUV-Modellen. Fahrzeuge der X-Reihe machen dabei mit knapp einer Million fast die Hälfte aller Verkäufe aus. Alleine der Absatz des X3 ist im Vergleich zum Vorjahr um fast 60% gestiegen. Die Modelle X1 und X3 gehören außerdem zu den weltweit meistverkauften BMW-Modellen (BMW Group Geschäftsbericht 2019). Die SUVs werden dabei immer riesiger: Der X7, den der Konzern im März 2019 auf den Markt brachte, übertrifft mit einer Länge von 5,15 Metern und ei-

ner Breite von zwei Metern nochmals den X5 und ist für europäische Straßen deutlich überdimensioniert. Dass BMW mitten in der Debatte um die Zuspitzung der ökologischen Krise mit dem zweieinhalb Tonnen schweren X7 (CO₂-Ausstoß: 199 Gramm pro Kilometer) ein solches »Statement der Luxusklasse« setzt (BMW Group 2019h), offenbart den tatsächlichen Gehalt der propagierten Verpflichtung zum Klimaschutz.

Daimler sprang ebenfalls auf den SUV-Zug auf. Im vergangenen Geschäftsjahr machten diese ein Drittel aller Verkäufe von Mercedes Benz Cars aus (Daimler AG Geschäftsbericht 2019). Auch die neue elektrische EQ-Flotte basiert im Wesentlichen auf SUVs: Der EQC, seit Mai 2019 auf dem Markt, ist die E-Variante des Verbrenner-SUVs GLC; der EQA basiert ebenfalls auf dem SUV GLA. Darüber hinaus kündigte der Konzern für 2022 ein Elektro-Modell EQB an, das die elektrische Variante des SUVs GLB darstellt und auf Basis der neuen Elektro-Plattform produziert wird. Auch jenseits der alternativen Antriebe setzt der Konzern weiter auf große und schwere SUVs und Geländewagen: So brachte Daimler 2019 als Reaktion auf das Konkurrenzmodell BMW X7 die neue Generation des monströsen, siebensitzigen Mercedes GLS auf den Markt. Wie so viele der SUVs von Daimler als »Ausdruck innerer Stärke« beworben, demonstriert der GLS diese eher nach außen – mit einer Länge von über 5,2 Metern übertrifft er sogar noch das Konkurrenz-Modell BMW X7. Dies gilt auch für den CO₂-Ausstoß von 273 Gramm pro Kilometer (Mercedes-Benz AG 2020). Der Daimler-Konzern hat darüber hinaus – ähnlich wie VW – angekündigt, die »hohe Modell- und Motorenkomplexität [...] mittel- bis langfristig zu reduzieren«, wurde dabei aber bisher nicht konkret (Daimler AG Geschäftsbericht 2019: 55).

Die Modellstrategie deutscher Autokonzerne lässt sich demzufolge auf folgende Formel bringen: Elektromodelle, deren Entwicklung, Fertigung und Absatz massiv durch öffentliche Steuergelder gefördert wird, fördern das Image (und müssen durch die verschärfte Regulierung ohnehin produziert werden), während die besonders umweltschädlichen (fossilen) SUVs die Erträge sichern. Letztendlich bleibt zu konstatieren, dass keiner der deutschen Autohersteller eine Strategie verfolgt, die mit dem 1,5-Grad-Ziel kompatibel ist – obwohl sich die Autokonzerne permanent auf das Klimaschutzabkommen von Paris berufen. Die der kapitalistischen Produktionsweise eingeschriebene Notwendigkeit zur Profitmaximierung erfordert eine fortlaufende Fokussierung auf das profitträchtige SUV-Segment und eine Intensivierung der Massenfertigung von Fahrzeugen. Dies steht im fundamentalen Gegensatz zu dem, was für den Klimaschutz eigentlich erforderlich wäre: eine drastische Reduzierung der Fahrzeugproduktion und kleinere Fahrzeuge.

Neuausrichtung der Vertriebsorganisation

Für die Zukunft zeichnet sich bei den Autoherstellern auch eine Neuausrichtung der Vertriebsstruktur ab. Eine Studie von Accenture beklagt, dass sich die Autoindustrie einen Großteil der Einnahmen mit Händlern teilen muss. Stattdessen könnte zumindest ein größerer Teil der Handelsprofite bei den Produzenten verbleiben. Laut der Studie könnten die Autohersteller ihre Vertriebskosten senken, wenn sie auf Direktvertrieb umstiegen. Das Einsparpotenzial im Vergleich zum heutigen Vertriebsmodell über lokale Händler würde 8 bis 15% betragen. Die Einsparungen setzen sich zum einen aus einem geringeren Personalbedarf (3 bis 7%) sowie einer einheitlicheren Preisstruktur und geringeren Kosten durch Online-Verkäufe zusammen (Accenture 2019: 26 u. 35). Viele der Aktivitäten, die derzeit in Autohäusern stattfinden, wären dann im Direktvertrieb zentralisiert und könnten günstiger durchgeführt werden. Der Online- und Direktvertrieb ist für Autohersteller aber nicht nur aus Kostengründen interessant. Auch der direkte Kundenkontakt (ohne einen zwischengeschalteten Händler) wäre lukrativ, um die »Markenbindung« der Käufer:innen zu intensivieren. Außerdem erhielten sie einen direkten Zugang zu Kundendaten, der ihnen neue Möglichkeiten der Profiterzielung eröffnet (ebd.: 23f.). Aufstrebende Autokonzerne wie Tesla oder der chinesische E-Auto-Hersteller Byton setzen bereits auf Direktvertrieb. Es ist also vorstellbar, dass deutsche Autokonzerne dem Beispiel der neuen Konkurrenz folgen und ebenfalls ihre Vertriebsstruktur neu organisieren. Dies würde auch eine Reorganisation der Beziehung zwischen Herstellern und Händlern mit sich bringen: Letztere könnten künftig zu reinen Vertreter:innen der Hersteller degradiert werden, die Aufgaben wie Probefahrten oder Fahrzeugübergaben im Rahmen eines Direktvertriebsmodells übernehmen und dafür von den Herstellern vergütet werden.

In diese Richtung gehen zumindest die jüngsten Bestrebungen des VW-Konzerns, seine Vertriebsorganisation in Deutschland »verschlanken und optimieren« zu wollen (VW AG 2020c). Wie VW kürzlich bekannt gab, bündelt die Kernmarke ihre Einheiten für Vertrieb, Marketing und Service in einer neuen Gesellschaft, der »VW NSC GmbH«. Ziel sei es, sich im Zuge des Branchenwandels stärker auf den Direkt- und Online-Handel zu fokussieren. Die bislang sieben separaten Sales-Regionen der Volkswagen AG und die Service-Regionen der Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH in Deutschland bündelt VW fortan an den vier Zentren in Wedemark, Köln, Ludwigsfelde und München. Die Folge ist ein massiver Stellenabbau – ein Fünftel der Stellen im Vertrieb wird gestrichen. Der Arbeitsplatzabbau werde »sozial verträglich« durch Frühverrentung und Altersteilzeit vonstattengehen; betriebsbedingte Kündigungen seien nicht geplant. Zudem soll künftig eine Digitalsparte (»Digital GmbH«) entstehen, die »als markenübergreifender Vertriebs-Dienstleister an den Standorten Wolfsburg und Berlin die gesamte Wertschöpfungskette

von der Datenhaltung und -analyse sowie den Betrieb von Softwareprodukten für den Handel« abdeckt (ebd.). Ein erster Schritt in Richtung des beschäftigungsreduzierenden Direkt- und Onlinevertriebs zur weiteren Profitabilitätssteigerung ist damit getan.

Arbeitskämpfe in der deutschen Automobilindustrie

6
4
2

Internationalisierung, Verschiebungen der Wertschöpfungskette und neue Konkurrenzbedingungen in der Automobilbranche seit den 1990er Jahren haben auch die Rahmenbedingungen verändert, innerhalb derer der Konflikt zwischen Kapital und Arbeit ausgetragen wird. Die in der fordistischen Ära der Nachkriegszeit herausgebildeten Formen der Konfliktpartnerschaft (vgl. unter anderem Müller-Jentsch 1999; Müller-Jentsch 2016) haben sich in diesem Zusammenhang stark modifiziert. Neue Marktbedingungen, eine veränderte staatliche Regulation des Lohnverhältnisses und die Einführung flexibel-marktzentrierter Produktionskonzepte restrukturierten auch das gesellschaftliche Kräfteverhältnis, und die Aushandlungslogiken zur Regulierung des Klassenkonflikts bekamen – verglichen mit den Modi der Konfliktpartnerschaft während des Fordismus – eine neue Qualität (Röttger 2012; Urban 2012; Streeck 2016; Goes 2019). Dies soll angesichts der nach wie vor relativ hohen Organisations- und institutionellen Macht der Lohnabhängigen⁴⁶ keinen grundsätzlichen Bruch mit den Institutionen des »Modell Deutschland« (Röttger 2012) suggerieren, die sich während des Fordismus etablierten. Die Wirkungs- und Funktionsweisen dieser institutionalisierten Arbeitsbeziehungsregime veränderten sich jedoch. Wolfgang Streeck bezeichnete diese neuen Aushandlungsmodi in den industriellen Kern- und Exportsektoren als »Partnerschaft ohne Konflikt«. Sie besteht darin, dass die Vertretungsorgane der Lohnabhängigen durch die »wirtschaftlichen Verhältnisse zur Vernunft gezwungen« wurden (Streeck 2016: 58).

Zwischen den Krisen: Standortsicherung und Wettbewerbskoalition

Die politischen und ökonomischen Entwicklungen der 1990er Jahre waren durch heftige Turbulenzen geprägt. Nach dem Ende des kurzzeitigen Wiedervereinigungsbooms stürzte die (west-)deutsche Wirtschaft in den Jahren 1992/93 in die bis dahin tiefste Rezession ihrer Nachkriegsgeschichte. In deren Zuge geriet auch die Autoindustrie in eine Produktions- und Absatzkrise

⁴⁶ Der Jenaer Machtressourcenansatz unterscheidet strukturelle Macht, Organisationsmacht, institutionelle Macht und gesellschaftliche Macht als die vier zentralen Machtressourcen von Lohnabhängigen. Zur Definition und Abgrenzung dieser Machtressourcen; siehe Schmalz/Dörre 2014.

Abbildung 7: BIP-Wachstum in Deutschland zu Marktpreisen (in % gegenüber dem Vorjahr)

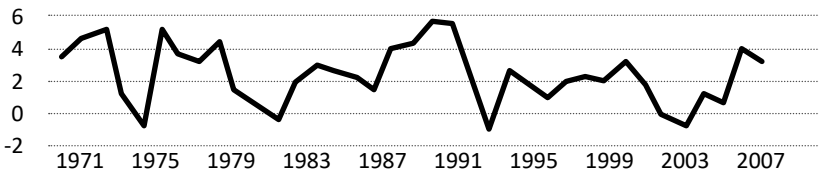
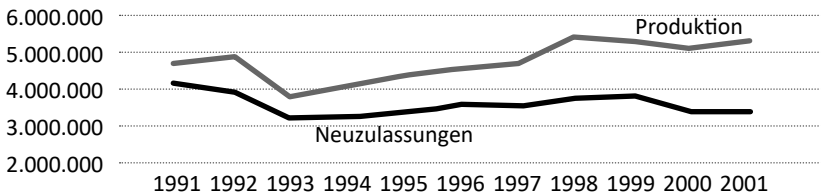
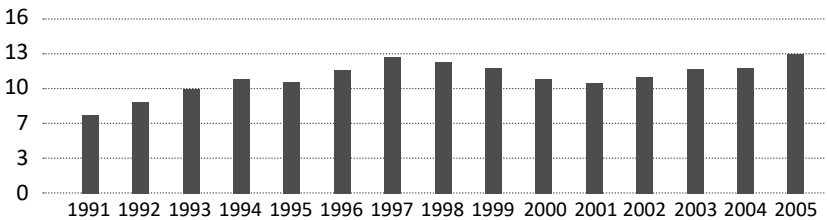


Abbildung 8: Inlandsproduktion deutscher Hersteller und Pkw-Neuzulassungen in der BRD



Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Weltbank (2020), bzw. Eigene Darstellung, Daten: VDA (2020b)

Abbildung 9: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Deutschland (in %)



Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Statistisches Bundesamt (2020e)

(vgl. Abbildungen 7 und 8). Die Krise wurde von der Liberalisierung des Kapitalverkehrs im Rahmen des gerade vollendeten Projekts der Schaffung eines Europäischen Binnenmarktes begleitet, die die Internationalisierung der Produktion in die süd- und (mittel-)osteuropäische Peripherie beschleunigte, was – wie bereits skizziert – die Preis- und Standortkonkurrenz zwischen den einzelnen Produktionswerken verschärfte. Hinzu gesellte sich eine steigende Arbeitslosigkeit in den 1990er Jahren, die bis 2005 neue Höchstwerte erreichte. Sie wirkte disziplinierend auf die Belegschaften (vgl. Abbildung 9). Im Zusammenspiel mit den ständigen Kostensenkungsprogrammen, Ausgliederungen, Produktionsverlagerungen oder diesbezüglichen Androhungen vonseiten der Autohersteller brachten diese Entwicklungen ein permanentes Drohpoten-

zial für die Beschäftigten mit sich (Dribbusch 2012: 126f.). Entsprechend verschlechterte sich die strukturelle Verhandlungsposition der Interessenvertretungsorgane der Lohnabhängigen, was durch die rückläufige Mitgliederzahl der IG Metall in den 1990er und 2000er Jahren noch verstärkt wurde.⁴⁷

Die Kapitaleseite hingegen agierte angesichts der erhöhten Kapitalmobilität selbstbewusst im Klassenkonflikt. Sie forcierte seit Mitte der 1990er Jahre eine (angebotsorientierte) »tarifpolitische Wende« (Dribbusch 2012: 127). Die Notwendigkeit einer derartigen »Wende« begründete sie vor allem mit der abflachenden Konjunktur und den aus der Globalisierung resultierenden verschärften Konkurrenzbedingungen (Bahnmüller u.a. 1999: 15). Ihr Ziel bestand darin, bestehende Tarifvereinbarungen unter Verweis auf die veränderten globalisierten Marktverhältnisse neu zu verhandeln. Erkennbar war eine neue, konfliktorientierte Strategie seitens der Unternehmen: Sie machten zunehmend von ihrer Möglichkeit Gebrauch, Tarifverträge zu kündigen, forderten beispielsweise wiederholt Nullrunden (d.h. Tarifabschlüsse, die lediglich die Inflation ausgleichen). Sie stellten ganze Manteltarifverträge infrage (Dribbusch 2012: 127). Es gelang den Konzernen somit, strukturelle Widersprüche der globalisierten kapitalistischen Produktionsweise als Konjunkturprobleme umzuinterpretieren und die »angespannte Situation auf dem Markt« als eine vermeintlich kurzfristige Schiefelage darzustellen, die nur durch eine Erosion des etablierten Tarifsystems bewältigt werden kann. Folglich ließ sich seit Mitte der 1990er Jahre ein deutlicher Rückgang der Tarifbindung beobachten; Tarifstandards wurden differenziert und die Tarifpolitik dezentralisiert (Bispinck/Bahnmüller 2007: 10f. u. 16ff.; Haipeter 2009).⁴⁸ Auf politischer Ebene begannen die Kräfteverhältnisse zugunsten des Kapitals sich bereits mit der Wahl der ersten Regierung Kohls 1982 zu verschieben. Das fand den vorläufigen Höhepunkt letztendlich in der »Verallgemeinerung des Neoliberalismus« (Candeias 1999) durch die von 1998 bis 2005 regierende Sozialdemokratie. Die hatte insbesondere mit den Arbeitsmarktreformen im Rahmen der Agenda 2010 die Macht der Lohnabhängigen nachhaltig geschwächt.

⁴⁷ Auch in den Arbeitgeberverbänden waren in den 1990er Jahren erhebliche Mitgliederverluste zu beobachten. Haipeter und Banyuls (2007: 387f.) führen dies darauf zurück, dass im Zuge der Reorganisation und Standortkonkurrenz die Durchsetzungsfähigkeit der einzelnen Unternehmen gegenüber der Interessenvertretung der Belegschaft gewachsen ist. Unternehmen waren daher nicht mehr zwingend auf die Verhandlungsstärke ihres Verbandes angewiesen.

⁴⁸ Die Flächentarifbindung bezogen auf die Beschäftigten sank laut IAB Betriebspanel zwischen 1996 und 2006 in den alten Bundesländern von 70 auf 57% und in den neuen Bundesländern von 56 auf 41%. Dieser rückläufige Trend hält bis heute an: Bis 2018 reduzierte sich die Tarifbindung in westdeutschen Bundesländern auf 49% und in den ostdeutschen auf 35% (Ellguth/Kohaut 2019: 291).

Die Belegschaftsvertretungen in der Autoindustrie stellten diese Verschiebungen vor gravierende Herausforderungen. Sie waren mit einer »permanenten Optionalität« (Goes 2019: 123) konfrontiert: Produziert wurde an einem Standort nur unter der Bedingung, dass er rentabler ist als andere potenzielle Standorte. Falls nicht, wurde die Produktion ganz verlagert oder einzelne Fertigungsbereiche wurden ausgelagert. Die Androhung von Auslagerungen und Verlagerungen der Produktion und damit auch der Beschäftigung war in den deutschen Werken permanent präsent. Die Belegschaftsrepräsentant:innen reagierten auf diese Entwicklungen mit einer strategischen Ausrichtung auf betriebliche Standortsicherungs- bzw. Beschäftigungssicherungsvereinbarungen. Diese waren seit der Krise 1992/93 in mehreren Wellen abgeschlossen worden und hatten sich im Laufe der 1990er-Jahre zum zentralen Gestaltungsmittel der Arbeitsbeziehungen in der deutschen Automobilbranche entwickelt (Jürgens/Krzywdzinski 2006). Mit diesen Vereinbarungen, verhandelt zwischen Unternehmensleitung und Betriebsräten unter Mitwirkung der Gewerkschaften, sicherten die Konzerne zumeist einen zeitlich befristeten Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zu – bzw. garantierten, dass der Beschäftigungsabbau »sozial verträglich« verläuft.

Im Gegenzug eröffneten diese Pakte den Autoherstellern neue Möglichkeiten der Profitabilitätssteigerung. Angesichts der neuen »Exit-Optionen«, die die zunehmende Liberalisierung des internationalen Kapitalverkehrs in den 1990er Jahren mit sich brachte, konnte das automobilen Kapital die Belegschaften immer wieder mit der Frage konfrontieren, was sie und ihre Repräsentationsorgane bereit seien zu geben, um die Produktion an einem Standort zu halten. Die Zusagen der Unternehmen zu Investitionen und zur Beschäftigungssicherung an einem Standort waren daher insbesondere an Lohnkonzessionen und Maßnahmen zur Arbeitszeitflexibilisierung gebunden. Typische Zugeständnisse seitens der Beschäftigten bildeten vor allem Arbeitszeitverlängerungen bei maximal teilweise Entgeltausgleich, eine Erhöhung der Arbeitseinsatzflexibilität, die Ausweitung »flexibler« Beschäftigungsverhältnisse (insbesondere der Leiharbeit) und eine allgemeine Zurückhaltung bei Lohnforderungen im Vorfeld von Tarifverhandlungen (Massa-Wirth/Seifert 2004: 250ff; Jürgens/Krzywdzinski 2006: 33ff.).

In den Standortsicherungsvereinbarungen der deutschen Autohersteller bedeuteten Lohnkonzessionen vor allem eine Verringerung übertariflicher Entgeltbestandteile.⁴⁹ Waren bei den Herstellern zu Beginn der 1990er Jahre über-

⁴⁹ Für die VW-Werke verhandelt die IG Metall mit der VW-Unternehmensleitung einen Haustarifvertrag. Für die Beschäftigten der anderen deutschen Hersteller gelten hingegen die Flächentarifverträge der Metall- und Elektroindustrie, die die IG Metall mit den jeweiligen Arbeitgeberverbänden abschließt.

tarifliche Leistungen von bis zu 30 bis 40% des Tariflohns üblich, sanken diese bis Mitte der 2000er Jahre bei den Volumenherstellern VW, Ford oder Opel auf 15-20% ab (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 37f.).⁵⁰ In den Vereinbarungen zwischen 2004 und 2006 wurden bei VW, Ford und Mercedes die Löhne für neu-eingestellte Beschäftigte weitgehend auf das Niveau der Flächentarifverträge gesenkt (ebd.: 38). Neben diesen Absenkungen der Eingruppierung bei Neueinstellungen – war vor allem eine Arbeitszeitverkürzung bei nur teilweise Entgeltausgleich ein probates Mittel für die Tarifvertragsparteien, um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden und dabei gleichzeitig Personalkosten zu reduzieren. Insbesondere ist hier die Einführung der 4-Tage-Woche und einer wöchentlichen Arbeitszeit von 28,8 Stunden in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre bei VW zu nennen. Das sollte angesichts der Konjunkturkrise 1993 und des vom Konzern prognostizierten »Beschäftigungsüberhangs« in deutschen Werken in Höhe von 30.000 Arbeitskräften Massenentlassungen verhindern (ebd.; Haipeter 2019: 29). Für die Lohnabhängigen ging das mit einem durchschnittlichen Einkommensverlust von 16% einher (Widuckel 2004: 42).

Veränderungen der Arbeitszeitdauer prägten auch in der Folge die betrieblichen Beschäftigungsvereinbarungen. Jedoch änderte sich die Richtung: Spielte in den 1990er-Jahren zur Vermeidung betriebsbedingter Kündigungen vor allem die Arbeitszeitverkürzungen eine zentrale Rolle in den Tarifverhandlungen, stand in den 2000er Jahren primär Verlängerung der Arbeitszeit im Fokus. Prominentestes Beispiel ist hier wiederum der VW-Konzern, der die Regelarbeitszeit 2006 von 28,8 Stunden auf 33 Stunden pro Woche ohne Lohnausgleich erhöhte. Das kam faktisch einer Lohnreduzierung in Höhe von 15% gleich (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 38; Haipeter u.a. 2012, 2007). Auch Audi und Mercedes-Benz weiteten im Rahmen von Ergänzungsverträgen, die zusätzlich zum Flächentarifvertrag abgeschlossen wurden und unternehmensspezifische Regelungen (z.B. zur Arbeitszeit oder zur Beschäftigungssicherung) enthalten, die Arbeitszeiten bei Dienstleistungstätigkeiten (z.B. in Gastronomie, Büroservice und Transportlogistik) auf 37 bzw. 39 Stunden aus (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 41). Als Folge dieser Zugeständnisse bei Löhnen und Arbeitszeiten stagnierten die Reallöhne – trotz erheblicher Produktivitätszuwächse – zwischen Mitte der 1990er Jahre und Mitte der 2000er Jahre bzw. wuchsen bestenfalls moderat (Haipeter/Banyuls 2007: 383). Die Beschäftigungspakte bewirkten demzufolge, dass die Früchte der Produktivkraftentwicklung massiv zugunsten des Kapitals umverteilt wurden.

⁵⁰ Diese Kürzungen sollten – vor allem bei den Endherstellern – zum Teil durch neue gewinnabhängige Ergebnisbeteiligungen »kompensiert« werden (Dribbusch 2012: 130).

Ein wichtiges Instrument zur Beschäftigungssicherung bildete auch die Flexibilisierung des Arbeitskrafteinsatzes. Um der Forderung der Kapitaleseite nach größeren Spielräumen beim kapazitätsorientierten Einsatz von Arbeitskraft nachzukommen, haben sich die Tarifparteien spätestens ab Mitte der 1990er Jahre in allen großen Unternehmen der Branche im Rahmen der Beschäftigungspakte auf die Einrichtung von Arbeitszeitkonten geeinigt. Deren Ausgleichszeiträume und Obergrenzen wurden fortan stetig ausgeweitet (Haipeter/Banyuls 2007: 384). Bei VW beispielsweise umfassten sie ab 2004 eine Bandbreite von 800 Stunden, ohne dass dafür Überstundenzuschläge gezahlt werden mussten (Dribbusch 2012: 129). Diese Korridore ermöglichten den Konzernen, dass ihre Belegschaften in konjunkturellen Hochphasen Zeitguthaben aufbauten, die dann in Rezessionen und Krisen flexibel und weitgehend kostenneutral wieder abgebaut werden konnten. Um neben dieser internen auch eine externe Flexibilisierung des Arbeitseinsatzes unter Zustimmung der Belegschaftsvertreter:innen durchzusetzen, fand auch die betriebliche Regulierung von Leiharbeit Eingang in die Standortsicherungsvereinbarungen. Die Betriebsräte akzeptierten den Einsatz von Leiharbeitskräften grundsätzlich, konnten jedoch teilweise Grenzen für ihren Einsatz durchsetzen (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 44). Auch die Nutzung des Samstags als Regelarbeitstag wurde in den Beschäftigungspakten zunehmend institutionalisiert (ebd.: 41).

Dieses Hinnehmen der Absenkung bzw. Differenzierung der Arbeitsstandards durch die Vertretungsorgane der Lohnabhängigen kommt insbesondere auch bei der Gründung der AUTO 5000 GmbH als damalige Tochtergesellschaft der VW AG zum Ausdruck, auf die sich IG Metall, der Betriebsrat und die Unternehmensleitung von VW im Jahr 2001 geeinigt haben (Schumann u.a. 2005; Widuckel 2004: 52ff.). Die VW AG plante bereits in den 1990er Jahren, einen Minivan zu fertigen. Seine Produktion sollte aber ursprünglich im Ausland stattfinden (zunächst Portugal, später Tschechien oder Slowakei). Der Betriebsrat und die IG Metall konnten nach zähen Verhandlungen durchsetzen, die Herstellung des Touran 2002 in der neu gegründeten Tochtergesellschaft AUTO 5000 GmbH am Produktionsstandort Wolfsburg durchzuführen. Als Kompensation für den Verzicht auf die Auslandsproduktion stellte die VW-Leitung weitreichende Bedingungen: 20% Lohnverzicht gegenüber dem Haustarifvertrag bei VW, eine von 28,8 auf 35 Stunden erhöhte Regelarbeitszeit sowie Qualifizierungszeiten von wöchentlich drei Stunden zusätzlich zur Regelarbeitszeit, die nur zur Hälfte vergütet wurden. Als weiteres Flexibilitätsinstrument stellten sie eine Pflicht zur Programmerrfüllung auf, die die Belegschaft bei »Leistungsmängeln« zur Nacharbeit über das Schichtende hinaus verpflichtete (Schumann 2006: 10f.). Die Zustimmung der Lohnabhängigen zu dieser Vereinbarung wurde in zweierlei Hinsicht erkaufte: Zum einen rekrutierte sich die Belegschaft bestehend aus 5.000 Arbeitskräften angesichts der explo-

dierenden Arbeitslosenzahlen vorwiegend aus Arbeitslosen. Das verlieh dem Projekt gesellschaftlichen Rückenwind. Zum anderen verknüpfte die IG Metall mit der AUTO 5000 GmbH ausdrücklich das Ziel, ein Gegenstück zu den Re-Taylorisierungstendenzen der letzten Jahre zu bilden. Produktivitätszuwächse sollten vielmehr durch eine »innovative« und anti-tayloristische Arbeitsgestaltung – beispielsweise durch die mitverantwortliche Einbeziehung der Belegschaft in die Prozessoptimierung, eine hohe Selbstorganisation, Teamarbeit mit erweiterten Handlungsspielräumen, flache Hierarchien und Qualifizierungsmaßnahmen – erreicht werden (ebd.: 11f.). Die Arbeitsorganisation bei der AUTO 5000 GmbH stand also in engem Zusammenhang mit dem allgemein einsetzenden Trend zu einer Subjektivierung von Arbeit (Kleemann u.a. 1999): Eine zunehmend autonome und selbstständige Steuerung der Arbeitstätigkeit nach den Grundsätzen der ökonomischen Rationalität ermöglichte eine aktive Einbeziehung der Belegschaft in die betrieblichen Rationalisierungsprozesse. Davon versprach sich der Konzern weitere Effizienzsteigerungen (Schumann u.a. 2005: 3). Die IG Metall assoziierte mit diesen anti-tayloristischen Formen der Arbeitsorganisation eine Aufwertung der Lohnarbeit. Auch dadurch wird deutlich, dass das Handeln der Belegschaftsvertretungen zunehmend der Logik einer »Rationalisierung in Eigenregie« (Goes 2019) folgte.⁵¹

Einen neuen Auftrieb bekamen die betrieblichen Beschäftigungspakte durch den als »Pforzheimer Abkommen« bezeichneten Tarifabschluss zwischen der IG Metall und dem Industrieverband Gesamtmetall im Jahr 2004. Die IG Metall erleichterte den Unternehmen eine betriebsbezogene Unterschreitung von Flächentarifvertragsnormen. Mit dieser Vereinbarung forcierte sie den Erhalt von Arbeitsplätzen vor dem Hintergrund der neuen Marktbedingungen. Tarifvertraglich vereinbarte Abweichungsmöglichkeiten von Tarifstandards waren bereits in den 1990er Jahren im Trend (z.B. durch sogenannte Härtefallregelungen in den neuen Bundesländern oder durch »Sanierungsklauseln« in westlichen Tarifgebieten). Durch das Pforzheimer Abkommen erreichten Öffnungsklauseln aber nochmal eine neue Qualität: Abweichungen vom Flächentarif sind seitdem nicht mehr nur auf wirtschaftliche Notlagen beschränkt, sondern unter bestimmten Bedingungen auch für »den Erhalt und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, der Innovationsfähigkeit und der Investitionsbedingungen« möglich (zit. n. Bispinck/Bahn Müller 2007: 17). Mit der Zustimmung der Tarifvertragsparteien konnten fortan Abweichungen bei allen wesentlichen Tarifstandards vereinbart werden, sofern dies der allge-

⁵¹ Gleichzeitig ist positiv hervorzuheben, dass die IG Metall und der Betriebsrat mit diesem Projekt zumindest teilweise über ihre defensive Haltung und ihren ausschließlichen Fokus auf Arbeitsplatzertand hinausgegangen sind, indem sie aktiv einen Beschäftigungsaufbau durch die Einstellung von Arbeitslosen beabsichtigten.

meinen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dient bzw. für Innovationen und Investitionen förderlich ist. Die Feststellung einer betrieblichen Notlage war also nicht mehr erforderlich. Die IG Metall reagierte mit der Aushandlung dieses Abkommens nicht nur auf die neuen »Sachzwänge« des Weltmarktes, sondern auch auf den politischen Druck der damaligen rot-grünen Bundesregierung (Haipeter 2009: 187). In der Befürchtung, eine Ausweitung der Tarifabweichung aufgrund des politischen Drucks und der veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen ohnehin nicht verhindern zu können, hoffte die IG Metall, mit diesem Abkommen zumindest ein Instrument zur Kontrolle der Unterschreitung von Flächentarifvertragsstandards zu schaffen, die bereits seit mehreren Jahren andauerten. Die Unternehmen der Automobilindustrie hingegen zielten mit ihrer Forderung nach Tarifabweichung in dieser Tarifrunde primär auf eine Verlängerung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich (Bispinck/Bahn Müller 2007: 17f; Haipeter 2009: 190ff.). Die Öffnungsklauseln wurden innerhalb der Automobilbranche größtenteils nur in der Zulieferindustrie in Anspruch genommen, dort aber in besonders hohem Ausmaß (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 6). Dies ist Abbild einer – im Vergleich zu den Herstellern – schlechten Ertragslage bei den Zulieferern (vor allem den kleinen und mittelständischen). Die wiederum in hohem Maße auf die an vorheriger Stelle beschriebene Dominanz der Hersteller in der automobilen Wertschöpfungskette zurückzuführen ist.

An dem Vereinbarungstyp der betrieblichen Beschäftigungspakte bzw. Standortsicherungsvereinbarungen ist aus der Perspektive der Lohnabhängigen besonders problematisch, dass sie eine Abwärtsspirale in Bezug auf Löhne, Arbeitszeiten und den Einsatz von Instrumenten zur Flexibilisierung der Arbeitszeit auslösen. Dies gilt sowohl zwischen den internationalen Standorten eines Produzenten als auch zwischen verschiedenen Produzenten auf nationaler Ebene. Konzessionen, die gegenüber einem Konzern gemacht wurden, üben auch auf Betriebsräte in Konkurrenzunternehmen einen Kostensenkungsdruck aus. Nicht zufällig ähnelt beispielsweise der Beschäftigungspakt bei Audi aus dem Jahr 2005 demjenigen, der ein Jahr zuvor beim Konkurrenten Mercedes-Benz abgeschlossen wurde (Jürgens/Krzywdzinski 2006, 37ff.). Standortsicherungsvereinbarungen sind insofern Ausdruck einer allgemeinen Verschlechterung der »Terms of Trade« für die Seite der Lohnabhängigen (Dribbusch 2012: 131). Flächentarife, früher eine Art Mindestnorm, von der nach oben abgewichen werden konnte, sind inzwischen eine Art »arbeitspolitische Höchstnorm; betriebliche Vereinbarungen weichen in der Regel nach unten ab« (Röttger/Candeias 2009).

Hinzu kommt, dass die Beschäftigungszusagen – ohnehin zumeist an wirtschaftliche Bedingungen geknüpft – von der Kapitaleseite in Krisenzeiten nicht immer eingehalten wurden. Daimler beispielsweise drohte während der Krise

2008ff. trotz Beschäftigungssicherungszusage bis 2011 mit betriebsbedingten Kündigungen. Der Gesamtbetriebsrat ließ sich im Zuge dieser Drohung auf umfangreiche Zugeständnisse ein, unter anderem in Form einer Verkürzung der Arbeitszeit ohne Entgeltausgleich und einer Verschlechterung der Bedingungen der Kurzarbeit (Behruzi 2013: 150). Zudem sind die beschäftigungspolitischen Wirkungen der Pakte begrenzt: Neben Daimler bauten auch Opel, Ford und VW in hohem Umfang Arbeitsplätze ab, indem Stellen nach der »sozial verträglich« Freisetzung ihrer Inhaber:innen nicht wiederbesetzt wurden. Beschäftigungsvereinbarungen garantieren also nicht etwa ein bestimmtes Beschäftigungsniveau. Sie sichern lediglich zu, dass der Stellenabbau »sozial verträglich« abläuft (Jürgens/Krzywdzinski 2006: 46). Gleichzeitig ist dies in einer kapitalintensiven Branche, in der die Produktivität tendenziell schneller wächst als die Absatzmöglichkeiten, unter den gegebenen Kräfteverhältnissen wohl das beschäftigungspolitisch erreichbare Maximum.

Aufgrund dieser Abwärtsspirale bei den Arbeitsbedingungen gelang es linken Gewerkschafter:innen und Betriebsratsmitgliedern, Proteste gegen die betrieblichen Pakte und die von den Konzernleitungen auferlegte Standortkonkurrenz zu organisieren (Rehder 2006: 234ff.). So kam es im Jahr 2004 bei DaimlerChrysler zu einer aufsehenerregenden Protestaktion, nachdem die Konzernleitung eine Standortkonkurrenz zwischen den Werken in Südafrika, Bremen und Untertürkheim ausrief. Insgesamt beteiligten sich 60.000 Beschäftigte an einem bundesweiten Protesttag. Die Belegschaft des Werks Mettingen führte gar eigenständig eine Blockade einer Bundesstraße durch, was zu Differenzen mit der IG-Metall-Leitung und dem Gesamtbetriebsrat führte. Die Auseinandersetzungen spitzten sich auch nach dem Abschluss des Beschäftigungspakts von 2004 zu, da die Mettinger Belegschaft und ihre Vertreter:innen diese Vereinbarung aufgrund der mangelnden Verbindlichkeit der Beschäftigungssicherung und demokratischer Defizite während der Aushandlung ablehnten. Der Gesamtbetriebsrat war hingegen bemüht, die beschäftigungspolitischen Errungenschaften des Paktes hervorzuheben. Die Spaltung innerhalb des Betriebsrates und auch der IG Metall verfestigten sich auch in der Folgezeit (ebd.: 234f.). Im selben Jahr reagierte auch die Belegschaft im Opel-Werk Bochum auf die angekündigten Stellenstreichungen vonseiten der Konzernmutter General Motors mit einer spontanen Besetzung des Werks. Von einem Teil der Belegschaft wurde die Beendigung jedweder Konzessionspolitik gefordert, andere wiederum gaben sich mit Zugeständnissen zufrieden, wenn dafür der Standort erhalten bleibt. Schließlich akzeptierte die Mehrheit der Belegschaft den »Zukunftsvertrag 2010«, der den Erhalt des Standortes im Tausch mit Konzessionen bei Löhnen, dem Weihnachtsgeld und der Arbeitszeit garantierte (ebd.: 236f.). Die Proteste und betrieblichen Arbeitskämpfe blieben auf Einzelfälle beschränkt und konnten erfolgreich eingehegt werden. Sie zeigen

aber auch, dass die Legitimationsgrundlage der Beschäftigungspakte in dieser Phase zunehmend brüchig wurde.

Die Standortsicherungsvereinbarungen sind letztlich Ausdruck eines modifizierten Kräfteverhältnisses zwischen Lohnarbeit und Kapital, das sich durch die Restrukturierungsprozesse und die Internationalisierung der Produktion in den 1990er Jahren einstellte. Das automobilen Kapital nutzte die Krise von 1992/93 und die neuen Bedingungen auf dem Weltmarkt als Legitimationsgrundlage für eine Sachzwang-Argumentation. So konnten die aufgeführten Konzessionen als permanente Notwendigkeit zum Erhalt von Arbeitsplätzen deklariert werden. Die Interessenvertretungsorgane der Beschäftigten wiederum gerieten durch die institutionalisierte Drohung mit Produktionsverlagerungen und der Auslagerung von zu kostenintensiven Teilen der Wertschöpfung in eine strukturelle Defensive. Daraus ging die primär auf Abwehrkampf orientierte Strategie hervor, die aus Sorge um den Erhalt von Arbeitsplätzen auf weitreichende Konzessionen bei den Arbeitsbedingungen einging. Über die Beschäftigungssicherung der Stammbeslegschaft hinaus artikuliert sie jedoch kaum emanzipatorische Forderungen, etwa in Richtung einer sozial-ökologischen Verkehrswende.⁵² Das Wesen dieser Form der Konfliktbearbeitung hatte bis weit über die Krise von 1992/93 hinaus Bestand.⁵³ Standortvereinbarungen entwickelten sich so von einem temporären Krisen- zu einem permanent einsetzbaren Wettbewerbsinstrument (Rehder 2003: 230f.).

Mit den betrieblichen Beschäftigungspakten manifestierte sich also auch bei den Belegschaftsvertretungen die Auffassung, das primäre Ziel der Beschäftigungssicherung sei unter den neuen Rahmenbedingungen ausschließlich durch eine Erhöhung der »Wettbewerbsfähigkeit« des Kapitals zu erreichen. So übernahmen sie die betriebswirtschaftliche Rationalität der Unternehmen (Goes 2019).⁵⁴ Die Optimierung der Kapitalverwertung durch Lohnkostensenkungen und Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität des Arbeitskräftein-

⁵² Dies ist besonders deshalb hervorzuheben, weil die IG Metall bereits in den 1980er und frühen 1990er Jahren – beispielsweise in ihrem programmatischen Grundsatzprogramm »Auto, Umwelt und Verkehr – Umsteuern, bevor es zu spät ist!« (vgl. Neumann 1990, Candeias/Krull in diesem Band) – in Zusammenarbeit mit Umweltbewegungen progressive Forderungen nach einer sozial-ökologischen Verkehrswende formulierte.

⁵³ Entgegen ihrer ursprünglichen Intention konnte die IG Metall eine Popularisierung dieses Vereinbarungstyps nicht verhindern. Ihr Versuch im Jahr 1995, mit einem »Bündnis für Arbeit« die Verbreitung dieser betrieblichen Pakte einzugrenzen, scheiterte (Rehder 2003: 138).

⁵⁴ Angesichts drohender Auslagerungen haben Betriebsräte wie beispielsweise bei VW Mitte der 1990er Jahre sogar eigene »Schwachstellenanalysen« durchgeführt, um die Kostensituation des Standortes im Wettbewerb zu verbessern (Goes 2019: 115 u. 117).

satzes wurden von der Lohnabhängigenvertretung nicht nur in steigendem Ausmaß akzeptiert, sondern in Form von eigenständigen Vorschlägen zur betrieblichen Rationalisierung teilweise auch zur Grundlage der eigenen Handlungslogik gemacht. Die spezifische Grundkonstellation, die den Standortversicherungsvereinbarungen der 1990er und 2000er Jahre zugrunde lag, wird in der Arbeitssoziologie daher als »Wettbewerbskoalition« zwischen Kapital und Arbeit charakterisiert (Rehder 2002). Die beschäftigungspolitischen Erfolge dieser »Koalition« wurden insgesamt jedoch durch Rationalisierungseffekte zulasten der Belegschaft überlagert.

»Gemeinsam durch die Krise« – Der Krisen-Korporatismus

Dieses spezifische Muster der Aushandlungsprozesse zwischen Gewerkschaften, Betriebsräten und Industrieverbänden intensivierte sich anschließend in der Bearbeitung der globalen Krise ab 2007. Die Zahlungsausfälle bei den amerikanischen Subprime-Hypotheken und die damit verbundenen massiven Abschreibungen in den Bilanzen der Banken griffen schnell auf die globalen Derivatmärkte über. Dies brachte auch die zahlreichen an diesen Geschäften beteiligten europäischen Banken in Refinanzierungsschwierigkeiten und trocknete den innereuropäischen Interbankenmarkt nahezu aus. Es folgte eine Kreditklemme, die Konsumausgaben und Investitionen blockierte. So geriet letztendlich die gesamte EU in eine tiefe Krise. Die Subprime-Krise breitete sich aber nicht nur über den finanziellen Kanal, d.h. über die Verbundenheit europäischer Finanzakteure mit den amerikanischen und internationalen Finanzmärkten nach Europa aus, sondern vor allem auch über die Außenhandelsverflechtungen. Viele europäische Industrieunternehmen – allen voran die Autohersteller – richteten ihre Aktivitäten schon seit mehreren Jahrzehnten vor dem Ausbruch der Krise zunehmend auf den Weltmarkt aus und waren nun mit dem Einbruch der globalen Nachfrage konfrontiert (Becker/Jäger 2009; Sablowski 2009; Becker 2011). Die deutsche Autoindustrie traf dies mit besonderer Härte. Sie befand sich ohnehin seit 2008 in einer konjunkturellen Krise mit massiven Auftragsrückgängen, die nach dem Ausbruch der globalen Krise dann noch verstärkt wurden (Möller 2010: 330f.). So brach der Umsatz deutscher Autohersteller 2009 um 19% ein (VDA 2009: 22). Die Verunsicherung auf den Geld- und Kapitalmärkten erschwerte zudem die Verfügbarkeit liquider Mittel zur Bedienung laufender Zahlungsverpflichtungen und zur Investitionsfinanzierung. Das ökonomische Ausmaß der Krise ließ gravierende soziale Folgen erwarten.

Wie antwortete die IG Metall auf diese Situation? Sie identifizierte vor allem schnell die Hauptverursacher der Krise: Nach ihrer Ansicht haben »Banken und Finanzmarktakteure mit ihren Geschäften die Krise herbeigeführt« (IG Metall 2008: 3). Bemüht wurde somit das Narrativ, dass finanzielle Akteure mit

ihren windigen Geschäftsgebaren – getrieben durch eine ungebremste Shareholder-Value-Orientierung und die Deregulierung der Finanzmärkte – die »Realwirtschaft« in die Krise stürzten. Die Krise sei demnach vorwiegend eine Finanzmarktkrise, und die Turbulenzen in der realwirtschaftlichen Sphäre nur ihre Folgeerscheinung. Diese Analyse der IG Metall bereitete den Nährboden für ihre Auffassung, dass die Automobilkonzerne als Unternehmen der Realwirtschaft – obwohl zum Teil selbst in Aktienmarkt-Spekulationen verstrickt⁵⁵ – lediglich den Exzessen auf den Finanzmärkten zum Opfer fielen. Die strategische Krisenbearbeitung der IG Metall folgte daher dem Leitgedanken, den Handlungsspielraum der Finanzmarktakteure auf das Ausüben einer »dienenden Rolle« für die Realwirtschaft zu beschränken und – wichtiger noch – die Verwertungsbedingungen des automobilen Kapitals zu verbessern.

Der Titel des im Dezember 2008 vorgelegten Positionspapiers der IG Metall »Keine Entlassungen in 2009« ließ keinen Zweifel an ihrer primären Zielstellung offen (IG Metall 2008). In Anbetracht des tiefen und globalen Ausmaßes dieser Krise brachte die IG Metall schon in diesem Papier zum Ausdruck, dass betriebliche Beschäftigungspakte ihrer Ansicht nach hierzu nicht ausreichen. Sie appellierte daher vor allem auch an die Bundesregierung, entsprechende arbeitsmarkt- und konjunkturpolitische Maßnahmen einzuleiten. Insbesondere griff sie die Forderung des VDA nach einer absatzfördernden »Umweltprämie« (später »Abwrackprämie«) auf, die den Erwerb eines neuen Fahrzeuges bei Verschrottung eines alten mit einer Prämie von 2.500 Euro – die IG Metall forderte sogar 3.000 Euro – subventionierte. Eine zentrale Forderung betraf auch die Regelungen zur Kurzarbeit: Diese sollte auf Leiharbeitskräfte ausgeweitet und die Kosten der Kurzarbeit für kleine und mittelständische Betriebe sollten gesenkt werden. Weiterhin rief die IG Metall die Bundesregierung dazu auf, Maßnahmen zur Gewährleistung der Unternehmensfinanzierung (unter anderem durch eine Erhöhung des Bürgschaftsrahmens der KfW) einzuleiten und sämtliche Regelungen zur Inanspruchnahme des Banken-»Rettungsschirms« dahingehend zu ändern, die Banken zur Finanzierung der Realwirtschaft zu verpflichten. Von den Konzernen erwartete die IG Metall, dass sie die bereits bestehenden Flexibilitätsinstrumente wie Kurzarbeit und Arbeitszeitkonten sowie das Pforzheimer Abkommen offensiv nutzen (ebd.: 4ff.). Die vorgeschlagenen Maßnahmen waren also primär vom Gedanken geleitet, Beschäftigung zu sichern und zugleich die Lage der Unternehmen zu stabilisieren.

In einem im März 2009 veröffentlichten Aktionsplan erweiterte die IG Metall diese Positionen um weiterreichende Forderungen zur Regulierung der Finanzmärkte, z.B. in Form einer Stärkung der Finanzmarktaufsicht oder durch

⁵⁵ Insbesondere die Spekulationsgeschäfte von Porsche mit VW-Aktien im Jahr 2008 sind hier zu nennen (Deutsche Welle 2019b; Haipeter 2019: 76ff.).

die Einführung einer europäischen Finanztransaktionssteuer auf Wertpapier- und Devisenkäufe. Diese Forderungen waren mit dem Ziel verbunden, Exzesse auf den Finanzmärkten einzudämmen und die Realwirtschaft vor deren Folgewirkungen zu bewahren. Die Einrichtung eines bundesweiten Beteiligungsfonds zur Unternehmenssicherung sollte nach Ansicht der IG Metall außerdem die Kapitalbasis der krisengeschüttelten Unternehmen der Realwirtschaft stärken. Hierzu war ein Volumen von mindestens 100 Mrd. Euro vorgesehen, finanziert über eine Zukunftsanleihe auf große Vermögen von über 750.000 Euro (IG Metall 2009: 3f., 6f.). Ferner forderte die IG Metall eine Erweiterung der betrieblichen Mitbestimmung: Insbesondere die Entscheidungsbefugnisse der Betriebsräte bei Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung sowie bei Unternehmensumstrukturierungen und Produktionsverlagerungen sollten ausgeweitet werden (ebd.: 6). In der Praxis des kooperativen Krisenmanagements spielten diese über den reinen Abwehrkampf hinausgehenden Forderungen dann allerdings kaum eine Rolle.

Die politischen und makroökonomischen Rahmenbedingungen in Zeiten der Krise – der bis dato tiefste Einbruch in der Geschichte der Automobilindustrie traf auf eine allgemein hohe Arbeitslosigkeit in Deutschland – bereiteten den Nährboden für die Einbindung der IG Metall in das kooperative Krisenmanagement von Staat und industriellem Kapital (vgl. Dribbusch 2012: 134).⁵⁶ Zur Charakterisierung der daraus erwachsenden Form des Korporatismus hat sich in der arbeitssoziologischen Literatur die Bezeichnung »Krisen-Korporatismus« etabliert (Urban 2012: 227ff.).⁵⁷ Dieser Allianz lag das gemeinsame

⁵⁶ Dieses »politische Comeback« der Gewerkschaften ist Dörre (2012: 12f.) zufolge darauf zurückzuführen, dass mit der globalen Finanzkrise eine Differenzierung zwischen dem politischen und ökonomischen Machtblock einherging. Der herrschende politische Block wurde von der Krise überrascht und suchte nach potenziellen Bündnispartnern im Krisenmanagement. Die Angst vor dem möglichen Verlust der eigenen Machtposition und das Versagen marktliberaler Politikberater:innen veranlasste Teile der politischen Entscheidungsträger:innen dazu, wieder intensiv mit Gewerkschaften zu kooperieren. Angesichts der auch in der Krise weiter sinkenden Mitgliederzahlen, der anhaltenden Erosion der Tarifbindung und schließlich auch aus Sorge um den Verlust der Industrien, in denen diese noch verankert ist, verlangte die IG Metall für ihre Einbindung jedoch keinen zusätzlichen Preis und priorisierte die konforme »Logik der Einflussnahme« (vgl. auch Urban 2012: 227ff.).

⁵⁷ Urban weist darauf hin, dass es sich hier um eine »Allianz der Schwachen« aus Staat, Gewerkschaften und Unternehmen der Realwirtschaft handelte, die »unter dem Druck der Schockkrise 2008/2009 gemeinsam in eine machtpolitische Defensive gegenüber den Mechanismen der Finanzmärkte und der Lobbyarbeit ihrer Schlüsselakteure« geraten waren (2013: 243). Dabei bestehen selbstverständlich Machtasymmetrien zwischen Lohnabhängigen und industriellem Kapital innerhalb dieser Allianz, die in den Ergebnissen der Tarifverhandlungen und nicht zuletzt in der Arbeitsmarkt- und Konjunkturpolitik der Bundesregierung zum Ausdruck kommen.

Interesse von Bundesregierung und den Tarifparteien zugrunde, die auf eine schnelle Erholung der Wirtschaft und den Erhalt von Arbeitsplätzen hofften.⁵⁸ Zum Ausdruck kommt dies insbesondere im Schulterchluss zwischen der IG Metall und dem VDA bei der Abwrackprämie, die im Januar 2009 im Rahmen des »Konjunkturpakets II« eingeführt wurde und – anders als ähnliche Prämien in Frankreich oder Italien – an keinerlei Umweltauflagen geknüpft war. Noch bevor die dafür vorgesehenen Finanzmittel erschöpft waren, plädierte die IG Metall in dem angesprochenen Aktionsplan für eine Verlängerung der Prämie und eine Aufstockung der Finanzmittel (IG Metall 2009: 5). Auch bei der Forderung nach der Ausweitung der Sonderregelung zum Kurzarbeitergeld über das Jahr 2009 hinaus befand sich die IG Metall auf einer Linie mit der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA). Konsens zwischen den Tarifparteien bestand zudem darin, dass die Bundesagentur für Arbeit bei länger anhaltender Kurzarbeit die Sozialabgaben der Unternehmen übernimmt (Dribbusch 2012: 134f.). Die Interessen der Belegschaft hinsichtlich der Umverteilung des Mehrprodukts und Arbeitszeitsenkungen blieben in diesem Bündnis weitgehend untergeordnet (Urban 2012: 230).

Der Krisen-Korporatismus fand seine Entsprechung auf der betrieblichen Ebene in der Integration der Betriebsräte in ein kooperatives betriebliches Krisenmanagement. Dies erforderte wiederum weitere Zugeständnisse von den Lohnabhängigen. Die hinter den Beschäftigungspakten stehende Logik der Arbeitsplatzsicherung durch Kostensenkungen reproduzierte sich in verschärfter Form, bestehende Standortvereinbarungen standen mit dem Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Konzerne wieder zur Disposition.

Als prominentestes Beispiel ist in diesem Zusammenhang der oben angesprochene Fall Daimler zu nennen, wo trotz geltender Beschäftigungssicherung bis 2011 auf Druck der Konzernleitung eine neue Gesamtbetriebsvereinbarung abgeschlossen wurde, die unter anderem eine flächendeckende Absenkung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich und eine Verschlechterung der Konditionen der Kurzarbeit vorsah. Der Konzern versprach sich davon Einsparungen in Höhe von zwei Milliarden Euro. Im Gegenzug bekräftigte Daimler die Beschäftigungssicherung bis 2011 (Behruzi 2013: 150; Dribbusch 2012: 135).⁵⁹ Der Betriebsrat verteidigte die Vereinbarung und verwies auf die angespannte Liqui-

⁵⁸ Auch die Unternehmen hatten ein Interesse daran, zumindest einen Teil der Stammbeflegschaft zu halten, da sie befürchteten, in einem neuen Aufschwung einen Fachkräftemangel zu erleiden (Seifert/Herzog-Stein 2010: 557). Die zahlreichen Flexibilisierungsinstrumente machten das »Horten von Arbeitskräften« (ebd.) kostengünstig möglich.

⁵⁹ Dennoch wurde der Betriebsrat auch in der Folge aus wichtigen strategischen Entscheidungen wie der Verlagerung der Produktion der C-Klasse herausgehalten (Behruzi 2015: 246).

ditätssituation im Konzern,⁶⁰ linksoppositionelle Betriebsratsgruppen übten hingegen Kritik an der mangelnden Informationsbereitstellung und Mobilisierung während des Aushandlungsprozesses (Behruzi 2013: 151ff.).

Die wichtigsten Maßnahmen zur Krisenbewältigung auf betrieblicher Ebene bildeten die Instrumente zur Arbeitszeitflexibilisierung, die bereits vor der Krise eingeführt worden waren. In der konjunkturellen Hochphase vor dem Ausbruch der Krise häuften sich auf den Arbeitszeitkonten hohe Guthaben an, die die Konzerne nun ohne zusätzliche Kosten abbauen konnten (Allespach u.a. 2010: 487). Zudem setzten viele Betriebsräte durch, dass der Ausfall an Arbeitsstunden auf die Arbeitszeitkonten gebucht wird (ebd.). Dadurch wurden zwar betriebsbedingte Kündigungen vermieden, doch macht diese »Errungenschaft« gleichzeitig die Tragweite der dafür in Kauf genommenen Konzessionen deutlich. Als vor allem mittelfristig wirkungsvollste Maßnahme entpuppte sich die Kurzarbeit. Mit deren Hilfe konnte das Arbeitsvolumen an das reduzierte Produktionsvolumen ohne nennenswerte Belastung der Konzerne angepasst werden – jedoch zum Preis von Einkommenseinbußen für die Beschäftigten. Auf dem Höhepunkt der Krise im Juni 2009 befanden sich knapp 30% aller Beschäftigten in der Automobilindustrie in Kurzarbeit (Dribbusch 2012: 135). Auch die unkomplizierte »Freisetzung« der Leiharbeitskräfte (Dörre 2012: 13) sorgte dafür, dass die Krise gut überstanden und die Arbeitsplätze für die Stammebeschäftigten weitgehend gesichert werden konnten.

Im Jahr 2010 stand die nächste Tarifrunde in der Metall- und Elektroindustrie an. Erneut ging es für die Tarifvertragsparteien primär darum, eine »gemeinsame Antwort« auf den Krisenverlauf zu finden und ihre pragmatische Kooperation fortzusetzen. An der betrieblichen und innergewerkschaftlichen Vorbereitungsdebatte vorbei trafen sich Vertreter:innen der IG Metall und des Industrieverbands Gesamtmetall bereits Ende 2009 zu Sondierungsgesprächen. Die IG Metall verzichtete dabei auf die Forderung von Lohnerhöhungen und setzte lediglich auf Inflationsausgleich und Arbeitsplatzsicherung. Da einige Unternehmen bereits die 24 Monate Kurzarbeit ausgenutzt hatten, ging es für die Tarifparteien im Wesentlichen darum, weitergehende Instrumente zur Verlängerung der Beschäftigungsbrücke zu finden. Die Kapitaleseite forderte darüber hinaus erneut, bestehende Entgelttarifverträge zum Zweck der Kostensenkung neu zu verhandeln (Dribbusch 2012: 136). Überraschend verein-

⁶⁰ Die Liquiditätssituation bei Daimler spitzte sich vor allem deshalb zu, weil die Konzernleitung unmittelbar vor Ausbruch der Krise Aktienrückkäufe im Umfang von 6,2 Mrd. Euro tätigte, um die Aktienkurse und die Kapitalrenditen nach oben zu treiben. Trotz dieser Aktion ist umstritten, ob die Liquiditätssituation im Konzern tatsächlich existenzgefährdend war (Behruzi 2013: 153).

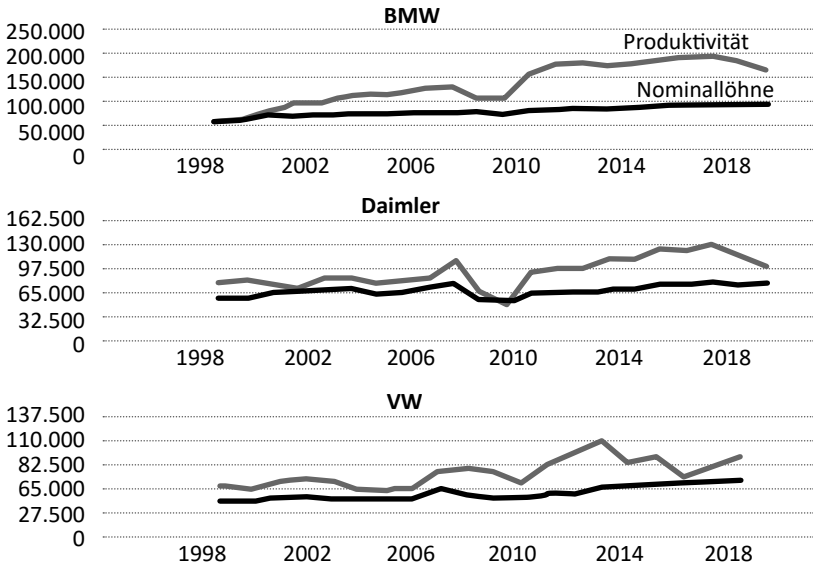
barten die Tarifvertragsparteien bereits im Februar 2010 »Pilotabschlüsse« für Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg.

Ergänzend zur gesetzlichen Kurzarbeit nach SGB III wurde dabei ein Modell zur tariflichen Kurzarbeit eingeführt. Dieses Modell sah in einer ersten Phase von mindestens sechs Monaten vor, die Remanenzkosten der Kurzarbeit – also Lohnkostenbestandteile, die trotz Arbeitszeitverkürzung anfallen (wie z.B. Urlaubs-, Weihnachtsgeld oder Feiertagsvergütung) – für Unternehmen, die die Kurzarbeit bereits länger als 24 Monaten einsetzten, zu senken. Entsprechend wurden das Weihnachts- und Urlaubsgeld der Kurzarbeitenden proportional zur Intensität der Kurzarbeit gekürzt. Der verbleibende Teil wurde auf die zwölf Monate eines Jahres umgelegt und dem monatlichen Kurzarbeitergeld hinzugefügt. Damit erhöhte sich zwar das monatliche Entgelt für die Lohnabhängigen in Kurzarbeit. Der Verlust an Weihnachts- und Urlaubsgeld wurde dadurch selbstredend aber nicht ausgeglichen. In einer zweiten Phase konnte die wöchentliche Arbeitszeit auf insgesamt 28 Stunden reduziert werden; bei der Absenkung der Arbeitszeit auf 31 Stunden oder weniger wurde der Stundenlohn der abhängig Beschäftigten schrittweise erhöht. Im Gegenzug schloss die Kapitaleseite Kündigungen der von Kurzarbeit Betroffenen während der Laufzeit dieser Maßnahmen aus (IG Metall 2010). Die wesentliche strittige Frage im Vorfeld der Verhandlungen auf betrieblicher Ebene betraf vor allem den Umgang mit Leiharbeitskräften und befristet Beschäftigten, die in der Krise ihre Stellen verloren. Zu beiden Belegschaftsgruppen wurden im Tarifvertrag keine Vereinbarungen getroffen.

Wie fällt nun die Bilanz der krisenkorporatistischen Strategie der IG Metall aus? Die Konjunktur in der Automobilbranche erholte sich schnell. Mit Umsätzen in Höhe von 351 Mrd. Euro lag die deutsche Autoindustrie im Jahr 2011 mit knapp 6% wieder deutlich über dem Vor-Krisen-Niveau von 2007 (Statistisches Bundesamt 2020f). Maßgeblich hierfür war – neben der steigenden Nachfrage aus China – insbesondere die nachfragestimulierende Wirkung der Abwrackprämie, von der vorrangig Volumenhersteller wie VW und Opel profitierten (Dribbusch 2012: 134f.). Auch die Beschäftigungssituation entwickelte sich im internationalen Vergleich positiv; es war sogar vom »deutschen Beschäftigungswunder« die Rede (Krugman 2009). Die vielfach befürchteten dramatischen Negativeffekte für den Arbeitsmarkt blieben aus, und die IG Metall hat ihr Hauptziel (Arbeitsplatzsicherheit) damit erreicht. Durch die intensive Nutzung und Ausweitung der Kurzarbeit und weiterer Instrumente der internen Arbeitszeitflexibilisierung ist es gelungen, die Beschäftigung der Stammbeslegschaft weitgehend zu sichern.

Trotz dieser beschäftigungspolitischen Erfolge und bei Anerkennung der komplexen Handlungsbedingungen, innerhalb derer Industriegewerkschaften unter den Bedingungen der (globalisierten) kapitalistischen Produktions-

Abbildung 10: Nominallohn- und Produktivitätsentwicklung bei BMW, Daimler u. VW zwischen 1998 und 2019 (in €)



Quelle: Eigene Darstellung; Datengrundlage: Geschäftsberichte von BMW, Daimler und VW von 1998 bis 2019. Als Proxy für die Produktivitätsentwicklung wurde die (Netto-)Wertschöpfung pro Arbeitskraft berechnet. Dementsprechend ergeben sich Verzerrungen aufgrund von Preis- sowie Angebots- und Nachfrageschwankungen. Außerdem berücksichtigt diese Größe keine Veränderungen der Arbeitszeitdauer. Die Nominallöhne wurden aus dem Personalaufwand pro Beschäftigten berechnet. Veränderungen der Arbeitszeitdauer können hier ebenfalls nicht abgebildet werden.

weise agieren müssen, wiegen die negativen Folgen dieser Strategie schwer. So verloren insbesondere Leiharbeitskräfte und befristet Beschäftigte, deren Verträge nicht verlängert wurden, in der Krise ihre Stellen. Zwischen 2007 und 2009 reduzierte sich die Anzahl an Leiharbeitskräften um 90.000 (Statistisches Bundesamt 2020g). Da Leiharbeitskräfte vor allem in der Metall- und Elektroindustrie eingesetzt werden (Statistisches Bundesamt 2016) und diese Branche besonders von der Krise getroffen war, ist anzunehmen, dass ein Großteil davon in der Automobilindustrie »freigesetzt« wurde. Klaus Dörre spricht sogar davon, dass von zwischenzeitlich 870.000 eingesetzten Leiharbeitskräften im Laufe der Krise 300.000 solcher Beschäftigungsverhältnisse beendet wurden (ebd. 2012: 13).⁶¹

⁶¹ Unklar ist, ob sich diese Zahlen auf die insgesamt in Deutschland eingesetzten Leiharbeitskräfte oder nur auf diejenigen im Organisationsbereich der IG Metall beziehen.

Damit vertiefte sich die Fragmentierung der Lohnabhängigen, die sich bereits im Zuge des massiven Einsatzes prekärer Beschäftigungsverhältnisse vor dem Ausbruch der Krise ihren Weg bahnte. Dörre (2011: 284) bezeichnet den Krisen-Korporatismus daher als »eine partikularistische Handlungsstrategie, weil er Spaltungslinien am Arbeitsmarkt und unter den Subalternen, die die finanzkapitalistische Landnahme erzeugt hat, nicht ernsthaft in Frage stellt, sondern – mitunter unbeabsichtigt – zusätzlich verstärkt«. Die Beschäftigungspolitik der IG Metall während der Krise resultierte aus einer exklusiven Solidarität, die nicht in der Lage war, allgemeine Interessen der Lohnabhängigen zu repräsentieren. Damit einher ging die Gefahr, dass sich die Erosion der Organisations- und institutionellen Macht der Gewerkschaften fortsetzte (ebd.).

Die Kosten der Beschäftigungssicherung trugen aber auch die »geretteten« Stammebelegschaften. Sie mussten vor allem eine unfreiwillige Absenkung der Arbeitszeit (und damit auch Lohnneinbußen), sinkende Personalbestände durch die Entlassung von Leiharbeitskräften und Befristeten und eine damit verbundene Arbeitsintensivierung in Kauf nehmen. Ihre Beschäftigungssicherung erkaufte sie vor allem auch durch weitreichende verteilungspolitische Zugeständnisse: Wie Abbildung 10 verdeutlicht, drifteten vor allem in den Jahren nach der Krise bei allen drei deutschen Herstellerkonzernen Lohn- und Produktivitätswachstum deutlich auseinander. Fraglich bleibt, ob betriebsbedingte Kündigungen bei VW, BMW und Daimler gegen den Widerstand der gewerkschaftlich verhältnismäßig hoch organisierten Belegschaft auch ohne die formale Absicherung überhaupt durchzusetzen gewesen wären und die Zugeständnisse demnach zu einem überwiegenden Teil hätten vermieden werden können.⁶² Eine stärker konfliktorientierte Strategie und eine aktive demokratische Einbeziehung der Belegschaft in die Strategieentwicklung hätten dasselbe Ergebnis – die Sicherung der Stammebelegschaft – womöglich zu einem geringeren Preis erreicht bzw. in ihrem Wirken über die reine Sicherung der Arbeitsplätze der regulär Beschäftigten hinausgehen können. Aufgrund der nahezu alleinigen Ausrichtung auf den Erhalt von Arbeitsplätzen der Kernbelegschaft spielten die weiterreichenden wirtschafts- und sozialpolitischen Forderungen der IG Metall wie eine verschärfte Regulierung der Finanzmärkte oder die Einrichtung eines öffentlichen Beteiligungsfonds zur Unternehmens-

⁶² Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass auf betriebliche Protestaktionen während der Krise – mit der Ausnahme einer Arbeitsniederlegung im Dezember 2009 bei Daimler und eines spektakulären mehrtägigen Hungerstreiks von Leiharbeiter:innen im März 2009 bei VW – weitgehend verzichtet wurde. Eine derartige Konfrontation passte nicht ins Gesamtbild des kooperativen Krisenmanagements (Dribbusch 2012: 137f.). Möglicherweise hätte eine Beschäftigungssicherung der Stammebelegschaft mithilfe einer Konfrontationsstrategie erreicht werden können – ohne weitere Zugeständnisse bei Lohn und Arbeitszeit.

finanzierung in der praktischen Umsetzung des Krisenmanagements schlicht keine Rolle mehr (Dribbusch 2012: 134; Urban 2013: 4).

Der hinter den Standortsicherungsvereinbarungen der 1990er und 2000er Jahre stehende Leitgedanke der IG Metall, Beschäftigungssicherung nur durch eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erreichen zu können, intensivierte sich letztendlich im Krisen-Korporatismus. Nach Ansicht der Betriebsräte und der IG Metall konnte somit zumindest die Beschäftigung der Stammbelgschaft gesichert bleiben. Die spezifischen Aushandlungslogiken des Krisen-Korporatismus sind insofern Ausdruck einer sich (spätestens) seit den 1990er-Jahren verschärfenden Machtasymmetrie zwischen Lohnarbeit und Kapital.

Der Aufschwung: Prekärer Beschäftigungsaufbau und Renaissance der IG Metall?

Das automobilen Kapital in Deutschland konnte durch die beschriebenen Umstände und Maßnahmen seine Profitabilität schnell wiederherstellen. Damit erhöhten sich auch die Personalbestände wieder. Beim Beschäftigungsaufschwung 2010/2011 setzten die Konzerne – wie bereits im konjunkturellen Hoch vor dem Ausbruch der Krise – in hohem Ausmaß auf prekäre Beschäftigung. Dies gilt insbesondere für den Einsatz von befristeten Arbeitsverhältnissen und Leiharbeit. Einer Umfrage der IG Metall bei mehr als 5.000 Betriebsräten in ihrem Organisationsbereich zufolge waren von den Neueinstellungen nach der Krise 40% Leiharbeitskräfte, 45% befristet und lediglich 5% unbefristet (Dörre 2012: 13). Vorreiter unter den Autokonzernen beim Einsatz von Leiharbeit nach der Krise war der »Premiumhersteller« BMW – im Jahr 2015 bestanden beispielsweise im Leipziger Montagewerk 31% der Belegschaft aus Leiharbeitskräften (Dribbusch/Birke 2019: 21). Die Leiharbeit erlebte (genau wie Befristungen) in der Automobilindustrie nach der Krise einen regelrechten Boom.

Es veränderte sich aber nicht nur die quantitative Dimension der Leiharbeit, vielmehr fand auch ein qualitativer Wandel der Funktion von Leiharbeit statt. Sie wurde vom Kapital nicht mehr ausschließlich zur Abfederung kurzzeitiger Auftragsspitzen eingesetzt, sondern zunehmend auch strategisch, um in den eigenen Werken Niedriglohnbereiche zu schaffen. Leiharbeitskräfte, die die gleiche Arbeit wie die Stammbelgschaft leisteten, dafür aber einen Bruchteil deren Lohns erhielten, verweilten über einen immer längeren Zeitraum im Betrieb (Dörre 2012: 13f; Benassi/Dorigatti 2015: 541). Wurden beispielsweise im Jahr 2002 37% aller Leiharbeitskräfte länger als drei Monate in einem Betrieb eingesetzt, betrug dieser Anteil zehn Jahre später bereits 51% (Bundesagentur für Arbeit 2013: 19). Die Leiharbeit verlor also zunehmend ihren konjunkturellen Charakter. Hinzu kommt, dass die in der Krise »sozial verträglich« abgebaut-

ten Stammarbeitsplätze überwiegend durch Leiharbeit nachbesetzt wurden. Das Mittel der Leiharbeit diente dem Kapital somit zunehmend als Instrument zur Senkung der Personalkosten. Dadurch blieben deutsche Werke wettbewerbsfähig mit den Niedriglohnländern, in die die Autokonzerne bereits einen großen Teil ihrer Produktion verlagert hatten (Haipeter u.a. 2012: 2024ff.). Auch die (eine Organisation aller abhängig Beschäftigten erschwerende) Heterogenisierung der Belegschaften wurde durch den massiven Einsatz von Leiharbeitskräften weiter vorangetrieben, da diese von den Betriebsräten der Anwenderbetriebe nicht ausreichend vertreten werden (können).

Leiharbeit bildete für das Kapital jedoch nicht das einzige Mittel zur Heterogenisierung der Belegschaften und zur Etablierung einer Niedriglohnlilie in den Betrieben. Durch das Outsourcing von Fertigungs- und Entwicklungsaufgaben wurden ehemals interne und vom Stammpersonal ausgeführte Tätigkeiten an externe Kontraktlogistiker sowie Entwicklungs- und IT-Dienstleister ausgelagert. Im Zuge dessen häufte sich der Einsatz von mit Werkverträgen Beschäftigten. Beispielsweise bestand die Belegschaft im BMW-Werk Leipzig im November 2015 zu 39% aus Werkvertrag-Beschäftigten oder Leiharbeitskräften von Werkvertragsfirmen (Dribbusch/Birke 2019: 21). Mit den »Werkvertraglern« trat neben die Leihbeschäftigten eine zweite Beschäftigtengruppe, die zwar auf den Fabrikgeländen der Autohersteller arbeitete, aber nicht von den Tarifverträgen der Metall- und Elektroindustrie bzw. vom Haustarifvertrag bei VW erfasst wurde und deren Stundenlohn eklatant unter dem Niveau der Stammbeslegschaft lag (Haipeter 2019: 145). Es entstand somit ein weiterer mitbestimmungs- und tariffreier Bereich, der ein rasantes Wachstum erfuhr. IG Metall und Betriebsräte waren gefordert, neben den Leihbeschäftigten auch die Werkvertragler in ihre betrieblichen Vertretungsstrukturen zu integrieren.

Die Rahmenbedingungen dafür waren vielversprechend, denn nicht nur die Konzerne, sondern auch die IG Metall verließ die Krise mit viel Rückenwind. Erstmals seit zwei Jahrzehnten konnte sie 2011 eine positive Mitgliederentwicklung verbuchen; der Anstieg der Mitgliederzahlen hielt sogar bis 2016 an.⁶³ Auch auf der politischen Ebene war die IG Metall nach ihrer Einbindung in das korporatistische Krisenmanagement wieder als kompetenter Gesprächs- und Beratungspartner gefragt. Zudem konnte sie in den ersten Tarifverhandlungen nach der Krise unerwartete Erfolge verbuchen: Für die Metall- und Elektroindustrie handelte die IG Metall in der Tarifrunde im März 2012 mit Lohnsteigerungen in Höhe von 4,3% die höchste Entgelterhöhung seit 20 Jahren aus (IG Metall 2012a). Auch in den nachfolgenden Tarifrunden der 2010er Jahre konnten verhältnismäßig hohe Reallohnzuwächse erreicht werden. Die IG Metall ging aus der Krise also mit einem Anstieg ihrer Mitglie-

⁶³ Siehe dazu www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/mitgliederzahlen/ (8.11.2021).

derzahlen, ihrer politischen Bedeutung und ihrer Durchsetzungsmacht hervor (Schmalz u.a. 2013: 255f.).

Diese Entwicklung ist vor allem auf den konjunkturellen Aufschwung in den frühen 2010er Jahren zurückzuführen, der durch eine sinkende Arbeitslosigkeit und einen zeitweiligen Mangel an Fachkräften einen Zugewinn an Verhandlungsmacht für die Beschäftigten ermöglichte. Zuträglich war auch der Stimmungswandel in der öffentlich-medialen Berichterstattung über die IG Metall. Medien zeichneten von der IG Metall überwiegend ein Bild des »kompetenten Anwalts der Beschäftigteninteressen«, was gewerkschaftlichen Positionen in der Öffentlichkeit mehr Gewicht verlieh (ebd.: 256). Forderungen der IG Metall und des DGB nach einer schärferen Regulierung von Leiharbeit konnte somit mehr Nachdruck verliehen werden. Hinzu kommt, dass die IG Metall organisatorisch und strategisch zum Teil neue Pfade beschritt: Sie setzte beispielsweise einen strategischen Schwerpunkt auf Mitgliedergewinnung durch Organizing, um ihre Organisationsmacht weiter auszubauen und richtete eigens dafür einen Fonds in Höhe von jährlich 20 Mio. Euro ein, mit dem entsprechende Erschließungs- und Organizing-Projekte gefördert werden konnten (IG Metall 2012b: 55f; Dörre u.a. 2017: 26f.).

Zum Organisationswandel gehört vor allem auch die Öffnung für Gruppen von Lohnabhängigen, die bisher kaum im Blickpunkt gewerkschaftlicher Organisierungskampagnen standen. Hier sind insbesondere die Leiharbeitskräfte zu nennen, auf die die IG Metall durch Kampagnen wie »Gleiche Arbeit – Gleiches Geld« oder »Arbeit – sicher und fair« besonders fokussierte, was durch den beschriebenen massiven Einsatz von Leiharbeit in den Konzernen aus Gewerkschaftssicht auch zwingend notwendig wurde. Waren Leiharbeitskräfte während der Krise in der Gewerkschaftsagenda noch marginalisiert – schließlich implizierte die krisenkorporatistische Strategie der Beschäftigungssicherung unter anderem Massenentlassungen von Leihbeschäftigten –, gelang es der IG Metall nach der Krise, Leiharbeitskräfte zu rekrutieren und sie erfolgreich in die betrieblichen Repräsentationsstrukturen zu integrieren (Benassi/Dorigatti 2015: 546ff.). Der oben genannte Tarifabschluss 2012, der unter anderem auch erhebliche Verbesserungen bei den Übernahmeregelungen von Leiharbeitskräften und deutliche Lohnzuwächse für dieses Belegschaftssegment beinhaltete, steht exemplarisch für den Erfolg dieser Bemühungen (Burmeister 2016). Auch die Betriebsräte konnten während der Wachstumsphase nach der Krise durchsetzen, dass ein erheblicher Teil der Leiharbeitskräfte übernommen und so in die Stammbesellschaften integriert wurde: Bei VW etwa wurden im Jahr 2012 3.000 und 2013 über 1.000 Leiharbeitskräfte übernommen (Haipeter 2019: 126). Zudem blieb auch die Forderung nach einer strikteren Regulierung von Leiharbeit nicht ungehört: So kam es 2017 zu einer – wenn auch kleinen – Reform des Arbeitnehmer-

überlassungsgesetzes, die die Höchstüberlassungsdauer in einem Betrieb auf 18 Monate festsetzte, um der Verdrängung von Stammebelegschafts-Arbeitsplätzen durch Leiharbeit entgegenzuwirken. Diese Reform regelte ferner, dass Leiharbeitskräfte nach spätestens neun Monaten den gleichen Lohn wie Stammbeschäftigte erhalten (zuvor waren es zwölf Monate). Paradoxerweise vereinbarte die IG Metall noch in demselben Jahr im Rahmen der Tarifverhandlungen für die Metall- und Elektroindustrie, die Höchstüberlassungsdauer auf 48 Monate zu erhöhen und damit vom Gesetz nach oben hin abzuweichen, sofern Betriebsräte dem zustimmten. Der Vorsitzende der IG Metall, Jörg Hofmann, begründete diese Vereinbarung damit, »Drehtüreffekte« vermeiden zu wollen und die Bedingungen für eine Übernahme der Leihbeschäftigten zu verbessern. Es sei »besser, wenn Leiharbeiter bis zu 48 Monate in einem Betrieb mit guten Bedingungen und gutem Geld bleiben als nach Gesetz nach 18 Monaten abgemeldet, in einen schlechteren Betrieb versetzt zu werden und wieder deutlich weniger zu verdienen – oder gar arbeitslos zu werden« (IG Metall 2017b).

Während Leiharbeit zumindest geringfügig besser reguliert werden konnte, galt dies für die Werkvertrag-Beschäftigten nur in eingeschränktem Maß. Viele Probleme der Leiharbeit (keine Sicherheit, schlechte Arbeitsbedingungen, kaum vorhandene Repräsentationsstrukturen und Mitbestimmungsrechte) haben sich im Zuge ihrer besseren Regulierung de facto in den Bereich der Werkverträge verlagert. Die Konzerne selbst bewegen sich bei ihren Praktiken des Einsatzes von Werkverträgen in einer juristischen Grauzone, da die Grenzen zwischen Werkverträgen und verdeckter Arbeitnehmerüberlassung oftmals fließend sind (Manske/Scheffelmeier 2015: 34ff.). Die IG Metall versucht seit 2015, über verschiedene Kampagnen und Erschließungsprojekte eine Tarifierung der Werkvertrag-Beschäftigten zu erreichen. In der Autoindustrie sind im Bereich der Kontraktlogistik sowohl unter organisations- als auch tarifpolitischen Gesichtspunkten bereits erste Erfolge zu verzeichnen (z.B. der Tarifabschluss beim Kontraktlogistiker Schnellecke, IG Metall 2016a u. 2016b). Der Prozess hin zu einer Organisierung und Tarifierung externer Entwicklungs- und IT-Dienstleister gestaltet sich bis heute jedoch sehr mühsam und langwierig (Haipeter 2019: 145ff.). Zumindest wurde bei Porsche in den Werken Zuffenhausen und Weissach 2015 in einer Betriebsvereinbarung festgelegt, den Einsatz von Werkverträgen verbindlich zu regeln. Dem Betriebsrat wurden damit Mitbestimmungsrechte bei Entscheidungen über die Vergabe von Werk- und Dienstleistungsverträgen eingeräumt. Außerdem legt diese Vereinbarung soziale Mindeststandards für Werkvertragsfirmen bei der Porsche AG fest, z.B. einen Mindest-Stundenlohn von 10,50 Euro (Burmeister 2016). Von ihrem Ziel, eine Bindung von Werkvertragsunternehmen an die Flächentarifverträge zu erreichen, ist die IG Metall aber noch weit entfernt.

Wenngleich teilweise Erfolge in der Verteilungspolitik, beim Ausbau der organisatorischen und institutionellen Macht sowie bei der betrieblichen Regulierung von Leiharbeit zu verzeichnen waren: Grundlegende Initiativen der IG Metall in Richtung einer Transformation der Produktion, die den gesellschaftlichen Erfordernissen einer ökologisch nachhaltigen Produktion tatsächlich gerecht wird, gab es auch in der Prosperitätsphase kaum. Zwar plädierte der damalige IG-Metall-Vorsitzende Berthold Huber 2010 mit seinem Text »Kurswechsel für Deutschland: Die Lehren aus der Krise« (Huber 2010) für einen »ökologischen Umbau der Industriegesellschaft«, auch veranstaltete die IG Metall darauf aufbauend im Dezember 2012 einen »Kurswechsel«-Kongress, auf dem Vertreter:innen aus Gewerkschaft, Industrie und Wissenschaft unter anderem über Möglichkeiten einer Demokratisierung der Wirtschaft und eines ökologischen Umbaus der Industrie diskutierten. Die daraus hervorgegangenen ökologischen Forderungen beschränkten sich jedoch, neben durchaus begrüßenswerten Forderungen nach einem Ausbau erneuerbarer Energien und einer Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz, vorrangig auf eine neue Industriepolitik und neue Governance-Strategien, die auf »qualitatives Wachstum« setzen und »innovative, grüne Technologien« endlich als zentrale Wachstumsmärkte anerkennen (IG Metall 2013: 31ff.). Ein grundlegender sozial-ökologischer Umbau der Industrie hin zu einer »Alternativen Produktion« (Adler/Candeias in diesem Band) ist nicht Teil dieser Positionierung. Auch gelang es nicht, die sozial-ökologische Umbaudebatte tatsächlich auch in den Betrieben zu verankern (Blöcker 2014) und somit eine Grundlage für konkrete Transformationsprojekte auf betrieblicher Ebene zu schaffen.

Gerade der konjunkturelle Aufschwung – insbesondere vor dem Hintergrund des Abgasskandals im September 2015 – eröffnete die Möglichkeit, über das akute Krisenmanagement hinauszugehen und beispielsweise Diskussionen über demokratische Konversionsalternativen oder eine Verkürzung der Arbeitszeit bei möglichst vollem Lohnausgleich zu etablieren. Trotzdem blieben derartige emanzipatorische Forderungen der IG Metall weitestgehend aus. Dies ist vor allem deshalb ernüchternd, weil die IG Metall zusammen mit Umweltbewegungen – wie bereits angesprochen – schon in den 1970er, 1980er und frühen 1990er Jahren nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelte. Die umfassten unter anderem Forderungen nach einer schadstofffreien Produktion, einem systematischen Recycling, einer Kooperation aller Verkehrsträger, dem Ausbau des ÖPNV sowie neuen Formen demokratischer Beteiligung. Mit dem bereits ausgearbeiteten theoretischen Rüstzeug, den ökonomischen Rahmenbedingungen, der Steigerung der institutionellen und organisatorischen Macht der IG Metall und dem wachsenden zivilgesellschaftlichen Druck in Richtung einer Ökologisierung der Produktion waren in den 2010er Jahren die Grundlagen gelegt, um Konflikte jenseits der Arbeitsplatzsicherung und der

Verteilungsdimension zu politisieren, die Konfliktbereitschaft der Belegschaft zu schärfen und sozial-ökologische Umbaukonzepte nachhaltig in die gewerkschaftliche Strategie zu integrieren (ausführlich Candeias u.a. 2011). Genutzt wurde diese Möglichkeit nicht.

Regulierung des gegenwärtigen Strukturwandels

Die betrieblichen Auseinandersetzungen der letzten Jahre bei den Autoherstellern werden vor allem vom anstehenden Strukturwandel in der Branche dominiert. Insbesondere die Elektrifizierung des Antriebsstranges, die durch verschärfte umweltpolitische Regulierung notwendig geworden war, prägte das Konfliktfeld in vielfacher Hinsicht. Schließlich gehen damit gravierende Verschiebungen der Wertschöpfungskette, ein hoher Investitionsaufwand und eine Bedrohung von Arbeitsplätzen einher – laut einer aktuellen Studie des (wirtschaftsliberalen) ifo Instituts für Wirtschaftsforschung sind bis 2030 215.000 Arbeitsplätze im Bereich der Herstellung von Produkten mit Bezug zum Verbrennungsmotoren bedroht (Falck u.a. 2021). Auseinandersetzungen über Restrukturierungen der Wertschöpfungsprozesse, »Make or Buy«-Entscheidungen und Fragen zur Finanzierung des Strukturwandels standen vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie im Zentrum der betrieblichen Konflikte.

Für die Interessenvertretung der Beschäftigten geht es im gegenwärtigen Strukturwandel primär darum, neue elektrische Komponenten auch innerhalb der heutigen Wertschöpfungskette zu fertigen, um die beschäftigungspolitische Bilanz der Elektrifizierung so positiv wie möglich zu gestalten. Daher fordert die IG Metall, Batteriezellen in den Hersteller- bzw. Zulieferbetrieben selbst zu produzieren, um disruptive Verschiebungen in den Wertschöpfungsprozessen zu vermeiden. Sie verlangt von den Herstellern hohe Investitionen in die Entwicklung und Produktion neuer Antriebstechnologien, gleichzeitig aber auch in die Optimierung des Verbrennungsmotors. Innovationen, betriebliche Weiterbildung und mehr Mitbestimmungsrechte für Betriebsräte bei ebendieser und bei der Personalplanung runden den gewerkschaftlichen Forderungskatalog an das automobilen Kapital ab. An die Regierung appelliert die IG Metall wiederum, im Sinne einer beschäftigungsorientierten Industriepolitik massive Investitionen in die Erweiterung des Ladenetzes vorzunehmen und die Forschung zur Batteriezellentechnologie mit öffentlichen Geldern zu fördern. Zudem schlägt sie vor, ein »Transformations-Kurzarbeitergeld« einzuführen, das Entlassungen während des Strukturwandels vermeiden und Kurzarbeit mit Qualifizierung verbinden soll (IG Metall 2015; IG Metall 2019a). Die gewerkschaftliche Strategie ist demzufolge gänzlich auf eine sukzessive Elektrifizierung des Antriebsstrangs unter Beibehaltung der massenhaften Individualmotorisierung angelegt. Wenngleich die IG Metall im Sommer 2019 das Bündnis mit Umweltverbänden wie BUND und Nabu suchte (IG Metall 2019b),

fehlt bisher eine eigenständige Strategie, wie eine ökologische Konversionspolitik weg vom Auto bei gleichzeitiger Beschäftigungssicherung tatsächlich aussehen könnte.

Die Position, Batteriezellen selbst und möglichst in Deutschland zu produzieren, ist auch im hieszulande herrschenden politischen Block dominant. Die Bundesregierung zielt darauf ab, eine aktive Industriepolitik zu betreiben, um die »industrielle Wettbewerbsfähigkeit« Deutschlands zu stärken und Deutschland zum »Leitmarkt für Elektromobilität« zu entwickeln (BMW 2019b). Hierzu formierte sich 2015 auf Initiative der IG Metall das Bündnis »Zukunft der Industrie«, in das neben politischen Vertreter:innen auch Industrieverbände (unter anderem der Bundesverband der Deutschen Industrie [BDI]) integriert sind. Zweck dieses Netzwerks ist es, dass Bundesregierung, Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände in »enger Zusammenarbeit« (BDI 2019) die industriepolitischen Leitlinien zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und zur gleichzeitigen Sicherung industrieller Arbeitsplätze entwickeln. Die an die Bundesregierung gerichteten Forderungen der IG Metall trafen in diesem Bündnis auf fruchtbaren Boden: Wie weiter oben bereits skizziert, forcieren sowohl die Europäische Kommission als auch das Bundeswirtschaftsministerium im Sinne einer »vorausschauenden Industriepolitik« eine eigene Batteriezellproduktion, subventionieren die Entwicklung und Fertigung der Batteriezelltechnologie massiv und investieren Milliarden in die Ausweitung der Ladeinfrastruktur. Das etablierte Schema der Einbindung der Gewerkschaften in das kooperative (Krisen-)Management von Politik und Unternehmen bei weitgehend harmonischer Zusammenarbeit der beteiligten Parteien reproduziert sich somit auch in der Bearbeitung des gegenwärtigen Strukturwandels.

Dabei war sich das automobilen Kapital in Deutschland lange Zeit unschlüssig, ob es auf eine eigene Batteriezellenproduktion angesichts des technologischen Vorsprungs vor allem asiatischer Zellproduzenten nicht besser verzichtet. Um die Produktion von Batteriezellen entspannt sich daher ein zentrales betriebliches Konfliktfeld. Beispielsweise betrieb der VW-Konzern lange Zeit keinerlei strategische Weichenstellung zur Batteriezellenproduktion und plante in diesem Bereich keinen Kompetenzaufbau. Vielmehr sollten Batteriezellen von asiatischen Zulieferern eingekauft werden. Der Betriebsrat argumentierte hingegen, dass eine Eigenproduktion aus betriebswirtschaftlicher Sicht sehr wohl sinnvoll sein könnte, um dadurch Abhängigkeiten zu reduzieren und sich einen Großteil der Wertschöpfung bei der Produktion von E-Autos zu sichern. Der damals neue Konzernchef Diess schloss sich letztlich der Argumentation des Betriebsrates an und ließ Umsetzungsoptionen prüfen (Haipeter 2019: 120f.). Auch die Auseinandersetzung bei Daimler im Jahr 2017 bezüglich der Ansiedlung elektrischer Antriebstechnologie im Werk Untertürkheim ist in

diesem Zusammenhang zu nennen. Plante die Konzernleitung ursprünglich einen weitgehenden Fremdbezug von Batteriezellen, gelang es der IG Metall und dem Betriebsrat, die Unternehmensvertretung von der hohen Bedeutung derartiger Kompetenzen für den langfristigen Erhalt des Werkes zu überzeugen. Da das Werk Untertürkheim im Vergleich zu anderen Standorten im Ausland jedoch unter höheren Kosten produziert, sah die Konzernleitung vor, die dort geplante Batteriemontage in einer nicht-tarifgebundenen Tochter-GmbH anzusiedeln. Die Bänder im Montagewerk Sindelfingen standen durch Mobilisierungen der Belegschaft, unter anderem in Form von Betriebsversammlungen und Überstundenablehnungen, vermehrt still. Danach lenkte die Konzernleitung schließlich ein und sagte zu, eine eigene Batteriefabrik innerhalb des Werkes und im Rahmen der Tarifverträge der IG Metall aufzubauen (Götz 2017; Iwer/Strötzel 2019: 274).

Ein damit zusammenhängendes, weiteres Spannungsfeld auf betrieblicher Ebene bilden die aktuellen Rationalisierungsmaßnahmen der Autokonzerne. Die gegenwärtigen Transformationsprozesse in der Branche eröffnen den Konzernleitungen zugleich auch die Möglichkeit, über eine Absenkung der Arbeitsstandards die Kosteneffizienz zu steigern. Mit dem Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit in dieser entscheidenden Phase der Transformation zu erhöhen und die Aktionäre zu beruhigen, riefen die Autokonzerne zuletzt neue »Sparmaßnahmen« aus, die im Kern auf einen umfangreichen Stellenabbau hinauslaufen. Der Argumentation der Autokonzerne zufolge seien diese betriebswirtschaftlich notwendig, um die erforderlichen Investitionen in die neuen Mobilitätstrends zu bewältigen. Die Belegschaftsvertretungen stehen – ganz im Sinne der Wettbewerbskoalition und des Krisen-Korporatismus – Rationalisierungsmaßnahmen nicht grundsätzlich negativ gegenüber, fordern allerdings wiederum die Konzernleitungen dazu auf, im Gegenzug betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen, den Stellenabbau »sozial verträglich« zu gestalten und konkrete Investitions- und Standortsicherungszusagen zu machen. In den aktuellen, vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie verhandelten Vereinbarungen zur Beschäftigungssicherung ging es also vor allem um Maßnahmen zum »sozial verträglichen« Stellenabbau, durch die die Profite der Konzerne gesteigert und damit gleichzeitig auch die Beschäftigung der Stammbeflegschaft gesichert werden soll.

Der VW-Konzern hat bereits im Herbst 2016 als Reaktion auf Dieselgate mit den Betriebsräten und der IG Metall ein »Sparprogramm« vereinbart, das bei der Kernmarke VW bis 2025 einen weltweiten Abbau von 30.000 Stellen vorsieht (davon 23.000 in Deutschland) und in einem »Zukunftspakt« formalisiert wurde (Haipeter 2019: 117ff.). Im Gegenzug sollen 9.000 Arbeitsplätze in Zukunftsbereichen wie der Elektromobilität und Softwareentwicklung neu entstehen. Der aktuelle Strukturwandel in der Automobilbranche beschleunigt

nigt also auch den internen Strukturwandel der Arbeit in den Stammwerken: Die Beschäftigung verlagert sich sukzessive von den direkten Bereichen (unmittelbarer Produktionsbereich) in die indirekten Bereiche (z.B. F&E- und IT-Dienstleistungen). Das Sparprogramm zielt darauf ab, eine Ergebnisverbesserung von jährlich 3,7 Mrd. Euro ab 2020 zu bewirken und die Produktivität der Werke zu erhöhen. Stellenabbau und Produktivitätssteigerungen seien aus Unternehmenssicht notwendig, um die finanziellen Mittel für die erforderlichen Investitionen in neue Mobilitätstrends freizusetzen.⁶⁴

Bei der Umsetzung dieser Vereinbarung kam es schnell zu Konflikten zwischen den Tarifparteien. Der Betriebsrat warf der Unternehmensleitung vor, bei der Umsetzung der Rationalisierungsmaßnahmen zwar, ohne zu zögern voranzugehen, den zugesprochenen Personalaufbau jedoch bewusst aufzuschieben. Im Speziellen kritisierte der Betriebsrat, dass zahlreiche Leiharbeitskräfte nicht weiterbeschäftigt wurden, ohne jedoch, wie im Zukunftspakt vereinbart war, im Detail zu prüfen, ob die dahinterstehende Arbeit nicht doch noch gebraucht wird. Außerdem entfielen durch den Einstellungsstopp 1.500 Stellen in wichtigen Zukunftsbereichen. Dadurch werde der notwendige Transformationsprozess behindert. Nachdem der Markenvorstand dies mit der »schwierigen wirtschaftlichen Lage« zu legitimieren versuchte, eskalierte der Konflikt kurzzeitig. Der Vorstand lenkte ein und nahm den Einstellungsstopp sowie weitere akute Sparmaßnahmen zurück. Der Betriebsrat verkündete im Februar 2017, dass in wesentlichen Streitpunkten Einigkeit erzielt und der ursprüngliche Vertragsstand wiederhergestellt wurde. Leiharbeitskräften, die im Werk Wolfsburg nicht weiterbeschäftigt wurden, sollte nun eine Beschäftigung in den Werken Kassel oder Hannover angeboten werden (Haipeter 2019: 120).

Zusätzlich dazu einigten sich die Belegschaftsvertretung und die Konzernleitung im Jahr 2019 im Rahmen der »Roadmap Digitale Transformation« – nur wenige Jahre nach Vereinbarung des »Zukunftspaktes« – darauf, bei der Kernmarke VW innerhalb der nächsten vier Jahre bis zu 4.000 Stellen zu streichen; 2.000 Stellen sollen im Bereich Digitalisierung neu entstehen. Von den Einschnitten betroffen sind vor allem Arbeitsplätze in der Verwaltung und im Vertrieb, die durch Investitionen in Digitalisierung überflüssig werden. Über die Dimension des Stellenabbaus entfachte ein (öffentlicher) Streit zwischen dem Betriebsrat und der Konzernleitung um Herbert Diess. Der wollte ursprünglich 7.000 Stellen streichen. Letztlich gelang es dem Betriebsrat, diese Zahl fast zu

⁶⁴ Gleichzeitig stiegen die Dividenden im Zuge der stetig wachsenden Umsätze und Gewinne jährlich an: Zwischen 2016 und 2018 erhöhte sich die Dividende je Stammaktie von 2,0 € auf 4,80 € und diejenige je Vorzugsaktie von 2,06 € auf 4,86 €. Für das Geschäftsjahr 2019 stieg die Dividende gar erneut auf 6,50 € bzw. 6,56 € (VW AG Geschäftsberichte 2016 bis 2019). Die Verschiebungen der Klassenverhältnisse in den letzten Jahrzehnten kommen beim gegenwärtigen Strukturwandel klar zum Ausdruck.

halbieren. Der Abbau soll ohne betriebsbedingte Kündigungen vonstattengehen, stattdessen werden die Stellen »sozial verträglich« beim altersbedingten Ausscheiden von Arbeitskräften nicht neu besetzt (VW AG 2019h). Die allgemeinen Sachkosten und der Personalbedarf werden Konzernangaben zufolge um 15% gesenkt. Propagiertes Ziel ist es, durch diese Maßnahmen ab 2023 jährlich Kosten in Höhe von 5,9 Mrd. Euro zu sparen, um dadurch die Investitionen in die Elektromobilität, Digitalisierung und neue Mobilitätsdienstleistungen finanzieren zu können und die Umsatzrendite der Kernmarke zu steigern.⁶⁵ Im Gegenzug sicherte die Konzernleitung dem Betriebsrat eine Verlängerung der Beschäftigungssicherung an deutschen Standorten bis 2029 zu (VW AG 2019i).

Auch bei der VW-Tochter Audi einigten sich Unternehmensvertretung und Betriebsrat im November 2019 auf das Sparprogramm »Audi.Zukunft«. Es sieht vor, die 61.000 Arbeitsplätze hierzulande bis 2025 um 9.500 zu reduzieren; im Gegenzug entstünden 2.000 Jobs neu. Dieser Stellenabbau geht offiziellen Angaben zufolge ebenfalls ohne betriebsbedingte Kündigungen vonstatten. Die Maßnahme gilt vorrangig der Reduktion von Überkapazitäten in den Werken Ingolstadt und Neckarsulm. Die Kapazität des Werkes in Neckarsulm liegt derzeit bei jährlich 300.000 Fahrzeugen und soll auf 225.000 reduziert werden, diejenige in Ingolstadt sinkt von 500.000 auf 450.000 Stück. Die dadurch eingesparten 6 Mrd. Euro sollen den »strategischen Rendite-Zielkorridor von 9-11%« stützen und Investitionen in Elektrifizierung und Digitalisierung finanzieren (Audi AG 2019). Im Gegenzug verlängerte die Konzernleitung die Beschäftigungssicherung bis 2029. Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Peter Mosch bezeichnete die Vereinbarung als »großen Erfolg in schwierigen Zeiten« und nannte sie einen »Meilenstein« (ebd.).

Konkurrent Daimler umgarnte seine Investoren ebenfalls mit einem neuen Sparprogramm, auf das sich Betriebsrat und Unternehmensführung im November 2019 einigten. Bis 2022 sollen rund 1,4 Mrd. Euro eingespart werden. Im Rahmen der Umstellung auf E-Mobilität und eines Konzernumbaus soll allein in sechs deutschen Werken ein Abbau von 20.000 Arbeitsplätzen erfolgen.⁶⁶ Da betriebsbedingte Kündigungen an deutschen Standorten bis 2029

⁶⁵ »Die Anleger« waren zuletzt besorgt, dass die Umsatzrendite der Marke VW im Jahr 2018 nur bei 3,8% lag und damit das vom Konzern ausgewiesene Ziel von 4 bis 5% verfehlte. Trotz des bevorstehenden hohen Investitionsbedarfs kündigte Konzernchef Diess Medienberichten zufolge an, das eigentliche Langfristziel der Umsatzrendite bei der Kernmarke VW in Höhe von 6% bereits spätestens 2021 erreichen zu wollen (Ecomento 2018), was kurzfristige Effizienzsteigerungen notwendig machte. Der gegenwärtige Stellenabbau bei der Kernmarke VW ist also vor allem auch in diesem Kontext zu betrachten.

⁶⁶ Weiteres dazu siehe www.bw24.de/stuttgart/daimler-ag-zahlt-mitarbeiter-abfindung-stellenabbau-400000-euro-weggang-90785689.html (8.11.2021).

ausgeschlossen sind, soll der Abbau mittels Altersteilzeit, Frühpensionierungen und Abfindungen vorstattengehen.⁶⁷ Insbesondere Arbeitskräfte in den Bereichen Management, Logistik und Verwaltung sind vom Stellenabbau betroffen. Genau wie bei VW sollen in diesen Bereichen bestimmte Arbeitsplätze durch Investitionen in Digitalisierung wegfallen. Vorgesehen ist außerdem, Verträge von Leiharbeitskräften und befristet Beschäftigten in der Verwaltung nur noch in sehr restriktivem Umfang zu verlängern. Auch die Prämien für Mitarbeiter:innen sollen drastisch reduziert werden. Das Einsparvolumen beim Personal wird auf insgesamt mehr als 1,4 Mrd. Euro taxiert (Fasse/Murphy 2019; Wirtschaftswoche 2019). Begründet werden diese Maßnahmen zum einen mit der Notwendigkeit, die Transformation zu finanzieren und zum anderen mit der »tiefen Krise«, in der sich der Konzern – vor Ausbruch der Coronapandemie wohlgermerkt – befinde. Zwar brach das Konzernergebnis 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 64% auf 2,7 Mrd. Euro ein, der Umsatz stieg allerdings um 3% auf knapp 173 Mrd. Euro; zudem wies die Kernmarke Mercedes-Benz Cars für das Geschäftsjahr 2019 einen neuen Absatzrekord aus (Daimler Geschäftsbericht 2019). Die Einbrüche beim Gewinn und der Umsatzrendite sind vor allem auf drohende Strafzahlungen im Zusammenhang mit der Dieselaffäre und auf Pflichtrückrufe von Modellen mit illegaler Abgastechnik zurückzuführen, für die der Konzern 2019 Rückstellungen in Höhe von 2,8 Mrd. Euro bildete (ebd.).

Der aktuelle »Sparplan« ist demnach im Wesentlichen eine Nachwirkung der Abgasmanipulation, die nun – ohne nennenswerten Widerstand der Lohnabhängigenvertretung – auf dem Rücken der Belegschaft bewältigt wird. Zudem kündigte der Vorstandsvorsitzende Källenius im Oktober 2020 vor Aktionären an, die Umsatzrendite bei der Marke Mercedes-Benz bis 2025 auf 10% zu erhöhen (2019 lag sie bei 3,6%). Dies soll vor allem durch eine Senkung der Fixkosten in Höhe von 20% bis 2025 verglichen mit 2019 in Form eines Kapazitätsabbaus und einer Verringerung des Personalbestands erreicht werden (Hubik 2020). Der aktuelle Personalabbau bei Daimler dient also vor allem dazu, dieser Ankündigung einer höheren Profitabilität des eingesetzten Kapitals gerecht zu werden.

Große Einschnitte verkündete auch BMW. Anders als die Konkurrenz setzt der Konzern jedoch vor allem auf eine Senkung der Erfolgsbeteiligungen der Belegschaft. Wie BMW im Anschluss an eine Betriebsversammlung bekannt

⁶⁷ Die Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis 2029 wurde 2017 beschlossen. Damit sicherte sich die Konzernleitung die Zustimmung des Betriebsrates beim geplanten Umbau von Daimler zu einer Holdinggesellschaft. Dies gibt dem Konzern eine erhöhte Flexibilität: Zum einen wird ein möglicher Verkauf der eigenständigen Sparten erleichtert, zum anderen Teilbörsengänge der einzelnen Unternehmenseinheiten ermöglicht.

gab, einigten sich Unternehmensleitung und Betriebsrat im November 2019 – einen Tag nach der Bekanntgabe des neuen Sparprogramms von Audi – auf eine Kürzung der Erfolgsprämie um knapp 20%. Darüber hinaus werden Erfolgsprämie und Weihnachtsgeld für Arbeitnehmer:innen mit einem 40-Stunden-Vertrag künftig auf Basis einer 35-Stunden-Woche ausbezahlt, sodass diejenigen Arbeitskräfte, die 40 Stunden pro Woche arbeiten, finanzielle Einbußen hinnehmen müssen. Die Regelungen gelten ab dem Geschäftsjahr 2020 und betreffen nach Konzernangaben rund 90.000 Mitarbeiter:innen (tagesschau.de 2019c). Diese Maßnahmen sind Teil eines umfassenden Sparprogramms, mit dem der Konzern darauf abzielt, seine Kosten bis 2022 um mehr als zwölf Milliarden Euro zu reduzieren (BMW Group 2020). Das Programm sieht auch eine Verringerung der Anzahl an Leiharbeitskräften und einen Stellenabbau in der Verwaltung vor. Unternehmensleitung und Betriebsrat haben sich im Zuge der Corona-Krise auf einen Personalabbau in Höhe von 6.000 Stellen geeinigt, der wiederum ohne betriebsbedingte Kündigungen vorstattgehen soll. Hinzu kommt ein Wegfall von Leiharbeitskräften und Werkvertrags-Beschäftigten (tagesschau.de 2020a). Das automobilen Kapital konnte den Möglichkeitsraum, den ihm der Strukturwandel und die konjunkturelle Krise bereits vor Ausbruch der Pandemie anboten, in Form tiefgreifender Rationalisierungsmaßnahmen also optimal ausnutzen und die Krisenkosten wiederum auf die Stammebeschäftigten und prekär Beschäftigte abwälzen.

Im März 2020 stand in der Metall- und Elektroindustrie ursprünglich eine wichtige Tarifrunde zur Regulierung des Strukturwandels an. Im Vorfeld der Verhandlungen bot die IG Metall – ohne vorherige Mitgliederbefragung – dem Arbeitgeberverband Gesamtmetall ein »Moratorium für einen fairen Wandel« an (IG Metall 2020a). Als kämen der Strukturwandel und die verschärften Grenzwerte für die Autoindustrie überraschend und plötzlich, verzichtete die IG Metall mit diesem »Friedensangebot« – wie bereits in der Tarifrunde 2010 – darauf, in den Tarifverhandlungen ihre Forderung nach einer Tariflohnerhöhung konkret zu beziffern. Eine Entgeltsteigerung, die die Inflation ausgleicht, wäre aus Sicht des Gewerkschaftsvorsitzenden Hofmann bereits zufriedenstellend. Im Gegenzug sollten sich die Unternehmen dazu bereiterklären, keine einseitigen Maßnahmen zum Stellenabbau, zu Auslagerungen von Produktionsbereichen, zur Verlagerung der Produktion und zur Schließung von Standorten durchzuführen. Im Rahmen dieses Moratoriums forderte die IG Metall außerdem die Bundesregierung dazu auf, den Unternehmen den Zugang zur Kurzarbeit zu erleichtern und die Bezugsdauer von Kurzarbeit auf bis zu 24 Monate zu verlängern (ebd.). Der Finalisierung einer neuen Tarifvereinbarung stand der Ausbruch der Covid-19-Pandemie im Wege.

Die Regulierung des aktuellen Strukturwandels in der Autoindustrie steht somit in der Tradition der vorherigen Formen der Wettbewerbskoalition bzw.

des Krisen-Korporatismus. Die Autohersteller überbieten sich mit Sparprogrammen und Stellenstreichungen; Gewerkschaften und Betriebsräte stimmen diesen aufgrund ihrer Sorge um die Wettbewerbsfähigkeit der Konzerne zu, sehen – ganz zu schweigen von Konzepten zur Durchsetzung von Konversionsansätzen – ihrerseits weitgehend von Forderungen nach Verbesserungen der Arbeitsbedingungen ab und fordern politische Maßnahmen, die primär die Profite der Unternehmen stabilisieren. Weitreichende Zugeständnisse bei den Arbeitsbedingungen und die Zustimmung zu einem »sozial verträglichen« Personalabbau sollen abermals die Beschäftigung der Stammebelegschaft gewährleisten. Die Kosten der Beschäftigungssicherung tragen wiederum zu weiten Teilen die Lohnabhängigen selbst, die sich einem massiven Stellenabbau und folglich dem Verlust ihrer Arbeitsplätze, einer zunehmenden Arbeitsverdichtung sowie Lohnzugeständnissen ausgesetzt sehen.⁶⁸

Alles beim Alten in der Coronakrise

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie veränderte die Rahmenbedingungen der laufenden Tarifverhandlungen. Die IG Metall und der Industrieverband Gesamtmetall vereinbarten in Reaktion auf die Produktions- und Nachfrageeinbrüche, die mit der Pandemie einhergingen, in Nordrhein-Westfalen am 20. März 2020 einen Pilotabschluss zur Coronakrise. Dieser sieht im Wesentlichen vor, die Einführung von Kurzarbeit zu erleichtern, um somit betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden. Die monatlichen Nettoentgelte der Beschäftigten sollen auf einem Niveau von bis zu 80% abgesichert werden, indem Weihnachts- und Urlaubsgeld – genau wie während der globalen Finanzkrise – in zwölf Teile gegliedert und den monatlichen Entgelten jeweils hinzugefügt werden. Die Kapitalseite leistet zudem einen Zuschuss in Höhe von 350 Euro pro Vollbeschäftigten, der in einen »Solidartopf« eingezahlt wird. Weiterhin wurde vereinbart, dass Eltern mit Kindern bis zu zwölf Jahren bei Schließungen von Kitas und Schulen anstatt des tariflichen Zusatzgeldes acht freie Tage für die Kinderbetreuung nehmen können. Zusätzlich erhielten Beschäftigte im Jahr 2020 für die Betreuung von Kindern – soweit zwingend erforderlich – mindestens fünf freie Tage ohne Anrechnung auf den Urlaub; das Entgelt wird dabei weitergezahlt. Diese Regelung war jedoch nur bis Ende März 2020 befris-

⁶⁸ Die Leiharbeitskräfte bekamen den rauen Wind der Sparmaßnahmen bereits während der Rezession 2019 zu spüren. Zahlen der Agentur für Arbeit zufolge waren im Jahresdurchschnitt bis Juni 2019 etwa 895.000 Leiharbeitskräfte in Deutschland beschäftigt, das sind etwa 105.000 weniger als im Vorjahreszeitraum (Bundesagentur für Arbeit 2020). Der Abbau von Leiharbeit fand vor allem in der Autoindustrie statt (Hensolt 2020). Die Aussicht der verbleibenden Leiharbeitskräfte auf eine Übernahme in ein reguläres Beschäftigungsverhältnis ist unter den Bedingungen des gegenwärtigen Strukturwandels minimal.

tet und konnte ohnehin nur dann in Anspruch genommen werden, wenn alle anderen Instrumente wie bestehende staatliche Freistellungsmöglichkeiten, Resturlaub aus dem Jahr 2019, Abbau von Arbeitszeitkonten und tarifliche Freistellungszeiten bereits ausgereizt waren. Die Tarifverträge traten unverzüglich in Kraft und konnten zum 31.12.2020 gekündigt werden (IG Metall 2020b).

Das Handeln der Lohnabhängigenvertretung ist auch in diesem Abschluss unverkennbar vom Leitprinzip der Sicherstellung der Profitabilität der Unternehmen dominiert. So sieht die Vereinbarung keine Erhöhung der Löhne vor und geht demzufolge mit einem Kaufkraftverlust für die Beschäftigten einher. Aus der geplanten Nullrunde ist im Zuge der Pandemie nun sogar eine Minusrunde geworden, die gar auf Inflationsausgleich verzichtet. Hinzu kommt, dass die Regelung zur Kurzarbeit zur Absicherung von bis zu 80% der Nettoentgelte noch unter das Niveau bestehender Tarifverträge der IG Metall fällt. In Baden-Württemberg beispielsweise werden die Entgelte bei Kurzarbeit bis zu 97% (je nach Umfang der Kurzarbeit) abgesichert, bezahlt über eine Aufstockung der Unternehmen. Auch bei VW (Haustarifvertrag) wird das Kurzarbeitergeld je nach Entgeltstufe auf bis zu 95% aufgestockt. An der Finanzierung des Kurzarbeitergelds sind bekanntlich ohnehin die abhängig Beschäftigten durch die Zahlung von Sozialabgaben und Steuern beteiligt, wohingegen die Arbeitgeber durch die gesetzlichen Änderungen zur Kurzarbeit zu 100% von den Sozialbeiträgen befreit wurden. Die 350 Euro pro Arbeitskraft, die die Kapitalseite gemäß des Pilotvertrags in Nordrhein-Westfalen zum Kurzarbeitergeld in einen Solidartopf dazuzahlen muss, dienen lediglich der Vermeidung sozialer Härten.

Dass die Verwertungsinteressen des Kapitals abermals auch in der Strategie der IG Metall die Hauptrolle spielen, zeigt auch die Verlängerung der Friedenspflicht bis zum 29. Januar 2021, auf die sich die Tarifparteien im Zuge des Krisen-Abkommens einigten. Sie stellt sicher, dass die Produktion nicht etwa durch Warnstreiks oder gar durch einen Erzwingungsstreik unterbrochen wird. Als wären Autos lebensnotwendige Güter, forderte die IG Metall zudem – angesichts des zum Erliegen gekommenen Autoabsatzes und der gewaltigen Ansammlung der überproduzierten Fahrzeuge im Autohandel – in einem gemeinsamen Brief mit den Kapitalverbänden der Autoindustrie am 9. April 2020 die Bundesregierung auf, den stationären Autohandel schnellstmöglich wieder zu erlauben (IG Metall 2020c). Wie zu erwarten, folgte die Bundesregierung diesem Vorschlag kurzerhand.

Auch bei der zügigen Wiederaufnahme der Produktion waren sich die Autokonzerne mit den Betriebsräten und der IG Metall einig. So beschloss VW Mitte April mit Unterstützung der IG Metall und des Betriebsrats einen »100-Punkte-Plan«, der die Bänder bereits ab dem 20. April wieder anlaufen ließ und somit die Gesundheit der Belegschaft riskierte. Auch im Daimler-Konzern arbeiteten Konzernleitung und Betriebsrat nur wenige Wochen nach der Stilllegung

der Produktion Maßnahmen zur schnellen Wiederaufnahme aus (IG Metall 2020d). Dass die Produktion inmitten der schnellen Verbreitung des Virus, über dessen Gefahren und Auswirkungen zum damaligen Zeitpunkt kaum etwas bekannt war, wiederaufgenommen und die Arbeitskräfte damit gesundheitlichen Risiken ausgesetzt wurden, war wiederum das Resultat des kooperativen Vorgehens von Autoherstellern, Betriebsräten, der IG Metall und der Bundesregierung.

Industrieverbände und IG Metall befanden sich auch bei ihrer lautstarken Forderung nach umfangreichen Konjunkturprogrammen für die Autoindustrie auf einer Linie.⁶⁹ Um möglichst viele potenzielle Autokäufer zum Kauf von Fahrzeugen zu bewegen, forderten die Autokonzerne im Schulterchluss mit der IG Metall – ganz nach dem Vorbild der Abwrackprämie – Kaufprämien, die über die bestehenden Prämien beim Erwerb von E-Fahrzeugen hinausgehen und neben elektrischen Autos und Plug-in-Hybriden auch traditionelle Verbrenner umfassen sollten. Die IG Metall – besorgt, dass die Beschäftigung angesichts der noch unbekannt Dimensionen der Corona-Krise ohne weitreichende Konjunkturimpulse nicht gesichert werden kann – schränkte lediglich ein, dass die geförderten Verbrennungsmotoren »emissionsarm und modern« sein müssen (IG Metall 2020e). So kam es, wie es kommen musste: Die Kaufprämie wurde im Rahmen des Konjunkturpaktes vom Juni 2020 eingeführt. Allerdings gilt sie nicht für Verbrennungsmotoren (außer Hybrid-Antrieben). Stattdessen wird die Förderung des Bundes für die ohnehin schon bestehende »Umweltprämie« für E-Fahrzeuge und Plug-in-Hybride verdoppelt (Bundesregierung 2020b). Wie weiter oben bereits ausgeführt, plant die Bundesregierung außerdem, zusätzliche 2,5 Mrd. Euro in den Ausbau des Ladenetzes sowie in die Förderung von Forschung und Entwicklung der Batteriezellfertigung zu investieren (BMVI 2020). Auch sollen »Zukunftsinvestitionen« der Hersteller und Zulieferer für die Jahre 2020 und 2021 im Rahmen eines »Bonus-Programms« mit zwei Milliarden Euro gefördert werden (BMF 2020: 8).

Während Umweltbewegungen und selbst Vertreter:innen der Autoindustrie sich mit diesem Programm zum Teil zufrieden zeigten, kritisierten die IG-Metall-Leitung und einige Betriebsräte die Einigung scharf, da sie Verbrennungsmotoren – abgesehen von der Wirkung der ebenfalls vereinbarten allgemei-

⁶⁹ Neben dem Ruf nach einer Kaufprämie forderte der IG-Metall-Vorsitzende Jörg Hofmann in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS) im Vorfeld des »Autogipfels« am 8. September 2020 – wie bereits während der globalen Finanzkrise ab 2007 – einen staatlichen Beteiligungsfonds, der vor allem kleine und mittelständische Zulieferbetriebe entlasten und ihnen »die Kraft zu Investitionen und Innovationen verschaffen« soll (RND 2020). Unterstützung erhielt dieser Vorschlag von der SPD und den Grünen. Unklar ist, ob die Forderung auf stille Beteiligungen oder auf stimm-berechtigte Anteile abzielt.

nen Senkung der Mehrwertsteuer – von der Förderung ausnimmt und damit die Beschäftigungssicherung gefährde. Insbesondere mit der SPD gingen die Belegschaftsvertreter:innen hart ins Gericht, da ihre Repräsentant:innen gegen die Förderung von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen votierten. Der Gesamtbetriebschef von Daimler, Michael Brecht, zeigte sich »stinksauer«; auch der IG-Metall-Vorsitzende Hofmann kritisierte die SPD scharf für ihren Widerstand gegen die Prämie für Verbrennungsmotoren und sprach von einer »industriepolitischen Geisterfahrt« (tagesschau.de 2020b u. 2020c). Kurios ist daran auch, dass – Ergebnissen einer Studie zur Mobilitätswende im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung zufolge – die Forderung nach staatlichen Kaufanreizen für Verbrennungsmotoren unter den Belegschaften in der Automobilindustrie nicht gerade besonders populär war (Boewe u.a. 2020 u. in diesem Band). Das vehemente Aufbegehren der IG Metall und einiger Betriebsräte gegen die aus (wenngleich höchst widersprüchlichen) klimapolitischen Erwägungen heraus getroffene Entscheidung reflektiert eindrucksvoll die in den Vertretungsorganen der Lohnabhängigen verfestigte Haltung, Beschäftigungssicherung sei primär über die Sicherstellung der Profitabilität zu erreichen, und dies ungeachtet aller damit verbundenen Nebeneffekte.

Im Frühjahr 2021 stand schließlich die neue Tarifrunde in der Metall- und Elektroindustrie an. Die IG Metall forderte unter dem Motto »Beschäftigung sichern, Zukunft gestalten, Einkommen sichern« im Vorfeld der Verhandlungen unter anderem Lohnsteigerungen in Höhe von 4%, die allerdings in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen auch zur Finanzierung von Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung eingesetzt werden können. Außerdem forderte sie, tarifliche Möglichkeiten zur langfristigen Absenkung der Arbeitszeit zu schaffen, beispielsweise in Form der Einführung einer 4-Tage-Woche bei teilweisem Entgeltausgleich (IG Metall 2021a). Gesamtmetall genau wie die Landesarbeitgeberverbände hingegen forderten eine Nullrunde für 2021 und verwiesen dabei auf die Coronakrise, obwohl sich die wirtschaftliche Lage im Industriesektor und allen voran bei VW, BMW und Daimler im 3. und 4. Quartal 2020 bereits wieder erholte. Nachdem sich die Tarifverhandlungen zunächst zäh gestalteten, konnte die IG Metall nach dem Ende der Friedenspflicht im März zu – vor allem unter Pandemie-Bedingungen – teils beeindruckend kämpferischen Protestaktionen mobilisieren. Nach Angaben der IG Metall nahmen an den Warnstreiks insgesamt über eine Million Beschäftigte teil (IG Metall 2021b), auch bei den digitalen Warnstreiks von Angestellten aus dem Home-Office waren am 12. März bis zu 19.000 Endgeräte eingeloggt.

Am 30. März haben sich die Tarifvertragsparteien schließlich auf einen Pilotabschluss in Nordrhein-Westfalen geeinigt, der erneut von zahlreichen Zugeständnissen der IG Metall geprägt ist. So sind – nachdem es bereits 2020

keine tabellenwirksamen Lohnsteigerungen für die Beschäftigten gab – auch in diesem Tarifabschluss keine tabellenwirksamen Erhöhungen der Löhne und Gehälter festgelegt. Stattdessen erhalten die Beschäftigten für das gesamte Jahr 2021 eine Einmalzahlung (»Corona-Prämie«) von 500 Euro, sodass die Reallöhne in 2021 sinken. Zusätzlich dazu wurde ein »Transformationsgeld« als jährliche Sonderzahlung vereinbart, welches ab dem 1. Juli 2021 monatlich angespart und schließlich im Februar 2022 ausgezahlt wird. Die Höhe dieser Sonderzahlung beträgt für 2022 18,4% eines Monatsentgelts und steigt ein Jahr später auf 27,6%, was nach Angaben der IG Metall einer monatlichen Entgeltsteigerung von 2,3% entspricht (IG Metall 2021b). Da dieser Betrag eine Sonderzahlung darstellt, fließt er aber nicht in die Berechnung der Zuschläge (Weihnachts- und Urlaubsgeld) ein. Dieses »Transformationsgeld« müssen die Unternehmen nicht zwangsläufig an die Lohnabhängigen auszahlen, sondern es kann – je nach wirtschaftlicher Situation – auch als Teillohnausgleich bei verringerten Arbeitszeiten verwendet werden. So können die Arbeitszeiten bei sich in einer »Transformation« befindlichen Unternehmen, gemeint ist hiermit vor allem die Autoindustrie, auf bis zu 28 Stunden reduziert und die Lohnverluste über das »Transformationsgeld« teilweise ausgeglichen werden. Das heißt also, dass die Beschäftigten die Senkung ihrer Arbeitszeit de facto selbst finanzieren, um so ihre Arbeitsplätze im Strukturwandel zu sichern. Erst bei Arbeitszeitverkürzungen von mehr als zwölf Monaten erfolgt eine Zuzahlung der Unternehmen, dies jedoch mit einem spärlichen Betrag: Bei einer Absenkung der Arbeitszeit auf 32 Stunden pro Woche zahlen die Unternehmen lediglich 25% eines durchschnittlichen Stundenlohns pro Woche hinzu. Ein weiteres schwerwichtiges Zugeständnis der IG Metall an das Kapital betrifft die Regelungen zum 2018 vereinbarten tariflichen Zusatzgeld. Das Kapital kann – zunächst auf 2021 beschränkt – einen Teil des tariflichen Zusatzgelds (TV-Zug B in Höhe von 400 Euro) streichen, wenn die Nettoumsatzrendite unter 2,3% liegt bzw. durch die Zahlung dieses Zusatzgelds 2,3% unterschritten würde (IG Metall 2021b). Die tariflichen Sonderzahlungen werden damit also direkt an die Profitabilität des Kapitals gekoppelt, und das vielzitierte »unternehmerische Risiko« weiter auf die Lohnabhängigen verlagert. Der am 13. April abgeschlossene Haustarifvertrag bei VW ist hinsichtlich der verteilungspolitischen Dimension nur marginal erfolgreicher: Die Corona-Prämie beträgt hier 1.000 Euro und die Löhne und Gehälter steigen ab Januar 2022 tabellenwirksam um 2,3%. Zusätzlich dazu hat VW zugesagt, bis 2025 jährlich 1.400 neue Auszubildende und dual Studierende einzustellen; der Tarifvertrag läuft bis November 2025 (IG Metall 2021c).

Auch in der tarifpolitischen Regulation der Coronakrise reproduzieren sich also die etablierten Modi der Konfliktbearbeitung, in der die IG-Metall-Spitze und viele Betriebsräte die Argumentation der Unternehmen, Arbeitsplatzi-

cherheit sei nur über eine Sicherstellung der Profitabilität des Kapitals sicherzustellen, weitgehend akzeptieren und nun auch die Finanzierung von begründenswerten Arbeitszeitsenkungen den Lohnabhängigen selbst aufbürden. Der Eklat um die Kaufprämien für Verbrennungsmotoren im Juni 2020 und die weitreichenden Zugeständnisse in der Tarifrunde 2021 stehen sinnbildlich für die Entwicklung, die die Organe der Lohnabhängigenvertretung in der Autoindustrie in den letzten Jahrzehnten genommen haben: hin zu Organisationen, die die reibungslose Kapitalverwertung und die Konservierung des Bestehenden zum obersten Handlungsprinzip machen, um eine Zuspitzung kapitalistischer Widersprüche mit verheerenden Folgen für die Beschäftigung immer weiter hinauszuzögern. Die externalisierten Kosten werden dabei immer höher, und der Kreis derjenigen, die diese Kosten zu tragen haben, immer größer.

Fazit

Die Autoindustrie trat im Zuge der Krise 1992/93 und der neuen ökonomischen Rahmenbedingungen in eine neue Phase der Restrukturierung, die vor allem durch eine beschleunigte Internationalisierung der Produktion und die Auslagerung einzelner Produktionsbereiche gekennzeichnet war. Dies verschärfte die Preis- und Standortkonkurrenz zwischen den einzelnen Produktionswerken und übte einen massiven Rationalisierungsdruck auf die Zulieferbetriebe aus. Eine wachsende Kapitalkonzentration und -zentralisation, die intensive Flexibilisierung des Arbeitskrafteinsatzes und eine Ausweitung finanzieller Dienstleistungen waren weitere zentrale Elemente dieser Restrukturierungsprozesse. Um unter den Bedingungen struktureller Überkapazitäten und tendenziell fallender Profitraten ihre Marktanteile aufrechtzuerhalten, legten die Autohersteller darüber hinaus permanent neue Produktivitäts- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen auf. Die Löhne und Arbeitsbedingungen wurden durch all diese Restrukturierungsmaßnahmen massiv unter Druck gesetzt.

Gegenwärtig befindet sich die globale Automobilbranche mitten in einem erneuten Strukturwandel, der vor allem durch die Trends zur Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen, zur Durchsetzung neuer Mobilitätsdienstleistung wie Carsharing und zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs vorangetrieben wird. Dadurch weitet sich der Kreis der Konkurrenten und Geschäftsmodelle auf dem Automobil-Markt aus, Schlüsseltechnologien und Wertschöpfungspotenziale verlagern sich. Um dem damit verbundenen drohenden Verlust ihrer dominanten Position auf dem automobilen Weltmarkt entgegenzuwirken, bilden die hiesigen Autohersteller in zunehmendem Maß strategische Allianzen mit ihren Konkurrenten und IT-Konzernen. Im Mittelpunkt dieser Bündnisse stehen sowohl die Bündelung von Ressourcen, Finanz-

mitteln und die Risikostreuung als auch der Aufbau von spezifischem Know-how, um die Markteinführung der Produkte zu beschleunigen. Modellpolitisch setzen die deutschen Autohersteller weiterhin auf den Ausbau der Produktion von profitablen SUV-Modellen, die von Jahr zu Jahr neue Rekordhöhen erreichen. Hinsichtlich der Antriebstechnologie planen VW, BMW und Daimler eine sukzessive Elektrifizierung ihrer Modellpalette; die Produktion und der Absatz von traditionellen Verbrennungsmotoren werden aufgrund der bislang noch zu geringen Profitmargen von E-Fahrzeugen nach den Plänen der Autohersteller jedoch noch einige Jahrzehnte Bestand haben. Nichtsdestotrotz investieren die deutschen Autohersteller momentan hohe Summen in die Entwicklung der Batteriezellentechnologie. Flankiert werden diese Bestrebungen von industriepolitischen Initiativen der Bundesregierung und der EU-Kommission, die eine eigenständige Batteriezellenfertigung in Deutschland und Europa forcieren. So bewilligte die EU-Kommission seit 2019 mehrere Milliarden Euro für zwei »europäische Batteriekonsortien« zur Entwicklung und Produktion von Batteriezellen in Europa, um damit ein europäisches Gegengewicht zu den bislang marktdominierenden Anbietern aus Asien und den USA zu etablieren. Auf der betrieblichen Ebene reagierten die Hersteller mit weitreichenden Stellenabbauprogrammen (VW, Daimler) bzw. einem Absenken von Prämien (BMW) und wälzen die Kosten des hohen Investitionsbedarfs somit auf die Lohnabhängigen ab.

Die Steigerung der Kapitalmobilität, Verschiebungen der Wertschöpfungskette und neuen Konkurrenzbedingungen in der Automobilbranche insbesondere seit 1990 haben auch die Rahmenbedingungen verändert, innerhalb derer der Konflikt zwischen Kapital und Arbeit bei VW, BMW und Daimler ausgetragen wird. Vor dem Hintergrund der neuen Marktbedingungen, der veränderten staatlichen Regulation des Lohnverhältnisses und der Einführung flexibel-marktzentrierter Produktionskonzepte gelang es den Herstellern, ihre Belegschaften mit permanenten Bewährungsproben zu konfrontieren. Zwar hatten die Institutionen des »Modell Deutschland« (Röttger 2012) nach wie vor Bestand und die Repräsentationsorgane der Lohnabhängigen konnten sich auf eine relativ hohe institutionelle Macht berufen. Jedoch veränderten sich Aushandlungsmodi innerhalb dieser Institutionen maßgeblich. Im Sinne einer Wandlung von Konfliktpartnerschaft zu »Partnerschaft ohne Konflikt« (Streeck 2016) folgten die Strategien der Vertretungsorgane der abhängig Beschäftigten fortan dem Leitgedanken, dass Beschäftigungssicherung nur durch weitreichende Maßnahmen zur Verbesserung der Profitabilität der Unternehmen sichergestellt werden könne. Dies bewirkte nicht nur eine sukzessive Verringerung der Lohnsteigerungen, Flexibilisierung der Arbeitszeiten und allgemeine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, hierin wurzelt letztlich auch der Stillstand in der Entwicklung emanzipatorischer Konversionskonzepte seit den 1990er Jahren.

Die primär auf Abwehrkampf orientierte Strategie blieb in ihrem Wirken auf die Beschäftigungssicherung der Stammebelegschaft beschränkt. Dieses Muster der Konfliktbearbeitung hat ausgehend von der Krise 1992/93 über die Regulierung der globalen Finanzkrise ab 2007 und des aktuellen Strukturwandels bis hin zur gegenwärtigen Regulierung der Coronakrise Bestand.

Zugleich zeigt der beschriebene Beschäftigungsabbau bei der Umstellung auf E-Mobilität, dass die (vermeintlich) ökologische Modernisierung unter den aktuellen Kräfteverhältnissen bereits zu ihrem Beginn primär zulasten der Lohnabhängigen geht. Dass sich bei den Beschäftigten und ihren Repräsentationsorganen Konservierungstendenzen durchsetzen und die Bereitschaft zur Durchsetzung einer Produktionstransformation zugunsten von Sicherheitsinteressen sinkt, erscheint eine logische Folge. Progressive Konversionsforderungen dürfen daher nicht abstrakt bleiben, sondern müssen die konkrete betriebliche Realität berücksichtigen und eine realistische Beschäftigungsperspektive für die Belegschaften beinhalten. Dadurch würde eine breite gesellschaftliche Legitimität geschaffen. Die Durchsetzung von Konversionsansätzen kann dabei als wirtschaftsdemokratischer Prozess verstanden werden, der die unmittelbaren Interessen der Belegschaft aufgreift und der in der Lage ist, diese Interessen zu kanalisieren und in wirkungsvolle Konflikte zu übersetzen.

Literatur

- Acatech/Leopoldina/Akademieunion (2017): Das Energiesystem resilient gestalten, Berlin.
- Accenture (2019): The Future of Automotive Sales: Direct. A New Way For OEMs and Dealers to Thrive In Times of Disruption, www.accenture.com/_acnmedia/PDF-108/Accenture-Study-The-Future-of-Automotive-Sales.pdf#zoom=50 (28.10.2021).
- ACI Systems, o.J.: Lithium: Rohstoff für nachhaltige Energie und Mobilität, www.acisa.de/de/lithium/ (28.10.2021).
- Allespach, Martin/Donath, Peter/Guggemos, Michael (2010): Aktiv aus der Krise, WSI Mitteilungen, 9/2010, 486-489.
- Anenberg, Susan/Miller, Joshua/Henze, Davon/Minjares, Ray (2019): A global snapshot of the air pollution-related health impacts of transportation sector emissions in 2010 and 2015, International Council on Clean Transportation, www.ccacoalition.org/sites/default/files/resources/2019_Global_health_impacts_transport_emissions.pdf (3.11.2021).
- Audi AG (2018): Audi und Hyundai planen Kooperation bei Entwicklung der Brennstoffzellen-Technologie, www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/audi-und-hyundai-planen-kooperation-bei-entwicklung-der-brennstoffzellen-technologie-10374 (28.10.2021).
- Audi AG (2019): Audi schließt Grundsatzvereinbarung mit dem Betriebsrat über wirtschaftliche und zukunftsweisende Neuausrichtung, www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/audi-schliesst-grundsatzvereinbarung-mit-dem-betriebsrat-ueber-wirtschaftliche-und-zukunftsweisende-neuausrichtung-12373 (28.10.2021).
- Auto Motor Sport (2019): Daimler stoppt Verbrennungsmotoren-Entwicklung: Volle Konzentration auf Elektroantrieb, www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/daimler-stoppt-verbrennungsmotoren-entwicklung-2019/ (28.10.2021).
- Bahn Müller, Reinhard/Bispinck, Reinhard/Weiler, Anni (1999): Tarifpolitik und Lohnbildung in Deutschland am Beispiel ausgewählter Wirtschaftszweige, WSI-Diskussionspapier, 79.
- Bardt, Hubertus (2016): Autonomes Fahren: Eine Herausforderung für die deutsche Autoindustrie, in: IW-Trends-Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung, 43(2), 39-55.
- Baum, Herbert/Delfmann, Werner (2010): Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen-Expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Köln.
- Baumann, Uli (2020): BMW baut Batteriezellen: Pilotwerk entsteht in München, www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/alternative-antriebe/bmw-baut-batteriezellen-pilotwerk-muenchen/ (28.10.2021).
- BDI (2019): Gemeinsam für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie, <https://bdi.eu/position/news/gemeinsam-fuer-die-internationale-wettbewerbsfaehigkeit-der-deutschen-industrie/> (28.10.2021).
- Becker, Helmut (2007): Auf Crashkurs: Automobilindustrie im globalen Verdrängungswettbewerb, Berlin-Heidelberg.
- Becker, Jochen (2011): EU: von der Wirtschafts- zur Regulationskrise, in: Z – Zeitschrift für marxistische Erneuerung, 85, 10-29.

- Becker, Jochen/Jäger, Johannes (2009): Die EU und die große Krise, in: Prokla, 39(157), 541-558.
- Behruzi, Daniel (2013): Kurzlebige Kooperation: Betriebliche Handlungsstrategien in der Krise, in: Schmalz/Dörre (Hrsg.): Comeback der Gewerkschaften? Machtressourcen, innovative Praktiken, Internationale Perspektiven, 148-160, Frankfurt a.M./New York.
- Behruzi, Daniel (2015): Wettbewerbspakte und linke Betriebsratsopposition: Fallstudien in der Automobilindustrie, Hamburg.
- Benassi, Chiara/Dorigatti, Lisa (2015): Straight to the Core – Explaining Union Responses to the Casualization of Work: The IG Metall Campaign for Agency Workers, in: British Journal of Industrial Relations, 53(3), 533-555.
- Bertoncello, Michelle (2016): Monetizing Car Data – New Service Business Opportunities to Create New Customer Benefits, McKinsey & Company.
- Bispinck, Reinhard/Bahnmüller, Reinhard (2007): Abschied vom Flächentarifvertrag? Der Umbruch in der deutschen Tariflandschaft und seine Konsequenzen für eine betriebsorientierte Tarifpolitik, in: Bispinck (Hrsg.): Wohin treibt das Tarifsysteem? Hamburg, 9-28.
- Blöcker, Antje (2011): Ungleichzeitigkeit von Krisen in der globalen Automobilindustrie – die »deutsche« Perspektive, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, 151-161, Hamburg.
- Blöcker, Antje (2014): Arbeit und Innovationen für den sozial-ökologischen Umbau in Industriebetrieben, Edition 289, Hans Böckler Stiftung, Düsseldorf.
- Blöcker, Antje (2015): Industrielle Wertschöpfungsketten: Herausforderungen für das deutsche Industriemodell am Beispiel der Automobilindustrie, WSI-Mitteilungen, 68(7), 534-541.
- BMF (2020): Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken: Ergebnis Koalitionsausschuss 3.6.2020, www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunkt Papier.pdf?__blob=publicationFile (28.10.2021).
- BMU (2016): Klimaschutzplan 2050: Klimapolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf (28.10.2021).
- BMU (2017): Der Klimaschutzplan 2050 – Die deutsche Klimaschutzlangfriststrategie, www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050/ (28.10.2021).
- BMU (2020a): Klimaschutz in Zahlen: Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Ausgabe 2020, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2020_broschuere_bf.pdf (28.10.2021).
- BMU (2020b): Förderung der Elektromobilität durch die Bundesregierung, www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/foerderung/ (28.10.2021).
- BMVI (2016): Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html (28.10.2021).
- BMVI (2020): 500 Millionen Euro zusätzlich für Ladeinfrastruktur – 6. Förderaufruf abgeschlossen, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/infopapier-sechster-foerderung-aufruf-ladeinfrastruktur.html (28.10.2021).

- BMW Group (2004): Die Benzinmotoren des Kooperationsprojektes von BMW Group und PSA Peugeot Citroën, www.press.bmwgroup.com/switzerland/article/detail/T0024048DE/die-benzinmotoren-des-kooperationsprojektes-von-bmw-group-und-psa-peugeot-citro%C3%ABn?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2013): BMW Group und Toyota Motor Corporation unterzeichnen Vertrag über vertiefte Zusammenarbeit, www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0136503DE/bmw-group-und-toyota-motor-corporation-unterzeichnen-vertrag-ueber-vertiefte-zusammenarbeit?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2019a): Sustainable Value Report 2019, www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_com/responsibility/downloads/de/2020/2020-BMW-Group-SVR-2019-Deutsch.pdf (28.10.2021).
- BMW Group (2019b): Konfliktrohstoff Kobalt – Einhaltung von Menschenrechten in der Lieferkette, www.bmwgroup.com/de/unternehmen/bmw-group-news/artikel/konfliktrohstoff-kobalt.html (28.10.2021).
- BMW Group (2019c): BMW Group baut mit Great Wall Motor zukünftig MINI-E-Fahrzeuge in China, www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0303244DE/bmw-group-baut-mit-great-wall-motor-zukuenftig-mini-e-fahrzeuge-in-china?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2019d): BMW Group und Daimler AG investieren mehr als eine Milliarde Euro in gemeinsamen Mobilitätsdienstleister, www.bmwgroup.com/de/marken/Mobilitaets-Joint-Ventures-BMW-Group-Daimler-AG.html (28.10.2021).
- BMW Group (2019e): Volle Ladung Elektro – schon zwei Jahre früher: BMW Group macht Tempo bei Ausbau der E-Mobilität, www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0297532DE/volle-ladung-elektro-%E2%80%93-schon-zwei-jahre-frueher:-bmw-group-macht-tempo-bei-ausbau-der-e-mobilitaet?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2019f): BMW Group treibt Elektromobilität weiter voran und sichert sich den langfristigen Bedarf an Batteriezellen – Auftragsvolumina von insgesamt mehr als zehn Mrd. Euro vergeben, www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0302864DE/bmw-group-treibt-elektromobilitaet-weiter-voran-und-sichert-sich-den-langfristigen-bedarf-an-batteriezellen-%E2%80%93-auftragsvolumina-von-insgesamt-mehr-als-zehn-mrd-euro-vergeben?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2019g): Von Materialauswahl bis Prototypenbau: Im BMW Group Kompetenzzentrum Batteriezelle entsteht die Batteriezelltechnologie der Zukunft, www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0302622DE/von-materialauswahl-bis-prototypenbau:-im-bmw-group-kompetenzzentrum-batteriezelle-entsteht-die-batteriezelltechnologie-der-zukunft?language=de (28.10.2021).
- BMW Group (2019h): BMW X7 entdecken, www.bmw.de/de/neufahrzeuge/x/x7/2018/bmw-x7-entdecken.html (28.10.2021).
- BMW Group (2020): Innovationsführerschaft: BMW Group plant bis 2025 über 30 Milliarden Euro für Technologien der Zukunft, www.press.bmwgroup.com/switzerland/article/detail/T0306845DE/innovationsfuehrerschaft:-bmw-group-plant-bis-2025-ueber-30-milliarden-euro-fuer-technologien-der-zukunft?language=de (28.10.2021).
- BMW (2015): Ein gutes Stück Arbeit: Die Energie der Zukunft. Vierter Monitoring-Bericht zur Energiewende, www.bmw.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/

- vierter-monitoring-bericht-energie-der-zukunft.pdf%3F__blob%3Dpublication
File%26v%3D24 (28.10.2021).
- BMW (2017): Automobilindustrie, [www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/
Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html) (28.10.2021).
- BMW (2019a): Altmaier: »Großer Erfolg für den Automobilstandort Deutschland und Europa!«: Europäische Kommission genehmigt erstes europäisches Batterie-Projekt, [www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20191209-
altmaier-grosser-erfolg-fuer-automobilstandort-deutschland-und-europa.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20191209-altmaier-grosser-erfolg-fuer-automobilstandort-deutschland-und-europa.html) (28.10.2021).
- BMW (2019b): Elektromobilität in Deutschland, [www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dos-
sier/elektromobilitaet.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/elektromobilitaet.html) (28.10.2021).
- BMW (2020): Batterien für die Mobilität von morgen, [www.bmwi.de/Redaktion/DE/
Artikel/Industrie/batteriezellfertigung.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/batteriezellfertigung.html) (28.10.2021).
- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): »Wo ist die Ladestation? Beim Aldi!«: Automobilindustrie und Transformation aus Sicht der Beschäftigten, Rosa-Luxemburg-Stiftung, [www.rosalux.de/news/id/42956/wo-ist-die-ladestation-beim-
-aldi?cHash=81e3e66029c84fdb03293b16221cf9ca](http://www.rosalux.de/news/id/42956/wo-ist-die-ladestation-beim-aldi?cHash=81e3e66029c84fdb03293b16221cf9ca) (28.10.2021).
- Brunnengräber, Achim (2019): Unter Strom: Die deutsche Automobilindustrie im Strukturwandel zur E-Mobilität, in: Sozial.Geschichte.Online, 25, 81-101.
- Buchal, Christoph/Karl, Hans-Dieter/Sinn, Hans-Werner (2019): Kohleomotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO₂-Bilanz? In: ifo Schnelldienst, 72(8), 40-54.
- Buchenau, Martin W./Menzel, Stefan (2019): Stefan Sommer im Interview: »Wir sprechen über Billionen«, in: Handelsblatt, [www.handelsblatt.com/unternehmen/indu-
strie/stefan-sommer-im-interview-wir-sprechen-ueber-billionen/25217362.html](http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/stefan-sommer-im-interview-wir-sprechen-ueber-billionen/25217362.html) (28.10.2021).
- Buchert, Mathias/Dolega, Peter/Degreif, Stefanie (2019): Gigafactories für Lithium-Ionen-Zellen – Rohstoffbedarfe für die globale Elektromobilität bis 2050, Kurzstudie im Rahmen des BMBF-Verbundprojektes Fab4Lib-Erforschung von Maßnahmen zur Steigerung der Material- und Prozesseffizienz in der Lithium-Ionen-Batteriezellproduktion über die gesamte Wertschöpfungskette, Öko-Institut e.V.
- Bundesagentur für Arbeit (2013): Der Arbeitsmarkt in Deutschland: Zeitarbeit in Deutschland – Aktuelle Entwicklungen, Arbeitsmarktberichterstattung – Juli 2013, [www.persona.de/fileadmin/dateien/Dokumente/Abteilung-MA/Zeitar-
beit/Arbeitsmarkt-Deutschland-Zeitarbeit-Aktuelle-Entwicklung-2HJ2012.pdf](http://www.persona.de/fileadmin/dateien/Dokumente/Abteilung-MA/Zeitarbeit/Arbeitsmarkt-Deutschland-Zeitarbeit-Aktuelle-Entwicklung-2HJ2012.pdf) (28.10.2021).
- Bundesagentur für Arbeit (2020): Leiharbeiternehmer und Verleihbetriebe – Deutschland und Länder (Monatszahlen, Jahreszahlen und Zeitreihen): [https://stati-
stik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.
html?nn=1244296&topic_f=beschaeftigung-anue-anue](https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1244296&topic_f=beschaeftigung-anue-anue) (28.10.2021).
- Bundesregierung (2017a): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE, dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/123/1812370.pdf (28.10.2021).
- Bundesregierung (2017b): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, [https://dip21.bundestag.de/dip21/
btd/18/109/1810909.pdf](https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/109/1810909.pdf) (28.10.2021).
- Bundesregierung (2019): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der

- Fraktion DIE LINKE, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/146/1914691.pdf> (28.10.2021).
- Bundesregierung (2020a): Ein großer Schub für die Energiewende: Bundesregierung beschließt Wasserstoffstrategie, www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/wasserstoffstrategie-kabinett-1758824 (28.10.2021).
- Bundesregierung (2020b): Kaufprämie für Elektroautos erhöht, www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/kaufpraemie-fuer-elektroautos-erhoeht-369482 (28.10.2021).
- Bundesverband CarSharing e.V. (2020): Anzahl CarSharing-Fahrzeuge und CarSharing-Kunden, www.carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/anzahl-carsharing-fahrzeuge-carsharing-kunden (28.10.2021).
- Burmeister, Kai (2016): Leiharbeit und Werkverträge in der Automobilindustrie, in: Gegenblende, <https://gegenblende.dgb.de/35-2016/++co++2f96bddc-c9ad-11e5-a181-52540066f352> (28.10.2021).
- Cacilo, Andrej/Haag, Michael (2018): Beschäftigungswirkungen der Fahrzeugdigitalisierung: Wirkungen der Digitalisierung und Fahrzeugautomatisierung auf Wertschöpfung und Beschäftigung, Study der Hans-Böckler-Stiftung, 406.
- CAM (2020): Marktpositionierung der globalen Automobilhersteller, www.car-it.com/marktpositionierung-der-globalen-automobilhersteller.html (28.10.2021).
- Candeias, Mario (2000): B2B or not to be. Transnationale Unternehmensrestrukturierung im Zeitalter des Intra- und Internets, in: Das Argument, 42, 708-719.
- Candeias, Mario (1999): 1989-1990 – Die Wende als Ausdruck neoliberaler Verallgemeinerung, in: Das Argument 232(5), www.academia.edu/40703666/Die_Wende_als_Ausdruck_neoliberaler_Verallgemeinerung_1999_ (28.10.2021).
- Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hrsg.): 2011: Globale Ökonomie des Autos: Mobilität, Arbeit, Konversion, Hamburg.
- Caprile, María/CIREM Foundation/Llorens, Clara (2000): Outsourcing und Arbeitsbeziehungen in der Automobilindustrie, www.eurofound.europa.eu/publications/report/2000/outsourcing-und-arbeitsbeziehungen-in-der-automobilindustrie (28.10.2021).
- Car2Go (2019): Presseinformation: Mehr Kunden, mehr Mieten: car2go mit erfolgreichem Geschäftsjahr 2018, www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/190110_presseinformation_erfolgreiches-geschaeftsjahr-2018.pdf (28.10.2021).
- Commerzbank (2016): Autozulieferer: Branchenbericht, Commerzbank Group Risk Management.
- Copper Alliance (2017): The Electric Vehicle Market and Copper Demand, International Copper Association, <https://copperalliance.org/wp-content/uploads/2017/06/2017.06-E-Mobility-Factsheet-1.pdf> (28.10.2021).
- D'Alessio, Nestor/Oberbeck, Herbert/Seitz, Dieter (2000): Rationalisierung in Eigenregie: Ansatzpunkte für den Bruch mit dem Taylorismus bei VW, Hamburg.
- Daimler AG (2017a): Daimler und Uber planen Zusammenarbeit beim autonomen Fahren, <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Daimler-und-Uber-planen-Zusammenarbeit-beim-autonomen-Fahren.xhtml?oid=15453638> (28.10.2021).
- Daimler AG (2017b): Mobilität der Zukunft. Bosch und Daimler kooperieren beim voll-

- automatisierten und fahrerlosen Fahren, www.daimler.com/innovation/case/autonomous/bosch-kooperation.html (28.10.2021).
- Daimler AG (2018): Daimler kauft Batteriezellen im Gesamtvolumen von 20 Milliarden Euro, www.daimler.com/innovation/case/electric/batteriezellen.html (28.10.2021).
- Daimler AG (2019a): Daimler und BMW Group: Langfristige Entwicklungskooperation für automatisiertes Fahren, www.daimler.com/innovation/case/autonomous/entwicklungskooperation-daimler-bmw.html (28.10.2021).
- Daimler AG (2019b): Die Strategie: Drei Wege führen in die Zukunft der Mobilität, media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko.xhtml?oid=42515862&ls=L2-RIL2luc3RhbmNIL2tvLnhodG1sP29pZD00MjUwODQ5NiZyZWxJZD02MDgyMiZmc m9tT2lkPTQyNTA4NDk2JmJvcmlRlcnM9dHJ1ZS5yZyZlZm91bHRJbWZvVHlwZUlKPTQwNjl3JmZyb21JbWZvVHlwZUlKPTQwNjMw&rs=6 (28.10.2021).
- Daimler AG (2019c): Mercedes-Benz VISION EQS. Schönheit, die nachhaltig bewegt, www.daimler.com/innovation/design/vision-eqs.html (28.10.2021).
- Daimler AG (2019d): Liefervereinbarung mit CATL. Batteriemodule für elektrische Lkw, www.daimler.com/investoren/berichte-news/finanznachrichten/20190918-catl-belieferung-batteriemodulen.html (28.10.2021).
- Daimler AG (2020): Strategische Partnerschaft mit Farasis, www.daimler.com/innovation/antriebe/elektro/mercedes-benz-und-farasis.html (28.10.2021).
- Daum, Timo (2018): Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Das_Auto_im_digitalen_Kapitalismus.pdf (28.10.2021).
- Deutsche Bank Research (2019): Deutsche Industrie: Wenige Sektoren tragen Investitionsnachstum, www.dbresearch.de/PROD/RPS_DE-PROD/Deutsche_Industrie%3A_Wenige_Sektoren_tragen_Investi/RPS_DE_DOC_VIEW.calias?rwnode=PROD0000000000435628&ProdCollection=PROD0000000000486347 (28.10.2021).
- Deutsche Bank Research (2020): Deutsche Autoindustrie: Produktion in China überflügelt heimische Fertigung, www.dbresearch.de/servlet/reweb2.ReWEB?rwsite=RPS_DE-PROD&rwojb=ReDisplay.Start.class&document=PROD0000000000505634 (28.10.2021).
- Deutsche Bank Research (2021): Zukunft des Automobilstandorts Deutschland: Detroit lässt grüßen, www.dbresearch.de/PROD/RPS_DE-PROD/PROD0000000000515751/Zukunft_des_Automobilstandorts_Deutschland%3A_Detroit.pdf?undefined&reaload=i/wJOSwwTJieip54SRU912EUq/kw60SbtXE4G8TD2iIFRkz9DIPtyw3UBZ8BLmu0 (28.10.2021).
- Deutsche Welle (2019a): Lithium-Abbau: Bolivien stoppt Lithium-Projekt mit deutscher Firma, www.dw.com/de/bolivien-stoppt-lithium-projekt-mit-deutscher-firma/a-51100927 (28.10.2021).
- Deutsche Welle (2019b): Als Porsche einst Volkswagen übernehmen wollte, www.dw.com/de/als-porsche-einst-volkswagen-%C3%BCbernehmen-wollte/a-49618351 (28.10.2021).
- Dörre, Klaus (2001): Das deutsche Produktionsmodell unter dem Druck des Shareholder Value, in: KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 53(4), 675-704.
- Dörre, Klaus (2011): Funktionswandel der Gewerkschaften. Von der intermediären zur

- fraktalen Organisation, in: Haipeter/Dörre (Hrsg.): *Gewerkschaftliche Modernisierung*, 267-301, Wiesbaden.
- Dörre, Klaus 2012: *Gewerkschaftliche Erneuerung: Aus der Krise zu neuer Stärke? In: Emanzipation – Zeitschrift für sozialistische Theorie und Praxis*, 2(2), 7-22.
- Dörre, Klaus/Goes, Thomas/Schmalz, Stefan/Thiel, Marcel (2017): *Streikrepublik Deutschland? Die Erneuerung der Gewerkschaften in Ost und West*, Frankfurt a.M.
- Dribbusch, Heiner (2012): *Sozialpartnerschaft und Konflikt: Gewerkschaftliche Krisenpolitik am Beispiel der deutschen Automobilindustrie*, in: *Zeitschrift für Politik*, 59(2), 123-143.
- Dribbusch, Heiner/Birke, Peter (2019): *Gewerkschaften in Deutschland: Herausforderungen in Zeiten des Umbruchs*, Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung, library.fes.de/pdf-files/id/ipa/15308-20190418.pdf (28.10.2021).
- Dudenhöffer, Ferdinand/Proff, Heike/Bräunig, Klaus/Baader, Marius (2014): *Kann die Schlüsselindustrie so ihre Position halten? In: ifo Schnelldienst*, 67(18), 3-6.
- Dudenhöffer, Ferdinand, u. Carina Büttner, 2006: *Der Wettbewerbsfaktor Zeitarbeit in der Automobilindustrie*, in: *ifo Schnelldienst*, 59(09), 30-36.
- Eckardt, Andrea/Köhler, Holm-Detlev/Pries, Ludger (1999): *Die Verschränkung von Globalisierung und Konzernmodernisierung oder: Der »Elch-Test« für die deutsche Automobilindustrie*, in: Schmidt/Trinczek (Hrsg.): *Globalisierung. Soziale Welt*, Sonderband 13, Baden-Baden, 167-190.
- Ecomento (2018): *Trotz hoher E-Mobilitäts-Investitionen: Volkswagen-Chef will bessere Rendite*, www.ecomento.de/2018/07/23/trotz-hoher-e-mobilitaets-investitionen-volkswagen-chef-will-bessere-rendite/ (28.10.2021).
- Ellguth, Peter/Kohaut, Susanne (2019): *Tarifbindung und betriebliche Interessenvertretung: Ergebnisse aus dem IAB-Betriebspanel 2018*, in: *WSI-Mitteilungen*, 72(4), 290-297.
- Ensslen, Axel, u.a (2017): *Empirical carbon dioxide emissions of electric vehicles in a French-German commuter fleet test*, in: *Journal of Cleaner Production*, 142, 263-278.
- Europäisches Parlament (2019): *Verordnung (EU) 2019/631 des europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN> (9.11.2021).
- Falck, Oliver/Czernich, Nina/Koenen, Johannes (2021): *Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland*, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, München.
- FAZ.net (2018): *Merkel fordert europäische Aufholjagd bei Batterieproduktion*, www.faz.net/aktuell/wirtschaft/digitec/merkel-fordert-aufholjagd-bei-batterieproduktion-15637314.html (28.10.2021).
- Fasse, Markus/Murphy, Martin (2019): *Autobauer: Daimler will mindestens 10.000 Stellen streichen*, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-daimler-will-mindestens-10-000-stellen-streichen/25283528.html (28.10.2021).
- Flecker, Jochen (2009): *Outsourcing, spatial relocation and the fragmentation of employment*, in: *Competition & Change*, 13(3), 251-266.

- Ford Motor Company (2020): Volkswagen und Ford unterzeichnen Verträge für globale Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren, www.media.ford.com/content/fordmedia/feu/de/de/news/2020/06/10/volkswagen-und-ford-unterzeichnen-vertraege-fuer-globale-allianz.html (9.11.2021).
- Frahm, Christina/Jauernig, Henning (2019): Kooperation Daimler-BMW: Schwäbisch-bayerische Entwicklungshilfe, www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/daimler-und-bmw-kooperieren-gemeinsam-staerker-a-1249064.html (3.11.2021).
- Fraunhofer ISE (2020): Öffentliche Nettostromerzeugung in Deutschland 2019: Mehr erneuerbare als fossile Energieerzeugung, www.ise.fraunhofer.de/de/presse-und-medien/news/2019/oeffentliche-nettostromerzeugung-in-deutschland-2019.html (28.10.2021).
- Gebhardt, Nicolas/Kruse, Moritz/Krause, Dieter (2016): Gleichteile-, Modul- und Plattformstrategie, in: Lindemann (Hrsg.): Handbuch Produktentwicklung, 111-149, München.
- Gerding, Jonas (2019): Kobalt aus dem Kongo: Der Makel der E-Mobilität, www.dw.com/de/kobalt-aus-dem-kongo-der-makel-der-e-mobilit%C3%A4t/a-49366776 (28.10.2021).
- Goes, Thomas (2019): »Rationalisierung in Eigenregie«: Der Aufstieg eines hegemonialen Marktspotismus in der deutschen Automobilindustrie, in: Dunkel/Hanekop/Mayer-Ahuja (Hrsg.): Blick zurück nach vorn: Sekundäranalysen zum Wandel von Arbeit nach dem Fordismus, 97-134, Frankfurt/M
- Götz, Uschi (2017): Daimler: Einigung in Sachen Zukunftsplanung, in: Deutschlandfunk, www.deutschlandfunk.de/daimler-einigung-in-sachen-zukunftsplanung.766.de.html?dram:article_id=391089 (28.10.2021).
- Groneweg, Merle/Weis, Laura (2019): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Misereor-Studie, www.misereor.de/fileadmin/publikationen/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf (28.10.2021).
- Greenpeace (2019): Ein dickes Problem: Wie SUVs und Geländewagen das Klima und unsere Städte ruinieren, Greenpeace-Report, www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf (28.10.2021).
- Grundhoff, Stefan (2019): China: Carsharing: VW kooperiert mit Didi, www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/carsharing-vw-kooperiert-mit-didi-226.html (9.4.2020).
- Häcker, Joachim/Stenner, Frank (2013): Die Bedeutung der herstellerverbundenen Finanzdienstleistung für den Automobilkonzern, Deutsches Institut für Corporate Finance (DICF.), www.dicf.de/fileadmin/user_upload/dicf_buecher/Automobilmanagement/Automotive_Finance.pdf (28.10.2021).
- Haipeter, Thomas (2009): Tarifregulierung zwischen Fläche und Betrieb: Koordinierung und Praxis in der Chemie- und Metallindustrie, in: WSI-Mitteilungen, 4/2009, 185-192.
- Haipeter, Thomas/Slomka, Christine (2015): Industriebeschäftigung im Wandel: Arbeiter, Angestellte und ihre Arbeitsbedingungen, SOEP papers on Multidisciplinary Panel Data Research, Nr. 730, DIW Berlin.
- Haipeter, Thomas (2019): Interessenvertretung bei Volkswagen: Neue Konturen einer strategischen Mitbestimmung, Hamburg.

- Haipeter, Thomas/Banyuls, Josep (2007): Arbeit in der Defensive? Globalisierung und die Beziehungen zwischen Arbeit und Kapital in der Automobilindustrie, in: *Leviathan*, 35(3), 373-400.
- Haipeter, Thomas/Jürgens, Ulrich/Wagner, Karin (2012): Employment relations in the banking and automotive industries in Germany, in: *The International Journal of Human Resource Management*, 23(10), 2016-2033.
- Handelsblatt (2019): Elektroautobauer: Tesla warnt vor Rohstoffmangel für Batterie-Produktion, in: Handelsblatt, www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/elektroautobauer-tesla-warnt-vor-rohstoffmangel-fuer-batterie-produktion/24282480.html?ticket=ST-217464-JR0IWLdSCLg7ec1rmhdm-ap4 (28.10.2021).
- Haug, Wolfgang Fritz/Kämpf, Thomas (Hrsg.): 2020: Online-Kapitalismus: Umwälzungen in Produktions- und Lebensweise, *Das Argument* 335, Hamburg.
- Heinrich-Böll-Stiftung/VCD (2019): Mobilitätsatlas: Daten und Fakten für die Verkehrswende, www.boell.de/sites/default/files/2020-06/mobilitaetsatlas2019_web_200605.pdf?dimension1=ds_mobilitaetsatlas2019 (28.10.2021).
- Heneric, Oliver u.a. (2005): The European Automotive Industry in a Global Context, in: Heneric/Licht/Sofka (Hrsg.): *Europe's Automotive Industry on the Move: Competitiveness in a Changing World*, 5-44, Heidelberg.
- Hensolt, Angelika (2020): Automobilindustrie in der Krise: Die Leiharbeiter trifft es zuerst, www.deutschlandfunkkultur.de/automobilindustrie-in-der-krise-die-leiharbeiter-trifft-es.976.de.html?dram:article_id=468910 (28.10.2021).
- Hetzner, C. (2020): BMW re-affirms position against electric-only platform, <https://europe.autonews.com/automakers/bmw-re-affirms-position-against-electric-only-platform> (28.10.2021).
- Holst, Hajo/Nachtwey, Oliver/Dörre, Klaus (2009): Funktionswandel von Leiharbeit – Neue Nutzungsstrategien und ihre arbeits- und mitbestimmungspolitischen Folgen, *OBS-Arbeitsheft*, Nr. 61.
- Hoppe, Till/Stratmann, Klaus (2019): Freigabe der EU-Kommission: Europa startet Aufholjagd bei E-Auto-Batterien: EU-Kommission genehmigt Milliarden-Beihilfen, in: Handelsblatt, www.handelsblatt.com/politik/international/freigabe-der-eu-kommission-europa-startet-aufholjagd-bei-e-auto-batterien-eu-kommission-genehmigt-milliarden-beihilfen/25314166.html (28.10.2021).
- Huber, Berthold (Hrsg.): 2010: Kurswechsel für Deutschland: Die Lehren aus der Krise, Frankfurt a.M./New York.
- Hubik, Franz (2020): Konzernchef Källenius verspricht zweistellige Marge für Mercedes, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/daimler-konzernchef-kaellenius-verspricht-zweistellige-marge-fuer-mercedes/26249594.html (28.10.2021).
- Hubik, Franz (2021): Autobauer: Ausverkauf bei Mobilitäts-Apps: BMW und Daimler trennen sich von Park Now, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-ausverkauf-bei-mobilitaets-apps-bmw-und-daimler-trennen-sich-von-park-now/26988330.html (28.10.2021).
- Husson, Michel (2009): *Kapitalismus pur: Deregulierung, Finanzkrise und weltweite Rezession*, Köln/Karlsruhe.
- IFEU (2019): Klimabilanz von Elektroautos: Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial, *Agora Verkehrswende*, www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabi

- lanz-von-Elektroautos_WEB.pdf (28.10.2021).
- Ifo Institut (2020): Strukturwandel in der Autoindustrie belastet deutsche Konjunktur, Pressemitteilung, www.ifo.de/node/51364 (28.10.2021).
- IG Metall (2007): BMW: Leiharbeitskräfte bekommen gleichen Lohn für gleiche Arbeit, www.igmetall-bbs.de/aktuelles/news-archiv/meldung/bmw-leiharbeitskraefte-bekommen-gleichen-lohn-fuer-gleiche-arbeit/ (28.10.2021).
- IG Metall (2008): Keine Entlassungen in 2009, www.igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de/fileadmin/news_import/20081211_IGM_Konjunktur_Positionspapier.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2009): Aktiv aus der Krise - Gemeinsam für ein GUTES LEBEN: Aktionsplan der IG Metall, www.igmetall.de/download/0143744_Aktionsplan_c6c95a39e654f677a3d21f92ce65e709c9e663f0.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2010): Das Jobpaket der IG Metall: Fakten und Hintergründe, www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/wirtschaftspolitik/arbeitsmarkt/fakten-und-hintergruende (28.10.2021).
- IG Metall (2012a): Kreativ und entschlossen zum Tarifabschluss, www.igmetall.de/tarif/tarifunden/metall-und-elektro/kreativ-und-entschlossen-zum-tarifabschluss?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter& (28.10.2021).
- IG Metall (2012b): Gewerkschaftliche Bildung der IG Metall: Informationen über Grundlagen, Ziele und Methoden für internationale Partner, netkey40.igmetall.de/homepages/bildunginternational/hochgeladenedateien/Internationale%20Bildung/bildungsbroschuere/Bildungsarbeit-deutsch.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2013): Kurswechsellkongress Berlin, www.igmetall-kurswechsellkongress.de/wp-content/uploads/2013/03/Kurswechsel-Brosch%C3%BCre_alle_Seiten_einzel.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2015): Strukturwandel in der Automobilindustrie gemeinsam bewältigen, www.igmetall.de/download/2015_6_017_Kommunique_Zuliefererkonferenz__6e0546727a00ddf6bd611bd2d9703dd12a7c49a8.pdf (28.10.2021).
- IG Metall (2016a): BMW-Kontraktlogistiker holen Tarif – auch für Leiharbeiter, www.igmetall.de/tarif/besser-mit-tarif/bmw-kontraktlogistiker-holen-tarif--auch-fuer-leiharbeiter (28.10.2021).
- IG Metall (2016b): IG Metall schließt Haustarifvertrag für die Beschäftigten der Schnellecke Logistics Wolfsburg GmbH ab, www.igmetall-wob.de/meldung/ig-metall-schliesst-haustarifvertrag-fuer-die-beschaeftigten-der-schnellecke-logistics-wolfsburg-gmbh-ab (28.10.2021).
- IG Metall (2017a): Betriebsrat lehnt weiter Überstunden ab, www.stuttgart.igm.de/news/meldung.html?id=82541 (28.10.2021).
- IG Metall (2017b): Mehr Geld für Leiharbeiter, www.igmetall.de/presse/pressemitteilungen/mehr-geld-fuer-leiharbeiter (28.10.2021).
- IG Metall (2019a): Darum brauchen wir das Transformations-Kurzarbeitergeld, www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/wirtschaftspolitik/arbeitsmarkt/darum-brauchen-wir-das-transformations-kurzarbeitergeld (28.10.2021).
- IG Metall (2019b): Durchstarten bei Klima- und Mobilitätswende, www.igmetall.de/thema/fairwandel/durchstarten-bei-klima--und-mobilitaetswende (28.10.2021).
- IG Metall (2020a): IG Metall strebt in der anstehenden Tarifrunde ein »Moratorium für einen fairen Wandel« an, www.igmetall.de/presse/pressemitteilungen/jahres-

- pressekonzferenz-2020 (28.10.2021).
- IG Metall (2020b): Kurzfristiges Krisenpaket: Sicherheiten für die Beschäftigten in der Metall- und Elektroindustrie, www.igmetall.de/tarif/tarifunden/metall-und-elektro/sicherheiten-fuer-beschaeftigte-in-metall-elektroindustrie (28.10.2021).
- IG Metall (2020c): Stationären Autoverkauf schnellstmöglich wieder erlauben, www.igmetall.de/presse/pressemitteilungen/gemeinsame-pm-autoverkauf (28.10.2021).
- IG Metall (2020d): Corona-Schutz bei Daimler: »Wir müssen die Beschäftigten in der Produktion schützen«, www.igmetall.de/im-betrieb/gesundheits-und-arbeitschutz/daimler-beschaeftigten-in-der-produktion-schuetzen (28.10.2021).
- IG Metall (2020e): Klimagerechte Kaufprämien für Autos: IG Metall fordert Konjunkturprogramm zur Beschäftigungssicherung, www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/umwelt-und-energie/ig-metall-fordert-konjunkturprogramm (28.10.2021).
- IG Metall (2021a): IG Metall will Zukunft sichern – Arbeitgeber wollen Nullnummer, www.igmetall.de/tarif/tarifunden/metall-und-elektro/arbeitgeber-wollen-nullnummer (28.10.2021).
- IG Metall (2021b): Mehr Geld, Arbeitsplätze und Zukunft gesichert, www.igmetall.de/tarif/tarifunden/metall-und-elektro/tarifergebnis-fuer-die-metall-und-elektroindustrie-2021 (28.10.2021).
- IG Metall (2021c): 2,3% mehr, freie Tage für alle – und 1400 neue Ausbildungsplätze jährlich bei VW, www.igmetall.de/tarif/tarifunden/metall-und-elektro/ergebnis-tarifunde-volkswagen-2021 (28.10.2021).
- Intel Corporation (2016): BMW Group, Intel and Mobileye Team Up to Bring Fully Autonomous Driving to Streets by 2021, newsroom.intel.com/news-releases/intel-bmw-group-mobileye-autonomous-driving/#gs.d8the9 (28.10.2021).
- IW Consult (2018): Strukturbericht für die M+E-Industrie in Deutschland 2018, Berlin.
- Iwer, Frank/Strötzel, Maximilian (2019): Verkehrswende und ökologischer Umbau der Automobilindustrie: Strategische Herausforderungen für die IG Metall, in: K.Dörre unter anderem (Hrsg.): Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften, 259-276, Wiesbaden.
- Jannsen, Nils/Dudenhöfer, Ferdinand/Canzler, Wert/Knie, Andreas/Schneidewind, Ulrich u.a. (2019): Autoindustrie – auf dem richtigen Weg? In: Wirtschaftsdienst, 99(7), 451-469.
- Jöhrens, Julius u.a. (2020): Plug-in hybrid electric cars: Market development, technical analysis and CO₂emission scenarios for Germany, Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg, www.oeko.de/uploads/oeko/oekodoc/PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf (28.10.2021).
- Jürgens, Ulrich (Hrsg.) (2013): New product development and production networks: global industrial experience, Berlin.
- Jürgens, Ulrich/Krzywdzinski, Martin (2006): Globalisierungsdruck und Beschäftigungssicherung: Standortsicherungsvereinbarungen in der deutschen Automobilindustrie zwischen 1993 und 2006, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Discussion Papers, 303.
- Jürgens, Ulrich/Krzywdzinski, Martin/Teipen, Christina (2006): Changing work and employment relations in German industries – breaking away from the German model? Discussion Papers, 2006-2302, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.

- Jürgens, Ulrich/Lung, Yannick/Volpato, Guiseppe/Frigant, Vincent (2009): The Arrival of Shareholder Value in the European Auto Industry: A Case Study Comparison of Four Car Makers, in: Clarke/Chanlat (Hrsg.): European Corporate Governance: Readings and Perspectives, 292-308, London.
- Kalmbach, Ralf (2013): Von der Technik zum Kunden, in: Gottschalk/Kalmbach (Hrsg.): Markenmanagement in der Automobilindustrie: Die Erfolgsstrategien internationaler Top-Manager, 35-60, Wiesbaden.
- Kaufmann, Stephan (2011): Globale Ökonomie des Autos: Krisen und Strategien, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos: Mobilität, Arbeit, Konversion, 14-122, Hamburg.
- KBA (2020a): Fahrzeugzulassungen im Dezember 2019 - Jahresbilanz - korrigierte Fassung, Pressemitteilung Nr. 1/2020, www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/Fahrzeugzulassungen/pm01_2020_n_12_19_pm_komplett.html (28.10.2021).
- KBA (2020b): Bestand nach Segmenten und Modellreihen (FZ 12), www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz12_b_uebersicht.html (28.10.2021).
- KBA (2021): Jahresbilanz – Neuzulassungen, www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/jahresbilanz/jahresbilanz_inhalt.html (28.10.2021).
- Kearney (2019): The Demystification of Car Sharing: An In-depth Analysis of Customer Perspective, Underlying Economics, and Secondary Effects, www.de.kearney.com/documents/20152/4956327/The+Demystification+of+Car+Sharing+LOCKED.pdf/75a854a0-54e9-3905-1713-2d0a46576ae5?t=1567487593856 (28.10.2021).
- Kinkel, Steffen/Lay, Gunter (2004): Automobilzulieferer in der Klemme: vom Spagat zwischen strategischer Ausrichtung und Auslandsorientierung, in: Mitteilungen aus der Produktionsinnovationserhebung, Nr. 32.
- Kleemann, Frank/Matuschek, Ingo/Voß, Gerhard (1999): Zur Subjektivierung von Arbeit, WZB-Papers, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-116668> (28.10.2021).
- Krah, Eva-Susanne (2016): Finanztöchter sind die Gewinnbringer der Autohersteller, www.springerprofessional.de/corporate-finance/unternehmen---institutionen/finanztoechter-sind-gewinnbringer-der-autohersteller/10034532 (28.10.2021).
- Krugman, Paul (2009): FreetoLose, www.nytimes.com/2009/11/13/opinion/13krugman.html (28.10.2021).
- Krzywdzinski, Martin (2018): Die Rolle von Niedriglohnperipherien in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie: Der Fall Mittelosteuropas, in: Prokla, 48(193), 523-544.
- Legler, Harald u.a. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext, Endbericht an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, ZEW Gutachten/Forschungsberichte.
- Lielieveld, Jos u.a. (2019): Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions, in: European heart journal, 40(20), 1590-1596.
- Leßmann, Christoph/Steinkraus, Arne (2019): »Zero Emission«? CO₂-Emissionen von Elektroautos, in: Leßmann u.a. (Hrsg.): Zukunft der Mobilität: Welche Optionen sind tragfähig? In: ifo Schnelldienst, 72(12), 3-6.
- Long, Guillaume u.a. (2019): What Happened in Bolivia's 2019 Vote Count? The Role

- of the OAS Electoral Observation Mission, Center for Economic and Policy Research, London.
- Manske, Alexandra/Scheffelmeier, Tine (2015): Werkverträge, Leiharbeit, Solo-Selbstständigkeit: Eine Bestandsaufnahme, WSI-Diskussionspapier, Nr. 195.
- Massa-Wirth, Heiko/Seifert, Hartmut (2004): Betriebliche Bündnisse für Arbeit nur mit begrenzter Reichweite? In: WSI Mitteilungen, 5/2004, 246-254.
- Marx, Karl (1962): Das Kapital: Kritik der politischen Ökonomie, Erster Band, Buch I: Der Produktionsprozeß des Kapitals, in: MEW, Bd. 23, Berlin.
- Marx, Karl (1983): Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie, in: MEW, Bd. 42, Berlin.
- McKinsey & Company (2018): Aftersales-Geschäft in der Autobranche: 100 Milliarden Euro Gewinn vor Neuverteilung, Pressemitteilung, www.mckinsey.de/~media/McKinsey/Locations/Europe%20and%20Middle%20East/Deutschland/News/Presse/2018/2018-08-27%20Aftermarket-Studie/180827_PM_Aftermarket_vfinal.pdf (28.10.2021).
- Menzel, Stefan (2020): Autobauer: Volkswagen will seine SUV-Flotte stark ausbauen, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-volkswagen-will-seine-suv-flotte-stark-ausbauen/25382942.html (13.4.2020).
- Menzel, Stefan/Dörner, Astrid (2019): Kooperation bei E-Autos: Ford und VW besiegeln Allianz, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/kooperation-bei-e-autos-ford-und-vw-besiegeln-allianz/24586512.html?ticket=ST-143949-Nxiuc4DxA-z7OcG2HZeB0-ap2 (28.10.2021).
- Menzel, Stefan/Hubik, Franz (2018): Autogipfel: Volkswagen kündigt das Ende des Verbrennungsmotors an, in: Handelsblatt, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/auto-von-morgen/handelsblatt-autogipfel-volkswagen-kuendigt-das-ende-des-verbrennungsmotors-an/23715746.html?ticket=ST-7820008-bt6N5b-FubbfUazJVkiUp-ap2 (10.4.2020).
- Mercedes-Benz AG (2020): Der neue GLS: Ausdruck innerer Stärke, www.mercedes-benz.de/passengercars/mercedes-benz-cars/models/gls/suv-x167/explore/highlights.module.html (28.10.2021).
- Microsoft Corporation (2018): Volkswagen und Microsoft gehen strategische Partnerschaft ein, news.microsoft.com/de-de/volkswagen-microsoft-strategische-partnerschaft/ (28.10.2021).
- Microsoft Corporation (2020): Gesellschaftliche Verantwortung: Volkswagen Konzern und Microsoft erweitern Partnerschaft, news.microsoft.com/de-at/gesellschaftliche-verantwortung-volkswagen-konzern-und-microsoft-erweitern-partnerschaft/ (28.10.2021).
- Möller, Joachim (2010): The German labor market response in the world recession – de-mystifying a miracle, in: Zeitschrift für Arbeitsmarktforschung, 42(4), 325-336.
- Mörer-Funk, Alex (2017): Lieferkette unterbrochen: BMW macht Pause: Just in time wird zu just geht nix, www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/produktion/bmw-pause-just-in-time-zu-just-geht-nix/ (28.10.2021).
- Müller-Jentsch, Walter (Hrsg.) (1999): Konfliktpartnerschaft: Akteure und Institutionen der industriellen Beziehungen, München.
- Müller-Jentsch, Walter (2016): Konfliktpartnerschaft und andere Spielarten industrieller Beziehungen, in: Industrielle Beziehungen, 23(4), 518-531.

- Murphy, Martin (2016): Strategieschwenk: VW speckt Angebotspalette ab, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/strategieschwenk-vw-speckt-angebotspalette-ab/13754068.html (28.10.2021).
- Murphy, Martin/Hubik, Franz (2020): Autokonzern: Daimler verschärft seinen Sparkurs: Bis zu 15.000 Mitarbeiter sollen gehen, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autokonzern-daimler-verschaerft-seinen-sparkurs-bis-zu-15-000-mitarbeiter-sollen-gehen/25522776.html?ticket=ST-158815-PsY47SLSmNfNeZa2aTP3-ap5 (28.10.2021).
- NDR.de (2019): VW startet Batteriezellfertigung in Salzgitter, www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/VW-startet-Batteriezellfertigung-in-Salzgitter,vw5052.html (28.10.2021).
- Nehrke, Gunnar/Loose, Willi (2018): Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten, Projektbericht Arbeitspaket D4.,1 EU-Forschungsprojekt STARS.
- Nekolar, Alexander-Philip (2013): e-Procurement: Euphorie und Realität, Berlin-Heidelberg.
- Neumann, Horst (1990): Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist! Schriftenreihe der IG Metall, 122.
- OECD Cars (2020): Product Trade, <https://oec.world/en/profile/hs92/178703/> (28.10.2021).
- OICA (2020): Overview, www.oica.net/production-statistics/ (28.10.2021).
- Oliver Wyman (2012): Analyse von Oliver Wyman zum globalen Aftersales-Geschäft: Mit Connected Cars bei der Kundenbindung durchstarten, www.oliverwyman.de/content/dam/oliver-wyman/europe/germany/de/insights/publications/2012/ManSum_Chart_AftersalesConnectedCars_Oliver%20Wyman.pdf (28.10.2021).
- Pessier, René/Raupach, Armin (2016): Elektromobilität funktioniert?! Alltagstauglichkeit für die Langstrecke, Technische Universität Dresden, www.tu-dresden.de/bu/verkehr/ivw/kom/ressourcen/dateien/forsch_berat/elmob_lang/Broschue_Emob_Langstrecke_A5.pdf?lang=de (28.10.2021).
- Peters, Jens/Baumann, Manuel/Weil, Marcel (2018): Recycling aktueller und zukünftiger Batteriespeicher: Technische, ökonomische und ökologische Implikationen, KIT Scientific Working Paper, Nr. 99, Karlsruher Institut für Technologie (KIT).
- Pfäfflin, Heinz/Biehler, Hermann/Schwarz-Kocher, Martin/Krzywdzinski, Martin (2019): Zentrale Entwicklungstrends in der Automobilindustrie, in: Schwarz-Kocher/Krzywdzinski/Korflür (Hrsg.): Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie: Die Situation in Deutschland und Mittelosteuropa unter dem Druck veränderter globaler Wertschöpfungsstrukturen, Studie der Hans-Böckler-Stiftung, 409, 21-39.
- Pieper, Malte (2018): EU-Umweltminister einigen sich auf Kompromiss: Strengere CO2-Grenzwerte für Neuwagen, www.deutschlandfunk.de/eu-umweltminister-einigen-sich-auf-kompromiss-strengere-co2.1773.de.html?dram:article_id=430135 (28.10.2021).
- Plötz, Patrick/Moll, Cornelius/Bieker, Georg/Mock, Peter/Li, Yaoming (2020): Real-World Usage of Plug-In Hybrid Electric Vehicles: Fuel Consumption, Electric Driving, and CO2 Emissions, White Paper, Fraunhofer ISI, www.theicct.org/sites/default/files/publications/PHEV-white%20paper-sept2020-0.pdf (28.10.2021).
- Preuss, Susanne (2019): Ruf nach Altmaier: So schnell geben die Schwaben das Li-

- thium-Projekt nicht verloren, www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/so-schnell-gibt-aci-das-lithium-projekt-nicht-verloren-16470092.html (28.10.2021).
- Preuß, Olaf (2020): Boschs neuer Plan mit der Brennstoffzelle, in: Die Welt, www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article205456589/Boschs-neuer-Plan-mit-der-Brennstoffzelle.html (28.10.2021).
- Pries, Ludger (1999): Auf dem Weg zu global operierenden Konzernen? BMW, Daimler-Benz und Volkswagen: Die Drei Großen der deutschen Automobilindustrie, München.
- Pries, Ludger (2000): Globalisierung und Wandel internationaler Unternehmen, in: KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 52(4), 670-695.
- Proff, Heike (2000): Hybrid strategies as a strategic challenge – the case of the German automotive industry, *Omega*, 28(5), 541-553.
- Proff, Heike (2014): Sparprogramme allein helfen der deutschen Automobilindustrie nicht, in: F.Dudenhöffer, 2014: Sparprogramme der deutschen Autoindustrie: Kann die Schlüsselindustrie so ihre Position halten? Ifo Schnelldienst, 67(18), 7-9.
- Puls, Thomas/Fritsch, Manuel (2020): Eine Branche unter Druck: Die Bedeutung der Autoindustrie für Deutschland, IW-Report 43/2020, Institut der deutschen Wirtschaft, Köln.
- Rehder, Britta (2002): Wettbewerbskoalitionen oder Beschäftigungsinitiativen? Vereinbarungen zur Standort- und Beschäftigungssicherung in deutschen Großunternehmen, in: Seifert (Hrsg.): Betriebliche Bündnisse für Arbeit: Rahmenbedingungen – Praxiserfahrungen – Zukunftsperspektiven, Berlin, 87-102, Berlin.
- Rehder, Britta (2003): Betriebliche Bündnisse für Arbeit in Deutschland: Mitbestimmung und Flächentarif im Wandel, Frankfurt a.M./New York.
- Rehder, Britta (2006): Legitimationsdefizite des Co-Managements: Betriebliche Bündnisse für Arbeit als Konfliktfeld zwischen Arbeitnehmern und betrieblicher Interessenvertretung, in: Zeitschrift für Soziologie, 35(3), 227-242.
- Reimann, Aninna (2018): Autozulieferer: Wie Autobauer ihre mittelständischen Zulieferer auspressen, www.wiwo.de/unternehmen/auto/autozulieferer-wie-autobauer-ihre-mittelstaendischen-zulieferer-auspressen/22815212.html (28.10.2021).
- Reinhart, Gunther/von Bredow, Max (2008): Bewertung von Kunden-Lieferanten-Beziehungen in der Automobilindustrie, in: ZWF Zeitschrift für wirtschaftlichen Fabrikbetrieb, 103(12), 832-836.
- Reuters (2019): Altmaier will drei Firmenkonsortien zum Bau von Batteriezellen fördern, www.reuters.com/article/deutschland-batteriezellen-altmaier-idDEKCN1TJ1L8 (8.11.2021).
- RND (2020): Analyse zeigt: Verbot für Verbrennungsmotoren in den Städten könnte kommen, www.rnd.de/wirtschaft/autogipfel-kommt-jetzt-das-verbot-fur-verbrenner-motoren-in-stadten-FZHSWPPORG22SZEICZDCOTWRUM.html (28.10.2021).
- Robertson, David/Ulrich, Karl (1998): Planning for Product Platforms, in: Sloan Management Review, 39(4), 19-31.
- Roland Berger & Lazard (2016): Global Automotive Supplier Study 2016: Being Prepared for Uncertainties, www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/roland_berger_global_automotive_supplier_2016_final.pdf (8.11.2021).
- Roth, Siegfried (2012): Innovationsfähigkeit im dynamischen Wettbewerb: Strategien erfolgreicher Automobilzulieferunternehmen, Wiesbaden.

- Rothgang, Michael u.a. (2018): Sektorfallstudien zu Determinanten der Produktivitätsentwicklung in der Automobilindustrie, im Maschinenbau und bei den Telekommunikationsdienstleistungen, Studien zum deutschen Innovationssystem, 9/2018, Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI).
- Röttger, Bernd (2011): Betriebliche Konversion zwischen kapitalistischer Modernisierung und demokratisch-sozialistischer Transformation, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, 241-52, Hamburg.
- Röttger, Bernd (2012): Noch immer »Modell Deutschland«? Mythen und Realitäten politökonomischer Kontinuität einer Gesellschaftsformation: Gilbert Ziebura zum 88. Geburtstag, in: Prokla, 42(166), 29-48.
- Röttger, Bernd/Candeias, Mario (2009): Ausgebremste Erneuerung? Gewerkschaftspolitische Perspektiven in der Krise, in: Das Argument, 284(51), 894-904.
- Rubik, Frieder u.a. (2019): Umweltbewusstsein in Deutschland 2018: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Studie im Auftrag des Umweltbundesamts und des Bundesministeriums für Umwelt.
- Sablowski, Thomas (2005): Shareholder Value, neue Geschäftsmodelle und die Fragmentierung von Wertschöpfungsketten, in: Wagner (Hrsg.): »Rentier ich mich noch?« Neue Steuerungskonzepte im Betrieb, 59-86, Hamburg.
- Sablowski, Thomas (2009): Die Ursachen der neuen Weltwirtschaftskrise, in: Jahrbuch für Pädagogik, 2009(1), 353-372.
- Sander, Hendrik (2020): Städtische Umweltgerechtigkeit, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/publikation/id/41021 (28.10.2021).
- Schaal, Sebastian (2016): VW-Strategie 2025: Was Matthias Müller mit Volkswagen vor hat, in: Wirtschaftswoche, www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-strategie-2025-was-matthias-mueller-mit-volkswagen-vor-hat/13743004.html (28.10.2021).
- Schlag, Bernhard/Rößger, Lars (2019): Car sharing – Motive und Intentionen, www.researchgate.net/publication/336916401_Car_sharing_-_Motive_und_Intentionen/link/5dbaa0fd92851c818019461c/download (25.5.2020).
- Schmalz, Stefan u.a. (2013): IG Metall mit Rückenwind: Zum wachsenden Engagement der Beschäftigten, in: Schmalz/Dörre (Hrsg.): Comeback der Gewerkschaften? 255-272, Frankfurt a.M./New York.
- Schmalz, Stefan/Dörre, Klaus (2014): Der Machtressourcenansatz: Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlichen Handlungsvermögens, in: Industrielle Beziehungen, 21(3), 217-237.
- Schneider, Alexandra u.a. (2018): Quantifizierung von umweltbedingten Krankheitslasten aufgrund der Stickstoffdioxid-Exposition in Deutschland, Studie im Auftrag des Umweltbundesamts.
- Schumann, Michael (2006): Ein neues Fabrikkonzept – wissenschaftlich begleitet, in: Schumann u.a. (Hrsg.): Auto 5000: Ein neues Produktionskonzept. Die deutsche Antwort auf den Toyota-Weg? 9-18, Hamburg.
- Schumann, Michael u.a. (2005): Anti-tayloristisches Fabrikmodell. AUTO 5000 bei Volkswagen, in: WSI-Mitteilungen, 58(1), 3-10.
- Schüren, Peter (2012): Warum ist die Geschichte des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes so schwierig? In: Dinges u.a. (Hrsg.): Zukunft Zeitarbeit, 77-95, Berlin-Heidelberg.
- Seifert, Hartmut/Herzog-Stein, Alexander (2010): Der Arbeitsmarkt in der Großen Rezession – Bewährte Strategien in neuen Formen, in: WSI-Mitteilungen, 63(11),

551-559.

- Seiwert, Martin/Reccius, Stefan (2017): Diesel-Skandal und Kartellverdacht: So abhängig ist Deutschland von der Autoindustrie, in: Wirtschaftswoche, www.wiwo.de/unternehmen/auto/diesel-skandal-und-kartellverdacht-so-abhaengig-ist-deutschland-von-der-autoindustrie/20114646.html (28.10.2021).
- Sperling, Hans Joachim (2006): Flexibilisierte und beteiligungsorientierte Lohn-Leistungspolitik, in: Schumann u.a. (Hrsg.): Auto 5000: Ein neues Produktionskonzept, 72-78, Hamburg.
- Spiegel Online (2009): Auto-Machtkampf: VW und Niedersachsen stellen Porsche Ultimatum, www.spiegel.de/wirtschaft/auto-machtkampf-vw-und-niedersachsen-stellen-porsche-ultimatum-a-632931.html (28.10.2021).
- Staab, Philipp (2019): Digitaler Kapitalismus: Markt und Herrschaft in der Ökonomie der Unknappheit, Berlin.
- Statistisches Bundesamt (2016): Neues Gesetz zur Regelung der Leiharbeit: Branchen mit den meisten Leiharbeitern, de.statista.com/infografik/6346/taetigkeitsfelder-von-leiharbeitern/ (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2017): Automobilindustrie trägt 4,5 % zur Bruttowertschöpfung in Deutschland bei, www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/09/PD17_326_811.html (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2019a): Europa: Straßenverkehr: EU-weite CO₂-Emissionen seit 1990 um 24% gestiegen, www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html;jsessionid=3AB5D83E92DC22FFB8BBE76B0FE03C82.internet8742 (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2019b): Automobilindustrie: Deutschlands wichtigster Industriezweig mit Produktionsrückgang um 7,1 % im 2. Halbjahr 2018, www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/04/PD19_139_811.html (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020a): Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie in den Jahren 2005 bis 2019, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30703/umfrage/beschaefigtetenzahl-in-der-automobilindustrie/> (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020b): Umsatz der Automobilindustrie in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2019, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/160479/umfrage/umsatz-der-deutschen-automobilindustrie/> (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020c): Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile im zehnten Jahr in Folge Deutschlands wichtigstes Exportgut, www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/03/PD20_082_51.html (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020d): Produktion im März 2020: -9,2 % saisonbereinigt zum Vormonat, www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/05/PD20_156_421.html (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020e): Registrierte Arbeitslose und Arbeitslosenquote nach Gebietsstand, www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Lange-Reihen/Arbeitsmarkt/lrarb003ga.html#fussnote-1-242394 (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020f): Umsatz der Automobilindustrie in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2019, de.statista.com/statistik/daten/studie/160479/umfrage/umsatz-der-deutschen-automobilindustrie/ (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2020g): Anzahl der Leiharbeiter in Deutschland in den Jahren von 2007 bis 2019, de.statista.com/statistik/daten/studie/912749/umfrage/

- bestand-an-leiharbeitern/ (28.10.2021).
- Statistisches Bundesamt (2021): Prognose des Marktanteils an der weltweiten Zellproduktion von Batterien für Elektroautos nach Herstellern weltweit im Jahr 2023, [de.statista.com/statistik/daten/studie/1113139/umfrage/prognose-des-marktanteils-der-hersteller-von-elektroautobatterien-nach-laendern/](https://www.de.statista.com/statistik/daten/studie/1113139/umfrage/prognose-des-marktanteils-der-hersteller-von-elektroautobatterien-nach-laendern/) (28.10.2021).
- Stenner, Frank (2015): Handbuch Automobilbanken: Finanzdienstleistungen für Mobilität, 2.A., Berlin-Heidelberg.
- Stifterverband (2019): Forschung und Entwicklung in der Wirtschaft 2018, www.stifterverband.org/fue-facts-2018 (28.10.2021).
- Stifterverband (2020): Forschung und Entwicklung in der Wirtschaft 2019, www.stifterverband.org/fue-facts-2019 (28.10.2021).
- Streeck, Wolfgang (2016): Von Konflikt ohne Partnerschaft zu Partnerschaft ohne Konflikt: Industrielle Beziehungen in Deutschland, in: *Industrielle Beziehungen*, 23(1), 47-60.
- Tagesschau.de (2019a): Landgericht Frankfurt: Übers Mietwagenmodell gestoppt, www.tagesschau.de/wirtschaft/uber-deutschland-101.html (28.10.2021).
- Tagesschau.de (2019b): Bolivien: War die Wahl manipuliert? www.tagesschau.de/faktenfinder/bolivien-wahlmanipulation-101.html (28.10.2021).
- Tagesschau.de (2019c): Krise in der Autoindustrie: BMW kürzt Erfolgsprämie für Mitarbeiter, www.tagesschau.de/inland/bmw-erfolgsbeteiligung-101.html (28.10.2021).
- Tagesschau.de (2020a): Stellenabbau bei Autobauer: BMW streicht 6000 Stellen, www.tagesschau.de/wirtschaft/bmw-stellenabbau-101.html (28.10.2021).
- Tagesschau.de (2020b): Belegschaften in Autoindustrie: Scharfe Kritik an SPD hält an, www.tagesschau.de/wirtschaft/coronakrise-konjunkturpaket-autoindustrie-101.html (28.10.2021).
- Tagesschau.de (2020c): IG Metall attackiert SPD-Spitze: »Industriepolitische Geisterfahrt«, www.tagesschau.de/inland/ig-metall-coronakrise-101.html (28.10.2021).
- Taxis Times (2020): Berlkönig fährt noch mindestens zwei Monate – ohne Steuergelder, www.taxi-times.com/berlkoenig-faehrt-noch-mindestens-zwei-monate-ohne-steuergelder/ (28.10.2021).
- Taylor, Michael (2018): Volkswagen: Combustion engines to live on beyond 2040, www.carsales.com.au/editorial/details/volkswagen-combustion-engine-to-live-on-beyond-2040-116055/ (28.10.2021).
- TeslaMag (2020): Tesla-Chef: Batterie-Produktion bei Berlin wird größte der Welt – mit viel deutscher Hilfe, www.teslamag.de/news/tesla-chef-batterie-produktion-giga-berlin-groesste-der-welt-viel-deutsche-hilfe-31429 (28.10.2021).
- Teufel, Dieter u.a. (2019): Ökologische Folgen von Elektroautos: Ist die Staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll? Umwelt- und Prognose Institut e.V., UPI-Bericht, Nr. 79.
- The Economist (2004): Perpetual motion, www.economist.com/special-report/2004/09/04/perpetual-motion (28.10.2021).
- Transport & Environment (2009): Reducing CO2 Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2008, www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2009_09_car_company_co2_report_final.pdf (28.10.2021).
- Umweltbundesamt (2014): Treibhausgasneutrales Deutschland im Jahr 2050, *Climate Change* 7/2014.

- Urban, Hans-Jürgen (2012): Crisis corporatism and trade union revitalisation in Europe, in: Lehdorff (Hrsg.): A triumph of failed ideas: European models of capitalism in the crisis, 219-42, ETUI, Brüssel.
- Urban, Hans-Jürgen (2013): Der Tiger und seine Dompteure: Wohlfahrtsstaat und Gewerkschaften im Gegenwartskapitalismus, Hamburg.
- VDA (2009, 2016, 2018): Jahresberichte. Die Automobilindustrie in Daten und Fakten.
- VDA (2019): Deutsche Automobilindustrie investiert über 42 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20190514-Deutsche-Automobilindustrie-investiert-ber-42-Milliarden-Euro-in-Forschung-und-Entwicklung.html (28.10.2021).
- VDA (2020a): Deutsche Automobilindustrie investiert rund 45 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200411-Deutsche-Automobilindustrie-investiert-rund-45-Milliarden-Euro-in-Forschung-und-Entwicklung.html (28.10.2021).
- VDA (2020b): Zahlen und Daten, www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten.html (28.10.2021).
- VDA, 2020c: Finanzdienstleistungen in der Automobilindustrie, www.vda.de/de/themen/automobilindustrie-und-maerkte/autobanken/finanzdienstleistungen-in-der-automobilindustrie.html (28.10.2021).
- Verfürden, Michael (2020): Millionenschaden: VW verklagt Zulieferer Prevent wegen Lieferstopps, in: Handelsblatt, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/millionenschaden-vw-verklagt-zulieferer-prevent-wegen-lieferstopps/25395032.html (28.10.2021).
- Volkswagen Group China (2018): Mobility Asia, www.volkswagen-groupchina.com.cn/en/brands/mobilityasia (28.10.2021).
- VW AG (2012): Vielfalt erfahren, Wolfsburg, www.geschaeftsbericht2012.volkswagenag.com/servicesseiten/willkommen.html (28.10.2021).
- VW AG (2017): Volkswagen verstärkt Regeln für eine nachhaltige und soziale Rohstoffbeschaffung, www.volkswagenag.com/de/news/2017/12/volkswagen_group_raw_material_procurement.html (28.10.2021).
- VW AG (2018a): Elektro für alle, www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/11/electric-for-everyone.html (28.10.2021).
- VW AG (2018b): Volkswagen rechnet 2025 mit 50% SUV-Anteil, www.volkswagenag.com/de/news/2018/10/volkswagen-expects-an-suv-share-of-50-percent-by-2025.html (28.10.2021).
- VW AG (2019a): Ford und Volkswagen weiten weltweite Kooperation auf autonomes Fahren und Elektrifizierung aus, www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/ford-und-volkswagen-weiten-weltweite-kooperation-auf-autonomes-fahren-und-elektrifizierung-aus-5188 (28.10.2021).
- VW AG (2019b): Volkswagen gründet »European Battery Union« mit Northvolt, www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-gruendet-european-battery-union-mit-northvolt-4773 (28.10.2021).
- VW AG (2019c): Volkswagen investiert weiter kräftig in Zukunft, www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-investiert-weiter-kraeftig-in-zukunft-5576 (28.10.2021).
- VW AG (2019d): E-Mobilität für alle Lebenslagen, www.volkswagenag.com/de/news/

- stories/2019/03/electric-cars-for-millions.html (28.10.2021).
- VW AG (2019e): Produktion des ID.3 im Werk Zwickau startet im November, www.volkswagenag.com/de/news/2019/09/ID_3_Production.html (28.10.2021).
- VW AG (2019f): Hintergrund: VW-Konzern-Batteriestrategie, www.volkswagenag.com/presence/news/2019/05/Hintergrund_VW-Konzern-Batteriestrategie.pdf (28.10.2021).
- VW AG (2019g): Batteriezellfertigung: Pilotlinie gestartet, www.volkswagenag.com/de/news/stories/2019/09/battery-cell-assembly--pilot-line-started.html (28.10.2021).
- VW AG (2019h): Volkswagen beschließt Roadmap Digitale Transformation für Verwaltung und Produktion, www.volkswagenag.com/de/news/2019/06/digital_transformation_roadmap.html (28.10.2021).
- VW AG (2019i): Marke Volkswagen will Transformation beschleunigen, www.volkswagenag.com/de/news/2019/03/VW_Brand_results_2018.html (28.10.2021).
- VW AG (2020a): Der ID.4 – das erste rein elektrisch angetriebene Kompakt-SUV von Volkswagen, www.volkswagen-newsroom.com/de/der-id4-und-der-id3-5834/der-id4-das-erste-rein-elektrisch-angetriebene-kompakt-suv-von-volkswagen-5836 (28.10.2021).
- VW AG (2020b): Volkswagen erhöht Anteil an QuantumScape, www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-erhoeht-anteil-an-quantumscape-6136 (28.10.2021).
- VW AG (2020c): Volkswagen richtet Vertrieb Deutschland neu aus, www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-richtet-vertrieb-deutschland-neu-aus-5833 (28.10.2021).
- Waltl, Hubert/Wildemann, Horst (2014): Modularisierung der Produktion in der Automobilindustrie, TCW, Transfer-Zentrum.
- Waschbusch, Gerd (1998): Asset Backed Securities – eine moderne Form der Unternehmensfinanzierung, in: Zeitschrift für Bankrecht und Bankwirtschaft, 10(6), 408-419.
- WHO (2011): Burden of disease from environmental noise: Quantification of healthy life years lost in Europe, WHO Regional Office for Europe.
- Widuckel, Werner (2004): Paradigmenentwicklung der Mitbestimmung bei Volkswagen: Historische Kommunikation der Volkswagen AG, Schriften zur Unternehmensgeschichte von Volkswagen, Bd. 1, Wolfsburg.
- Wietschel, Martin u.a. (2017): Perspektiven des Wirtschaftsstandorts Deutschland in Zeiten zunehmender Elektromobilität, Fraunhofer ISI, Working Paper Sustainability and Innovation, S09.
- Windolf, Paul (Hrsg.): 2005: Finanzmarkt-Kapitalismus: Analysen zum Wandel von Produktionsregiment, Wiesbaden.
- Wirtschaftswoche (2016): Neue Volkswagen-Strategie: »Arroganz gehört der Vergangenheit an«, www.wiwo.de/unternehmen/auto/neue-volkswagen-strategie-arroganz-gehört-der-vergangenheit-an/14876586.html (28.10.2021).
- Wirtschaftswoche (2019): Autobauer: Daimler streicht zehntausend Stellen bis Ende 2022, www.wiwo.de/unternehmen/auto/autobauer-daimler-streicht-zehntausend-stellen-bis-ende-2022/25283818.html (28.10.2021).
- Wolf, Winfried (2019): Mit dem Elektroauto in die Sackgasse: Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt, Wien.

- Womack, James/Jones, Daniel/Roos, Daniel (1992): Die zweite Revolution in der Autoindustrie, Frankfurt a.M./New York.
- Wulf, Veronica (2018): Schatz in der Einöde, www.sueddeutsche.de/wirtschaft/report-schatz-in-der-einoede-1.3918795 (28.10.2021).
- Zenglein, Max J./Holzmann, Anna (2019): Evolving Made in China 2025: China's industrial policy in the quest for global tech leadership, Mercator Institute for China Studies, MERICS Papers on China, 8.
- ZSW (2020): Zahl der Elektroautos steigt weltweit von 5,6 auf 7,9 Mio., www.zsw-bw.de/mediathek/datenservice.html (28.10.2021).
- ZSW (2021): Elektroautos: Bestand steigt weltweit auf 10,9 Mio., www.zsw-bw.de/presse/aktuelles/detailansicht/news/detail/News/elektroautos-bestand-steigt-weltweit-auf-109-millionen.html (28.10.2021).

Antje Blöcker

Busse – Seitenstrang oder Potenzial für die Mobilitätswende?

Einleitung und Datenlage

Busse gehören neben Fahrrädern, schienengebundenen Bahnen (S-, U-, Nah-, Regional- und Fernzügen) und Binnenschiffen zu den zentralen Fahrzeugen, die über Fußwege hinaus eine nachhaltige kollektive Mobilität prägen (können). In Deutschland liegen die Umweltkosten im Bus-Personenverkehr in €/ct. pro Personenkilometer¹ fast gleichauf mit dem schienengebundenen Verkehr. Eine Verkehrswende braucht den Bus. Busse sind (oder besser: könnten) in Großstädten und Ballungsräumen mit eigenen Busspuren, in mittleren und kleinen Städten und vor allem in der Fläche mit den vielen Flecken und Dörfern mit einer kollektiv organisierten flexiblen Angebotsstruktur einen wichtigen Beitrag für eine faire und bezahlbare Mobilität für alle bedeuten.

Aber wie sieht es aus mit dem Busbestand, welche Busse sind wie unterwegs, was ist los bei den ÖPNV-Linien im Nah- und Regionalverkehr, bei den Reisebusunternehmen, den Fernbuslinien? Hier als zentrales Erkenntnisinteresse: Wer baut im Autoland Deutschland heute (Anfang 2021) noch Busse? Und wie sieht bei den Herstellern die aktuelle und zukünftige Beschäftigungssituation aus? Und allgemein: Was sind die zentralen Merkmale des Busproduktionssystems?

Das Erkenntnisinteresse ist an der Frage ausgerichtet: Gibt es im Bus-Sektor zusätzliche Arbeitsplätze im Rahmen einer (noch) am Anfang stehenden Konversionsdebatte für wegfallende Arbeit im dominanten Industriesystem Auto/MIV (motorisierter Individualverkehr)? Dieser Kurzbericht vermag darauf keine Antwort zu geben. Er bietet jedoch Ansätze für politische Empfehlungen vor dem Hintergrund der Annahmen, dass auf der einen Seite die Industrierbeitsplätze in der direkten Bus-Produktion und bei vielen Bus-Zulieferern seit vielen Jahren rückläufig sind und auf der anderen Seite im öffentlichen, gemischtorganisierten und privaten Bus-Verkehr dringend Fahrer:innen, Service-, technische Wartungskräfte und dringend gesucht werden.

Methodisch ist der Bericht ausschließlich auf Unternehmens-, Branchen-, Literatur- und Sekundärberichte gestützt. Von einzelnen IG Metall-Vertreter:innen und Betriebsrät:innen wurden mir ergänzend einige Einblicke in das

¹ Umweltkosten: Nutzung, Energie, Fahrzeuge, Infrastruktur und Fläche (ohne Lärmkosten) deutlich unterhalb von Pkw, Motorrad und Flügen – gleichauf mit der Schiene (im Detail: BMVI 2020, Verkehr in Zahlen: 40)

Produktionssystem Bus und von befreundeten Reisebusunternehmen Fakten insbesondere zu den Fördermöglichkeiten in Corona-Zeiten genannt. Daten und Fakten wurden aus offiziellen Statistiken des Bundesamts für Statistik (DESTAIS), des VDA (Verband der deutschen Automobilindustrie), des VDV (Verband der Verkehrsunternehmen Deutschland), des bdo (Verband der privaten Busunternehmen), zahlreichen Branchenmagazinen wie Automobilproduktion, Automobilindustrie, Busmagazin, Busfahrer, Busplaner, Eurobus, Omnibusrevue etc. zusammengetragen. Vorab sei gesagt, die Datenlage ist zweigeteilt: Sehr dünn fällt sie über die Beschäftigung im Produktionsbereich aus. Aus Geheimhaltungsgründen werden sowohl international beim OICA, europäisch beim ACEA, beim zuständigen VDA und dem Statistischen Bundesamt (DESTATIS) seit 2011/2012 keine deutschen Daten mehr veröffentlicht. Mit Blick auf Deutschland heißt dies, dass sowohl der VDA nur auf Zahlen der Herstellergruppe II (dazu gehören Karosserien, Aufbauten, Anhänger, Busse) verweist, als auch das Statistische Bundesamt im insgesamt sehr umfangreichen Datensatz »Produzierendes Gewerbe« zwar für die Autoindustrie, aber keinerlei Daten für Busse veröffentlicht. Dazu muss gesagt werden, dass nur noch ein Kompletthersteller in Deutschland Busse produziert. Gut dokumentiert sind dagegen die Daten über die deutschen Busunternehmen, über deren Beschäftigung als öffentliche, gemischte oder private Unternehmen in Kommunen oder in Verkehrsverbänden und deren Bus-Fuhrparks, über aktuelle und zukünftige Busbestellungen nach Herstellern und Antriebsarten.

Der Bus-Bestand und wichtige Trends

Im gesamten Jahr 2020 wurden in Deutschland 6.460 neue Busse zugelassen (23 Fahrzeuge mehr als im Jahr 2019). Die Anzahl der Kraftomnibusse inklusive Oberleitungsbusse in Deutschland stieg von 2012 bis 2017 kontinuierlich an, stagnierte dann im Jahr 2018. Seit 2019 ist er rückläufig. Im Januar 2020 waren 81.364 Kraftomnibusse inklusive Oberleitungsbusse beim Kraftfahrtbundesamt registriert (siehe Tabelle 1).

Bei 78.758 Bussen, das sind 98% des Gesamtbestands, handelt es sich um Busse mit Dieselantrieb. Benziner spielen fast keine Rolle mehr. Erdgas und Flüssiggas-Antriebe waren nur eine zeitlich begrenzte Erscheinung von 2015 bis 2017 und sind stark rückläufig. Angestiegen sind seit 2015 batterie-elektrische und Plug-in-Hybrid-Busse, bleiben jedoch auf insgesamt sehr niedrigem Niveau. Im internationalen und europäischen Vergleich (ACEA Buses 2020) liegt Deutschland weit hinten. Tabelle 1 führt außerdem Busse mit bio- und synthetischen Kraftstoffen auf, die jedoch seit 2016 fast von den Straßen verschwunden sind.

Tabelle 1: Kraftomnibusse-Bestand nach Kraftstoff- und Antriebsarten in Deutschland (je zum 1.1. des Jahres)

Jahr	Bus- bestand	Diesel- Motor	Otto- Motor	Erdgas inkl. CNG	Elektro	Hybrid inkl. Plug-in*	Sonstige
2000	85.574	84.544	331	–	–	–	699
2005	85.508	83.940	218	–	–	–	1.350
2010	76.433	74.547	114	–	–	–	1.772
2015	77.501	75.335	98	1.732	99	244	2.068
2016	78.345	76.334	92	1.422	137	321	39
2017	78.949	77.041	100	1.283	168	318	39
2018	79.438	77.594	94	1.161	183	362	44
2019	80.519	78.472	102	1.106	228	568	43
2020	81.364	78.758	103	1.055	385	1.008	55

Quelle: VDA (2020: 178)

*Plug-in-Hybride seit 2018 mit jeweils nur 1 Fahrzeug ausgewiesen.

Mit einem Bestand von nur 385 E-Bussen und 1.008 Plug-in-Hybrid-Bussen Anfang des Jahres 2020, die nach der Clean Vehicle Directive (CDV) als emissionsfrei gelten, weist der Bus-Bestand, was Antriebe betrifft, einen dringenden Nachholbedarf in Richtung Elektrifizierung auf. Das betrifft vor allem die Linienbusse im Nah- Regional- und Fernverkehr, weniger den Reisebusverkehr im Gelegenheitsverkehr (dort werden zu 100% Dieselfahrzeuge eingesetzt), da die CDV-Quoten gezielt auf die öffentliche Neubeschaffung, also für den Kauf von ÖPNV-Bussen ausgerichtet sind. Der Blick auf Nachrüstungen und Neubestellungen bei den Bus-Herstellern ist daher für die Bus-Produktion durchaus relevant.

Das Durchschnittsalter des Bus-Bestandes liegt bei 8,5 Jahren (KBA 2020), wobei größere Busse ab 51 Sitzplätzen aufwärts eine längere Verweildauer im Verkehr haben. Vergleicht man die durchschnittliche Lebensdauer eines Pkw von ebenfalls ca. 8,5 Jahren im deutschen Bestand² (der sich in der Regel nur ca. eine von 24 Stunden tagtäglich bewegt), mit der hohen Nutzungsdauer und den hohen Kilometerleistungen von Bussen, wird deutlich, dass der Bus-

² Ältere Fahrzeuge werden nur selten verschrottet. Häufiger werden sie in Länder mit noch geringem Pkw-Bestand pro Einwohner als Gebrauchtwagen von KFZ-Gebrauchtwarenhandel oder privat exportiert. Das trifft insbesondere infolge der Dieselkrise ab 2015 auf Fahrzeuge mit roten und gelben Emissionsplaketten zu. Der Export von Umweltlasten betrifft den Bus-Sektor deutlich weniger, da sich insbesondere in Osteuropa zum einen eine eigene Bus-Produktion befindet und zum anderen die CDV-Vorgaben für alle EU-Länder gültig sind.

Tabelle 2: Busbestand nach Alter und Größe in Deutschland

Zulas- sungs- jahr	Busse	Bis 16	17–31	32–40	41–50	51–60	61–70	>71
2019	6.195	104	1.055	1.406	2.079	1.105	139	199
2018	6.351	160	1.024	1.383	2.139	1.307	131	162
2017	6.353	171	1.073	1.250	2.090	1.412	173	120
2016	6.239	134	1.043	1.194	2.333	1.250	139	116
2015	5.393	143	964	1.092	1.786	1.175	119	85
2014	4.840	93	834	1.128	1.582	960	118	98
2013	4.798	133	884	1.046	1.551	982	106	60
2012	4.146	103	702	904	1.344	913	121	40
2012-2019	44.315	1.041	5.159	9.403	14.904	9.104	1.046	880
insgesamt	81.364	1.736	11.752	18.277	27.602	17.236	2.289	1.876

Quellen: Berechnet nach KBA (2020: 173)

Bestand vor allem im Linienverkehr insgesamt »alt« ist und die öffentlichen Verkehrsunternehmen wenig in die ökologische Erneuerung ihrer Fuhrparks investiert haben. Ein Grund dafür ist, dass kommunale Bus-Eigenbetriebe im Verlauf der letzten 20 Jahre entweder teilprivatisiert wurden. Außerdem war für die Kommunen im Zuge der Verselbstständigung der kommunalen Eigenbetriebe eine Quersubventionierung zwischen Energie- und Verkehrseigenbetrieben aufgrund der Liberalisierung im Personenverkehr nicht mehr möglich. Sie konnten so über Jahre hinweg kaum in eine ökologische Erneuerung ihrer Busbestände investieren.

Obwohl in den letzten Jahren Minibusse entwickelt wurden (12 bis 16/17 Sitzplätze, Platz für Kinderwagen, Gepäck, Rollstühle und im Linienverkehr auf besonders ausgelegten Linien als Quartiersbusse oder als »Anrufbusse«), gibt es mit nur 1.736 Fahrzeugen sehr wenige Exemplare im deutschen Bestand des Jahres 2020. Ab 2014 ist die Anzahl zwar leicht gestiegen, jedoch marginal. Es gibt sehr viele kleine Busse, die älter als neun Jahre sind (61% gegenüber 55% im Durchschnitt aller Busse), davon auch sehr viele, die vor dem Jahr 1980 zugelassen wurden. Da bisher alle Minibusse (zum Teil auch Midi-Busse) aus der Produktionsperspektive auf den Produktions-Plattformen von Kleintransportern wie zum Beispiel den Ford Transit, Mercedes-Benz Vario (Sprinter) oder VW-NFZ (T6/T7) aufbauen, ist das durchaus eine Option für den Ausbau der deutschen Bus-Produktion für den Liniennah- und den Pendler-Verkehr (siehe im Detail Tabelle 3). Insgesamt verteilen sich die rd. 81.000 Busse im Bestand wie folgt: knapp 4.200 private Busunternehmen mit mittel- bis kleinbetrieblichen Strukturen mit insgesamt rd. 160.000 direkt Beschäftigten, arbeiten mit einem Bestand von ca. 42.000 Bussen entweder im Fernreisegelegenheits-

Tabelle 3: ÖPNV-Bus-Bestand (31.12.2019) nach Bus-Typen in Deutschland

Bus-Typ	Insgesamt	Stadtbusse	Überlandbusse
Standardbusse	13.660	10.660	3.000
Großraumbusse	545	272	273
Gelenkbusse	8.335	8.072	263
Midibusse	610	236	374
Minibusse	585	328	257
Doppeldecker	385	354	41
Sonstige Busse	11.503	213	11.290
Insgesamt	35.633	20.135	15.498

Quelle: VDV (2020): Statistik 2019

verkehr (Bustouristik), im privaten ÖPNV-Verkehr oder in einer Mischung aus Fernverkehr- und ÖPNV (Mischbetriebe). Davon sind rd. 52.000 Beschäftigte im Fahrdienst (als Busfahrer:innen) in Teil- und Vollzeit tätig (bdo 2020). Die privaten Reiseunternehmen werden vom Bundesverband deutscher Omnibusunternehmen, dem bdo, vertreten. Darunter fallen auch die Fernlinienbusse. Bei den Fernlinienbussen handelt es sich um klassische Reisebusse in der Größenordnung von 41 bis 60 Sitzplätzen. Im Linienfernverkehr (bis 2012 vor allem auf der Schiene) wurden mit der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs am 1.1.2013 neue Märkte für die Bus-Hersteller eröffnet.³ Nutzten im Jahr 2013 ca. 8,2 Millionen Fahrgäste Fernbusse, waren es im Jahr 2018 bereits 23 Millionen Nutzer:innen. Ab 2019 ist der Fernbusverkehr allerdings stark eingebrochen, die Anzahl der Linienanbieter hat sich nahezu auf den als Start-up gegründeten Anbieter Flixbus monopolisiert: Er nimmt 97% auf dem deutschen Markt ein, hat aber keine eigenen Busse, sondern bestehende private Reisebusunternehmen für die europaweit genehmigten Linien beauftragt. Dabei handelt es sich um ca. 500 bestehende mittelständische Reisebusunternehmen. Das Unternehmen agiert online: Es organisiert die Ticketbuchungen über eine digitale Plattform und gibt diese an Kooperationsbetriebe weiter. Kritiker:innen werfen dem Unternehmen fehlende Transpa-

³ Allerdings auf Kosten der Produktion von Regionalbahnen, was sich (zumindest temporär) an den rückläufigen konzessionierten Ausschreibungen belegen lässt, die im jährlichen ÖPNV-Report nach Bestellern gelistet werden. In diesen Reports finden sich nicht nur die Besteller, sondern auch Angaben zu Losausschreibungsgewinnern, also den Herstellern der jeweiligen Fahrzeuge. Detaillierte Angaben werden zu Triebfahrzeugen, Straßen- und U-Bahnen, Eisenbahnen und S-Bahnen sowie zu Bussen veröffentlicht.

renz auch in Hinblick auf arbeitspolitische Konditionen vor. Dies ist typisch für die sogenannte Plattformökonomie.

Die restlichen rd. 37.000 Busse (Stand 31.12.2019) entfallen auf den öffentlichen Liniennah- und Fernverkehr der kommunalen und regionalen Verkehrsverbände. Davon entfallen 20.135 auf Stadtbusse und 15.498 auf Überlandbusse. 21% der Stadtbusse und 45,9% der Überlandbusse werden von den Verkehrsunternehmen angemietet, mehrheitlich handelt es sich aber um Busse im Eigentum der Verkehrsbetriebe. Mittlerweile haben 96% der Busse eine grüne Plakette, davon entsprechen jedoch erst 40% der Euronorm Diesel VI. Im öffentlichen Liniennah- und Fernverkehr arbeiten ca. 70.000 Menschen, davon 42.827 im Fahrdienst, die restlichen verteilen sich auf den Technischen Dienst und Verwaltung. Insgesamt werden von bdo und VDV 238.000 Beschäftigte in privaten Betrieben, in Mischbetrieben und öffentlichen Verkehrsunternehmen genannt, davon entfallen 103.000 auf den Fahrdienst, also auf Busfahrer:innen. Sie bilden damit die mit Abstand größte Berufsgruppe.

Hersteller

Tabelle 4 listet die Neuzulassungen in den Jahren 2015 bis 2019 nach Herstellern sowie den letzten Bestand zum 1.1.2020 nach Herstellern auf. Bei den 81.364 Bussen handelt es sich mit 40.553 um Busse der zu Daimler gehörenden EVO-Gruppe, ergänzt um die 5.900 Mercedes-Busse von Daimler: Damit wurden in Deutschland 57% aller Busse bei Daimler Buses gekauft. Der zweitgrößte Anbieter ist MAN mit der Sparte MAN Bus & Trucks, auf die mit 17.700 aller Busse 21,7% des Bestandes entfallen. Der französisch-italienische Bushersteller IVECO ist mit 4.817 Bussen vor dem polnischen Hersteller SOLARIS mit 3.001 Bussen drittgrößter Hersteller. Betrachtet man die Zeitreihe seit 2015, wird deutlich, dass es bei den Neuzulassungen durchaus zu Verschiebungen kommt, insbesondere Ford und die schwedischen Volvo- und Scania-Busse verlieren an Gewicht, während SOLARIS, die VDL Bus & Coaches aus den Niederlanden ihre Rolle im deutschen Busmarkt ausbauen. Das deutet daraufhin, dass sich neue Anbieter etablieren, die offenbar auf Trends besonders schnell reagieren.

Trends: Elektrifizierung und Ausdifferenzierung der Bus-Modelle im ÖPNV

Die Vorgaben der Clean Vehicle Directives (CVD) unterscheiden zwischen »sauberen« einerseits und »emissionsfreien« Bussen andererseits. Zur Gruppe der sauberen Busse gehören Diesel-Plug-In-Hybride sowie Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen (Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Erdgas und

Tabelle 4: Busbestand (1.1.2020) und Zulassungen fabrikneuer Busse nach ausgewählten Herstellern von 2015 bis 2019 in Deutschland

Hersteller	Bestand 1.1.2020	Neu				
		2019	2018	2017	2016	2015
Daimler (D)	5.900	520	466	477	459	468
Evobus/ Evobus-Ulm	36.631 3.922	2.852	2.760	2.895	2.834	2.530
Ford (D)	1.662	88	440	427	427	362
Iveco (F)	3.879	472	569	523	523	456
Iveco (I)	938	156	105	121	121	91
MAN B&T Neoplan	16.476 1.224	1.390	1.450	1.224	1.224	1.311
Scania (S)	1.143	77	216	240	138	264
Solaris (PL/E)	3.001	291	153	200	303	116
VDL (NL)	1.528	197	166	245	140	257
Volvo (S)	958	66	109	78	41	57
VW (D)	356	4	14	4	24	25
insgesamt	81.364	6.437	6.687	6.697	6.683	6.137

Quelle: VDV (2020): Statistik 2019

Flüssiggas) betrieben werden. Emissionsfreie Busse sind in fünf Kategorien eingeteilt: Batterieelektrische Busse (BEV) mit Depotladung; Batterieelektrische Busse mit Gelegenheitsladung; Oberleitungsbusse ohne verbrennungsmotorisch betriebene Range-Extender; wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Busse (BZ, entweder rein BZ oder für batterieelektrische Busse mit Range-Extender, BZ Rex); wasserstoffbetriebene Busse mit Verbrennungsmotor (Sphera/VDV 2020). Nach Inkrafttreten der CVD zum 2.8.2021 müssen bis 2025 bei der Neubeschaffung 45% der Busse »sauber«, die Hälfte davon emissionsfrei sein. Von 2026 bis 2030 erhöht sich die Sauber-Quote auf 65%, wovon wiederum die Hälfte emissionsfrei sein muss. Damit erweisen sich die Ziele für Busse deutlich ambitionierter als im Pkw- und Lkw-Bereich.

In Vorbereitung und in Folge der CVD-Vorgaben gewinnen seit 2020 Elektrobusse und ab 2021 auch Wasserstoffbusse im deutschen Bus-Bestand an Bedeutung. Mitte 2020 boten fast alle internationalen Busersteller E-Varianten ihrer Modelle an. In Deutschland dominieren nach Anzahl der Modelle die Hersteller VDL (Niederlande), Solaris (Polen/Spanien) und Irizar (Spanien).⁴ Auch der Schweizer Oberleitungsbushersteller Hess gehört in Europa zu

⁴ Beispiel für die Dominanz der drei Hersteller ist Berlin: Im Jahr 2019 wurden 90 Elektrobusse Solaris Urbino 12 bestellt, die jetzt alle geliefert und im Einsatz (insge-

denjenigen mit mehr als fünf Modellen im Angebot (vor allem für Bern, Genf, Salzburg, Bologna). In Deutschland haben aber nur noch drei Städte (Solingen, Eberswalde, Esslingen) von ehemals 60 Verkehrsunternehmen Bus-Oberleitungssysteme,⁵ auf denen hybrid-elektrische und elektrische Oberleitungsbusse (insgesamt 78, vgl. KBA 6/2020) fahren. Alle drei Städte nutzen die Möglichkeit, bisher von Dieselnissen erbrachte Leistungen durch Batteriebusse zu ersetzen. Daimler Buses und MAN Trucks & Bus haben bisher nur zwei zugelassene Modelle im Markt. In Deutschland waren Anfang 2020 nur 385 E-Busse (nach 154 im Jahr 2019) angemeldet, was sich im Verlauf des Jahres aber schnell änderte. Im Juni waren es bereits 458 und mit Stand 01.01.2021 lt. KBA (KBA 2021) dann bereits 755 E-Busse. Vor dem Hintergrund, dass im Juni 2020 weltweit bereits 500.000 E-Busse im Einsatz waren und der im Electric Vehicle Outlook von Bloomberg New Energy Finance (BNEF 2020) Anteil der E-Busse sich bis 2040 auf 67% erhöhen wird, deutet dies auf einen großen Nachholbedarf hin.

Wasserstoffbusse haben bisher nur drei europäische Hersteller (Solaris, Van Hool und Caetano), von denen in Deutschland 44 (6/2020) zugelassen sind. International führend auf diesem Gebiet sind Tata Motors und Toyota. Auch einer der großen Verkehrsverbände in Deutschland, die ESWE, die im Juni 2020 eine Ausschreibung für zehn Brennstoffzellen-Busse startete, hat ihren Auftrag an die Caetano-Gruppe nach Portugal vergeben. Wichtige Voraussetzung für den Umbau der Bus-Flotten ist die Wandlung der Hersteller (siehe unten) als auch der öffentlichen und privaten Busunternehmen von reinen Herstellern hin zu integrierten Service-Anbietern. Für kommunale, regionale Verkehrsverbände bedeutet dies zunächst den Aufbau diesbezüglicher Qualifikationen für Ladeinfrastruktur und z.B. im Zuge der Sektorkopplung die Bereitstellung von grünem Strom. Neben der Elektrifizierung haben hinsichtlich der Modellausdifferenzierung der Busflotten drei Trends an Bedeutung gewonnen: on-demand-Busse/Rufbusse und Mini- und Midibusse als Liniennahverkehrsbusse für den ländlichen Raum sowie autonom fahrende Kleinbusse (Robo-Busse). Letztere sind (noch) nicht Teil des Bestandes, da sie sich in der Testphase befinden und noch nicht zugelassen sind.

Corona-Wirkungen und Beschäftigungstrends

Die kommunalen Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbände verzeichnen stark rückläufige Fahrgastzahlen, der Schulbusverkehr ist fast zum Erliegen gekommen. Auch in den Städten ist das individuelle Auto zurück auf den

samt 123 BEV-Busse) sind, beim deutschen Hersteller EvoBus wurden lediglich 15 Mercedes eCitaro geordert.

⁵ In Berlin wird der Einsatz von O-Bussen in Spandau getestet.

Straßen, im ländlichen Raum war ohnedies der Busverkehr gegenüber dem Autoverkehr nachgeordnet. Dort fahren Busse selten (außer im Schulbusverkehr), sind oft fast leer und zu groß. Ehemalige Betriebsbusse wurden bereits in den 1970er und 1980er Jahren eingestellt. Die öffentlichen Bus-Linien bedienen vor allem die Industriegebiete in der Regel nicht, weshalb der Bus für Berufspendler keine Alternative bietet. Mit Blick auf die Beschäftigtenzahlen heißt es in einer Branchenumfrage des VDV (VDV Pressemitteilung vom 4.2.2021), dass 76% der Unternehmen trotz Corona im Jahr 2020 mehr Einstellungen als 2019 vorgenommen hätten, da es einen großen Mangel vor allem im Fahrdienst gäbe. 65% der Unternehmen suchen dringend Busfahrer:innen. Der VDV macht vor allem auf einen großen Fachkräftebedarf bis 2030 wegen der demografischen, altersbedingten Personalabgänge aufmerksam. Bis 2030 würden 40.000 Menschen im Fahrdienst, 20.000 im technischen Betriebsdienst und 14.000 im kaufmännischen Bereich ersetzt werden müssen. »Berücksichtigt man die angestrebten und aufgrund der Verkehrswende notwendigen Wachstumsziele, ergibt sich schon bis 2025 ein Personalbedarf von 50.000 Fachkräften« (VDV 2021).

Im privaten Reisebusverkehr stellt sich die Situation anders dar. Der Reisebusverkehr steht seit dem 17. März 2020 (fast) ganz still. Die wenigen noch möglichen privaten Gelegenheitsverkehre werden im Auto unternommen. Die Beschäftigten der Reiseveranstalter:innen sind fast ausschließlich mit Stornierungen beschäftigt, mehrheitlich jedoch in Kurzarbeit. Vom 24.7. bis 30.9.2020 konnten die Unternehmen zwar die Hilfgelder der Bundesregierung, davon aus dem 170 Mio.-Euro-Topf des BMVI ohne Rückzahlbedingung einmalig 26.334 Euro pro Bus abrufen, laufende Kosten haben dennoch dazu geführt, dass viele Busse abgemeldet wurden. Auch die beschlossene Verlängerung der Corona-Hilfen für 2021, die aber auf 13.200 Euro pro Bus reduziert wurden, hat nichts daran geändert, dass bereits bestellte Busse bei den Herstellern storniert wurden und auch für 2021 kaum Neubeschaffungen zu erwarten sind. Die angesprochenen Mischbetriebe im ÖPNV, also jene, die privaten und öffentlichen Busverkehr anbieten, sind besonders hart von Corona betroffen. Das liegt daran, dass eine der Finanzierungsbedingungen der Überbrückungshilfen II und III (aufgrund des Umsatz-Einbruchs um 30%) nicht gänzlich erfüllt sind. Bilanzkaufmännisch müssen die beiden Bereiche (öffentlich und privat) aber getrennt abgerechnet werden, was eine Quersubventionierung nicht möglich macht. Der bdo befürchtet, dass es zu einer Abnahme der Mischbetriebe kommt, was sich zugleich auf die Komplett- und Fullliner (Reise- und Linienbushersteller) negativ auswirken könnte. Insolvenzen im Bereich der Bus-Betreiberunternehmen gibt es bisher (Februar 2021) kaum (bdo online, 10.2.2021).

Fraglich erscheint, ob sich der Trend zum Auto nach Aufhebung des Lock-downs wieder umkehren lässt. Zuweilen wird Corona eher als Gefahr oder

»Disruption des ÖPNV« für eine Mobilitätswende diskutiert (ÖPNV Report 2020: 77).

Bus-Produktion in Deutschland: Überblick und Trends

Die Lockdowns im Frühjahr 2020 und erneut ab November 2020 haben nicht nur die Reisebus-Unternehmen, den Nah- und Fernlinienverkehr, sondern auch die weltweite und europäische Bus-Produktion erheblich beeinflusst. Bei den europäischen Reisebusherstellern wurde die Produktion zum Teil seit Dezember 2020 vollständig ausgesetzt, zahlreiche Bestellungen waren storniert worden. Auch einer der größten Arbeitgeber in der Region Neu-Ulm, der Bushersteller Evobus, hat wegen der Corona-Pandemie kaum noch Aufträge. »Wir fahren in einem dichten Nebel, leben von der Hand in den Mund«, so der dortige Betriebsrat Hansjörg Müller. Leiharbeiter:innen in der Setra-Bus-Produktion in Neu-Ulm seien schon weg, »für die 3.850 Mitarbeiter wurde im März und April, seit August 2020 erneut Kurzarbeit vereinbart« (zit. n.: Automobilproduktion v. 6.9.2020). Grund für den Einbruch ist die Krise in der Reisebusbranche, da in Europa kaum noch Busreisetouristik erlaubt ist. Der Evobus-Mutterkonzern Daimler setzt in der Busproduktion zwar auf neue Hygiene-Pakete mit Hochleistungs-Partikel-Filtern in der Klimaanlage und schnellem Luftaustausch. Dennoch wurde die Setra-Produktion im Dezember 2020 vorerst komplett eingestellt.

Soweit ein Eindruck zur aktuellen Situation in der Bus-Produktion, deren weltweite Absätze seit ca. zehn Jahren zwischen 285.000 Mio. und 300.000 Bussen schwanken. Die Weltproduktion⁶ lag Ende 2019 bei insgesamt 271.204, der Absatz bei 288.000 Einheiten, da es zwischen dem Verkauf eines Busses und der Auslieferung per Werk zeitliche Spannen von mehreren Monaten gibt. In der Bus-Produktion wird im Gegensatz zur Massenproduktion von Pkw (vor allem bei Volumenherstellern, weniger im Premium-Segment) nicht auf Halbe produziert, weil nahezu jeder Bus spätestens am Produktionsende, dem Finish, bestell-gerecht ausgestattet wird. Die beiden einzigen deutschen Hersteller Evobus und MAN produzierten von der Weltproduktion knapp 40.000 Fahrzeuge, wovon auf die Evobus GmbH über 32.000 Busse entfielen. Das ent-

⁶ Der weltweit größte Bushersteller ist Yutong/China mit jährlich 60.000 Fahrzeugen, gefolgt von King Long, Tata Motors/Buses, Daimler Buses, Ashok Leyland und MAN. Auch der chinesische Hersteller BYD gehört zu den Großen im Bus-Sektor. Das ist erwähnenswert, weil BYD ein europäisches Buswerk in Ungarn betreibt und dort plant, seine bisherige E-Bus-Produktion von 200 auf 1.000 E-Busse jährlich zu erweitern.

Tabelle 5: Bus-Produktion (Anzahl Fahrzeuge Kraftomnibusse und Oberleitungsbusse) nach deutschen Herstellern in Deutschland (historische Reihe)

Hersteller	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Auwärter	903	820	1.150	1.200	-	-	-
EVOBus*	-	-	-	5.217	5.408	5.258	4.710
IVECO-Magirus**	1.927	130	-	-	-	-	-
Kässbohrer***	2.037	1.954	2.240	-	-	-	-
MAN	2.845	2.566	1.553	2.837	5.033	2.994	1.847
Neoplan	-	-	-	-	2.062	538	379
MB/Daimler	9.643	5.345	5.634	634	281	-	-
VW	-	42	-	-	-	-	-
Insgesamt	17.355	10.868	10.577	9.888	13.518	8.790	6.936

* Ab Gründung 1995 als Daimler/MB Bustochter GmbH, ** Bis 1982 Magirus Deutz AG, IVECO-Magirus bis Produktionsende 1989, *** bis Übernahme 1994, Quellen: VDA (1997: 30f.; 2011: 26f.; 2012: 8f.).

spricht einem Weltmarktanteil von 11%. In Europa liegt dieser Anteil deutlich höher, zuletzt bei über 37%.

Zur Produktion in Deutschland: Obwohl der deutsche Busmarkt mit leichten Schwankungen seit 2019/2020 an Fahrt aufnimmt, weist die Bus-Produktion im Inland eine entgegengesetzte Entwicklung zum Bus-Bestand auf und befindet sich bereits seit Mitte der 2000er Jahre kontinuierlich auf Talfahrt. Die Zahl der Bus-Endhersteller hat sich auf zwei Hersteller (Daimler Buses und MAN) reduziert. Traditionsmarken wie Auwärter, Büssing, Magirus-Deutz (ehemals Klöckner-Humboldt-Deutz/heute IVECO/Fiat), Kässbohrer und z.B. Setra wurden von diesen beiden Herstellern aufgekauft, aufgelöst oder in ihre Produktionsnetzwerke integriert. Die Volvo Deutschland GmbH, die 1994 den deutschen Bushersteller Drögmöller in Heilbronn aufgekauft hatte, stellte im Jahr 2010 die Bus-Produktion ein, konzentrierte sich als Niederlassung auf den Vertrieb (Busmagazin 5/2020).

Wurden im Jahr 1980 noch über 17.300, im Jahr 1995 noch knapp 10.000 Busse in Deutschland hergestellt, so reduzierte sich die Fahrzeugherstellung bis 2010 bereits auf knapp 7.000 Einheiten (siehe dazu Tabelle 5). Davon entfielen 3.000 Einheiten auf Reise- und Überlandbusse, 2.200 auf Stadtlinienbusse und 1.800 auf Fahrgestelle. Bis zum Jahr 2015 handelt es sich dabei zu 95% um Dieselsebusse der Euro-Norm IV und V. Ab 2014 begannen alle Hersteller mit der Umstellung auf die Diesel-Norm Euro VI. Seitdem werden ca. 95% aller Busse von Dieselmotoren angetrieben.

In der Bus-Produktion spielt die Motorenproduktion eine wichtige Rolle, da der gesamte Antriebsstrang ca. 25% der Wertschöpfung erzielt. Diesbezüglich

unterscheidet sich der Bussektor wenig von der Pkw- und Lkw-Fertigung. Damit ist ein wichtiges Merkmal des Bus-Sektors angesprochen: Er ist keine eigne Industriebranche, sondern Teil der Nutzfahrzeugindustrie. Nahezu alle traditionellen europäischen Bushersteller (z.B. Iveco, Ikarus, IRIZAR, Heuliez) und auch die beiden genannten deutschen Hersteller sind Teil der Nutzfahrzeugsparte großer Fahrzeugbauer. Die Nutzfahrzeugindustrie ist wiederum einerseits sehr eng mit der Autoindustrie (Daimler, Fiat, Volvo etc.) und andererseits oft sehr eng an den Schienenfahrzeugbau/Waggonbau (etwa Alstom/Bombardier, IRIZAR, Solaris/CAF) gekoppelt. Die Busproduktion ist entsprechend in der Regel in ein komplexes Produktionssystem dieser Hersteller integriert und deshalb hinsichtlich der Beschäftigung nicht eindeutig abzugrenzen.

Mit Blick auf die deutschen Bus-Hersteller innerhalb der jeweiligen Konzernstrukturen ist zwischen Komplettherstellern (Fahrgestelle, Motoren, Bus-Endmontage), Teilerstellern, Fahrgestell-Herstellern, zu differenzieren. Mit Daimler-Buses gibt es heute (2021) nur noch einen einzigen Kompletthersteller in Deutschland. Die Differenzierung zwischen Bus-Produktion und Produktion von Fahrgestellen/Chassis ist deshalb von Relevanz, da nicht alle Bushersteller eigene Fahrgestelle bauen, sondern diese bei anderen Busherstellern einkaufen. Die Hersteller, die Fahrgestelle in Eigenregie fertigen, verbauen diese nicht nur in eigene Busse, sondern vermarkten ihre Gestelle⁷ als selbstständige Geschäftsbereiche an Wettbewerber. Das ist auch bei Daimler und MAN der Fall.

Ein weiteres Merkmal der Bus-Hersteller ist die Erweiterung der eigentlichen Busherstellung um zentrale Dienstleistungsbereiche mit a) eigenen bundesweit gestreuten Niederlassungen⁸ (Reparatur/Service/Wartung für Lkw/Bus), b) eigenen Gebrauchtbuss-Handel (Bus-Store etc.), der anders als im Pkw-Bereich einen wichtigen Markt ausmacht, c) Design und Marketing als Individual-Services zur spezifischen Bus-Konfiguration für die Kunden und d) Finanzierung/Leasing, oft auch mit Vermietungsangeboten.

Was die Kernproduktion betrifft, werden die Busse an verschiedenen Standorten der jeweiligen Konzerne in standortübergreifenden Produktionsnetzwerken gefertigt, die bei Daimler und MAN (und auch bei vielen anderen europäischen Herstellern) auch über die nationalen Grenzen hinaus zusammenwirken. In der Regel werden dafür in regelmäßigen Abständen die jeweiligen Kompetenzzuweisungen der Standorte zwischen den Vorständen und den Gesamt-

⁷ Das ist vergleichbar mit der Pkw-Plattform-Vermarktung, wie z.B. im Fall der Modulen-Elektro-Plattform von VW. Die nutzt Ford auch für seine E-Autos.

⁸ So arbeiten etwa in den Niederlassungen von MAN in Deutschland insgesamt 2.500 Beschäftigte (9/2020), die direkt bei MAN Arbeitsverträge haben. Da die Niederlassungen nicht zwischen Bus und Lkw unterscheiden, Busse jedoch nur ca. ein Zehntel der Gesamtproduktion ausmachen, entfallen bei MAN ca. 250 Beschäftigte auf diesen Bereich.

Tabelle 6: Ein- und Ausfuhr und Neu-Produktion von Bussen (Stückzahlen)

Ein-/Ausfuhr/Jahr	2004	2010	2013	2019
Einfuhr	2.769	3.270	5.540	8.269
Ausfuhr	7.446	5.086	7.780	9.255
Exportüberschuss	+4.677	+1.816	+2.240	+986
Produktion Busse	9.984	6.936	6.707	6.220
Produktion Chassis	3.298	2.314	1.878	446

Quelle: VDA, Daten aus der Automobilwirtschaft 2005, 2010, 2013, 2020, Berlin

betriebsräten neu verhandelt, sodass sich im Zeitverlauf die Zuschreibungen als Leitwerke in den Produktionsnetzwerken verändern können. So ist es auch bei Daimler und MAN.

Tabelle 6 zeigt den Rückgang der deutschen Bus-Produktion von knapp 10.000 im Jahr 2004 auf zuletzt 6.220 Fahrzeuge. Seit 2014, mit der Einstellung der letzten Serien-Busfertigung von MAN in Plauen, halten sich die Produktionszahlen auf einem Niveau zwischen 7.000 und 6.200 Einheiten. Da MAN auch die Fertigung von Fahrgestellen ins Ausland verlagert hat, hat sich deren Anzahl ebenfalls stark reduziert. EVOBUS/Daimler Buses Chassis werden vor allem in Samono/Spanien gefertigt. Der massive Rückgang der Produktion hat sich negativ auf die Beschäftigung in der Bus-Fertigung ausgewirkt, die Ende des Jahres 2019 nur noch bei insgesamt ca. 10.500 Mitarbeiter:innen liegt. Das bedeutet einen Rückgang von 5.000 innerhalb von zehn Jahren. Mit Blick auf die eingangs beschriebene, positive Entwicklung im deutschen Busbestand klappt also eine große Lücke zwischen Bus-Bedarf und Bus-Produktion deutscher Hersteller⁹ in Deutschland.

Bei den Einfuhren und Ausfuhren von Bussen zeigt sich eine größere Dynamik. Mit jährlichen Exportüberschüssen ist der Bussektor wie alle anderen Teilspektoren des Fahrzeugbaus Bestandteil des exportorientierten Industriemodells. Im letzten verfügbaren Datenbestand (31.12.2019) wurden für das Jahr 2019 (VDA 2020: 16) 8.269 Busse nach Deutschland (inklusive Gebrauchtfahrzeuge) eingeführt und 9.255 Busse ausgeführt. Im gleichen Zeitraum wurden 6.220 Busse neu hergestellt.

An den Zahlen wird eine Diskrepanz zwischen Produktion und Ausfuhr offensichtlich. Sie erklärt sich in der deutschen Außenhandelsstatistik dadurch, dass bei den Ein- und Ausfuhren von Bussen nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen

⁹ Wie in allen Fahrzeugbranchen ist deshalb immer zwischen Produktion deutscher Hersteller weltweit und Produktion der Hersteller in Deutschland zu unterscheiden, da für die Beschäftigungssicherung in Deutschland die exportorientierte Inlandsfertigung von zentraler Bedeutung ist.

Tabelle 7: Ein- und Ausfuhr von Bussen (Deutschland)

2019		2011		2008	
Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
8.269	9.255	4.170	10.796	3.875	9.292

Quellen: VDA (2010: 8f.; 2012: 25ff.; 2020: 18)

Tabelle 8: Ein- und Ausfuhrwerte von Bussen 2016 bis 2019 (Werte)

Ein-/Ausfuhr/Jahr	2016	2017	2018	2019
Einfuhr Mio. EUR	834	877	875	899
Ausfuhr Mio. EUR	1.185	1.296	1.159	1.179
Exportüberschuss	+ 351	+ 419	+ 284	+ 280

Quelle: Berechnet nach KBA (2020: 173)

unterschieden wird. Für das Jahr 2019 gilt: 5.875 neue Busse mit einem Wert von 811 Mio. EUR wurden eingeführt, 3.965 Busse im Wert von 960 Mio. EUR wurden ausgeführt. 2.394 gebrauchte Busse im Wert von 88 Mio. EUR wurden eingeführt, 5.290 gebrauchte Busse (220 Mio. EUR) wurden ausgeführt.

Da im Jahr 2019 6.437 Einheiten neu zugelassen wurden, wovon mit 2.852 auf die Daimler-Tochter Evobus und 520 auf Daimler/Mercedes-Bus (Marktanteil 52%) entfallen, verbleibt ungefähr knapp 50% der deutschen Evobus-Produktion in Deutschland, da die Produktion etwas zeitversetzt erfolgt. Unter den neuen eingeführten Bussen entfallen bei 1.390 Neuzulassungen der MAN/Neoplan-Busse in Deutschland knapp 24% auf MAN, da alle MAN-Komplettbusse eingeführt werden. Der Gebrauchtwagen-Handel ins Ausland hat seit 2013 deutlich an Bedeutung gewonnen. Das liegt vor allem an der Umstellung ab dem Jahr 2014 bei allen Neu-Bussen nach der Euronorm VI für Diesel. Durch den Gebrauchtwagen-Anteil bei den Einfuhren von 10% aller Einfuhren und einem Gebrauchtwagenanteil von knapp 19% erklärt sich der relativ geringe Gesamtexportüberschuss.

Was die Herstellung angeht, wird zwischen Komplettwerken, Komponenten-/Teilwerken, Busmotoren- und Fahrgestellwerken unterschieden. Mit Stand Oktober 2020 in der EU 27 gibt es insgesamt 28 Komplettwerke, wobei Spanien, Frankreich und Polen besonders hervorstechen (ACEA 2020). Für Deutschland werden lediglich drei Komplettwerke genannt, alle drei (Mannheim, Neu-Ulm, Dortmund) gehören zum Daimler-Konzern.

In der Regel entsteht ein deutscher Bus in einem ausdifferenzierten transnationalen Produktionssystem, jeweils für die spezifischen Märkte: entweder in einem europäischen Produktionsnetzwerk (inklusive der Türkei) oder, wie

in wichtigen anderen Märkten insbesondere Südamerika (vor allem auf Chassis spezialisiert) und China.

Die Wertschöpfungstiefe (= Eigenanteil der Entwicklungs- und Fertigungsleistung der Hersteller) ist gegenüber der Pkw-Produktion deutlich größer, aber von Hersteller zu Hersteller sehr unterschiedlich. Je nachdem, ob es sich um Linien- oder Reisebusse handelt, besteht ein Bus aus ca. 18.000 bis 30.000 Einzelteilen und entsteht von der Anlieferung der Coils (Stahlrollen) bis zur Auslieferung an Kunden je nach Ausstattung in einem Zeitraum von sechs bis acht Tagen.

Chassis (Rohbau und Karosseriebau) und Motoren entwickeln und fertigen die Hersteller in Eigenregie. Das sind zentrale Kernkompetenzen. Die Motoren werden in den jeweiligen Motoren-Werken der Hersteller erzeugt und als gesamter Antriebsstrang (gemeinsam mit allen Anbauteilen) erst an der so genannten Hochzeit in den Fertigungsablauf integriert. Der Motorenbau ist in eine mechanische Fertigung, Vor- und Endmontage aufgeteilt. Auch wenn der Motorenbau eine Kernkompetenz bildet, sind auch hier bereits viele Zulieferer (Schmiede- und Gussindustrie, Zylinderköpfe etc.) involviert. Darauf wird an späterer Stelle kurz eingegangen. Gerade die Einbindung zahlreicher Zulieferer aus unterschiedlichen Industriezweigen aus den Bereichen Powertrain (z.B. Getriebe, Achsen etc.), Exterior (z.B. Außenbeleuchtung/Lampen, Fenster, Spiegel, Dachaufbauten), Interior (z.B. Sitze), Elektrik/Elektronik (z.B. Kabelbäume, Infotainment etc.) erschwert eine Abschätzung der Beschäftigung auf der Zulieferseite erheblich. Der VDA (2020) gibt nur eine ungefähre Zahl von 15.000 Arbeitsplätzen bei Bus-Zulieferern an.¹⁰

Die eigentliche Busfertigung besteht im Fall eines Komplettwerkes aus Roh- und Karosseriebau, der Lackiererei, der Montage und dem Finish. Im Rohbau entsteht die Bus-Karosserie, hier wird fast vollautomatisch an Press-, Stanz-, Schneide- und CNC-Maschinen (Industrieroboter) gearbeitet. Die Einzelsegmente werden danach im sogenannten Dome per Laser zusammengeschweißt.

Das Gerippe wird danach als Segment ebenso wie alle Klappen und Rahmen (z.B. bei Daimler Buses) einer kathodischen Tauchlackierung (KTL) für den Korrosionsschutz unterzogen. Dann erfolgt der Unterbodenschutz, bevor es

¹⁰ Angesichts der genannten Lücken aufgrund der Geheimhaltung in der offiziellen Statistik ist es nicht verwunderlich, dass auch vorliegende Studien zu den Beschäftigungswirkungen der Elektromobilität und nachhaltiger Mobilität (z.B. ELAB II Studie der Fraunhofer Gesellschaft 2020; die sogenannte M-Five Studie von Schade u.a. 2020) in ihren diversen Szenarien keine konkreten Ausgangsdaten für den industriellen Bus-Sektor nennen. Die methodisch stark umstrittene M-five-Studie (2020: 71) unterscheidet in Bus klassisch, Bus automatisiert und Bus-Shuttle im Linienverkehr und prognostiziert nur für den Bus-Shuttle in beiden gewählten Szenarien sowohl für 2025 als auch für 2035 eine steigende Erwerbstätigkeit.

in die Lackkabinen geht. Auch in diesem Bereich ist der Automatisierungsgrad sehr hoch, Lackroboter bespritzen die Karosserie, die hier Beschäftigten erledigen die Nacharbeit.

Dann geht der nackte Bus in die Montage, die aus Vor- und Endmontage besteht. In den Vormontagen werden z.B. Sitze, Türen, das Cockpit etc. als fertige Module entweder in Eigenregie oder als Kaufteile von Modullieferanten hergestellt und zeit- und seriengerecht an die Endmontage geliefert. Die Endmontagen sind entweder als Boxen- oder Linienfertigung U-förmig angelegt und sind je nach Bustyp in bis rd. 45 Arbeitsstationen aufgeteilt, an denen Montageteams alle Teile nach und nach anbauen.¹¹ Endmontage-Arbeit ist wie im Pkw-Bau sehr monoton, in den Bus-Montagen finden sich aber viel längere Takte an den einzelnen Arbeitsstationen, sodass es weniger hektisch zugeht als in der Fließfertigung von Autos. Da auf den Linien zudem an mehreren Stellen (z.B. vorne und hinten, im Innen- und Außenanbau) parallel gearbeitet werden kann, erhöht sich die Rotation der Montage-Teams, was wiederum die Monotonie etwas reduziert. Die Busse fahren rückwärts durch die Montage, um in der Hochzeit im kompletten Antriebsstrang die Achsen einzusetzen, erst danach werden die Räder (Kaufteile) montiert. Nach den Montagen sämtlicher Sitze, WC-Kabinen etc. geht der fertige Bus ins Finish, wird dort geprüft und anschließend auf Teststrecken kontrolliert, bevor er in das Auslieferungslager überführt wird.

Bei der Fertigung von E-Bussen ändert sich, außer dass der komplett angelieferte Powerstrang entfällt, nicht viel für die Arbeit im Rohbau, dem Lack und der Montage. Hinsichtlich des Gesamtarbeitsvolumens entfallen aber viele Stellen qualifizierter Fachkräfte in der Motorenfertigung, für die entsprechende Ersatzarbeitsplätze geschaffen werden müssen. Werden bei Daimler und MAN die Vorgaben der oben genannten CVD umgesetzt und der Anteil der E-Busse an der Produktion nach und nach erhöht, ist der Umsetzungsbedarf in den Werken bereits jetzt berechnet worden, und in vielen Fällen wurden Qualifizierungsmaßnahmen zumindest bereits vereinbart. Was die Umstellung auf E-Busproduktion angeht, herrscht aber große Unsicherheit in den Belegschaften. Denn einerseits ist jede Änderung mit Ungewissheiten und Ängs-

¹¹ In der Boxmontage fließt das Material und die Maschine bildet quasi eine eigene, feststehende Fertigungsinsel. In der Linienfertigung fließt das zu fertigende Bauteil durch die Fertigungslinie, wobei jedes Teil beziehungsweise jede Baugruppe einen festen Bereitstellungsplatz an dem jeweiligen Takt hat. Die Fertigungslinie wird dabei in der U-Form angelegt. Darin liegen wesentliche Vorteile:

Eine vereinfachte und verbesserte Kommunikation der Beschäftigten an der Linie, die sich räumlich näher stehen als etwa bei einer Anordnung in Reihe und so Probleme früher erkennen und beseitigen können. Eine Mehrmaschinenbedienung wird erleichtert.

**Tabelle 9: Welt-Bus-Absatz
(Anzahl Fahrzeuge Kraftomnibusse und Omnibusse)**

Hersteller	2017	2018	2019
Daimler/EVOBus	28.676	30.888	32.612
MAN	7.204	7.350	7.271
Welt-Absatz	309.444	288.445	296.921
Welt-Produktion	316.258	280.387	271.204

Quellen: Geschäftsberichte der Unternehmen, OICA-Statistics 2017–2019; VDA (2020)

ten verbunden, andererseits werden auch vonseiten des Managements oftmals keine klaren Angaben zum Hochlauf der E-Bus-Fertigung gemacht. Wie auch bei Pkws und Lkws wird zudem eine Wettbewerbsverzerrung aufgrund der starken chinesischen Regulierung diskutiert, da die gesamte chinesische Stadtelektrobusflotte bis 2025 auf 611.000 Elektrobusse (18% der gesamten Busflotte) anwachsen soll, während für die USA 4.750 und für Europa 12.000 prognostiziert werden (www.chinabuses.org, 7.2.2021). Chinesische Hersteller, die wie BYD über Produktionsstätten mit eigenen Batterielinien in Europa verfügen, sind zu starken Wettbewerbern im boomenden E-Bus-Markt geworden. Dieser Trend wirft die Frage danach auf, wie die in Deutschland verbliebene Bus-Produktion gegenüber den Zukunftsherausforderungen mit veränderten Antrieben und ausdifferenzierten Busmodellen aufgestellt ist. Aus beschäftigungspolitischer Sicht ist das zentral, weil die Beschäftigung in der Busproduktion einerseits hohe Gefahren für die Arbeitsplätze im konventionellen Dieselantrieb birgt, andererseits konzerninterne Verschiebungen und neue Arbeitsplätze etwa im Bereich neuer E-Busse und Wasserstoff-Busse sowie im Bereich der Bus-Umrüstung entstehen. Dazu später, zunächst stehen Daimler und MAN im Vordergrund.

Unternehmen, Produkte, Produktionsstandorte und Beschäftigung

Daimler-Buses in der Daimler Truck AG des Daimler-Konzerns (Holding)

Daimler Buses mit 17.960 Beschäftigten im Jahr 2019 (+231 gegenüber 2018) besteht aus der EvoBus GmbH und Daimler Truck&Buses Übersee. Sieben der insgesamt elf Standorte von Daimler Buses sind unter dem Dach der EvoGmbH mit 15.697 Beschäftigten (31.12.2019) zusammengeführt. Die EvoBus GmbH mit Stammsitz in Stuttgart ist die größte Tochtergesellschaft innerhalb des Daimler Konzerns. Mit zwei Busmarken (Mercedes-Benz, Setra), einer Service-marke Omniplus sowie mit Bus-Store (Gebrauchtwagen) ist EvoBus mit seinen vier Marken der größte europäische Bus-Hersteller und der einzige Kom-

Tabelle 10: Standorte und Beschäftigte von Daimler Buses zum 31.12.2019

Standort Daimler-Buses/EvoBus	Beschäftigte 31.12.2019	Produktionsschwerpunkt
Mannheim	3.517	Zentralfunktionen, Motoren, Montage Stadt- und Überlandbusse
Neu-Ulm	3.950	Zentralfunktionen, Rohbau, Endmontage Reise- und Überlandbusse, Lackierung, Ersatzteile MB und Setra, Sitzfertigung
Dortmund	260	Montage MB Mini-Busse
Istanbul/Hosdere/Türkei	4.414	Rohbau, KTL, Lackierung, Montage MB und Setra-Busse
Ligny-en-Barrois/Frankreich	673	Montage Stadt- und Überlandbusse MB
Sámano/Spanien	226	Fahrgestelle MB Busse
Hoýsov/Tschechien	603	Rohbau, Komponenten, KTL
Sao Bernardo do Campo/Brasilien	1.200	Fahrgestelle, Montage MB Busse
Buenos Aires/Argentinien	208	Montage MB Busse, Fahrgestelle
Monterrey/Mexiko	450	Montage MB Busse, Fahrgestelle
Chennai/Indien	403	Montage MB und Bharat-Busse, Fahrgestelle

Quelle: Daimler Buses 17.3.2020 sowie Homepage der EvoBus GmbH (www.evobus.com)
Die Jahresergebnisse für 2020 werden wie in jedem Jahr erst nach der Daimler-Hauptversammlung, die zwischen Ende März bis Ende April durchgeführt wird, veröffentlicht.

plettfertiger von Bussen in Deutschland. Wie aus Tabelle 10 hervorgeht, sind die Standorte in Deutschland mit zuletzt 8.377 Beschäftigten vor der Türkei die mit Abstand größten Arbeitgeber. An den deutschen Standorten stieg die Zahl der Beschäftigten zwischen 2018 und 2019 von 8.207 um 170 Menschen leicht an. Im Zehnjahresdurchschnitt lag die Zahl der Arbeitsplätze immer zwischen 8.200 und 8.600, was für eine hohe Arbeitsplatzstabilität spricht. Wie bei allen Buserstellern existiert ein komplexer Fertigungsverbund mit Motoren, Fahrgestellen und Vor- und Endmontagen.

Außer den drei deutschen Bus-Standorten gehören Standorte in Spanien, Frankreich, Tschechien und der Türkei ebenfalls zur EvoBus GmbH in Daimler-Buses (gegründet am 23.2.1995), die durch die Zusammenführung der Busmarken SETRA und Mercedes-Benz im Daimler Konzern entstand. Unter dem gemeinsamen Dach der EvoBus wurden dann alle Dienstleistungen, d.h. Leasing, Finance, insbesondere After-Sales, die 2004 gegründete Mercedes-Benz Minibus GmbH und der Gebrauchtwagenbereich Busstore zu Daimler Buses zusam-

Tabelle 11: Absätze Daimler-Buses in den Jahren von 2017 bis 2019 (jeweils zum 31.12.)

Absatzregion	2019	2018	2017
Gesamt	32.612	30.888	28.676
EU 30 (mit Schweiz und Norwegen)	9.283	9.284	8.687
davon Deutschland	3.041	2.902	3.057
Lateinamerika	15.646	13.681	12.740
davon Brasilien	11.394	8.778	7.201
Mexiko	2.627	3.236	3.440
Asien	3.400	3.172	2.348
RoW (übrige Welt)	1.656	1.515	1.461

Quelle: Daimler AG, Geschäftsberichte der Jahre 2017 bis 2019

mengefasst, da die Service-Bereiche auch an den Nicht-Evobus-Standorten in Südamerika mit Zweigniederlassungen vertreten sind. Daimler Buses erzielte im Jahr 2019 einen Umsatz von 4.733 Millionen Euro, damit etwas mehr als in den Jahren 2018 (4.529 Mio.) und 2017 (4.524 Mio.). Die EBIT-Raten¹² schwanken zwischen 281 Mio. (2017), 265 Mio. (2018) und zuletzt 282 Mio. EUR nur leicht. Ähnlich verhält es sich mit den Sachinvestitionen (2017: 94 Mio.; 2018: 144 Mio.; 2019: 134 Mio.), was auf relativ stabile Geschäftserfolge hindeutet. Die Absätze, die zwar von den Produktionsdaten wegen der Diskrepanz zwischen Bestell- und Auslieferungsdatum abweichen und trotz ausschließlicher Bestellproduktion nicht genau deckungsgleich sind, zeigen eine sehr deutliche Priorität auf Europa und Südamerika. Seit 2017 ist der weltweite Busabsatz um fast 4.000 Busse angestiegen. In Deutschland zeigt er sich stabil auf einem Niveau von ca. 3.000 Bussen, was in etwa den jährlichen Neuzulassungen entspricht. Klar wird daran aber auch, dass die Beschäftigung bei EvoBus in Deutschland vom Bus-Export abhängt. Damit entspricht die bundesweite Lkw- und Pkw-Produktionsnorm bei Daimler-Buses dem extrem exportgetriebenen gesamten Fahrzeugbau über alle Hersteller und Fahrzeugtypen in Deutschland hinweg. Aber anders als bei der Produktion von Pkws spielen China und Nordamerika bei der deutschen Busproduktion für den Export keine große Rolle, da dort unter anderem mit Yujong und BYB die weltweit größten Bushersteller selbst agieren. Vor allem der brasilianische Markt ist für Daimler Buses von

¹² Das EBIT (Abkürzung für »earnings before interest and taxes«, deutsch »Gewinn vor Zinsen und Steuern«) ist eine betriebswirtschaftliche Kennzahl, die den operativen Gewinn aus dem Leistungs- oder Fertigungsbereich eines Unternehmens in einem bestimmten Zeitraum beschreibt.

zentraler Bedeutung, was sich immer Zeitverlauf und auch im Verlauf des Jahres 2020 krisenbedingt deutlich negativ bemerkbar machte.

Die drei deutschen EvoBus-Standorte sind untereinander bzw. im Fall der Mini-Bus GmbH mit dem zum Pkw-Bereich¹³ zählenden Mercedes-Benz Sprinterwerk in Düsseldorf produktionstechnisch eng verbunden, auch wenn es grundsätzliche Zuordnungen einzelner Standorte (Lead-Werke, Werke mit Leitwerkfunktion) für bestimmte Bustypen gibt.

Für alle drei EvoBus-Werke hat sich der Daimler Konzern das Ziel gesetzt, bereits bis zum Jahr 2022 über eine CO₂-neutrale Energieversorgung zu verfügen. Was den Produktionsrückgang im Corona-Jahr betrifft, liegt er bei Daimler Buses insgesamt bei -43%. Von 8.957 Buseinheiten (März 2019) wurde die Buserstellung auf 5.100 Einheiten reduziert, davon entfielen 1.900 auf die europäischen Standorte.

Im Dezember 2020 bis vorerst März 2021 wurde deshalb die Produktion der SETRA-Reisebusse vorübergehend eingestellt. Das ist ein absolutes Nivum. Neben Kurzarbeit bietet Evobus den Mitarbeiter:innen an, temporär an anderen Daimler-Standorten zu arbeiten. Kurzarbeit und Versetzungen gelten für die direkte SETRA-Produktion, nicht für den Lackierbereich oder die Sitzfertigung und den Ersatzteilbereich am Standort Neu-Ulm. Auch die Entwicklungsabteilung arbeitet weiter. Weniger negativ betroffen ist die Herstellung der Linienbusse, da die Bestellungen der Kommunen und Verkehrsverbunde über die Mittel des Bundesverkehrsministeriums bis 2022 finanziell abgesichert sind. Daimler Trucks&Buses wurde im November des Jahres 2021 als eigenständiges Unternehmen an die Börse gebracht.

MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus in der MAN SE gehört seit 2018 zur TRATON-Gruppe im VW-Konzern (vorher VW Truck&Bus) mit Hauptsitz in München. Unter dem Dach der Traton SE wurden vier Marken zusammengeführt: MAN (seit 2012 zum VW-Konzern gehörig), Scania, Caminhões e Onibus und Rio, woraus einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller entstand.

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 242.000 leichte Nutzfahrzeuge, schwere Lkws und Busse an 29 Produktionsstätten in 17 Ländern gefertigt. Ende 2020 beschäftigte TRATON laut Geschäftsbericht 2021 82.600 Menschen. Innerhalb der TRATON SE fertigte die MAN Truck & Bus im Jahr 2019 97.524 (95.3527 in 2018) und 7.363 (7.204 in 2018) Busse mit knapp 37.000 Beschäftigten. Die

¹³ Ob Transporter wie der Mercedes-Sprinter oder der VW-Crafter zu Pkws oder Lkws zählen, bestimmt je nach Modell und Ausstattung die Typenkennzeichnung des Kraftfahrtbundesamtes.

Stückzahlrelation Lkw–BUS verweist darauf, dass Busse für MAN Truck&Bus nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Der Bus-Absatz erholte sich ab dem dritten Quartal des Coronajahres wieder. Der Absatz bei MAN Bus fiel in der ersten Hälfte 2020 um 17% auf 2.942 Einheiten zurück, was vor allem mit Absatzrückgängen in Asien und Afrika, kaum jedoch in Europa erklärt wurde. Das europäische Bus-Geschäft macht Gewinne, weshalb der im September 2020 angekündigte Abbau von 9.500 Arbeitsplätzen im Lkw- und Busbereich insbesondere in Österreich und Deutschland heftige Proteste auslöste. Für die deutschen MAN-Bus-Standorte weist deren Entwicklung eine Geschichte der permanenten Produktionsverlagerung mit dem kompletten Niedergang der Busproduktion in Deutschland auf. Alle MAN-Busse der Marken MAN und Neoplan werden ausschließlich in Polen und der Türkei gefertigt. Ein sehr geringer Teil wird an zwei kleinen Standorten in Südafrika (270 Beschäftigte) für den dortigen Markt montiert und in Sankt Petersburg/Russland werden mit 108 Beschäftigten als Gemeinschaftsunternehmen MAN- und Scania-Busse der Traton-Gruppe montiert. An den fünf deutschen MAN-Standorten (München, Nürnberg, Salzgitter, Wittich und Plauen) werden keine Busse mehr produziert. Lediglich noch am Standort Plauen, der zuletzt als deutsche Bus-Zentrale operierte, werden Stadt- und Reisebusse mit Sonderausstattungen versehen.

Im Jahr 2001 übernahm MAN den traditionsreichen Busersteller Auwärter (Marke Neoplan) mit damals 2.000 Beschäftigten in Stuttgart und Berlin. Berlin wurde bereits kurz nach der Übernahme geschlossen. Der Hauptsitz in Stuttgart wurde 2007 endgültig geschlossen und abgerissen, er ist heute ein Museum. Nach der Verlegung der Neoplan Zentrale nach Pilsting (Bayern) war auch dort bald Produktionsstopp. Im Rahmen der Schließung des Neoplan-Werks Pilsting konzentriert sich Neoplan auf die Fertigung von Reisebussen und Hochflur-Überlandbussen. Der Standort wurde vom Busersteller Viseon (spezialisiert auf Sonderfahrzeugbau, Flughafenbusse, Electro-Liner) übernommen, der aber in die Insolvenz ging. Das Gelände wurde von einem Logistikunternehmen aufgekauft. Das Werk Ehrenhain (Thüringen) wurde ebenfalls verkauft und von einem russischen Maschinenbauunternehmen, später von der Göppel Fahrzeugbau GmbH (Aufbauten, Sonderfahrzeugbau) übernommen.

Nach der Übernahme durch MAN wurde Auwärter zunächst in die Neoplan Bus GmbH umgewandelt. Neoplan und die Omnibussparte von MAN wurden dann unter der Neoman GmbH gebündelt. Zum 1.2.2008 wurde Neoman als Sparte MAN Bus in die MAN-Nutzfahrzeuge-Gruppe integriert und als eigenständiges Unternehmen aufgelöst. Die Busproduktion in Ankara/Türkei (Cityliner, Jetliner, Skyliner) begann bereits 1996. Der Standort war der erste MAN-Standort im Ausland. Es werden sowohl Reise-, Überland- und City-Busse von MAN und Neoplan von 2.780 Beschäftigten gefertigt, der Schwerpunkt liegt

bei der Herstellung der Neoplan-Modelle, die gänzlich auf Ankara konzentriert wurde. In das Werk wurde viel investiert, es wurde zum Voll- und Komplettwerk ausgebaut. Die Busproduktion in Starachowice/Polen startete als Neoplan Polska 1999 (noch als Auwärter) und wurde dort bis 2015 ebenfalls zum Vollwerk ausgebaut. Hier arbeiten 3.100 Menschen. Im Zeitraum von 2014 (4.200 Beschäftigte) bis 2019 wurden fast 2.000 neue Arbeitsplätze an diesen Standorten geschaffen.

Mit der Übernahme durch MAN schwenkte Neoplan Polska (vor allem Euroliner, Spaceliner, eingestellt 2006) bei den Überland- und relativ preiswerten Reisebussen auf Modelle mit MAN-Technik um. Damit endete auch die bisherige, sehr enge Verbindung zwischen MAN und dem polnischen Hersteller SOLARIS. Unter dem Namen Neoplan Polska wurde 1996 in Bolechowo eine Fabrik für die Lizenzfertigung der Niederflur-Linienbusse und der Reisebusse von Auwärter aufgebaut, die 1999 mit der Produktion startete. Nach der MAN-Übernahme wurde die Lizenzproduktion der Neoplan-Busse eingestellt und ein eigenes MAN-Werk betrieben. Auch Solaris agierte daraufhin als eigenes Unternehmen. Im Jahr 2005 wurde die Solaris Bus & Coach in eine AG verwandelt und expandierte kontinuierlich auch über den polnischen Markt hinaus, insbesondere auf den deutschen Markt.

Am 22.9.2020 gab MAN bekannt, dass 9.500 Arbeitsplätze im In- und Ausland gestrichen werden, was zu zahlreichen Protesten führte. Auch die deutschen Standorte des Busnetzwerkes waren davon stark betroffen. Das Unternehmen kündigte die Beschäftigungssicherung für das MAN-Stammwerk in München, was ein Novum, vor allem aber ein Tabubruch war. Trotz Fluktuation und Aufhebungsverträgen sei dies ein notwendiger Schritt, hieß es von Arbeitgeberseite. Gleichzeitig wurde der Ausbau der polnischen Beschäftigung um 3.000 Arbeitsplätze bekannt. In zähen Verhandlungen kam es Ende Januar 2021 zu einer ersten Verständigung zwischen Vorstand und Gesamtbetriebsrat, in dem die Eckpunkte zur Neuausrichtung vereinbart wurden (MAN Truck & Bus 2021).

Insgesamt können Ende 2019 den vier am Bus beteiligten Standorten München, Nürnberg, Salzgitter und Plauen 1.700 Beschäftigte der Bus-Produktion zugerechnet werden. Zusammen mit den knapp 8.500 Arbeitsplätzen bei der EvoBus GmbH sind damit 10.200 Beschäftigte in der direkten Bus-Produktion deutscher Busersteller ausgemacht. Während mit der EvoBus GmbH im Daimler-Konzern ein Kompletthersteller in Deutschland ansässig ist, der eine stabile Beschäftigung aufweist, zeigt die Standortentwicklung bei MAN einen kontinuierlichen Arbeitsplatzabbau von ca. 4.000 durch Produktionsverlagerung.

Obwohl es sich um zwei sehr unterschiedliche Entwicklungspfade handelt, wurde für beide Hersteller gezeigt, dass vor allem die Motoren-Entwicklung und Produktion am Standort Deutschland konzentriert ist. Angesichts der be-

nannten Vorgaben der CVD für die Elektrifizierung kommender Bus-Generationen, liegen darin durchaus Gefahren für die Beschäftigung in der Diesel-Motoren-Fertigung. Das betrifft auch zahlreiche Zulieferer des Antriebsstrangs. Zugleich ergänzen wegen der Umstellung auf E-Busse einige neue Player die Busproduktion.

Arbeitsbeziehungen und Arbeitskonflikte bei den Bus-Herstellern

Eng eingebunden in die jeweiligen Konzernstrukturen von Daimler und MAN/TRATON gelten – trotz der Umwandlung der Konzerne in europäische Aktiengesellschaften (SE) und Holdings – bei Evobus und MAN Truck & Bus die Spielregeln des deutschen Mitbestimmungsmodells auf betrieblicher, gewerkschaftlicher und Unternehmensebene (Drei-Säulen-Modell).

Betriebliche Mitbestimmung

Beide Bushersteller haben an allen Standorten Betriebsräte, die mit sehr hoher Mehrheit aus Vertreter:innen auf den IG Metall-Listen zusammengesetzt sind. Alle oben genannten Standorte (bis auf die Minibus GmbH in Dortmund) sind im Gesamtbetriebsrat über die jeweiligen Betriebsratsvorsitzenden vertreten. Beide Unternehmen haben Konzern- und Eurobetriebsräte (KBR/EBR). Evobus gehört als größte Daimler-Tochter darüber hinaus dem Weltbetriebsrat von Daimler an. MAN hat bisher keinen Weltbetriebsrat. Auf betrieblicher Ebene haben beide Unternehmen eigene Betriebsrats-Informationsblätter an den jeweiligen Standorten, die in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen über die betriebliche Situation informieren. An allen Standorten werden, wie in der Betriebsverfassung vorgesehen, regelmäßig Betriebsversammlungen durchgeführt. Aushandlungsergebnisse, die in Betriebsvereinbarungen und Standort- und Beschäftigungssicherungsverträge münden, sind zentrale Machtressourcen der Betriebsratsgremien, die aber immer wieder dem Spannungsfeld von betrieblichen Eigeninteressen, gewerkschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen ausgesetzt sind. Das betrifft besonders die permanenten Auseinandersetzungen um Produkt- und Investitionszuweisungen an einzelne Standorte im Zuge von Restrukturierungsprogrammen, die in beiden Unternehmen seit Jahren immer wieder auf den Tagesordnungen stehen (siehe unten).

Gewerkschaftliche Mitbestimmung

Beide Bushersteller haben eine gewerkschaftliche Basis in allen Betrieben (IG Metall-Vertrauenskörper) und sind gewerkschaftlich (je nach Standort mit ca. 75% bis 82%) gut organisiert, verfügen entsprechend über eine hohe Organisa-

tionsmacht als Machtressource zur Mobilisierung in Tarifangelegenheiten. Die Koppelung zwischen Betriebsrät:innen und gewerkschaftlichen Vertreter:innen im Betrieb ist in häufigen Personalunionen in den Tarifkommissionen der IGM zu finden. Beide Hersteller sind an die Flächentarife Bayern, Südwest und Niedersachsen/Sachsen-Anhalt gebunden, haben also keine Haustarifverträge. In beiden Unternehmen wurde ERA bereits umgesetzt. Die kollektiven Flächentarifverträge inklusive TV-Q (Qualifizierung), TV-ZUG (Zusätzliches Geld oder Urlaubstage für Schichtarbeit/Sorgearbeit) u.v.m. werden über die betriebliche Mitbestimmung an den Standorten jeweils ausdifferenziert, können hier im Detail aber nicht aufgeführt werden. Der letzte gültige Flächentarifvertrag für die Metall- und Elektroindustrie (M+E) zwischen IGM und Gesamtmetall als Arbeitgeberverband (inklusive Textil und Bekleidung mit eigenen Tarifen, die im Januar 2021 bereits erfolgreich abgeschlossen wurden) nach ERA, beträgt im so genannten Eck-Lohn (Grundentgelt nach Entgeltgruppe sieben) z.B. für Baden-Württemberg 3.270 Euro, variiert dann über die Schichtzulagen deutlich nach oben. AZUBIS erhalten von 32% im ersten bis zu 37% der jeweiligen Entgeltgruppe im dritten/vierten Ausbildungsjahr (siehe www.bw.igm.de/Tarife).

Nur ein kleiner Vergleich: Die Mehrheit der Beschäftigten in privaten Betrieben (oft ohne oder mit sehr geringem betrieblichen und gewerkschaftlichen Organisationsgrad), sind Busfahrer:innen und Beschäftigte im Technischen Dienst. Die von der zuständigen Gewerkschaft ver.di ausgehandelten Tarifverträge sind weitaus komplizierter, da Bundesländer, Kommunen, Regionalverbände und private Bus-Unternehmen mit ÖPNV-Lizenzen eingebunden werden müssen. Dennoch ist der Entgelt-Unterschied gravierend und je nach Bundesland auch sehr unterschiedlich: Für Busfahrer:innen wird im kollektiven ver.di-Ecklohn (also dem M+E-Ecklohn entsprechend), am wenigsten mit 1.900 EUR in Thüringen, am meisten in Hessen mit 2.600 EUR bezahlt. Der Vergleich zeigt, dass die M+E und ver.di-Tarife sehr weit auseinanderklaffen, zumal in der Busfertigung die EG-7 (Entgeltgruppe) vor allem für die Montage-Arbeit gilt und weniger für alle indirekten Bereiche. Inklusive Schichtzulagen und Mehrarbeit liegen die monatlichen Brutto-Entgelte bei Daimler und MAN im direkten Bereich zwischen 4.000 und 4.700 EUR, in den indirekten Bereichen zwischen 4.000 und 5.600 EUR, fallen also doppelt so hoch aus wie die ver.di-Tarife.

Die Zusammensetzung der Struktur der Belegschaften hat sich im Zeitverlauf verändert. Noch immer sind zwar an den Bus-Standorten die direkten Bereiche mit Fertigung und Montage mit nahezu 100% qualifizierten Metall-Facharbeiter:innen dominant (da zum Teil Zentralfunktionen bei Daimler in Stuttgart angesiedelt sind), eine Verschiebung hin zu den indirekten Bereichen ist aber auch bei Evobus absehbar. Viele der Beschäftigten bei MAN und Evobus kommen direkt über die duale Berufsausbildung (85% gewerblich, 15% kaufmännisch) und das duale Studium bei Daimler und MAN in die Bus-Werke.

Was AZUBIS und Leiharbeit betrifft, gilt für alle Standorte: 90% der Auslernenden werden unbefristet übernommen. Die Leiharbeit ist in beiden Unternehmen auf 5% für die indirekt Beschäftigten und auf 8% der Belegschaft in der Produktion quotiert. Mittlerweile gibt es Tarifverträge bei den zwei zentralen Leiharbeitsverbänden und Branchenzuschläge für Leiharbeit in der M+E-Branche wurden ausgehandelt. Seit der Neuregelung im Umgang mit Leiharbeit ist diese an allen Standorten stark zurückgegangen. Wie in Großbetrieben des Fahrzeugbaus üblich, gelten darüber hinaus zahlreiche jährlich neu auszuhandelnde Betriebsvereinbarungen, z.B. zu den individuellen Leistungsentgeltbestandteilen und zur kollektiven Ergebnisbeteiligung (Gewinn-Prämie) sowie Ergänzungsvereinbarungen etwa zur Altersteilzeit, zur mobilen Arbeit etc., die sowohl der betrieblichen als auch der gewerkschaftlichen Mitbestimmung zugeordnet werden können. Auf Gewerkschaftsseite gibt es bei der IGM eine eigene Domäne für IGM-Daimler-Standorte mit Informationen über die Standorte, Betriebszeitungen etc. (www.igm.daimler.de). Auf der örtlichen Ebene der IGM sind für alle Standorte der beiden Unternehmen Betriebsbetreuer:innen festgelegt.

Unternehmensmitbestimmung

Beide Bushersteller haben eigene Aufsichtsräte, in denen sich die betriebliche und gewerkschaftliche Mitbestimmungssäule wiederfindet. Vertreten sind die Betriebsratsvorsitzenden der Standorte und jeweils IGM-Vertreter:innen aus dem IGM-Vorstand,¹⁴ was die organisationspolitische Bedeutung der beiden Unternehmen für die IGM betont.

Arbeitskonflikte

Trotz ausgeprägter Stabilität in den Arbeitsbeziehungen mit hohem gewerkschaftlichen IGM-Organisationsgrad, mit Tarifverträgen und aktiven Betriebsräten und Vertrauenskörpern, spiegeln die Auseinandersetzungen bei Evobus und MAN zum einen die Konflikte um Drohungen und reale Verlagerungen der Produktion insbesondere nach Polen, Tschechien und der Türkei wider. Zum anderen münden die im Zuge dessen vereinbarten »Pakte zur Beschäftigungssicherung« zwar im Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen. Diese mussten aber sehr oft mit einem Abbau in der Vergangenheit erkämpfter Arbeitsbedingungen erkaufte werden.

¹⁴ Daimler Buses: Sibylle Wankel (Vorstand), Roman Zitzelsberger (Bezirksleiter Baden-Württemberg). MAN: Jürgen Kerner (Vorstand), Brigitte Runge (IGM Salzgitter).

Beispiel Evobus

Schon im Jahr 2012 wollte EvoBus große Teile der Produktion in die Türkei verlagern. Das betraf vor allem die Setra-Busfertigung in Neu-Ulm. IG Metall und Betriebsrat hatten in den Verhandlungen durchgesetzt, dass nur die Produktion der mittelpreisigen Mercedes-Reisebusse verlagert wurde und die Premium-Marke Setra in Neu-Ulm verbleibt (Restrukturierungsprogramm Globe 2013). Der Abbau hätte insgesamt über 1.000 Arbeitsplätze gekostet, letztlich waren es 400 in Neu-Ulm und 200 in Mannheim. Bis 2018 wurde eine Beschäftigungssicherung zugesagt (Impuls 2012).

Permanente Aushandlungen über zukünftige Ausrichtungen der europäischen Produktionsverbände sind ein zentraler Bestandteil der Arbeitskonflikte in den beiden großen Unternehmen der Busbranche. Dabei geht es stets und in immer kürzeren Abständen um Kompetenz- und Produkt- und Investitionszuweisungen an einzelne Standorte wie die zuletzt ausgehandelten Zukunftsvereinbarungen verdeutlichen.

Die Gesamtbetriebsvereinbarung »Zielbild Evobus« schreibt die Absicherung der Standorte und Beschäftigung der Evobus GmbH in Deutschland bis 31.12.2024 fest. Für alle Evobus-Standorte wurden zur Absicherung der Belegschaften folgende Inhalte festgelegt: Der Rohbau Raised Floor in Mannheim wird von 2019 bis zum Jahreswechsel 2021/2022 nach Holýsov in Tschechien verlagert. Inklusiv der Umsetzung der Offline-Lackierung in Mannheim werden dafür 140 Mio. Euro investiert. Die getrennte Lackierung von Anbauteilen (Klappen, Verkleidungen) verbleibt in Neu-Ulm (Offline-Lack). Für E-Mobility und autonomes Fahren werden 110 Mio. Euro in Mannheim, weitere 80 Mio. Euro in Neu-Ulm investiert. Mannheim bleibt »Leadstandort« für Stadtbusse im Verbund mit Ligny, (siehe oben) und wird Kompetenzzentrum für Elektromobilität. Neu-Ulm bleibt »Lead-Standort« für Reisebusse (mit Hosdere in der Türkei) und wird Kompetenzzentrum für autonomes Fahren. Ergänzend zur Betriebsvereinbarung »Evobus« im Bereich der Elektromobilität (für Stadtbusse) im Jahr 2018 wurde zur Absicherung des Standortes Mannheim darüber hinaus im Februar 2019 die Zukunftssicherung »Zielbild 2025« abgeschlossen (Impuls 2019). Wichtige Bausteine darin sind neben der Absicherung der Guss- und Motorenherstellung die Produktionsanreicherung um eine Batteriepakete-Konfigurationsabteilung sowie um die Altbatterie-Aufbereitung. Ohne Zugeständnisse verlief aber auch diese Vereinbarung nicht: Für die Verwaltung und produktionsnahe Bereiche (wie die Logistik) wurde für das Jahr 2021 bei einer 35 Stunden-Woche die Arbeitszeit um zwei Stunden ohne Lohnausgleich reduziert.

Sollte es tatsächlich zur Ablösung von Daimler Truck & Bus aus dem Daimler-Konzern und zum Börsengang kommen, gelten – so ist bisher vereinbart – alle Betriebsvereinbarungen und Tarifverträge auch in Zukunft unverändert weiter (Scheibenwischer 9.2.2021).

MAN

Im Eckpunkte-Papier bei MAN (Presseinformation vom 26.1.2021) wurde bereits angekündigt, dass die Inhalte des Papiers erneut in einem Zukunftsvertrag sowie in betrieblichen Vereinbarungen umgesetzt werden. Als zentrale Restrukturierungsmaßnahmen wurden folgende Beschlüsse gefasst: Sozialverträglicher Abbau von 3.500 Stellen in Deutschland über alle Beschäftigungsgruppen hinweg bei Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen an den deutschen Standorten von MAN; Umsetzung eines Sparprogramms in Höhe von 1,7 Mrd. Euro, wovon 700 Mio. Euro auf der Materialkostenseite, also vor allem bei Zulieferern und 550 Mio. Euro bei den Personal- und Sachkosten entfallen. »MAN steht vor einem gewaltigen Wandel. Schon in fünf Jahren wird die Hälfte unserer neuen Busse mit alternativen Antrieben unterwegs sein [...] das alles kostet viel Geld«, heißt es dazu im Eckpunkte-Papier. Für die einzelnen Standorte wurde die jeweilige Zuständigkeit und die garantierten Arbeitsplätze bis Ende 2022 festgelegt. Das ist ein sehr kurzer Zeitraum. Für die unbefristete Beschäftigung bedeutet es für München 7.500 (-1.500), für Nürnberg 3.100 (-1.100), für Salzgitter 1.900 (-600). Plauen steht nach wie vor zur Disposition. Für alle Standorte gilt dabei, dass Befristungsverträge nicht verlängert werden und dass die Leiharbeit stark zurückgefahren wird.

Bus-Zulieferer für die Produktion und Multiplikationseffekte

Die dargestellten komplexen Produktionssysteme und Standortnetzwerke haben deutlich gemacht, dass ohne Zulieferungen von Teilen kein Bus entsteht. Daimler Buses gibt für seine Mercedes- und Setra-Busse je nach Modell einen Eigenwertschöpfungsanteil von 30% bis 35% an. 65% bis 70% der verbauten Teile kommen von Zulieferern und werden im Rahmen des globalen Beschaffungsmanagements eingekauft. Große Konzerne wie Daimler und MAN verhandeln in jährlichen Vergaberunden für einzelne Busmodelle, Module, Komponenten an interne Zulieferwerke (Vermarktlichung intern), vor allem aber über oft zeitlich sehr weit vorgelegte On- und Offline-Ausschreibungen an Bus-Lieferanten. Die Hersteller haben die Ordermacht, bestimmen in der Regel die Preise bis hin zur einzelnen Schraube von weniger als 0,1 Cent und verlangen von den Lieferanten in zum Jahresausgang stattfindenden Savings weitere Preisnachlässe – trotz verbindlicher Lieferbedingungen. Das ist ein sehr hartes Geschäft für Lieferanten. Als im November 2020 vom Daimler-Finanzchef (Automobil-Industrie vom 13.11.2020) eine Aufforderung an die damit befassten Beschäftigten im Konzern veröffentlicht wurde, Rechnungen der Lieferanten so spät wie möglich zu bezahlen, war auch bei den Bus-Zulieferern die Empörung groß. Geändert hat das wenig. Die Einkaufsmacht liegt bei den Endherstellern.

Ähnlich wie die Bus-Hersteller selbst, ist die Mehrheit der Bus-Zulieferer eng verknüpft mit der Auto-, der Nutzfahrzeug- und der Schienenfahrzeugbranche. Deshalb liest sich die Liste der Bus-Lieferanten wie das Einmaleins der größten Fahrzeugbau-Zulieferer weltweit. Während die Kunden kaum Einfluss auf die Zulieferteile, also alle unsichtbaren Teile bis auf die Motorentypen, haben, ist es vor allem im Interieur anders. Über die Konfigurationsplattformen können die Kunden ihre Innenausstattungen wie z.B. WC-Kabinen, Sitzbezüge, Lehnen zwischen mehreren Modellen auswählen. Insgesamt ist der Bussektor für fast alle der großen Zulieferer mit Blick auf Beschäftigungseffekte von sehr untergeordneter Bedeutung. Es gibt ein paar Ausnahmen wie ZF, Knorr-Bremse, Vogelsitze, Kiel-Seating und andere, auf die hier gesondert eingegangen wird. Die vom VDA (2020) genannten 15.000 Arbeitsplätze bei Bus-Zulieferern erscheinen als zu hoch angesetzt, sie ändern sich aber perspektivisch in Richtung anderer und vor allem neuer Ausrüstungslieferanten für die in Zukunft zu erwartende E-Busse-Produktion. Deshalb wird hier in aller Kürze entlang der Logik der skizzierten Produktionssysteme zunächst auf traditionelle Bus-Zulieferer verwiesen, um im Anschluss ausgewählte neue Lieferanten zu benennen. Die Beschäftigungseffekte bzw. Arbeitsplätze sind am jeweiligen Absatzende in Klammern von mir vermerkt oder geschätzt.

Coils, also Stahlrollen für die Herstellung der Karosserie inklusive Rahmen etc., kommen aus der Stahl- und Aluminium-Industrie, die international aufgestellt ist und deren wenige deutsche Hersteller unter starkem Wettbewerbsdruck stehen. Wichtige Zulieferer sind Thyssen-Krupp, die Salzgitter AG, aber vor allem die indisch/luxemburgische Arcelor-Mittal-Gruppe. In Deutschland arbeiten nur noch knapp 70.000 Menschen in der Stahl- und fast gleich viele in der Alu-Industrie. Die Umsätze mit dem Fahrzeugbau machen etwa 50% (andere insbesondere im Bausektor etc.), davon 75% mit der Autoindustrie und 20% mit der Herstellung von Zügen und Schwellen (Gleise), aus. Die Bus-Beschäftigungswirkung geht fast gegen null, liegt deutlich unter 1%, wie die zuständigen Branchen-Sekretäre der IGM mir per Telefon bestätigten (10).

Ähnliches gilt für den Bereich der mittel- und kleinständigen Schmiede- und Gießerei-Branche mit insgesamt noch ca. 17.000 Beschäftigten in Deutschland, die als Zulieferer für die Motoren-Fertigung zentral sind. Für Bus-Motoren werden zwar viele Komponenten zugeliefert, sie sichern aber nicht einmal 1% der Beschäftigung (80).

Der Anlagen- und Maschinenbau (KUKA, Schuler, Dürr etc.), die größte Industriebranche in Deutschland, noch vor dem Fahrzeugbau, liefert Industrieroboter, Handhabungsautomaten, Lackieranlagen etc. Da bei nur einem Bus-Kompletthersteller wenige Aufträge anfallen, ist die Beschäftigungswirkung ebenfalls sehr gering, liegt bei 0,05%, also unterhalb von 50 Arbeitsplätzen. Diese Unternehmen sind aber weltweit und besonders in China aktiv, sodass

auch alle großen Bushersteller dort ausgerüstet werden. Die großen Ausrüster haben mittlerweile aber eigene Produktionsstätten vor Ort – ein exportbedingter Beschäftigungseffekt ergibt sich kaum/nicht (30).

Etwas anders ist dies im Fall der Elektro- und Elektronikbranche, wo die deutschen Global-Player Bosch, Siemens, ABB, LG Electronis und auch Conti etc. dominieren. Ob es sich um Motorsteuerung, Elektromotoren für Fenster, Sitzheizungen/Sitzverstellungen oder Infotainment handelt, elektronische Bauelemente sind aus keinem Bus mehr wegzudenken. Die dortige Beschaffung durch die Bushersteller erfolgt über Skaleneffekte im Konzerneinkauf, da für den Verbau im Bus kaum Modifikationen vorgenommen werden müssen (ca. 200).

Im Antriebsstrang und im Bremssystem von Bussen stellt sich das anders dar. Hier dominieren die großen Zulieferer ZF, Voith, Knorr-Bremse, GKN und Conti. Die Beschäftigungseffekte bei Herstellern in diesem Zuliefer-Segment wie z.B. Mahle, Federal-Mogul, Schlemmer, Freudenberg, FAG etc. für das Busgeschäft sind sehr gering (280). Insbesondere für diese Lieferanten und ihre oftmals sehr kleinen Teile-Zulieferer wurde das Hilfsprogramm »Zukunftsinvestitionen in der Fahrzeugindustrie« ins Spiel gebracht, das nun seit Februar 2021 laut Bundeswirtschaftsministerium steht. Es umfasst vier Förderrichtlinien und einen Förderumfang von insgesamt 1,5 Milliarden Euro für die Jahre 2021 bis 2024. 2020 waren bereits erste Projekte in einem Umfang von 44 Millionen Euro gestartet. Bei ZF und Voith sieht es anders aus. Die Unternehmen haben relativ große Umsatz-Anteile im NFZ-Bereich. Sie haben hinsichtlich der E-Mobilität-Trends ihre Produktportfolios um viele Komponenten-Belieferungen erweitert. Auch Knorr-Bremse gehört zu den großen Zulieferern und ist ausschließlich auf Schienen- und Nutzfahrzeuge spezialisiert.

ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen) als einer der weltweit größten Achs- und Getriebehersteller für den gesamten Fahrzeugbau beliefert nahezu alle europäischen Bus-Hersteller mit der Portalachse AxTrax AVE, das gilt auch für MAN in Polen/Türkei und für Evobus in Deutschland. In der Abteilung Nutzfahrzeuge bilden Achsen- und Getriebesysteme für Busse eine eigene Produktlinie. 50.864 von weltweit 147.797 Beschäftigten von ZF (darin sind allerdings auch 12.429 Leiharbeit:innen enthalten) arbeiten in Deutschland, wovon wiederum 9% zum Bereich Nutzfahrzeuge/Bus gehören, was 4.577 Arbeitsplätzen entspricht. Da mindestens Dreiviertel auf die Lkw-Sparte entfallen, bleiben für den Bus-Sektor ca. 1.530 Beschäftigte. Sowohl für den Mercedes-Citaro als auch für den E-Citaro liefert ZF neben Achsen und Getriebe zahlreiche Komponenten wie Dämpfer etc. ZF gehört damit zu den größten Bus-Zulieferern (1.530).

Zum 1.1.2021 gab das Unternehmen drei wichtige Änderungen bekannt. Die Übernahme von WABCO, einem Spezialisten für Nutzfahrzeuggbremsen, den Aufbau einer eigenen Division »elektrische Antriebe« sowie, dass in Zukunft

keine Komponenten mehr nur für verbrennungsmotorische Antriebe entwickelt würden, sondern dass die Forschung und Entwicklung auf Plug-in-Hybride und batterie-elektrische Fahrzeuge konzentriert wird (ZF 2020). Mit dem Gesamtbetriebsrat wurde der »Tarifvertrag Transformation« abgeschlossen, der alle Beschäftigten und alle Standorte in Deutschland bis Ende 2022 absichert.

Hinsichtlich der Bus-Elektrifizierung hat ZF sein Achs-Portfolio um die ZF.CETRAX erweitert, die seit 2019 in Serie produziert wird. Die ersten ZF.CETRAX-Achsen sind an den Hersteller SOLARIS nach Polen ausgeliefert worden, auch der Hersteller MAZ in Belarus hat diese Achse bestellt. Zudem kooperiert ZF mit dem Nachrüster e-trofit, der z.B. Dieselbusse von MAN und Daimler auf E-Antrieb umrüstet.

Voith-Industries mit Sitz in Heidenheim und weiteren 20 Standorten sowie 7.500 von weltweit 19.490 Beschäftigten in Deutschland produziert für Lkw und Busse im Geschäftsbereich Transport & Automotive/Turbo und Hydro Automatikgetriebe (DIWA), Schwingungsdämpfer, Luftkompressoren, VEDES für Busse und Retarder (hydro- und elektrodynamische Dauerbremsysteme). Voith beliefert alle europäischen Busersteller und gibt z.B. für die Retarder an, dass damit bisher 300.000 Busse ausgestattet wurden, dazu gehört auch Daimler Buses (Voith 2020). Der Umsatzanteil Transport und Automotive am Gesamtumsatz beträgt 32% und verteilt sich zu 30% auf Busse und zu 70% auf Nutzfahrzeuge. Für die Beschäftigung im Busbereich wurde daraus ein Beschäftigungseffekt von 800 Arbeitsplätzen in Deutschland abgeleitet (800).

Voith ist im Tarifvertrag und an allen Standorten wie ZF gut IGM-organisiert. Dennoch gab es in der Vergangenheit immer wieder Verlagerungsdrohungen, der letzte Konflikt führte im Mai 2020 zur Einigung im Streit um die Zukunftssicherung des Standortes Heidenheim: Zu teuer, zu personalintensiv und zu unflexibel, so sieht der Arbeitgeber den Voith-Standort Heidenheim. Man habe viel zu viele Köpfe an Bord. Um diese abzubauen, müsse man über betriebsbedingte Kündigungen nachdenken. Außerdem muss zur Flexibilitätssteigerung der bislang im Paket 2015 vereinbarte wöchentliche Flexrahmen von derzeit 2,5 auf zukünftig mindestens 3,5 Stunden erhöht werden. Zusätzlich müssten Kosten gespart werden, weshalb bestehende 40-Stunden-Arbeitsverträge wieder auf 35-Stunden-Arbeitsverträge reduziert werden und die anstehende tarifliche Entgelterhöhung ausgesetzt werden muss. Es hört sich wie ein schlechter Witz an, ist aber keiner. Mit diesen Forderungen ging die Arbeitgeberseite bei Voith letztes Jahr in die Gespräche, in denen über eine mögliche Fortsetzung der Standortsicherungsvereinbarung von 2015 gesprochen wurde. »Unter diesen Voraussetzungen war eine Fortführung für uns schlicht inakzeptabel«, erklärt Ralf Willeck, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Heidenheim. »Wir hatten von Voith mehr erwartet als Abbau, Kürzen und Sparen. Wir wollten Fragen diskutieren, zum Beispiel was in Zukunft pro-

duziert wird und mit wem? Wo wird investiert, um Beschäftigung zu sichern und konkurrenzfähig zu bleiben? Wie bereitet sich Voith auf die Transformation vor?«, so Willeck (Metall Zeitung, April 2020).¹⁵ Nachdem diese roten Linien gezogen und geklärt waren, hatten sich die Verhandlungsparteien nach langwierigen Verhandlungen Ende 2019 auf wesentliche Eckpunkte geeinigt. So sollen bis März 2026 betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen sein. Es fließen Investitionen von rund 190 Millionen Euro in die Entwicklung neuer Produkte und in die Modernisierung des Standorts Heidenheim. Wichtig war vor allem, dass die hierfür vom Arbeitgeber geforderten Beiträge der Beschäftigten deutlich unter dem liegen, was im alten Paket 2015 abverlangt wurde, dass diese eng an die zugesagten Investitionen gekoppelt sind und zum Ende wieder auf null stehen (IGM-Bayern vom 15.5.2020).

Das Unternehmen Knorr-Bremse ist auf zwei Geschäftsbereiche konzentriert: Schienenfahrzeuge (zuletzt im Februar 2021 mit einem Großauftrag der BVG für die Ausstattung von 606 neuen U-Bahn-Wagen 2021/22) und auf Nutzfahrzeuge/Busse. Das Produktportfolio ist nicht auf Bremssysteme begrenzt, sondern umfasst auch Rück-, Seiten- und Ekkameras, Ventile, Kompressoren, Telematik- und Steuergeräte, Dämpfer (siehe Knorr-Bremse 2020: Geschäftsbericht, S.29). 12.084 von insgesamt 29.000 Beschäftigten gehören zum Nutzfahrzeugbereich, in Deutschland arbeiten ca. 6.000 Beschäftigte, davon die Hälfte im NFZ-Bereich, wovon wiederum ca. 1.000 auf den Bus-Bereich entfallen (1.000).

Knorr-Bremse beliefert alle Busersteller weltweit und hat im Februar 2019 einen Großauftrag des weltweit größten Buserstellers Yutong in China (62.000 Busse jährlich) erhalten. Der Bremshersteller rüstet die gesamte zukünftige Elektro-Bus-Flotte von Yutong aus. Was die Arbeitsbeziehungen betrifft, handelt es sich aber im Gegensatz zu ZF und Voith um ein Negativbeispiel. Das Unternehmen Knorr-Bremse war im Jahr 2006 aus dem Arbeitgeberverband ausgestiegen und hatte die Arbeitsverträge der Belegschaften an allen Standorten von 35 auf 42 Stunden ohne Lohnausgleich erhöht. Zugleich kaufte es sich in zahlreiche Mitwettbewerber ein, um dann Druck auf die Beschäftigten auszuüben (etwa im Jahr 2017 Kiepe Electric, siehe unten). Ein Tarifanstieg erfolgte auch bei Knorr-Bremse Power-Tech am Standort Berlin im Jahr 2017. Zum Droh-System Knorr-Bremse hier nur die Beispiele aus Wülfrath und von Hasse & Wrede:

Im Jahr 2016 hat sich Knorr-Bremse in Wülfrath eingekauft. Dort produzieren die 400 Beschäftigten nun unter dem Firmennamen KB Steering Systems

¹⁵ Neuer Zukunftsvertrag für Voith (igmetall.de), www.igmetall.de/service/publikationen-und-studien/metallzeitung/metallzeitung-ausgabe-april-2020/neuer-zukunftsvertrag-fuer-voith (1.12.2021)..

GmbH Lenksysteme für Fahrzeuge. Bis dato war Knorr-Bremse (KB) ein tarifgebundenes Unternehmen. Zeitgleich hatte der Konzern den Geschäftsbereich Lenksysteme für Nutzfahrzeuge von Hitachi Automotive Systems in Japan und Thailand übernommen. Die Furcht unter den Beschäftigten war groß, dass KB die Fertigung nach Asien verlagern wird und rund 300 Beschäftigte in Wülfrath ihren Arbeitsplatz verlieren. In Wülfrath ist KB SteeringSystems der größte Arbeitgeber. »Der unanständige Konzern«, heißt es dazu in einem Protest-Aufruf der IGM unter dem Titel »Knorr-Bremse: Die hässliche Seite des Kapitalismus«. Bei KB müssen die Beschäftigten zudem 42 Stunden pro Woche arbeiten statt 35 Stunden, wie es in der Metall- und Elektroindustrie die Regel ist, – ohne Lohnausgleich. Hier hat die Geschäftsleitung über Wochen und Monate nahezu jeden Beschäftigten einzeln unter Druck gesetzt, damit er einen neuen Vertrag unterschreibt und künftig 42 Wochenstunden arbeitet. Die Hälfte hat sich dem Druck gebeugt, die andere Hälfte, darunter viele IG Metall-Mitglieder, haben das Papier nicht unterschrieben. Sie arbeiten deshalb weiterhin 35 Stunden.

Das war ein Erfolg, den IG Metall-Mitglieder, Belegschaft und IG Metall erkämpft haben – auch mit Unterstützung der Politik. »KB setzt auf Zermürbung und Angst und wirkt damit auf die Beschäftigten ein. Für uns offenbart die Knorr-Bremse AG die hässliche Seite des Kapitalismus«, sagt Klaus Abel, ehemaliger Bevollmächtigter der IG Metall Berlin und jetzt beim IG Metall-Vorstand zuständig für Transformation. »Steigt die Knorr-Bremse AG in den M-Dax auf, ist es das einzige dort notierte Unternehmen der Metall- und Elektroindustrie, das nicht tarifgebunden ist. Das ist ein verheerendes Signal und darf nicht toleriert werden«, sagt er. In Berlin haben sich nicht nur viele Beschäftigte von KB PowerTech gegen den Druck der Unternehmensleitung gewehrt, sondern auch die Kolleginnen und Kollegen von Hasse & Wrede. Dort haben die Kollegen viele Jahre lang 42 Stunden gearbeitet, weil es dem Unternehmen wirtschaftlich schlecht ging. Als es dann wieder profitabel war, verkündete die Geschäftsleitung einen neuen Plan: Sie wolle die Fertigung nach Tschechien verlagern, rund 100 Beschäftigte kurzerhand entlassen. Die stellten sich quer, organisierten sich in der IG Metall, erarbeiteten mit der Gewerkschaft alternative Wirtschaftspläne. »Gemeinsam ist es uns gelungen, die Schließungspläne zu verhindern. Bedeutsam aus unserer Sicht ist, dass sich Widerstand lohnt«, so Klaus Abel (IGM-BBS vom 7.3.2019).

Was weitere Bus-Lieferanten für Antrieb, Fahrwerk, Lenkungen und Karosserie betrifft, finden sich neben ZF vor allem Spezialisten, die auch die Pkw-Hersteller mit Teilen beliefern. Beispiele sind: Continental, der auch viele andere Teile wie Reinigungssysteme Wischer, Lichtsteuerungssysteme, Rückhaltesysteme, Kombi-Instrumente Cockpit etc. beisteuert, Schaeffler (Lager), Boge (Federbeine), Gestamp (Konsolen, Batteriehaltesysteme). Die Beschäftigung in

dieser umfangreichen Gruppe ist nur schwer zu bemessen, da die Unternehmen in ihren Geschäftsberichten keine gesonderten Bus-Divisionen ausweisen. Angesichts der geringen Stückzahlen wird sie in den Unternehmen aber marginal sein. Diese Teile werden auch in Zukunft nachgefragt werden (ca. 450).

Anders ist das im Bereich der Abgassysteme, die in E-Bussen entfallen bzw. stark verändert sind. Einer der größten Anbieter für Abgassysteme ist Eberspächer in Esslingen. Von weltweit 9.928 Mitarbeiter:innen sind 4.506 in Deutschland beschäftigt. Neben Abgassystemen gibt es zwei weitere Divisionen, Standheizungen und Automotive Control-Systeme. Im Jahr 2020 wehrten sich Belegschaft und IGM gegen den Arbeitsplatzabbau im Bereich Standheizungen, der 300 von 370 Arbeitsplätze in Esslingen betrug, die nach Polen verlagert werden sollten (Eberspächer Gruppe 2020). Abgassysteme sind aber mit großem Abstand der wichtigste Bereich. Eberspächer beliefert wie viele andere auch sowohl den Pkw-, Lkw- und Bussektor. Da dieser nur einen sehr kleinen Fahrzeugneubestand ausmacht, ist die busabhängige Beschäftigung als gering einzuschätzen und liegt ca. bei 230 Arbeitsplätzen.

Klima- und Heizungsanlagen, Kühlsysteme und Wärmetauscher liefern darüber hinaus Valeo, Webasto, Mahle/Behr und etwa bei der AKG-Gruppe in Hofgeismar. Bus und Nutzfahrzeuge sind nur einer von insgesamt sechs Geschäftsbereichen der weltweit 2.800 Beschäftigten. In Deutschland (auch mit Standort in Uslar, der vor der Schließung steht) sind 850 beschäftigt, davon ca. 50 im Busbereich.

Im Bereich Interior, der die gesamte Innenausstattung vom Cockpit, Verkabelung, Sitze, Kabinen etc. umfasst, gilt für die Verkabelung (die in Bussen aufgrund der Länge sehr umfangreich ist), dass die Kabelstränge vormontiert von großen Kabelherstellern wie Leoni stammen, die aber ausschließlich in Südosteuropa und Nordafrika gefertigt werden. Auch Teppiche und Textilverkleidungen stammen bis auf die Eigenfertigung bei SETRA-Bussen von außerhalb Deutschlands. Bei hohen Auslandsproduktionsanteilen liegt der Beschäftigungsanteil im Vormontage-Bereich bei ca. 200.

Was Bordküchen und Toilettensysteme betrifft, kann in Linienbus-Lieferanten und Reisebus-Lieferanten unterschieden werden. TM Technischer Gerätebau in Neu-Ulm fertigt mit 60 Beschäftigten für die SETRA-Reisebusse (60).

Fahrgastsitze kommen von großen Sitzherstellern wie z.B. Faurecia/Frankreich und Grammer. Zu den großen Sitzherstellern gehört die Grammer AG, die sich auf Fahrersitze und Fahrgastsitze für Pkw, Lkw, Reisebusse mit weltweit 15.000 Beschäftigten, davon 2.500 in Deutschland spezialisiert hat. Gemeinsam mit der IGM vor Ort konnten bisher alle Versuche des Großinvestors HASTOR, der Grammer an den chinesischen Interior-Spezialisten Jifeng verkaufen möchte und in Kitzingen eine deutsche Niederlassung aufgebaut hat, verhindert werden. Jifeng liefert wie Grammer nicht nur Sitze, sondern auch

Lehnen und Mittelkonsolen (Grammer AG 2020). Pkw-Sitze machen ca. 70% des Umsatzes und 11.200 Arbeitsplätze aus, der Rest entfällt jeweils zur Hälfte auf Lkw- und Bussitze. Von den weltweit 3.786 Beschäftigten in diesem Bereich entfallen 850 auf Standorte in Deutschland, davon sind knapp 400 mit Bussitzen beschäftigt (400).

Zwei kleinere Spezialisten spielen aber für die Linienbusse durchaus eine Rolle: Kiel Seating mit Sitz in Nördlingen ist ein exklusiver Spezialist für Fahrgastsitze in Bahnen und Linienbussen. Das Unternehmen hat insgesamt 1.500 Beschäftigte, die meisten davon in Polen und in der Türkei, wo Metallrahmen und Textilien produziert werden. In Deutschland hat das Unternehmen 262 Beschäftigte, die für die Sitzmontage zuständig sind (262).

Auch die Vogelsitze GmbH in Karlsruhe fällt mit ihren zwei Bus-Bereichen, Sitze für Linienbusse und Sitze für Reisebusse in diese Rubrik. Das Unternehmen musste im Jahr 2012 Insolvenz anmelden und wurde von der MAGNA Seating-Sparte aufgekauft. Es wird unter der Marke Vogelsitze jedoch unverändert fortgeführt. Von ehemals 230 Beschäftigten finden sich noch 180 am Standort (180).

Räder/Reifen: Alle Bushersteller bestellen bei Conti, Michelin etc. ihre Reifen und Räder. Das ist ein eigener Kautschuk- und Alu-Markt, in dem sich mit Borbet und z.B. Ronal nur wenige Hersteller für Alu-Felgen etc. etablieren konnten. Mit der Schließung des Conti-Reifenwerkes in Aachen ist diese Branche bis auf wenige Mitarbeiter:innen in der Conti-Zentrale/Hannover ins Ausland verlagert worden (0).

Brandmeldeanlagen, die seit dem Jahr 2011 serienmäßig in Bussen verbaut werden müssen, stammen aus der Branche Sicherheitstechnik. Unternehmen wie Sauter, Felgner oder die HSG Group sind Mischbetriebe zwischen dem Hersteller- und Handwerksbereich, da sie in der Regel auch den Einbau der Brandschutzanlagen (Gebäude) übernehmen. Im Busbereich übernehmen das die Hersteller selbst, die Anlagen sind Kaufteile. Der Beschäftigungseffekt ist sehr gering (20).

Lieferanten/Ausrüster für die Bus-Elektrifizierung

Kiepe Electric, seit 2017 ein Tochterunternehmen von Knorr-Bremse mit Sitz in Düsseldorf, beliefert z.B. Solingen, eine der drei Städte mit Oberleitungsbus-Systemen, für den Bau der neuen Hybridfahrzeuge für die BOB (Batterie-Oberleitungsbusse), die dort auf nichtelektrifizierten Teilstrecken eingesetzt werden, mit Superkondensatoren, die im In Motion Charging (Laden während der Fahrt) zusätzlichen Strom an die Motoren liefern. Bei Kiepe Electric in Düsseldorf arbeiten 550 von insgesamt 800 Beschäftigten in den Bereichen elekt-

rischer Bordvernetzung, Klima, Heizung mit der Spezialisierung auf Schienenfahrzeuge und E-Busse (E-Busse, Oberleitungsbusse, Hybridbusse), Ca. 200 Beschäftigte arbeiten für das Geschäftsfeld E-BUS (200).

E-trofit Bus: Das Start-up ist als Pilotprojekt im Unternehmen in-tech im Jahr 2016 gestartet und wurde 2019 als eigene GmbH ausgegründet. Mit 15 Mitarbeitern werden Nachrüstsysteme für Dieselfahrzeuge entwickelt (15).

AKASOL: AKASOL ist ein Darmstädter Batteriehersteller, er beliefert verschiedene Elektrobuss-Hersteller in Europa und vor allem den USA mit Batteriesystemen (Packing). Die Batteriezellen werden von chinesischen vor allem von CATL (ein Unternehmen, das in Osteuropa, aber in Zukunft auch in Thüringen Batteriezellen produziert) angeliefert und werden bei AKASOL gepackt. Für 2021 plant das Unternehmen eine eigene Produktion in einer neuen Gigafactory 1/Darmstadt (Bus&Bahn, 1.2.2021). Am Stammsitz des Unternehmens sind 284 Menschen (31.12.2020) beschäftigt. Am 15.2.2021 wurde die bereits für den Herbst 2020 angekündigte AKASOL-Übernahme durch den US-Autozulieferer BorgWarner offiziell bestätigt. AKASOL soll aber als eigenständige Marke erhalten bleiben (284).

Quantron AG: Das 2019 von der Haller AG gegründete Unternehmen ist auf Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen (Lkw) und Dieselnissen spezialisiert, die zum einen mit Retrofit für alle Busse für dem Voith Electrical Drive Systeme ausgerüstet sind, und zum anderen auf Mini- und Midibusse mit Jest electric- und ATAK electric-Systemen spezialisiert sind (Quantron 2020). Das Unternehmen bezieht die Batterien von CATL und rüstet in erster Linie KARSAN-Busse sowie als Partner von IVECO deren Busse um. Das junge Unternehmen beschäftigt etwa 45 Menschen (45).

Sileo GmbH: Die 2014 von Familie Bozankaja gegründete Umrüst-Firma, die vier Bus-Modelle als Eigenbusse im Markt anbietet. Die Busse kommen von KARZAN aus der Türkei und werden in Salzgitter zu E-Bussen. Die Bestellliste im Anhang des ÖPNV-Reports 2020/2021 weist für Aachen (14), Aalen (1), Bad Langensalza (2), Burghausen, Fulda (1), Hamburg (19), Lübeck (2), Mainz (4), Neuss (1), Salzgitter (3) und Trier (3) Sileo-Bestellungen aus, für die jeweils bereits Förderzusagen vorliegen. Nachdem das Unternehmen im Jahr 2017 durch einen Großbrand völlig zerstört war, gelang der Wiederaufbau 2018 mit nun 65 Beschäftigten.

Die Corona-Pandemie wirkte als zusätzlicher Multiplikationseffekt: Produziert wurden nun zusätzlich serienmäßige Hochleistungs-Partikelfilter, um Fahrerschutztüren, um sensorgesteuerte Spender für Desinfektionsmittel und Aktivfilter gegen erhöhte Aerosolkonzentrationen in den Bussen. Die Aktivfilter wurden bei Daimler Buses gemeinsam mit der Freudenberg-Gruppe entwickelt und serienmäßig in allen Reise- und Überlandbussen von Evobus-Bussen sowohl in der Dachklimaanlage und der Frontklimabox nachgerüstet. Daimler

Buses bietet die Filter auch für andere Hersteller an und erschließt sich damit zumindest temporär einen zusätzlichen Markt. Der Beschäftigungseffekt ist bisher aber sehr gering. Für Linienbusse sind diese Filter wegen fehlender Kofferräume, Klimaanlage und häufiger Stopps nicht geeignet. Für dieses Bussegment werden zurzeit andere Hygiene-Lösungen entwickelt (busnetz, Dezember 2020). Beschäftigungseffekt: 15.

Es gibt sie also, die anderen, die neuen experimentellen Unternehmen – aber wer sind diese Exoten? Hier nur ein kleiner Einblick als Exkurs in ZF-Bus-Beteiligungen: e.GO Moove (Modelle: People Moover, Cargo Moover) erhielt im Dezember 2020 vom KBA die Zulassung zum öffentlichen Verkehr. E.Go Moove war im Jahr 2018 von Aachener RWTH Prof. Schuh gegründet worden und hatte 2019 den Zulieferer ZF als zusätzlichen Investor gewinnen können, der sich 2020 aus dem Unternehmen zurückzog. Im Oktober 2020 musste das Unternehmen Insolvenz anmelden, fand dann jedoch einen neuen Investor. E.Go Moove gehört seit 1.1.2021 zum Unternehmen Miltenyi Biotech/Bergisch-Gladbach, der die Aktionärsanteile von ZF als vormaligen Eigner übernahm. ZF bleibt aber eng verbunden und liefert die Fahrzeugaktoriik. Das Modell People Moover Bus ist konzipiert zur Personenbeförderung von bis zu 15 Personen. Gedacht ist er für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr sowie als Fahrzeug für On-Demand-Angebote im Shuttle-Betrieb, in dem das Fahrzeug per App angefordert wird, mittelfristig soll das Fahrzeug autonom unterwegs sein. Bei e.GO Moove arbeiteten zum Zeitpunkt der Übernahme durch Milenty 212 Mitarbeiter:innen (212).

2getthere (ZF-Tochter): Das Unternehmen 2getthere ist eine 60% Tochtergesellschaft von ZF. ZF hatte die Mehrheit an 2getthere im Jahr 2019 erworben. 2getthere wurde 1984 in Utrecht/Niederlande gegründet und hat seither fahrerlose Personen- und Lastentransportsysteme eingerichtet. Die Systeme laufen in mehreren Großstädten weltweit. In verschiedenen Business Parks seien mit den fahrerlosen Transportsystemen bislang mehr als 14 Millionen Personen rein elektrisch befördert worden. ZF liefert den elektrischen Antriebsstrang, ebenso Sensorlösungen, High-Performance-Computing sowie Aktuatoren.

RABUS: Bei Rabus handelt es sich um ein ÖPNV-Verbundprojekt, das eng mit 2getthere verbunden ist, das E-Busse im autonomen Fahrbetrieb testet. Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg fördert das Projekt mit sieben Mio. EUR. Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) macht die Begleitforschung für die Realtests in Mannheim und Friedrichshafen. Eingesetzt werden erweiterte Shuttle-Modelle von 2getthere (10).

Ebusco: Das wie 2getthere in den Niederlanden gegründete Start-up Ebusco hat seit 2015 bisher 200 E-Busse gebaut, weitere 200 sind bereits bestellt. ZF und Continental zählen zu den wichtigsten Zulieferern. Folgende Verkehrsverbünde in Deutschland haben Ebusco-Busse bestellt: Bad Neustadt, Bad Salungen, Bocholt, Borkum, München (16) (ÖPNV-Report 2020/2021, Anhang).

Wichtige Hersteller von Straßen- und U-Bahn inklusive Triebfahrzeugen wie Siemens Mobility, Bombardier/Alstom und der mit einem Standort in Pankow vertretene Hersteller Stadler GmbH, sind im Bus-Sektor bisher nicht vertreten, allerdings beteiligen sich Alstom und Siemens mit eigenen Charging-Systemen an der Ladeinfrastruktur von E- Ladung und Wasserstoffbetankung.

Ladeinfrastruktur-Systeme bieten an: 77 Ladesysteme von ABB, Alstom/Bombardier, e4you, EBGCompeo, eebc, Efatec, Ekoenergytyka, EVBox, Hellox. Hybricons, Proterra, Schaltbau Refurbishment, Siemens, Volvo.

Wasserstoffinfrastruktur (Dispenser: Nel Hydrogen; NPROXX; Druckspeicher: Faber Industries, Quantum, Reuther, Wystrach, xperion; Elektrolyse: McPhy-Energy, Areva Copco; Kompression: Mehrer Compression, Nowa Werke, Sera und Komplettsysteme (unter anderem Anleg GmbH, Air Liquide, Linde AG, Siemens) (siehe dazu thinkstep 2021).

Insgesamt konnten in dieser Auswahl der Bus-Lieferanten etwas über 7.000 Arbeitsplätze ausgemacht werden. Während die traditionellen Fahrzeugzulieferer nur am Rande die Beschäftigung im Bus-Sektor sichern (da die Pkw-Herstellung dominiert) und zum Teil am Antriebsstrang hängen, ist kein Beschäftigungszuwachs zu erwarten. Anders ist es im Nachrüstbereich im Zuge der Elektrifizierung, von denen hier nur wenige Unternehmen genannt werden konnten. Fest steht: im Zuge des Wachstums der E-Infrastruktur wird dieser Bereich wachsen.

Märkte für Busersteller (insbesondere für den ÖPNV)

China ist der größte Markt für Busse, dort werden die meisten Busse produziert, von dort kommen die größten Busersteller (wie betont baut allein Yutong über 60.000 Busse im Jahr). Für die deutschen Hersteller ist das weniger von Bedeutung als für die Bus-Zulieferer (siehe Knorr-Bremse oben), da Evobus und MAN sehr stark auf Europa und Daimler Buses mit den Reisebussen zudem auf Lateinamerika (vor allem Brasilien) konzentriert sind. In Brasilien und anderen lateinamerikanischen Ländern ist die Schieneninfrastruktur schlecht ausgebaut, auch weite Strecken werden von Überlandbussen bedient. Insgesamt zeigen die Weltmärkte für Busse für die Jahre 2018 und 2019, dass es zu leichten Verschiebungen zwischen den Weltregionen gekommen ist. Während es Zuwächse in Europa und Lateinamerika gab, brach der Markt in Asien ein. Aber im Jahr 2020 hat er sich dort erholt und befindet sich weiter auf Expansionskurs. Das gilt besonders für Elektrobusse. Für Europa erwartet Interact Analysis (2020) ebenfalls den größten Marktzuwachs bei E-Bussen. Auch der Dachverband der europäischen Fahrzeughersteller (ACEA 2020, online 24.4.2020) hat Statistiken zur Entwicklung des Bus-Absatzes im Jahr 2019

Tabelle 12: Weltmarkt Busse

Region	Anteil 2019 in %	Veränderung 2019/2018	Bus-Absatz 2019	Bus-Absatz 2018
Europa + Schweiz, Norwegen	11,8	+3.437	34.128	30.691
Lateinamerika	11,8	+5.568	33.990	28.422
Mexiko	2,9	-113	8.381	8.494
Asien	65,1	-16.883	187.744	204.627
Übrige Märkte	6,4	-520	18.575	19.095
<i>Insgesamt</i>	100	-8.476	288.445	296.921

Quelle: Power System Research (2021)

veröffentlicht. Demnach geht die Nachfrage nach Dieselnissen deutlich zurück, während der elektrische Antrieb regelrecht boomt. Noch wird der Großteil aller Busse in Europa mit einem konventionellen Dieselmotor ausgeliefert. Doch der Marktanteil schrumpft: Wie Statistiken des Dachverbands der europäischen Fahrzeughersteller (ACEA) aufzeigen, ist die Nachfrage nach Dieselnissen 2019 in Spanien (-13,8%), England (-12%), Italien (-11,8%) und Deutschland (-10,1%) deutlich zurückgegangen.

Die Auslieferungen von Elektrobussen legten dagegen deutlich zu – im Vergleich zum Vorjahr um 170,5%. Die Niederlande sind mit 381 neuen Einheiten 2019 Vorreiter, dann folgen Frankreich (285 Einheiten) und Deutschland (187 Einheiten). In allen drei Ländern zusammen gingen damit mehr als die Hälfte aller neuen Elektrobuse Europas in Betrieb. Auch im Falle der Hybridbusse verzeichnet der ACEA ein Absatzplus: Mit europaweit 1.918 Einheiten steht hier im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme von 59,7% an. Allein in Deutschland wurden 454 neue Hybridbusse zugelassen, mehr als in jedem anderen europäischen Land. Was die Busse mit alternativen Kraftstoffen angeht, steht für ganz Europa ein Plus von 67,9% auf 2.504 Einheiten in den Statistiken. Die größten Nachfragetreiber sind hier Frankreich (585 Einheiten), Spanien (463 Einheiten) und Italien (303 Einheiten). Insbesondere bei Muncial-Buses, die weltweit 33% des Busmarktes umfassen, werden laut Prognosen (Interact Analysis 2020) die Marktanteile bis 2030 auf 58% ansteigen.

Die Bedeutung des Elektromobilitätsaufschwungs für die deutschen Hersteller und Zulieferer

Es herrscht ein großer und stark kostengetriebener Wettbewerb bei der Herstellung von Reisebussen, indem weltweit führende Anbieter immer stärker in den europäischen Markt drängen. Einzelne Hersteller (z.B. BYB) haben bereits Werke in Ungarn. Sie haben angekündigt, vor allem in Ost- und Südosteuropa neue Produktionsstandorte zu errichten. In Deutschland haben die vielen eher mittel- und kleinständischen privaten Bus-Unternehmen, die oft ja noch Mercedes und MAN-treu bestellten, ihre Neuanschaffungen storniert, sich informiert und sich auf andere (vorerst) europäische Hersteller fokussiert. Sehr viele von ihnen bestellen auch schon in den Jahren 2018 bis 2019 ohnehin vor allem bei VDL, Van Hool oder bei Solaris. Für Reisebusse von MAN und Daimler-Buses ist trotz noch bestehender Marktführerschaft auf dem deutschen Markt weniger Platz, da andere europäische Hersteller zum Teil deutlich billiger, aber auch innovativer unterwegs sind. Daimler Buses konzentriert sich auf die großen Märkte in Südamerika und MAN neben Deutschland auf einzelne Länder im Ost-EU-Raum. Für Daimler-Buses ist ohnehin der südamerikanische Markt¹⁶ seit Jahren im Fokus – wieder wird deutlich: das Exportmodell im Produktionsverbund ist zentral. Die Elektrifizierung begann erst spät, vor allem MAN verkauft auch in Zukunft immer noch viele neue Dieselsebuse für den Linienverkehr. Ich möchte zwei Beispiele anführen:

Daimler-Buses Märkte

Die wichtigsten Busmärkte für Daimler waren im Jahr 2019 Brasilien (11.300), Deutschland (3.000), Mexiko (2.600), Argentinien (1.600), Peru (1.000) und Frankreich (1.300) (Daimler Buses vom 17.3.2020). MAN: »Kauno autobusia«, der zentrale Linienbusbetreiber in Litauen, bestellt 100 »Lion's City«, also Dieselsebuse 6d-Euro mit Efficient Hybrid. Zehn wurden bereits ausgeliefert, der Rest ist bis Juni 2021 vertraglich abgesichert. Und auch in den Bestelllisten der deutschen Verkehrsverbunde finden sich für 2021 noch MAN-Dieselfahrzeuge als Neuwagen mit konventionellem Antrieb oder als Hybrid-Busse. Bestellungen für 2020 lagen z.B. aus Bonn (28 MAN) oder Erfurt (14 MAN) vor, die erst 2021 ausgeliefert werden und dann über eine Laufzeit von bis zu zehn und mehr Jahren im Bestand sein werden. Das ist beschäftigungssichernd für die Standorte in Polen und in der Türkei, umweltpolitisch aber oft sehr strukturstark konservativ.

¹⁶ In Südamerika ist der öffentliche Schienenverkehr sehr begrenzt auf wenige zentrale Strecken der Panamerika-Route konzentriert. Reiselinien-Fernverkehr ist die Regel zwischen den oft großen Entfernungen der großen Städte in fast allen Ländern.

Nun gibt die bereits genannte Clean Vehicles Directive der EU länderspezifische Beschaffungsquoten für umweltfreundliche Busse vor und es ist zu erwarten, dass es bei den Linienbussen für den ÖPNV zu einem anderen Bestellverhalten kommen wird. Bis zum Jahr 2025 müssen in Deutschland 45% der eingesetzten Busse »sauber« sein, davon die Hälfte, insgesamt also 22,5%, emissionsfrei. Bis zum 31.12.2030 beträgt die Quote 65% (jeweils 32,5% sauber und emissionsfrei). Die Bundesregierung stützt die Umsetzung der CVD mit hohen Fördermitteln und subventioniert mit vielen Förderprogrammen die Umrüstung und die Neubeschaffung der Busbestände und dafür notwendigen Infrastrukturen des ÖPNVs. Das unterscheidet die Bus-Märkte der kommenden Jahre deutlich von der Situation während und nach der Weltfinanzkrise 2008/9, in der aufgrund leerer öffentlicher Kassen nur wenig in die öffentlich nutzbaren Busbestände investiert wurde. Hieß es in der letzten Krise für die deutsche Bus-Produktion noch, die Beschäftigung über Produkt- und Personaldrehscheiben zwischen den Reisebus- und den Linienbus-Standorten abzusichern, stellt sich die Situation seit 2020 genau andersherum dar. Während der Reisebus-Verkehr wie betont fast zum Stillstand gekommen ist, die Busneubeschaffung stagniert, wachsen die Aufträge für neue Linienbusse in verschiedenen Varianten und es etabliert sich ein Umrüstmarkt für bestehende Dieselsebusse und für den Umbau der Bus-Depots mit entsprechender Ladeinfrastruktur.

Um den öffentlichen/halböffentlichen und privaten Beschaffer:innen den Marktzugang für umweltfreundliche Busse zu erleichtern, haben die Begleitgruppe BUS der Nationalen Plattform Zukunft Mobilität (NPM)¹⁷ und federführend die Arbeitsgruppe »InnovativeAntriebeBus«¹⁸ der NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) im Januar 2021 (thinkstep 2021) eine Marktübersicht über seit 2018 bis 2020 angebotene Oberleitungsbusse, Batteriebusse, Brennstoffzellenbusse und Plug-In-Hybridbusse für verschiedene Fahrzeugtypen vorgelegt.

Darin enthalten sind 56 internationale Bushersteller mit 164 Modellen. Auf die beiden deutschen Hersteller und den ZF-Ableger »2getthere« (siehe Zulieferer) entfallen die Modelle:

- 2getthere: zwei Modelle (Masdar PRT, Masdar GRT).
- Mercedes-Benz (MB): fünf Modelle (eCitaro, Citaro FuelCell-Hybrid, eCitaro-F-C.ell, e-Citaro REX und der Gelenkbus e-Citaro g-F-Cell).
- MAN: zwei Modelle (Lion's City 12 E und der Gelenkbus Lion's City 18 E).

¹⁷ Nachfolgeorganisation der NPE (Nationale Plattform Elektromobilität 2010–2018).

¹⁸ Bestehend aus thinkstep AG, hysolutions GmbH, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Fraunhofer-Institut IVI, Ingenieurgruppe IVV und SEK Consulting (hier zitiert als thinkstep AG 2021).

Zusammenfassung der Produktion von E-Bustypen¹⁹

E-Oberleitungsbusse werden von den vier Herstellern Solaris, Ursus Bus, Van Hool und dem Unternehmen Hess/CH angeboten. MB und MAN sind nicht dabei.

- Batterie-Kleinbusse werden von acht Herstellern, davon von drei deutschen Herstellern (2getthere, e.GoMoove, German E-Cars) genannt.
 - Batterie-Minibusse: Hier werden 13 Bushersteller benannt, außer »2getthere« sind wiederum weder Daimler/MB noch MAN dabei.
 - Batterie-Midibusse: 22 Hersteller, kein deutsches Modell.
 - Batterie-Standardbusse: 47 Busse, davon zwei MAN (Lion's City 12 E und MB eCitaro).
 - Batterie-Doppeldecker-3-Achsbusse: fünf Hersteller, keine deutsche Beteiligung.
 - Batterie-Gelenkbusse: 14 Hersteller, 23 Modelle, darunter MAN Lion's City 18 E, ansonsten keine deutsche Beteiligung.
 - Batterie-Doppelgelenkbusse: zwei Hersteller, keiner der beiden deutschen OEMs.²⁰
 - Brennstoffzellenbusse/inklusive Gelenkbusse: 13 Hersteller, davon mit zwei deutschen Modellen: MB eCitaroCell und MB eCitaro FuelCellHyrid.
 - Plug-In-Hybrid-Busse (sechs Hersteller, elf Modelle, keine deutschen OEMs).
- Die CVD tritt zwar erst zum 2.8.2021 in Kraft, hat bei den kommunalen Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbänden und im privaten Linienbusverkehr nun langsam, aber steigend ab 2020 zu einem anderen Bestellverhalten geführt. Alle Bestellungen von 120 kommunalen Verkehrsbetrieben für 2020/2021 sind im ÖPNV Report 2020/2021 im Detail nachzulesen. Tabelle 13 zeigt nur eine kleine Auswahl mit großen Bestellvolumina.

Der Markt für E-Busse (502 Busse im Einsatz) wird bereits im Jahr 2020 mit über 80% von fünf Herstellern bedient: Solaris (190), MB/Evobus (133), VDL/NL (80), BYD (22) und Van Hool (73 Brennstoffzelle). Im Markt für Brennstoffzellen-Busse (60 Busse im Einsatz) herrscht weniger Dynamik. Köln (37) hat mit großem Abstand vor Wuppertal (10) die meisten Fahrzeuge im Einsatz. Anfang 2021 sind insgesamt 647 rein elektrisch betriebene Busse im Einsatz, davon 81 Oberleitungsbusse. Von den 647 Bussen mit elektrischem Antrieb im deutschen Bus-Bestand ist die Hälfte erst im Jahr 2020 in Betrieb gegan-

¹⁹ im Detail nachzulesen in: Marktübersicht Busse & Ladeinfrastruktur, xn--starter-set-elektromobilität-4hc.de/content/3-Infothek/2-Publikationen/29-marktuebersicht-busse-im-oepnv/marktuebersicht-busse-190906.pdf (Aufruf 28.10.2021).

²⁰ Ein Erstausrüster (englisch »Original Equipment Manufacturer«, OEM) ist ein Hersteller von Komponenten oder Produkten, der diese nicht selbst in den Einzelhandel bringt. Der Begriff »OEM« (im Gegensatz zu »Erstausrüster«) wird in der Automobilindustrie synonym mit einem Fahrzeughersteller verwendet.

Tabelle 13: Verändertes Bestellverhalten der ÖPNV-Verkehrsbetriebe

Besteller	Anzahl	Modell	Hersteller
Berlin	1.500	Ausschreibung läuft	
ESWE Verkehr Wiesbaden (17.4.2020)	56	eCitaro (batterie- elektrisch)	Mercedes-Benz
	10	H2.CityGold	Caetano/P
Hamburg Hochbahn	700	Ausschreibung läuft	
Hamburg HHA	34	eCitaro	Mercedes-Benz
Bochum	23	BYD Solo elektrisch	BYD
Essen	40	Citaro Hybrid	Mercedes-Benz
Freiburg	15	Solaris elektrisch	Solaris
Kassel	31	Diesel	Ausschreibung läuft
	12	elektrisch	
moBiel, Bielefeld (5.10.2020)	4	H2.CityGold	Caetano Bus
Wuppertal	10	Solaris Brennstoffzelle	Solaris

Quelle: ÖPNV Report 2020/2021

gen, die bisherigen Planungen sehen bis zum Jahr 2030 weitere 4.800 E-Busse vor, davon ca. 1.600 erst ab 2016, wenn die Beschaffungsquote erhöht wird. Das sind bei einem Bestand von ca. 50.000 Bussen im ÖPNV gerade einmal 10%. Die CVD wird mit der Konzentration auf Neubeschaffungen nicht wirklich zur Reduzierung der Dieselbusse beitragen, dennoch sträuben sich die Verbände vehement dagegen. Strukturkonservativ betonen sie vor allem die Umbaurisiken, während die mit dem Umbau verbundenen zusätzlichen industriellen Möglichkeitsräume in den Hintergrund geraten. Für die beiden deutschen Bus-Hersteller, die im europäischen Wettbewerb um die Hoheit neuer Märkte für emissionsfreie Busse ohnehin im Rückstand sind, ist das wenig hilfreich. Bereits getätigte Busbestellungen der kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen zeigen eine Lücke zwischen der Verbandshaltung bei den privaten ÖPNV-Trägern und der kommunalen Praxis. Für die Beschäftigung bedeutet dies, dass sie bei den Busherstellern weiterhin unter Druck gerät. Für die Beschäftigung im Zulieferbereich (wie Conti, ZF, Eberspächer, KnorrBremse etc.) haben sich dagegen neue Geschäftsfelder etabliert, die die oft bestehende hohe einseitige Abhängigkeit von der Automobilindustrie reduzieren. Eine enge Verzahnung zwischen der Produktion von Komponenten für alternative Busse und neue Schienenfahrzeuge erwies sich diesbezüglich vielfach begünstigend. Dass es in diesem Kontext zu zusätzlichen Industrie-

arbeitsplätzen führen wird, bleibt jedoch ungewiss, da es bisher vor allem zu unternehmensinternen Verschiebungen kam. Anders stellt sich die Situation für die Umrüster-Unternehmen und für neue Unternehmen dar, die sich auf Elektrifizierungs- und Service-Komponenten spezialisiert haben. Dies sind jedoch oft noch sehr kleine Unternehmen oder Start-ups mit bis zu 20 bis 50 Beschäftigten, von denen einige schnell wieder vom Markt verschwinden werden; auch, weil die Belegschaften gewerkschaftlich sehr schlecht organisiert sind und über keine Machtressourcen gegen die neuen Arbeitgeber verfügen.

Literatur

- ACEA (2020): Verband der europäischen Fahrzeughersteller: Bus-Produktion 2019, Brüssel.
- ACEA (2020a): Bus Market 2020 in Western Europe, www.sustainable-bus.com/news/bus-market-2020-in-western-europe-the-figures-registrations/ (28.10.2021).
- Automobil-Industrie (2020): Daimler-Finanzchef: Rechnungen so spät wie möglich bezahlen, 13.11.2020.
- Automobil Produktion (2020): Kurzarbeit bei Setra, 6.9.2020.
- Bdo (2020): Statistik 2019, Köln/Berlin.
- BMVI (2020): Verkehr in Zahlen, Berlin.
- BNEF (2020): Bloomberg New Energy Finance: Bus-Report 2019.
- Braunschweiger Zeitung (2020): Betriebsrat zu MAN: Stecken in der Sackgasse, 11.12.2020.
- Bus & Bahn (2021): Die EU sollte ihren Markt schützen, www.busundbahn.de/nachrichten/personen-positionen/detail/news/die-eu-sollte-ihren-markt-schuetzen.html (28.10.2021).
- Busfahrt (2020): Verbundprojekt RABUS, <https://busfahrt.com/technik/technik/rabus-bringt-selbstfahrende-busse-auf-die-strasse> (28.10.2021).
- Bustreff (2020): Volvo Busse kehrt zu seinen Wurzeln zurück, www.bustreff.de/busmagazin/heilbronn-volvo-busse-deutschland-kehrt-zu-seinen-wurzeln-zurueck (28.10.2021).
- Busmagazin (2020): Volvo Busse, Heft 5.
- Daimler AG (2018-2020): Geschäftsberichte 2017 bis 2019, Stuttgart.
- Daimler Buses (2020): Daimler Buses in Zahlen, Presseinformation 17.3.2020, Stuttgart.
- Daimler Buses (2020): Presse-Information: Setra fertigt Masken, 15.4.2020, Stuttgart.
- Der Nahverkehr (2021): Elektro-Bus Spezial 2020, Ausgabe Nr. 2.
- Eberspächer Gruppe (2020): Geschäftsbericht 2019, Esslingen, www.eberspaecher.com/fileadmin/data/corporatesite/pdf/de/7_unternehmen/EB_Jahresbericht_01.pdf (28.10.2021).
- electric.net (2020): www.electrive.net/2020/05/19cetrax (28.10.2021).
- EVOBUS (2019): Umwelterklärung 2019, Stuttgart.
- EVOBUS (2020): Daten und Fakten 2019, Stuttgart.
- Frauenhofer Gesellschaft (2019): ELAB Studie 2.0. Die Wirkung der Auto-Elektrifizierung auf die Arbeitsplätze der Automobilindustrie, www.shop.iao.frauenhofer.de/publikationen/elab-2-0-2-auflage.html (28.10.2021).

- Grammer (2020): Geschäftsbericht 2019, www.grammer.com/fileadmin/user_upload/images/investorrelations/Geschaeftsbericht/Gesch%C3%A4ftsbericht_2020/20200330_D01_GRAMMER_GB19__gesamt_geschuetzt.pdf (28.10.2021).
- Handelsblatt (2021): Kahlschlag bei Trucksparte laut Daimler-Betriebsrat »vom Tisch«, 4.2.2021.
- IGM-BBS (2017): Widerstand gegen die 42 Stundenwoche bei Lohnklausur, Berlin, 11.3.2017.
- IGM-BBS (2019): Knorr-Bremse: die hässliche Seite des Kapitalismus, Berlin, 7.3.2019.
- IGM-Baden-Württemberg (2020): Tarife M+E, Stuttgart.
- IGM-Bayer (2020): Gegen Kahlschlag bei Grammer, Leverkusen.
- IGM-Bayer (2020): Einigung bei Voith, 15.5.2020, Leverkusen.
- Impuls (2012): Zukunftssicherung für den EvoBus Standort Mannheim. Betriebszeitung des Betriebsrates Mercedes und EvoBus Werk Mannheim, Mannheim, 17.7.2012.
- Impuls (2019): Zukunftssicherung des Benz-Werkes Mannheim: »Zielbild 2025«, Informationen der IG Metall für Beschäftigte der Daimler AG, Mannheim, 28.2.2019.
- Interact Analysis (2020): Bus markets, Irthlingborough.
- KBA (2020): KraftfahrBundesamt. Bestand und Neuzulassungen Busse, 1.1.2020, Flensburg
- Knorr-Bremse (2020): Geschäftsbericht 2019, www.annualreport2019.knorr-bremse.com/de/ (28.10.2021).
- Mercedes-Benz (2020): Bus-Chassis, www.mercedes-benz.com/content/dam/brandhub/vehicles/aggregates/brochures/MB_Powertrain_Bus_Classic_2020.pdf (28.10.2021).
- MAN Truck & Bus (2021): Eckpunkte-Papier zur Neuausrichtung des Unternehmens, München, Presse-Info, 26.1.2021.
- MDR (2021): Zukunft des MAN-Werks in Plauen weiter ungewiss, 3.2.2021.
- Neue Züricher Zeitung (2021): Historischer Einschnitt bei Daimler: Der Autokonzern spaltet sich auf und heißt bald wieder Mercedes-Benz, 3.2.2021.
- ÖPNV-Report (2020): Der Nahverkehr, Hamburg.
- OICA – Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles (2017-2019): Production Statistics, Paris, www.oica.net/production-statistics/ (28.10.2021).
- Omnibus (2020): Neue E-Busse in China, www.omnibus.news/61-044-neue-e-busse-in-china (28.10.2021).
- Power System Research (2021): Truck Production Index www.powersys.com/wp-content/uploads/2021/01/PSR-TPI-Q4-2020-Jan2021-1.pdf (28.10.2021).
- PWC (2021): E-Bus-Radar, www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/e-bus-radar-2021.pdf (28.10.2021).
- Quantron (2020): Pressemitteilung zur Hauptversammlung der Quantron AG, 29.7.2020.
- Resch, Herbert (2015): Branchenanalyse: Zukunft des ÖPNV, HBS Study 302, Düsseldorf.
- Schade, Wolfgang/Berthold, Daniel/Mader, Simon/Scherf, Christian/Stich, Meike/Wagner, Udo (2020): Gesamtwirtschaftliche Wirkungen durch die Transformation zu nachhaltiger Mobilität, herausgegeben von M-Five und Frauenhofer ISI, Karlsruhe, www.m-five.de/wp-content/uploads/M-Five_AP5_Gesamtwirtschaftliche_Analyse_Nachhaltige_Mobilitaet_200131_FINAL.pdf (28.10.2021).
- Scheibenwischer/IGM (2020): Daimler im Krisenmodus. Zahlen, Fakten, Daten, in:

- InfoMagazin für die Beschäftigten bei Daimler Gemeinschaftsbereich Zentrale, Stuttgart.
- Scheibenwischer7IGM (2021): Extra vom 9.2.2021.
- Sphera/VDV (2020): Emissionsfrei Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive, Köln.
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS-online): Fachserie 4 und 8 online.
- Südwest-Presse (2020): Corona und Daimler kürzt Arbeitszeit und streicht Mitarbeitern die Prämie, 29.7.2020.
- Thinkstep (2021): Marktübersicht: Innovative Antriebe im straßengebundenen ÖPNV Bus, Leinfelden-Echterdingen.
- Traton (2021): Fact sheet, 16.1.2021, München.
- VDA (1997 und 2011): Zahlen und Fakten, Berlin.
- VDA (2020): Tatsachen und Zahlen 2020, Berlin.
- VDA (2020a, 2013, 2012, 2010, 2005): Daten zur Automobilwirtschaft, Berlin.
- VDA (2020b): Jahresbericht 2019, Berlin.
- VDV (2019): Statistik 2019 (Stand 1.9.2019).
- VDV (2020): Statistik 2020 (Stand Oktober 2019).
- VDV (2020): Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive, Köln.
- VDV (2021): Branchenumfrage zur Personalentwicklung im Corona-Jahr, Pressemitteilung vom 4.2.2021, Köln.
- Voith (2020): Geschäftsbericht 2019, https://voith.com/corp-de/VZ_annual-report-2020_20_vvk_de.pdf (28.10.2021).
- ZF (2020): Geschäftsbericht 2019, www.zf.com/master/media/de/corporate/m_zf_com/company/bonds_relations_/financial_reports/annual_report/2019_2/ZF_AnnualReport19_en.pdf (28.10.2021).

Bernhard Knierim

Beschäftigte in der deutschen Schienenfahrzeugindustrie

Die Bahnindustrie in Deutschland

Die Bahnindustrie in Deutschland ist eine starke Branche – auch wenn sie deutlich weniger Aufmerksamkeit erfährt als viele andere technische Branchen, insbesondere weniger als die Automobilindustrie. Die größten Unternehmen der Branche, die in Deutschland aktiv sind und die als Systemanbieter jeweils ganze Serien von Fern- und Nahverkehrszügen, Lokomotiven und weiterer Bahntechnik im Angebot haben, sind *Siemens Mobility*, der französische Konzern *Alstom S.A.*, der im Januar 2021 zusätzlich die deutschen Werke des kanadischen *Bombardier*-Konzerns übernommen hat, und die zum Schweizer Hersteller *Stadler Rail AG* gehörende *Stadler Deutschland GmbH*. Hinzu kommen viele Spezialhersteller und Zulieferbetriebe wie *Knorr-Bremse* (Bremsysteme, Elektrik, Klimasysteme und Weiteres), *Vossloh* (Infrastruktur und Dienstleistungen), *Plasser&Theurer* (Gleisbaumaschinen aller Art, Hauptsitz in Österreich), *Thales Group* (Steuerungssysteme, Hauptsitz in Frankreich), *Voith* (Diesellokomotiven, Getriebe, Kupplungen, Kühlanlagen etc.), *Waggonbau Graaff* (Bau von Güterwaggons), *Robel Bahnbaumaschinen* (spezialisierte Gleisbaumaschinen) bis hin zu kleinen und Kleinstbetrieben für Spezialprodukte. Insgesamt sind über 1.000 Unternehmen direkt oder indirekt mit der Bahnindustrie in Deutschland verbunden – mit einem räumlichen Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen und weiteren Zentren in Berlin/Brandenburg, Baden-Württemberg und Bayern (Neumann/Krippendorf 2016: 15).

Die Branche erzielt insgesamt einen Umsatz von rund zwölf Milliarden Euro pro Jahr, davon 7,6 Milliarden Euro (entspricht 63,3%) im Inland und 4,4 Milliarden Euro (entspricht 36,7%) mit dem Export (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2019a: 4). Rund acht Milliarden Euro des Umsatzes werden mit der Produktion von Schienenfahrzeugen erzielt und rund vier Milliarden Euro mit Infrastrukturausrüstungen. Auch bei diesen beiden Bereichen zeigt sich jeweils das gleiche Verhältnis: dass knapp zwei Drittel im Inland verkauft werden und gut ein Drittel der Produktion in den Export geht (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020a: 2f.). Damit hat die Bedeutung des Inlandsgeschäfts für die deutsche Bahnindustrie in den letzten zehn Jahren deutlich zugenommen. Denn noch 2010 erzielte die deutsche Bahnindustrie mehr als die Hälfte ihres Umsatzes im Ausland (Neumann/Krippendorf 2016: 18). Die zunehmende Bedeutung des Inlandsgeschäfts zeigt sich auch in der Umsatzentwicklung der Unternehmen (vgl. Tabelle 3: Der Inlandsumsatz ist

zwischen 2011 und 2019 um 96% gestiegen, der Auslandsumsatz im gleichen Zeitraum nur um 41%).

Es gibt eine starke internationale Konkurrenz zwischen den Unternehmen der Bahnindustrie, wobei der staatliche chinesische Hersteller CRRC seit einigen Jahren das mit Abstand größtes Bahntechnikunternehmen der Welt ist (ebd.: 25ff.), gefolgt von dem durch den Kauf der Bombardier-Bahnsparte auf Platz zwei aufgestiegenen französischen Alstom-Konzern. Das größte deutsche Bahntechnikunternehmen Siemens Mobility folgt auf Platz drei der weltweit größten Bahnindustrie-Unternehmen. Dass die deutsche Bahnindustrie auch auf dem internationalen Markt eine gewichtige Rolle spielt, zeigt unter anderem die Tatsache, dass die alle zwei Jahre stattfindende InnoTrans als weltweite Leitmesse der Branche in Berlin beheimatet ist (www.innotrans.de). Diese ist als eine der größten Berliner Messen ein großer Wirtschaftsfaktor und bringt der Stadt alle zwei Jahre rund 255 Millionen Euro ein (Siebert 2020).

Die Bahnindustrie hat seit den 1990er Jahren ein enormes Wachstum geschafft: 1994, direkt nach der Wiedervereinigung und im Jahr der Bahnreform, erzielte die deutsche Schienenfahrzeugindustrie gerade einmal einen Jahresumsatz von vier Milliarden DM bzw. zwei Milliarden Euro (Haid u.a. 1996), während der Umsatz mit Schienenfahrzeugen der deutschen Bahnindustrie in den Jahren 2018 bis 2020 jeweils bei rund acht Milliarden Euro lag (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020a und b). Damit konnte der Umsatz mit Schienenfahrzeugen über die letzten 25 Jahre etwa vervierfacht werden – unter anderem durch die Ausweitung des Schienenverkehrs sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr (hier insbesondere getrieben durch die stark verbesserte Finanzierung durch die Regionalisierungsmittel) und in vielen ÖPNV-Netzen sowie durch den Umstieg auf moderne Fahrzeuge. Das Wachstum der Bahnindustrie insgesamt ist nicht ganz so stark wie das der Fahrzeugindustrie, da die Umsatzsteigerungen bei der Infrastruktur nicht gleichermaßen hoch waren. Die gesamte Bahnindustrie kam im Jahr 2001 noch auf einen Umsatz von sieben Milliarden Euro (Neumann/Krippendorf 2016: 18), hat sich in den letzten 20 Jahren also um mehr als 70% gesteigert. Dabei ist das Wachstum der Bahnindustrie nicht immer konstant, sondern die Umsätze und insbesondere die jeweiligen Auftragseingänge, die ein Maß für die Aussichten der nächsten Jahre sind, unterliegen immer wieder deutlichen Schwankungen. So gab es beispielsweise zuletzt 2015 eine Krisenstimmung aufgrund eingebrochener Auftragseingänge (Fockenbrock 2015), und auch im ersten Halbjahr 2020 registrierte die deutsche Bahnindustrie einen Rückgang der Auftragseingänge um 6,3% gegenüber dem Vorjahr (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. 2020b). Allerdings entwickeln sich sowohl die Umsätze als auch die Auftragseingänge im langfristigen Trend über die letzten 15 Jahre dennoch klar aufwärts. Dabei unterscheiden sich insbesondere die Auftragseingänge zwi-

schen den Jahren oft erheblich (ebd.), was wohl maßgeblich auf die Dynamik von Großbestellungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzuführen ist, die immer im Abstand von einigen Jahren erfolgen.

Siemens Mobility

Die Firma Siemens Mobility GmbH ist der einzige große Player der Bahnindustrie in Deutschland, der zu einem deutschen Konzern gehört. Dabei vertreibt der Siemens-Konzern über diese 1989 im Bereich Verkehrstechnik gegründete Tochterfirma neben Bahntechnik aller Art auch Telematiklösungen für den Straßenverkehr (»Intelligent Traffic Systems«). Siemens Mobility erzielt insgesamt einen Jahresumsatz von 9,05 Milliarden Euro und beschäftigt weltweit 38.500 Menschen, was einem Zehntel des gesamten Siemens-Konzerns (385.000 Beschäftigte im Jahr 2019) entspricht. Der überwiegende Teil ist dabei in Deutschland beschäftigt. Damit ist das Unternehmen zwar deutlich kleiner als der chinesische Konzern CRRC und der französische Alstom-Konzern, steht aber weltweit auf dem dritten Platz der größten Bahntechnikhersteller und ist in Deutschland der wichtigste.

Die Prestigeprodukte der großen Bahnkonzerne sind jeweils die Hochgeschwindigkeitszüge, die für die Hochtechnologie-Kompetenz der Konzerne stehen. Bei Siemens ist dies der ICE, der in modifizierter Form international als Velaro (Weiterentwicklung des ICE 3) vermarktet wird. Die neueste Version wird als Velaro Novo angeboten (Doll 2018). Siemens war an der Produktion aller bisherigen ICE-Baureihen beteiligt, wobei der ICE 1 und der ICE 2 in einem Firmenkonsortium mit AEG, ABB, Henschel, Krauss-Maffei, Krupp und weiteren Unternehmen entstanden und der ICE 3 und der ICE-T unter Systemführerschaft von Siemens in Kooperation mit Bombardier Transportation bzw. zusätzlich Alstom (beim ICE-T) gebaut wurden. Auch der aktuell im Bau befindliche ICE 4 wird unter Systemführerschaft von Siemens in Kooperation mit Bombardier Transportation hergestellt, das neuerdings im Alstom-Konzern aufgegangen ist. Zudem verkauft Siemens auch unterschiedliche Nahverkehrszüge. Im Schienenpersonennahverkehr ist dies die Regionalzug-Baureihe Desiro, die auch mit Doppelstock-Mittelwagen ausgestattet werden kann (Desiro HC), und die Baureihe Mireo, die inzwischen auch mit Batterie- und Wasserstoff-Antrieb (letzterer gemeinsam mit Ballard Power Systems aus Kanada entwickelt) angeboten wird. Zudem werden auch Stadtbahn- und Straßenbahnzüge (z.B. CitySprinter und Combino-Straßenbahnen), sowie S- und U-Bahnen und H-Bahn-Systeme (Großkabinen-Hängebahnen) angeboten. Außerdem hat Siemens zwei eigene Reihen von Lokomotiven (Vectron und Smartron) im Angebot.

Ein weniger sichtbares, für den Konzern aber ebenso wichtiges Feld ist die Signal- und Automatisierungstechnik, unter anderem Signalanlagen, Gleisma-

gnete, Funktechnik, Stellwerkstechnik und vieles mehr. Hinzu kommen Dienstleistungen, insbesondere Wartungsverträge. Aus dem Leasinggeschäft mit Lokomotiven ist Siemens Mobility hingegen kürzlich ausgestiegen, dieses wurde an das neu entstandene Unternehmen MRCE Dispolok verkauft.

Eine Spezialität von Siemens Mobility ist der Verkauf von Schienenverkehrs-Komplettsystemen, z.B. die neue, 460 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke in Ägypten zwischen Ain Sokhna und El Alamein mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 19 Milliarden Euro. Dabei liefert Siemens selbst nur die Signaltechnik und Züge im Wert von etwa sechs Milliarden Euro und kauft viele andere Leistungen wie den Bau der Gleisanlagen hinzu (Köhn 2021), steht dabei aber für die Funktion des Gesamtsystems gerade. Der Zuschlag des Staates Ägypten für dieses Geschäft ist für die deutsche Bahnindustrie auch symbolisch wichtig, da Siemens Mobility hier den expandierenden chinesischen Konzern CRRC ausgestochen hat. Ähnliche Komplettsysteme hat Siemens Mobility auch schon für die Metro Riad und den Bangkok Skytrain umgesetzt.

Die Produktion von Siemens Mobility ist stark auf Deutschland ausgerichtet. Zu diesem Zweck betreibt das Unternehmen auch ein eigenes Test- und Inbetriebnahmezentrum (Wildenrath). Die deutschen Standorte von Siemens Mobility sind München (Konzernzentrale und Entwicklung), Krefeld (Produktion von Lokomotiven und Zügen aller Art), Wegberg-Wildenrath (Prüf- und Abnahmeanlage), Berlin (Entwicklung), Erlangen (Service), Braunschweig (Bahn-Steuerungssysteme), Penig (Antriebe und Getriebe) sowie Luhe-Wildenau (Komponenten) (Neumann/Krippendorf 2016: 120).

Um der Konkurrenz durch den neu entstandenen chinesischen Großkonzern CRRC etwas entgegenzusetzen, gab es 2018 Pläne für eine Fusion von Siemens Mobility mit dem französischen Alstom-Konzern. Damit wäre ein deutsch-französisches Großunternehmen entstanden, das viele Analysten mit dem Flugzeugunternehmen Airbus verglichen. Die Pläne für diese Fusion sind jedoch letztlich gescheitert, da beide Konzerne gemeinsam einen Marktanteil von mehr als 50% bei der Signaltechnik gehabt hätten. Ein Verkauf von erheblichen Teilen dieser Sparte wäre also mindestens notwendig gewesen. Gegen eine Abstoßung dieses lukrativen Geschäftsfelds hat sich jedoch Siemens Mobility gewehrt, weshalb die Fusion nicht zustande kam. Siemens Mobility stellt sich daher weiterhin selbst mit einer breiten Produktpalette auf, da keine weiteren Bahnindustrie-Unternehmen in der Größenordnung mehr zur Übernahme stehen (Fockenbrock 2021).

Alstom und Bombardier Transportation

Der französische Alstom-Konzern, der auch in Deutschland mit zahlreichen Standorten eine große Rolle spielt, ist seit der kürzlich erfolgten Übernahme der Bahnsparte des kanadischen Bombardier-Konzerns der unbestrittene eu-

ropäische Champion der Bahnindustrie. Alstom macht einen jährlichen Umsatz von 15 Milliarden Euro und ist damit insgesamt über alle Länder betrachtet größer als die gesamte deutsche Bahnindustrie. Der Konzern hat Tochtergesellschaften in etwa 100 Ländern und verfügt über einen Auftragsbestand von 70 Milliarden Euro. Dies bedeutet eine weitgehend stabile Aussicht für die nächsten Jahre. Weltweit arbeiten 75.000 Menschen bei Alstom, wovon knapp die Hälfte auch vorher schon bei Alstom gearbeitet hat und etwas mehr als die Hälfte durch die Übernahme von Bombardier hinzugekommen ist (ebd.).

Weltweit rangiert Alstom damit unangefochten auf Platz zwei der Bahnindustrie-Riesen – auch wenn der chinesische CRRC-Konzern noch einmal rund doppelt so groß ist. Der prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitszug von Alstom ist der TGV, der in den verschiedenen Baureihen vor allem im Mutterland Frankreich unterwegs ist, aber in modifizierter Form auch in vielen weiteren Ländern der Welt. Seit vielen Jahren liefert sich Alstom hier vor allem ein Rennen mit dem ICE-Produzenten Siemens Mobility, indem beide Konzerne ihre jeweiligen Züge weltweit anbieten und mit wechselndem Erfolg verkaufen (Schlesiger 2021).

Ein wichtiges Geschäftsfeld von Alstom sind aber auch Nahverkehrszüge, vor allem die erfolgreichen Bauserien Coradia LINT, Coradia Continental sowie S-Bahn-Züge, U-Bahnen und Straßenbahnen. Als bislang einziger Hersteller hat Alstom auch Nahverkehrszüge für den Betrieb mit Wasserstoff im Angebot. Dieser als Coradia iLINT vermarktete Brennstoffzellenzug wird momentan in der Gegend um Cuxhaven im Regelbetrieb getestet. Auch diese Nahverkehrszüge vermarktet der Konzern weltweit, und mit der Bombardier-Übernahme unterstreicht er seinen globalen Anspruch nochmals deutlicher (Klimm/Poupart-Lafarge 2021). Viele Nahverkehrszüge werden in den deutschen Alstom-Werken gebaut und sind auch hier bei unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Nahverkehr unterwegs, während der TGV bislang nur als Zug der französischen SNCF (nationale Bahngesellschaft in Frankreich) in Kooperation mit der DB AG in Deutschland fährt.

Ein weniger sichtbares, aber für den Konzern ebenfalls wichtiges Feld ist die Signaltechnik und die sonstige Schieneninfrastruktur, die ebenfalls international vermarktet werden. Außerdem bietet Alstom auch Zusatzausstattungen zur Modernisierung älterer Züge (z.B. die ETCS-Ausstattung für die ICE-1-Züge) an.

Insgesamt beschäftigt Alstom in Deutschland rund 8.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vor der Übernahme von Bombardier waren es lediglich 2.500. Der wichtigste deutsche Standort, der schon immer zu Alstom gehörte (um die Bombardier-Standorte wird es weiter unten noch gehen) ist dabei Salzgitter (Produktion von Zügen, Wagen, Straßenbahnen, Drehgestellen, Verkehrssystemen und Service für Güterwagen). Weitere Standorte von Alstom finden sich in Braunschweig (Service für Triebzüge), Stendal (Service und Modernisierung

von Loks), Waibstadt (Service und Modernisierung von Lokomotiven), Berlin und München (administrative Standorte) (Neumann/Krippendorf 2016: 113).

Die im Januar 2021 zusätzlich von Alstom übernommenen Werke gehörten bisher zum kanadischen Bombardier-Konzern. Bombardier ist traditionell eigentlich ein Hersteller von Flugzeugen, insbesondere Privat- und Regionaljets, außerdem von Schneemobilen und anderen Spezialfahrzeugen. In den letzten Jahrzehnten hatte der Konzern mit der Sparte Bombardier Transportation sein Bahngeschäft erheblich ausgebaut, unter anderem mit der Übernahme der Waggonfabrik Talbot (1995), der Deutschen Waggonbau AG (1998) und der DaimlerChrysler Rail Systems (2001).¹ Damit war das Unternehmen zwischenzeitlich der Weltmarktführer für Schienenfahrzeuge und konnte jahrelang viele internationale Aufträge gewinnen. Er hatte Produktions- und Entwicklungsstandorte in insgesamt 25 Ländern (Fockenbrock 2021).

Dabei war Bombardier Transportation traditionell insbesondere bei Regional- und Nahverkehrszügen stark vertreten. Seine erfolgreichsten Produkte im deutschen Schienenpersonennahverkehr waren die Doppelstockwagen, die eine Weiterentwicklung der schon in der DDR vielfach eingesetzten Doppelstockwagen waren, sowie die einstöckigen Triebwagen der Talent-Serie. Die Talent-Triebzüge werden inzwischen auch in einer Version mit Akku angeboten, um das elektrische Fahren auch ohne Oberleitung zu ermöglichen. Auch viele S-, U- und Straßenbahnen (z.B. die in Berlin und vielen anderen Städten eingesetzte »Flexity«) stammen von Bombardier, die meisten davon wurden in den deutschen Werken produziert.

Mit der Traxx-Serie hatte Bombardier Transportation außerdem eine erfolgreiche Serie von elektrischen Streckenlokomotiven im Angebot, die jedoch in den letzten Jahren mit Qualitätsproblemen zu kämpfen hatten. Zudem entwickelte das Unternehmen mit dem Zefiro einen eigenen Hochgeschwindigkeitszug für Geschwindigkeiten bis zu 380 km/h. Diese sind jedoch bisher ausschließlich in China und in Italien im Einsatz. Bombardier Transportation war außerdem auch an der Produktion des unter der Systemführerschaft von Siemens Mobility hergestellten ICE 4 beteiligt, für den das Unternehmen die Drehgestelle lieferte und die Steuerwagen baute.

¹ DaimlerChrysler Rail Systems ging wiederum 1999 nach dem Rückzug von ABB aus dem Unternehmen Adtranz (ABB Daimler Benz Transportation) hervor, das 1996 durch den Zusammenschluss der Bahntechnik-Sparten von ABB und Daimler-Benz entstanden war und als damals weltgrößter Anbieter von Schienenverkehrstechnik insgesamt 22.715 Mitarbeitende (Stand 1997) hatte. Bei der Übernahme durch Bombardier musste das Werk Pankow aus kartellrechtlichen Gründen abgegeben werden; dieses hat die Firma Stadler Rail übernommen, die vorher bereits als Joint-Venture an dem Werk beteiligt war.

Der wichtigste Standort von Bombardier Transportation war Hennigsdorf bei Berlin (Hauptsitz für Region Zentral- und Osteuropa, Entwicklung, Produktion von Zügen); weitere Standorte waren Berlin (Konzernzentrale), Görlitz (Produktion von Wagen mit Schwerpunkt Doppelstockwagen und Metros), Bautzen (Produktion von Zügen), Kassel (Produktion von Lokomotiven und Hochgeschwindigkeitstriebköpfen), Mannheim (Produktion und Entwicklung von Antriebs- und Steuerungstechnik), Braunschweig (Entwicklung von Steuerungssystemen) und Siegen (Entwicklung von Drehgestellen) (Neumann/Krippendorf 2016: 116).

In den letzten Jahren hatte Bombardier Transportation jedoch immer wieder mit erheblichen Qualitätsproblemen und verspäteten Lieferungen zu tun. So wurden die doppelstöckigen IC2-Züge für die Deutsche Bahn AG um mehrere Jahre zu spät geliefert und hatten lange mit Softwareproblemen und starken Schwankungen der Wagen auf bestimmten Strecken zu kämpfen. Auch die von der Schweizerische Bundesbahnen (SBB) bestellten Twindexx-Express-Doppelstockzüge wurden um viele Jahre verspätet geliefert und müssen ebenfalls noch erheblich nachgebessert werden – was zu millionenschweren Strafzahlungen führte. Bei den Karosserien für den ICE 4 war Bombardier für fehlerhafte Schweißnähte verantwortlich, die aufwändig nachgebessert werden mussten. Zudem wurden in den letzten Jahren zahlreiche Nahverkehrszüge der Talent-2-Serie für unterschiedliche Betreiber erst mit erheblichen Verspätungen geliefert. Dies führte dazu, dass das Unternehmen in der Schienenbranche einen zunehmend schlechten Ruf bekam und die Eisenbahnverkehrsunternehmen gar einen Brandbrief an das Management verfassten (Fockenbrock 2020a). Nach Ansicht von Brancheninsidern war vor allem das Management für die Probleme verantwortlich, da es einerseits zu viele Aufträge annahm, dabei aber keine langfristige Strategie für die Erfüllung verfolgte, sondern vor allem auf kurzfristige Einsparungen hin orientierte. Das führte zu einer Auszehrung des Personals, verspäteten Lieferungen und mangelhafter Produktionsqualität.

Durch diese Qualitätsprobleme kam Bombardier Transportation zunehmend auch in wirtschaftliche Probleme. Noch größer ist die wirtschaftliche Schieflage aber beim Gesamtkonzern Bombardier, der sich zuletzt mit der problembehafteten Konstruktion einer neuen Serie von Flugzeugen verhasst hatte. Dadurch machte das Unternehmen zuletzt nur noch einen Betriebsgewinn (Ebitda) von 212 Mio. US-\$ bei insgesamt 8,3 Milliarden US-\$ Umsatz (2019). In den letzten Jahren konnte Bombardier daher nur mit staatlicher Hilfe aus Kanada überleben: Die Caisse de dépôt et placement du Québec hat 32,5% des Unternehmens übernommen (Fockenbrock 2021).

Bombardier entschloss sich daher, die Bahnsparte Transportation zu verkaufen. Dies stieß auf Interesse bei Alstom, da der französische Konzern zum

neu entstandenen chinesischen Riesen-Konzern CRRC aufschließen wollte und eine Fusion mit Siemens zuletzt gescheitert war. Da eine Übernahme in dieser Größenordnung jedoch erst von der EU-Kommission genehmigt werden muss, zog sich der Prozess von Anfang 2020 bis Anfang 2021 hin. Die EU befürchtete vor allem eine zu große Marktmacht bei Regionalzügen, wo die beiden Unternehmen gemeinsam auf einen Marktanteil von 48% (gemessen an den Verkäufen zwischen 2018 und 2020) gekommen wären. Daher machte die zuständige EU-Kommissarin Margrethe Vestager die Auflage, einige entsprechende Werke zu verkaufen. Dies betrifft voraussichtlich das Alstom-Werk Reichshoffen im Elsass sowie die Produktionslinie für den Talent-3-Triebwagenzug im Bombardier-Werk in Hennigsdorf. Der Verkauf dieser Werke an Konkurrenten mindert den Umsatz in der Sparte für den neuen, vergrößerten Alstom-Konzern um rund 350 bis 400 Millionen Euro Umsatz; zuletzt gab es Übernahmegeräusche mit dem tschechischen Konkurrenten Škoda (ebd.).

Die Fusion hat vor allem bei der Belegschaft von Bombardier Transportation, aber auch bei den Alstom-Stammwerken eine erhebliche Angst vor Arbeitsplatzverlusten verursacht. Daraufhin haben sich Betriebsrat und die IG Metall als vertretende Gewerkschaft auf höchster Ebene engagiert und unter anderem einen offenen Brief an die Bundesregierung geschrieben (Kerner 2020). Inzwischen gibt es jedoch die Zusage des Alstom-Managements, dass alle bestehenden Standorte und Arbeitsplätze erhalten bleiben sollen (Fockenbrock 2021).

Stadler Rail

Das Schweizer Unternehmen Stadler Rail AG gilt als Vorzeigeunternehmen und Premium-Hersteller im Bahnbereich. Mit einem Umsatz von 2,9 Milliarden Euro (3,2 Mrd. CHF, Stand 2019) gehört es jedoch international nicht zu den ganz großen Unternehmen der Branche. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass Stadler seinen Schwerpunkt auf Regional- und Nahverkehrszüge gelegt hat. Dazu gehören vor allem in Europa erfolgreiche Baureihen wie die Serien Flirt (einstöckig) und Kiss (doppelstöckig) oder auch die neuen Berliner S-Bahnen, Berliner U-Bahnen und internationale Metro-Züge. Stadler baut aber in geringeren Stückzahlen auch Lokomotiven und den Hochgeschwindigkeitszug Smile, der bei der Schweizer SBB als Giruno im Betrieb ist.

Damit hat Stadler Rail einen Auftragsbestand von 13,6 Milliarden Euro (15 Mrd. CHF, Stand 2019) mit stabilem Auftragseingang (5,1 Milliarden Euro im Jahr 2019), ist also für die nächsten Jahre gut mit Aufträgen versorgt. Dazu trägt auch bei, dass Stadler mit dem Flirt Akku einen der ersten serienreifen Oberleitungs-/Akku-Hybridtriebwagen anbietet, der in den nächsten Jahren in Schleswig-Holstein mit 55 Exemplaren erstmals in den Routinebetrieb gehen soll.

Insgesamt beschäftigt Stadler rund 10.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit, davon rund 4.000 in der Schweiz und 1.500 in Deutschland (Stand

2019) (Stadler Rail 2020). In Deutschland betreibt Stadler über die Tochtergesellschaft Stadler Deutschland GmbH insgesamt vier Werke, die allesamt in der Hauptstadtregion angesiedelt sind. Der wichtigste Standort ist dabei Berlin-Pankow (Zentrale für Deutschland, Fertigung aller Produkte, Kompetenzzentrum für Straßenbahnen), hinzu kommen Fabriken in Velten (Komponentenfertigung und Inbetriebnahme), Berlin-Reinickendorf (Bau und Lackierung von Rohwagenkästen) sowie Berlin-Hohenschönhausen (Endmontage, Kapazitätserweiterung für Werk Pankow) (Neumann/Krippendorf 2016: 122). Im Jahr 2015 hat Stadler außerdem Teile des Unternehmens Vossloh übernommen, das sich inzwischen ganz auf Schieneninfrastruktur spezialisiert hat.

Knorr-Bremse

Das Unternehmen Knorr-Bremse AG mit Firmensitz in München ist eines der wichtigsten Bahn-Zulieferunternehmen. Wie der Name bereits andeutet, liegt der Schwerpunkt auf Bremssystemen, die jedoch nicht nur für Schienenfahrzeuge, sondern auch für Nutzfahrzeuge verkauft werden. Außerdem verkauft das Unternehmen Einstiegssysteme, Klimaanlage, Energieversorgungssysteme, Steuerungskomponenten, Fahrerassistenzsysteme und Leittechnik. Knorr-Bremse beschäftigt insgesamt 28.900 Menschen (Stand 2019) an über 100 Standorten in mehr als 30 Ländern. Von den insgesamt 6,93 Milliarden Euro Umsatz (Stand 2019) macht das Unternehmen etwas mehr als die Hälfte (3,66 Mrd. Euro) mit Systemen für Schienenfahrzeuge. Dabei erwirtschaftet Knorr-Bremse einen soliden Gewinn von 461 Millionen Euro (Stand 2020) (Astheimer 2020).

Das Unternehmen ist unter der Führung von Heinz Hermann Thiele in den letzten Jahrzehnten erheblich gewachsen. Thiele war dabei lange Alleineigentümer, hielt dabei auch nach seinem Ausstieg aus dem Vorstand im Jahr 2007 und einem Teil-Verkauf von 30% der Aktien immer noch die Aktienmehrheit. Im Jahr 2020 ließ er sich wieder in den Aufsichtsrat wählen, nachdem er als umstrittener Großaktionär bei der Lufthansa eingestiegen war (ebd.). Thiele starb jedoch am 23. Februar 2021.

Knorr-Bremse hat neben dem Firmensitz in München Standorte in Berlin-Marzahn, Schwieberdingen, Aldersbach, Düsseldorf, Wülfrath und Dresden.

Produzenten von Bahninfrastruktur

Neben den aufgeführten großen Bahnunternehmen, die überwiegend in mehreren Bereichen tätig sind, gibt es noch reine Bahninfrastruktur-Unternehmen, die kleiner und deutlich weniger bekannt sind. Ein weltweit führendes Unternehmen in diesem Bereich ist die Vossloh Aktiengesellschaft, die Weichensys-

teme, Schienenbefestigungssysteme, Betonschwellen sowie Dienstleistungen rund um diese Bereiche anbietet. Andere Sparten wie die Produktion von Lokomotiven hat Vossloh in den letzten Jahren verkauft, um sich ganz auf die Infrastruktur zu konzentrieren. Das Unternehmen mit Sitz in Werdohl macht einen Jahresumsatz von 916 Millionen Euro und beschäftigt knapp 3.800 Menschen (Stand 2019).

Einer der wichtigsten Hersteller von Schienen und Weichen ist auch der österreichische Voestalpine-Konzern. Der Stahlkonzern, der auch viele Produkte jenseits der Bahn anbietet, hat neben vielen weiteren Ländern auch in Deutschland einen Produktionsstandort.

Sowohl Schienen als auch Achsen für Eisenbahnfahrzeuge (die strenggenommen wieder zum Bereich Fahrzeuge gehören) produzierte schon seit dem 19. Jahrhundert in großem Maßstab traditionell der Bochumer Verein als Zusammenschluss mehrerer Stahlhütten. Das zuletzt von Thyssen Krupp betriebene Geschäft mit Gleisen wurde jedoch 2011 nach der Aufdeckung des Kartells »Schienenfreunde« aufgegeben und 2014 ganz geschlossen. Die Produktion von Achsen geht jedoch weiter und wurde 2017 durch den chinesischen Investor Full Hill Enterprises übernommen.

Weitere wichtige Unternehmen im Bereich Schieneninfrastruktur sind DW Schwellen (Tochterunternehmen von Consolis SAS, Produzent Schwellen) mit einer Produktion von Stahlbetonschwellen in Neuss sowie Rail.One (Produzent von Schwellen und Systemen für feste Fahrbahnen) mit seinen deutschen Standorten Neumarkt, Coswig und Aschaffenburg.

Der internationale Markt für Bahnindustrie-Produkte sowie deutsche Im- und Exporte

Der weltweite Markt für Produkte der Bahnindustrie wird aktuell auf rund 177,2 Milliarden Euro beziffert (Durchschnitt für 2017 bis 2019), wovon der Service-/Instandhaltungs-Bereich mit 65,0 Milliarden Euro den größten Teil ausmacht, dicht gefolgt vom Neubau von Eisenbahnfahrzeugen mit 61,9 Milliarden Euro. Die Bahninfrastruktur ist mit 32,6 Milliarden Euro der dritt wichtigste Sektor, gefolgt von Leit- und Sicherheitstechnik mit 16,8 Milliarden Euro. Das weltweite Wachstum betrug dabei in den Jahren 2017 bis 2019 durchschnittlich 3,6% pro Jahr (Unife 2020).

Der gesamte Markt in Westeuropa macht knapp ein Drittel des weltweiten Marktes aus und wird auf 51 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt (Fockebroek 2021). Dabei sind Deutschland und Frankreich vor Großbritannien, Italien und Spanien die wichtigsten nationalen westeuropäischen Märkte. Weitere große Bahntechnik-Märkte sind China mit etwa 26 Milliarden Euro, die USA

Tabelle 1: Aus- und Einfuhr von Schienenfahrzeugen aus/nach Deutschland 2011 bis 2020

	Ausfuhr: Gewicht	Ausfuhr: Wert	Einfuhr: Gewicht	Einfuhr: Wert
	in t	in Tsd. EUR	in t	In Tsd. EUR
2011	246.207,7	3.299.989	237.712,3	1.401.840
2012	272.083,4	3.766.380	221.966,3	1.519.062
2016	278.073,7	3.429.246	218.732,0	2.066.238
2014	311.391,4	3.445.202	216.326,6	1.891.894
2015	255.852,8	2.984.255	238.190,1	2.034.359
2016	247.739,3	4.028.348	211.734,1	2.054.506
2017	269.364,8	4.481.576	231.338,8	2.377.994
2018	267.122,0	3.713.345	275.709,6	2.319.795
2019	261.908,1	3.459.722	306.704,7	2.850.495
2020	234.950,8	3.303.284	280.020,4	2.588.990

Quelle: Statistisches Bundesamt (WZ2008-30.20, Stand 11.3.2021)

mit rund 21 Milliarden Euro und Russland mit 16 Milliarden Euro gefolgt von Japan und Indien mit jeweils sieben bis acht Milliarden Euro (Neumann/Krippendorf 2016: 49).

Die deutsche Bahnindustrie schätzt die zugänglichen Märkte für den Verkauf von Bahntechnik etwas geringer ein, weil nicht alle Produkte gleichermaßen überallhin verkauft werden können. Sie taxiert Europa insgesamt auf ein zugängliches Marktvolumen von 37,2 Milliarden Euro, Nordamerika auf 26,3 Milliarden Euro und Asien auf 17,2 Milliarden Euro. Dabei sind sämtliche Märkte ihrer Analyse nach in den letzten Jahren gewachsen, durchschnittlich um 2,6% pro Jahr (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2019a: 5).

Der deutsche Bahntechnik-Markt wird insgesamt auf 12 Milliarden Euro geschätzt – bei einem Wachstum von durchschnittlich 2,3% pro Jahr (Neumann/Krippendorf 2016: 97). Damit entspricht er recht genau der inländischen Produktion. Dies deckt sich mit den Zahlen weitgehend ausgeglichener Ein- und Ausfuhren: Während beim Gewicht die Einfuhr leicht überwiegt, übersteigt der Wert der exportierten Fahrzeuge den der importierten um rund 700 Millionen Euro (Stand 2020, siehe Tabelle 1). Es werden also offensichtlich tendenziell komplexere, wertvollere Fahrzeuge exportiert und einfachere Fahrzeuge importiert. Die Unterschiede machen jedoch nur rund ein Viertel des Gesamtvolumens aus (Stand 2020).

Somit lässt sich festhalten, dass die Bahnindustrie in Deutschland in etwa im selben Umfang produziert wie die inländische Nachfrage. Bei einer Ausweitung der Nachfrage kann also in erster Näherung davon ausgegangen werden, dass

die inländische Produktion der Bahnindustrie in gleichem Maße wachsen wird wie die Nachfrage nach ihren Produkten. Dies beruht aber auf der Annahme, dass sich die Verhältnisse der Im- und Exporte nicht erheblich verschieben.

Zuletzt hat die deutsche Bahnindustrie etwas weniger Aufträge aus dem Ausland erhalten und ihre Umsätze nur dank inländischer Aufträge stabil gehalten (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020b). Dies deckt sich mit der Statistik in Tabelle 1, die ebenfalls eine Abnahme der Exporte seit 2018 zeigt. Allerdings liegt der Wert der Ausfuhren immer noch deutlich über dem der Einfuhren, und gegenüber den Schwankungen über die Jahre dürfte es noch zu früh sein, daraus einen eindeutigen Trend abzuleiten.

Die »World Rail Market Study«, eine vom Verband der europäischen Bahnindustrie Unife beauftragte und von der Beratungsgesellschaft Roland Berger durchgeführte ausführliche Analyse des weltweiten Bahnmarkts, geht davon aus, dass der Markt für Produkte der Bahnindustrie auch in den nächsten Jahren stabil weiterwachsen wird: Bis 2025 prognostiziert die Studie im wahrscheinlichsten Szenario ein jährliches Wachstum von 2,3% – bereits unter Berücksichtigung der Covid-19-Krise. Dabei sehen die Analyst:innen das stärkste Wachstum in den schon bestehenden Bahnmärkten, insbesondere durch Erhalt und Ausweitung der Infrastruktur sowie neuen Züge, aber auch durch die Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik. Einen weiteren Wachstumstreiber sehen sie in den neuen Märkten, unter anderem in Asien sowie in Afrika und dem mittleren Osten (Unife 2020).

CRRC - China Railway Rolling Stock Corporation

Der weltweit unbestritten größte Produzent von Bahntechnik ist seit einigen Jahren der chinesische Konzern China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), der 2015 aus zwei Unternehmen fusioniert ist. Er ist inzwischen auf allen Märkten weltweit präsent und hat den Preiskampf in der Bahnindustrie deutlich verstärkt. Der letzte veröffentlichte Umsatz von CRRC betrug 37,8 Milliarden US-Dollar (im Jahr 2015), 1.408 Mrd. Euro davon werden in Forschung und Entwicklung investiert. CRRC hat mehr als 180.000 Mitarbeitende (CRRC 2021a) und inzwischen Standorte auf der ganzen Welt (CRRC 2021b). In den letzten Jahren ist das Unternehmen dabei beispiellos gewachsen: Während die beiden Vorgängerunternehmen noch 2006 gemeinsam nur sechs Milliarden Euro Umsatz gemacht haben, waren es 2012 schon 21 Milliarden Euro (Neumann/Krippendorf 2016: 156), inzwischen dürfte die 40-Milliarden-Euro Grenze überschritten sein. Damit ist CRRC mehr als doppelt so groß wie der zweitgrößte Bahntechnik-Konzern Alstom nach der Bombardier-Übernahme.

Dabei gilt auch für CRRC, dass das Prestigeprodukt der eigene Hochgeschwindigkeitszug ist. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h sticht der Fuxing von CRRC dabei die Konkurrenten von Siemens, Alstom und Al-

stom/Bombardier aus. Außerdem entwickelt CRRC auch die Magnetbahn-Technologie weiter, die ursprünglich in den 1980er Jahren in Deutschland als Transrapid entwickelt worden war, aber nur einmal für eine Strecke in China verkauft werden konnte. Zukünftig sollen aber CRRC-Magnetzüge auch auf weiteren chinesischen Strecken mit noch höheren Geschwindigkeiten in Betrieb genommen werden.

Auf den deutschen Markt konnte CRRC bisher keinen Zugang erhalten. Umgekehrt beklagt die deutsche Bahnindustrie einen unfairen Wettbewerb in China, der es Unternehmen von außen sehr schwer mache, dort Bahntechnik zu verkaufen. Alarmstimmung entstand in der deutschen Bahnindustrie, als die Deutsche Bahn AG im Jahr 2018 erstmals vier Rangierlokomotiven mit dieselektrischem Antrieb für den S-Bahn-Betrieb von CRRC kaufte (Fockenbrock 2018). Bisher ist es jedoch zu keinen weiteren Verkäufen in Deutschland gekommen. CRRC hat jedoch 2020 die Lokomotivenfabrik von Vossloh in Kiel übernommen, wo bisher Diesel- und Hybridlokomotiven sowohl für das Rangieren als auch für Streckenfahrten produziert werden. Das Geschäft wurde durch Wirtschaftsminister Peter Altmaier genehmigt und hat rein wirtschaftlich im Verhältnis zur restlichen Bahnindustrie zwar eine eher kleine Bedeutung (ca. 100 Millionen Euro Umsatz pro Jahr). Die europäischen Unternehmen befürchten jedoch, dass CRRC diesen Einkauf als Eintrittskarte in den europäischen Markt nutzt und auf diesem Wege zukünftig leichter Zulassungen für eigene Produkte in Europa erhalten könnte (Fockenbrock 2020b).

Weitere wichtige Unternehmen der Bahnindustrie

Neben den beschriebenen großen Playern der Bahnindustrie CRRC, Alstom, Siemens und Stadler gibt es weitere europäische Hersteller mit internationaler Bedeutung. Dazu gehört der spanische Hersteller Patentes Talgo S.L. (Umsatz: 580 Millionen Euro/Jahr, 2.000 Mitarbeitende), der die spanischen Hochgeschwindigkeitszüge produziert und das Patent auf eine besondere Drehgestell-Konstruktion hält, die das Fahren auch auf unterschiedlichen Spurweiten ermöglicht. In Deutschland betreibt Talgo jedoch lediglich ein Instandhaltungswerk in Berlin. Weitere wichtige Hersteller insbesondere von Nahverkehrszügen, die auch in Deutschland im Einsatz sind, sind das tschechische Unternehmen Škoda Transportation sowie das polnische Unternehmen Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz SA (Pesa).

Auf dem Weltmarkt mit Schienenfahrzeugen spielt außerdem noch die russische Transmashholding/TMH mit 5,9 Milliarden Euro Jahresumsatz (Platz sechs weltweit) eine wichtige Rolle (Schwenn 2020), ferner der US-amerikanische Konzern General Electric und der Japanische Hitachi-Konzern, die jeweils rund vier Milliarden Euro Umsatz pro Jahr machen.

Beschäftigte in der deutschen Bahnindustrie

Im Jahr 2020 waren nach Angaben des zuständigen Branchenverbands, des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) insgesamt 53.100 Personen in der deutschen Bahnindustrie direkt beschäftigt, wobei sich die Zahlen in den letzten Jahren – mit Schwankungen – leicht positiv entwickelt haben. Hinzu kommen nach Schätzung des VDB rund 150.000 indirekt Beschäftigte in den Zulieferbetrieben, also fast dreimal so viele wie die direkt Beschäftigten (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020a: 6). Dies steht in weitgehender Übereinstimmung mit den Werten aus einer vom VDB unabhängigen, ausführlichen Branchenanalyse der Bahnindustrie aus dem Jahr 2016, die vergleichbare Zahlen ermittelte und lediglich die Zulieferindustrie und Multiplikatorwirkung etwas geringer einschätzt (Neumann/Krippendorf 2016: 139ff.).

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind leider zur Ermittlung der Beschäftigten in der Bahnindustrie nicht nutzbar, da die dort verwendete Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ2008) keine klare Abgrenzung der Bahnindustrie ermöglicht, sondern nur von einzelnen Bereichen derselben (vgl. Neumann/Krippendorf 2016: 138f.). Somit kann aktuell insgesamt von ca. 200.000 Arbeitsplätzen durch die Produktion von Schienenfahrzeugen und -infrastruktur in Deutschland ausgegangen werden. In der Tabelle 2 sind diese Zahlen genauer aufgeschlüsselt.

Damit gibt die Bahnindustrie in Deutschland rund einem Fünftel so vielen Menschen Arbeit wie die Automobilindustrie, die aktuell unter Berücksichtigung der Zulieferbetriebe ca. 990.000 Arbeitsplätze in Deutschland bietet (Waßmuth/Wolf 2020: 182). Insgesamt macht die Bahnindustrie mit Zulieferbetrieben somit rund 3,5% an den rund 5,7 Millionen Industriearbeitsplätzen in Deutschland aus (Quelle: Statistisches Bundesamt, Zahl für 2019).

Die Bahnindustrie hat im Bereich der Facharbeit nicht mit einem Fachkräftemangel zu tun, wohl aber bei Ingenieur:innen und Softwareentwickler:innen, deren Stellen oft monatelang unbesetzt bleiben. Auch Leiharbeitskräfte mit benötigten Qualifikationen sind schwer zu bekommen (Neumann/Krippendorf 2016: 38f.), was zu der in Tabelle 2 erkennbaren sinkenden Quote von rund 6,6% Leiharbeitskräften an der Gesamtbelegschaft beitragen dürfte. Die Unternehmen setzen daher in Anbetracht gut gefüllter Auftragsbücher offensichtlich eher auf eigene, feste Arbeitskräfte. Für die bessere Rekrutierung von Facharbeitskräften hat die Branche mit dem Portal »SchienenJobs« (www.schienenjobs.de/arbeitgeber-bahn/) eine eigene Plattform eingerichtet. Dabei wird die Ausbildungsquote von den Betriebsräten aber als zu gering eingeschätzt, um den eigenen Fachkräftebedarf in der Bahnindustrie langfristig decken zu können (Ludwig 2014).

Tabelle 2: Abschätzung der Beschäftigten insgesamt

	2009 (SCI Verkehr)*	2014 (SCI Verkehr)*	2020 (VDB)**
Bahnindustrie insges.		52.000	53.100
davon Leiharbeitskräfte		3.700	3.500
davon Schienenfahrzeugbau		24.000	
davon Schienenwegebau		15.000	
davon (»schwere«) Instandhaltung		13.000	
Leichte Instandhaltung		18.000	150.000
Zulieferindustrie		65.000	
Multiplikatorwirkung		30.000	
Summe Beschäftigte	154.000	165.000	200.000

Datenquellen: * Neumann/Krippendorf 2016; ** Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2020b: 2)

Tabelle 3: Beschäftigte und Umsatz der Betriebe im Schienenfahrzeugbau 2011 bis 2020

	Betriebe	Beschäftigte	Bruttolohn- & -gehaltssumme	Umsatz insgesamt	Inlands-umsatz	Auslands-umsatz
	Anzahl	Anzahl	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
2011	65	23.502	1.088.621	4.880.922	2.355.589	2.525.333
2012	67	23.814	1.130.270	5.686.912	2.593.955	3.092.957
2013	68	24.132	1.196.245	5.693.485	2.714.072	2.979.413
2014	68	24.738	1.268.576	8.352.390	4.213.217	4.139.173
2015	73	24.709	1.315.657	7.722.083	3.972.224	3.749.860
2016	70	23.695	1.324.576	7.058.705	3.100.850	3.957.855
2017	70	23.002	1.329.521	7.745.023	3.478.611	4.266.412
2018	73	23.302	1.312.366	7.472.993	3.889.540	3.583.453
2019	76	23.786	1.433.050	8.171.715	4.614.567	3.557.148

Quelle: Statistisches Bundesamt (WZ2008-30.20, Stand 11.3.2021)

Diese Zahlen (unter anderem die Beschäftigtenzahlen) unterscheiden sich deutlich von den weiter oben aufgeführten, weil in der vom Statistischen Bundesamt verwendeten Klassifizierung mehrere wichtige Bereiche der Bahnindustrie nicht diesem Sektor zugeordnet werden, unter anderem die Herstellung von Motoren, Herstellung und Verlegung von Schienen und die Herstellung der Signal-, Überwachungs- und Steuerungstechnik. Details dazu finden sich in der »Branchenanalyse Bahnindustrie« (Neumann/Krippendorf 2016: 138f.); die vollständige Klassifikation der Wirtschaftszweige ist beim Statistischen Bundesamt dokumentiert: www.destatis.de/DE/Methoden/Klassifikationen/Gueter-Wirtschaftsklassifikationen/klassifikation-wz-2008.html (8.11.2021).

Bei fast gleichbleibender Zahl an Beschäftigten ist die Bruttolohn- und -gehaltssumme in der Bahnindustrie von 2011 bis 2019 um 31,6% gestiegen (vgl. Tabelle 3), während der generelle Nominallohnindex im gleichen Zeitraum nur um 21,6% gestiegen ist (Daten des Statistischen Bundesamts, Stand 11.3.2021). Die Gehaltssteigerungen waren in der Bahnindustrie also überdurchschnittlich. Allerdings sind die Leiharbeiter:innen häufig schlechter gestellt, in vielen Fällen gilt nach Angaben von Betriebsräten nicht der Grundsatz gleicher Bezahlung für gleiche Arbeit (ebd.). Zudem ist der Umsatz der Bahnindustrie-Unternehmen im gleichen Zeitraum sogar um 67% gestiegen (vgl. Tabelle 3); die Produktivität hat also in Anbetracht der fast gleichbleibenden Beschäftigtenzahlen in dieser Größenordnung ebenfalls zugenommen. Insofern waren die Gehaltssteigerungen wirtschaftlich für die Unternehmen offensichtlich darstellbar. In Anbetracht der wachsenden Umsätze bei gleichbleibender Beschäftigtenzahl findet außerdem offensichtlich eine starke Arbeitsverdichtung statt, angesichts der internationalen Konkurrenz ist von einem wachsenden Druck auf die Beschäftigten auszugehen (Neumann/Krippendorf 2016: 134). Dies deckt sich mit Berichten über einen hohen Leistungsdruck in vielen Betrieben insbesondere im Forschungs- und Entwicklungs-, Engineering- und Management-Bereich (ebd.: 231ff.).

In vielen Betrieben der Bahnindustrie ist die flexible Gestaltung der Arbeitszeiten den Beschäftigten ein wichtiges Anliegen; vielfach wird mit Arbeitszeitkonten und Vertrauensarbeitszeit experimentiert. Im Bereich Forschung und Entwicklung war zudem auch schon vor der Covid-19-Pandemie ein Trend zu Home-Office und mobilem Arbeiten zu verzeichnen. Damit hoffen die Arbeitgeber offensichtlich, die raren Fachkräfte zu locken, indem sie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtern (ebd.: 228ff.).

Trends in der Bahnindustrie

Die aktuellen Prognosen für die Bahnindustrie sind durchweg positiv – ganz im Gegensatz zu den eher negativen Vorhersagen für die Automobilindustrie (AlixPartners 2020). Getrieben wird der positive Trend für die deutsche Bahnindustrie unter anderem durch die dringend anstehende Erneuerung der Schieneninfrastruktur sowie durch das angestrebte Wachstum im Schienenpersonenverkehr und dem ÖPNV sowie im Schienengüterverkehr. Seit die Klimakrise im Zuge der Proteste von Fridays for Future und anderen Gruppen politisch etwas ernster genommen wird, ist die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und auf den öffentlichen Verkehr zumindest rhetorisch in aller Munde, und bis zum Ausbruch der Corona-Krise war auch tatsächlich eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen in beiden Bereichen feststellbar.

Die Bundesregierung strebt unter anderem mit der Einführung des Deutschlandtakts eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 und eine Steigerung des Marktanteils für den Schienengüterverkehr von derzeit 18 auf 25% an (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020). Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie bilanziert daher für die Bahnindustrie: »Insgesamt kann man von einer wirtschaftlichen Lage mit einer sehr guten Perspektive für die Zukunft sprechen.« (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2021) Allerdings kann dieses Wachstum nur dann tatsächlich stattfinden, wenn auch eine ausreichende Finanzierung sichergestellt ist. Hier klaffen traditionell die Absichtserklärungen und die tatsächlich zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel deutlich auseinander. Immerhin wurden die Mittel für die Schiene in den letzten Jahren etwas erhöht, unter anderem mit dem Abschluss der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), durch eine Erhöhung der Mittel im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, aus denen die Bundesländer den Schienenpersonennahverkehr finanzieren. In Anbetracht des gigantischen Investitionsrückstaus im deutschen Netz sind die Mittel für das Schienennetz aber noch nicht ausreichend für eine wirkliche Trendwende; hier sind in den nächsten Jahren noch deutlich höhere Investitionen notwendig, um das angestrebte Wachstum der Schiene wirklich zu ermöglichen.

Auch auf internationaler Ebene wird eine Ausweitung des Schienenverkehrs angestrebt; so hat die EU 2021 das »Jahr der Schiene« ausgerufen und möchte internationalen Fernverkehr unter anderem durch neue Angebote wie den »TEE 2.0« und neue Nachtzüge auf die Bahn verlagern. Aber auch jenseits der EU setzen sich viele Staaten Ziele für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Internationale Analysen gehen daher von einem stabilen Wachstum der Bahnbranche von mindestens 2% jährlich aus (UBS 2020; Unife 2020), ein Commerzbank-Analyst spricht gar vom »Megatrend Schienenverkehr« (Fockenbrock 2021).

Ein weiterer internationaler Trend ist das Wachstum von Stadtbahnssystemen jeglicher Art (U-Bahn/Metro, S-Bahn, Straßenbahn), der aufgrund des Wachstums der Ballungsräume notwendig wird. Besonders in diesem Bereich wird sich also in den nächsten Jahren eine stetig wachsende Nachfrage nach neuer Infrastruktur, Leit- und Sicherungstechnik sowie Zügen ergeben. Hinzu kommt, dass bei vielen Stadtbahnssystemen insbesondere in Deutschland ein großer Erneuerungsbedarf besteht. Bei Stadtbahnssystemen ist dabei auch ein Trend zum automatischen Fahren festzustellen. Inwiefern das automatische Fahren auch bei den komplexen Anforderungen des Bahnbetriebs außerhalb von abgegrenzten Bahnlinien wie U-Bahnen eine Zukunft hat, ist hingegen umstritten; auch hier spielen aber Fahrerassistenzsysteme und ein teilautomatischer Betrieb eine zunehmende Rolle.

Wie auch in anderen Branchen gibt es auch in der Bahnindustrie einen grundsätzlichen Trend hin zu einer verstärkten Automatisierung und Digitalisierung, was oft unter die Überschrift »Mobility 4.0« gestellt wird. Dazu gehören z.B. die Umstellung der Zugsicherung auf digitale Systeme wie das europäische System ERTMS/ETCS (European Train Control System) und die Umrüstung auf digitale Stellwerkstechnik, aber auch digitale Fahrgastinformationssysteme und Buchungssysteme oder die Einführung der digitalen Mittelpufferkupplung im Güterverkehr und die Ausstattung von Güterwagen mit On-Board-Systemen. Der Trend zur Erneuerung bei der Infrastruktur spielt in Deutschland eine besondere Rolle, weil große Teile des Streckennetzes sowie der Leit- und Sicherungstechnik erheblich veraltet und teilweise bereits seit über 100 Jahren in Betrieb sind. Auf einigen Strecken sind sogar noch immer mechanische Stellwerke aus der Kaiserzeit im Einsatz. Daher steht hier in den nächsten Jahren eine Erneuerung in erheblichem Umfang an, die durch den Trend zur europäischen Vereinheitlichung auf technischer Ebene zusätzlich verstärkt wird.

Die Deutsche Bahn AG fasst ihre Strategie unter dem Stichwort »Digitale Schiene« zusammen und wirbt politisch bei jeder Gelegenheit für die Umsetzung. Dabei verspricht sie Kapazitätsgewinne im bestehenden Schienennetz, die jedoch umstritten sind: So ist in der Schweiz mit der Digitalisierung des Netzes bisher eher der gegenteilige Effekt eingetreten (VSLF - Verband Schweizer Lokführer und Anwärter 2020). Zudem werden für die Umrüstung des gesamten deutschen Bahnnetzes mit rund 33.000 Kilometern Länge auf digitale Technik insgesamt rund 32 Milliarden Euro bis zum Jahr 2040 benötigt, wovon 28 Milliarden Euro in die Infrastruktur fließen und vier Milliarden Euro für die Umrüstung von Fahrzeugen benötigt werden (McKinsey & Company 2018: 23). Für die Bahnindustrie wäre dies ein echter Wachstumsmotor, weshalb der Verband der Bahnindustrie bereits eine eigene Strategie für die schrittweise Ausstattung des Netzes vorgelegt hat (Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2019). Ob tatsächlich so viel Geld von Seiten des Bundes in die Schieneninfrastruktur investiert wird, ist jedoch noch offen; es würde eine klare Prioritätensetzung zugunsten der Schiene notwendig machen, die bisher nicht im Bundeshaushalt sichtbar wird. Zudem wird die Einführung der komplexeren digitalen Systeme, den beschriebenen Fachkräftemangel bei Ingenieur:innen und Softwareentwickler:innen, der bereits seit mehreren Jahren seitens der Industrie beklagt wird (Neumann/Krippendorf 2016: 38f.), noch verschärfen.

Ein weiteres aktuelles Entwicklungsfeld sind neue Antriebe zum klimafreundlichen Ersatz für den Dieselantrieb auf Strecken ohne Oberleitungen. Die meisten Zughersteller setzen hier auf Oberleitungs-/Akku-Hybridtriebwagen, die kürzlich die Serienreife erlangt haben und wie normale Elektrotriebwagen unter einer Oberleitung fahren, dabei aber gleichzeitig den eingebau-

ten Akku aufladen können. Mithilfe dieses Akkus können sie dann bis zu 140 Kilometer ohne Oberleitung überbrücken, was für die meisten Regionalstrecken in Deutschland ausreichend ist. Zu diesem Zweck müssen allerdings teilweise Oberleitungen verstärkt oder »Elektrifizierungsinseln« zum Nachladen gebaut werden. Für diese Technologie hat das Bundesland Schleswig-Holstein ein Pilotprojekt gestartet; ab Dezember 2022 sollen dort 55 solcher Triebwagen im Regelbetrieb unterwegs sein.

Die zweite Technologie zum Ersatz des Diesels ist der Antrieb mit Wasserstoff und Brennstoffzelle, den Siemens und Alstom anbieten und den letztere aktuell in Norddeutschland im Betrieb testen. Diese Technologie ist jedoch von der Energiebilanz und den Kosten her ungünstiger als Oberleitungs-/Akku-Hybridtriebwagen und wird daher voraussichtlich nur auf sehr langen Strecken ohne Oberleitungen zum Einsatz kommen (Kiebsch u.a. 2020). Überdies ist die Elektrifizierung mit Oberleitungen für viele Strecken nach wie vor die erste Wahl. Sie erfordert zwar höhere Investitionen; diese rechnen sich aber langfristig bei einem ausreichend dichten Betrieb. Zudem sind Strecken mit Oberleitung für jeglichen Verkehr als Ausweich- oder Umleitungsstrecken nutzbar, während Strecken ohne Oberleitung nur von entsprechend ausgestatteten Zügen genutzt werden können.

Im Bereich von Personenzügen setzen die Hersteller zunehmend auf modulare Zugkonzepte: Sie entwickeln möglichst breit nutzbare Plattformen, die dann mit vergleichsweise geringem Aufwand an die Wünsche der jeweiligen bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen angepasst werden können. Dies zeigt sich unter anderem auch bei den neuen Antrieben, die bei allen Herstellern nicht in neu entwickelten Zügen zum Einsatz kommen, sondern Weiterentwicklungen von bestehenden Elektrotriebzügen sind (von Mach u.a. 2018).

Im Schienengüterverkehr werden zunehmend moderne Waggons nachgefragt, die für die veränderte Transportnachfrage einsetzbar sind. So werden statt Massengut beispielsweise mehr Wagen für Container und Lkw-Trailer produziert, zudem sind leise Drehgestelle und Bremsen – auch aufgrund der gesetzlichen Vorgaben – inzwischen Standard. Die flächendeckende Einführung der digitalen automatischen Mittelpufferkupplung könnte zukünftig ein einfacheres, billigeres und schnelleres Rangieren von Wagen mit geringerem Personaleinsatz ermöglichen. Die Hoffnung ist, dass damit der Einzelwagenverkehr auf der Schiene wieder wirtschaftlicher werden könnte und dadurch auch kleinere Transportmengen verstärkt auf die Schiene verlagert werden könnten (Nikutta 2020). Elektronische On-Board-Units auf Güterwagen als zusätzlicher Trend lassen zudem sowohl eine Überwachung des Inhalts (z.B. der Kühlung) als auch eine Positionsverfolgung der Güterwagen zu. All dies macht natürlich auch eine entsprechende elektronische Infrastruktur beispielsweise in den Rangierbahnhöfen notwendig, was zusammen mit den neuen Wagen

ein weiteres Wachstumsfeld für die Bahnindustrie werden könnte (Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr 2019).

Neben diesen Wachstumsmöglichkeiten gibt es aktuell aber auch einige Trends, die für die Bahnindustrie gefährlich werden können. Die größte Gefahr dürfte momentan die Covid-19-Pandemie sein, die seit März 2020 erheblich gesunkene Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr und im öffentlichen Nahverkehr zur Folge hat. Um die Nähe zu anderen Menschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden, sind viele verstärkt auf das eigene Auto oder das Fahrrad umgestiegen, und zahlreiche Wege sind durch Home-Office und Videokonferenzen auch komplett weggefallen (Zehl u.a. 2020). Es dürfte einige Zeit dauern, das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr wieder herzustellen, zumal die Covid-19-Pandemie durch neue Mutationen latent weiter vorhanden ist. Bleibt die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr entsprechend niedrig, wird sich dies mittelfristig auch auf die Bestellungen neuer Züge sowie Infrastrukturausstattung auswirken.

Hinzu kommt, dass durch die Covid-19-Krise die öffentlichen Verkehrsunternehmen in finanzielle Schwierigkeiten kommen. Ein Teil der Verluste durch die plötzlich weggebrochenen Fahrgastzahlen wird zwar bislang durch entsprechende öffentliche Mittel ausgeglichen, aber insgesamt sind die Unternehmen nach eigenen Angaben dennoch unterfinanziert. Dies könnte mittelfristig zu geringeren Neuinvestitionen führen, selbst wenn die Fahrgastzahlen wieder auf das alte Niveau ansteigen. Am deutlichsten zeigen sich diese finanziellen Probleme momentan beim größten staatlichen Unternehmen, der Deutschen Bahn AG.

Hier trifft die Covid-19-Krise mit stark gesunkenen Fahrgastzahlen insbesondere im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf ein Unternehmen, das schon vorher in einer finanziellen Schieflage war. Die latente Krise ist vor allem auf strategische Fehlentscheidungen wie die Fokussierung auf internationale Logistik und Personenverkehr in anderen Ländern sowie überteuerte Großprojekte wie insbesondere »Stuttgart 21« zurückzuführen. Dadurch ist die DB AG inzwischen zunehmend überschuldet (Knierim u.a. 2021: 3ff.). Es ist absehbar, dass punktuelle Staatshilfen mittelfristig nicht ausreichen werden, sondern eine grundsätzliche zweite Bahnreform notwendig wird. Hier wird es ein politisches Tauziehen um die Ausrichtung – einen Wettbewerb auf dem staatlichen Netz mit vielen Akteuren oder eine integrierte Bahn in öffentlicher Hand – geben (22ff.). Die zukünftige Ausrichtung der Deutschen Bahn wird dabei erhebliche Konsequenzen für den inländischen Markt von Bahnprodukten haben, der für die deutsche Bahnindustrie entscheidend ist.

Die Bahnindustrie selbst versucht dabei Optimismus auszustrahlen und sieht eine schnelle Rückkehr der Nachfrage auf den Schienen. Sie sieht sich auch in Anbetracht der Krise als »resiliente Zukunftsindustrie« (Möbius 2020).

Reinhard Kratzert

Mehr Beachtung für die Bahnindustrie

In der Debatte um die »Verkehrswende« geht es hauptsächlich um Autos und um den Antriebswechsel vom Verbrenner zum Elektromotor. Die Bahnindustrie und die Bahn selbst kommen zwar vor, aber nur am Rande. Die Bedeutung dieser Industrie mit ihren etwa 200.000 direkt und indirekt Beschäftigten (Knieriem u.a. 2021) für die Verkehrswende ist weitgehend unterbelichtet; ebenso die Beschäftigungsperspektiven dort. Vor diesem Hintergrund äußert sich der Betriebsratsvorsitzende von der Alstom Transport Deutschland GmbH am Standort Salzgitter, Reinhard Kratzert. Es handelt sich um einen Standort, in dem kurz nach 1945 die Produktion von Lokomotiven, Waggons und Straßenbahntriebwagen der Firma Linke-Hofmann-Busch (LHB GmbH) begann. 1994 übernahm Alstom die Mehrheit am traditionsreichen Standort. Mit dem Verkauf des Kupplungswerkes (Scharfenberg-Kupplung) wurde seinerzeit ein Preis erzielt, der über den Kosten der Übernahme von LHB lag. Die Übernahme war also von Beginn an profitabel. Ergänzt wird der Standort durch Reparatur- und Servicewerke in Stendal und in Braunschweig.

Die Stimmung im Betrieb: Regelmäßig, im Rhythmus von fünf Jahren, werden die Belegschaft (zurzeit 2.300 Beschäftigte) und der Betriebsrat mit Forderungen zur Kostensenkung konfrontiert. Aktuell gibt es einen Vertrag zur Standortsicherung bis 2025. In der Belegschaft selbst gibt es Unsicherheit (»es grummelt«) zu künftigen Entwicklungen an den Standorten. Die Entscheidungen fallen weit entfernt in Paris, Investitionsplanungen zum Beispiel zur Standortinstandhaltung werden regelmäßig gestutzt. Die Zentrale in Frankreich hat auch den Betrieben in Deutschland zwei Jahre Zeit für eine neue Struktur gegeben. Nach der gescheiterten Fusion mit Siemens ist diese Struktur jetzt mit den fusionierten Betrieben von Bombardier zu finden. Zwecks Standortsicherung hat die Belegschaft in den Verhandlungen der letzten 15 Jahre bereits Federn lassen müssen, etwa beim Urlaubs- und Weihnachtsgeld.

Die Situation des Unternehmens: Auftragslage und Auftragsvolumen sind gut. Pro Jahr werden in Salzgitter, je nach Terminierung, um die 200 Züge gebaut. Es gibt am Standort eine bedarfsorientierte Anzahl von Ausbildungsplätzen, zurzeit ca. 150 in allen Ausbildungsjahren. Für die Dänische Staatsbahn baut Alstom ein IT-gestütztes »European Rail Traffic Management System« (ERTMS) – das größte Eisenbahnprojekt in der Geschichte des Landes; verbunden damit ist die Bestellung von bis zu 150 elektrisch betriebenen Zügen, die in wesentlichen Teilen in Salzgitter gebaut werden.

Das Auftragsvolumen beträgt fast drei Milliarden Euro. In Österreich und Norddeutschland ist die Testphase der Funktionalität des Wasserstoffzugs iLint abgeschlossen, sodass in Salzgitter die Serienfertigung begonnen hat. Trotzdem jagt ein Sparprogramm das nächste.

Die Auftragslage: Das Dilemma – es gibt keine langfristig sichere. Deshalb werden keine neuen Kapazitäten aufgebaut, die jedoch erforderlich wären, um Aufträge aktiv einzuwerben. Ohne Aufträge aber gibt es auch keine Erweiterungsinvestitionen. Diese wiederum wären erforderlich, um die Ziele der Bundesregierung – Verdoppelung des Schienenverkehrs – umsetzen zu können. Eine Ursache ist der Zwang der deutschen Bahnbetriebe, Aufträge europaweit ausschreiben zu müssen (was aber in anderen europäischen Ländern regelmäßig *nicht* gemacht wird). So entsteht eine Abwärtsspirale: zu geringe Kapazitäten – keine Aufträge – kein Ausbau der Kapazitäten.

Eine Investition braucht lange Zeit von der Entscheidung bis zur Umsetzung – während zwischen dem Auftragseingang und deren Auslieferung nur ein paar Monate vergehen dürfen. Hinzu kommt die starke und vom Staat hochsubventionierte Konkurrenz aus China. Zusätzlich werden Aufträge oder Teilaufträge an osteuropäische Länder mit niedrigen Lohnkosten vergeben. Alstom wurde in sogenannte Kompetenzzentren unterteilt, zum Beispiel Rohbau (Polen), Straßenbahn (Spanien) Konstruktion (Frankreich), I&T (Indien). Für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen wird ein neuer Standort für die Wartung der Doppelstock-Züge aufgebaut.

Rationalisierung und Produktivität: Bei etwa gleichbleibender Produktion wurde und wird die Belegschaft »sozialverträglich«, beispielsweise über Altersteilzeit reduziert. Der Rohbau, die Drehgestellfertigung und die Ausbildung werden immer wieder in Frage gestellt und sollen verlagert werden.

Ansprüche an Gewerkschaft und Politik: Die Kontakte zur Landesregierung sind stabil – Kontakte zu den Fraktionen oder z.B. linken Politiker:innen sind vor Ort nur sporadisch ausgebildet; das könnte und sollte regelmäßiger stattfinden: gern auch initiiert vonseiten der Politik. Benötigt wird eine sichere Auftragslage, ein Schienenausbauprogramm für die nächsten zehn Jahre. Wasserstoffzüge eignen sich etwa für alle Strecken, die (noch) nicht elektrifiziert sind. Hilfreich wäre es, wenn bei Auftragsausschreibungen und Auftragsvergaben ein »local content« festgelegt würde. Von der IG Metall wird erwartet, dass der Bahnindustrie als Zukunftsbranche mehr Beachtung beigemessen wird.

Transformationsdebatte: Die Belegschaft und die Technik hier bei Alstom sind vorbereitet. Wir können Wasserstoff, Diesel, Batterie, Elektrik und Hybrid. Entwickelt werden muss eine Angebotsstrategie für Mobilitätsdienstleistungen – von Haus zu Haus.

Prognose der Veränderungen im Verkehrswende-Szenario

Es gibt also eine Reihe von Trends, die auch schon ohne eine Verkehrswende-Strategie zu einer deutlichen Steigerung der Nachfrage nach Produkten der Bahnindustrie führen. Auch ohne eine explizite Politik der Verkehrswende scheint also das prognostizierte Wachstum von 2,3% jährlich (Unife 2020), das auch dem Trend der letzten Jahre entspricht, realistisch. Im Verkehrswende-Szenario mit einer angenommenen Verdoppelung der Fahrgastzahlen im gesamten öffentlichen Verkehr (Bahn und ÖPNV) sowie einer erheblichen Steigerung des Schienengüterverkehrs ist von einer weiteren erheblichen Nachfragersteigerung auszugehen, die hier jedoch nur grob abgeschätzt werden kann. Diese könnte sich wie folgt darstellen:

- Anschaffung neuer Züge insbesondere für Stadtbahnssysteme (Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn), um sowohl die Nachfragersteigerungen auffangen zu können als auch die schon heute häufig überalterten Züge zu ersetzen. Außerdem deutliche Erweiterung der Fernbahnflotte insbesondere durch die Neuanschaffung von Zügen für mittlere Entfernungen (analog zum früheren InterRegio), um auch Regionen jenseits der Ballungszentren besser an das Fernbahnnetz anzubinden, sowie die Neuanschaffung von Nachtzügen für innereuropäische Verbindungen.
- Ausrüstung sowohl des Fernbahnnetzes als auch der Stadtbahnnetze mit moderner Leit- und Sicherungstechnik, um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen und somit mehr Fahrgäste und Güter befördern zu können; flächendeckende Ausrüstung mit digitalen Stellwerken.
- Teilweise Neubau von Strecken, um erstens der verstärkten Nachfrage gerecht werden zu können und zweitens die wachsenden Ballungsräume besser zu verbinden. Dazu Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken auch in ländlichen Gegenden, um diese wieder an den ÖPNV anzubinden. Zudem müssen die stärker befahrenen Strecken häufiger erneuert werden.
- Verstärkte Anschaffung neuer Güterwagen und Umstellung auf digitale Systeme, um das Rangieren zu vereinfachen und dadurch auch kleinere Transportmengen wieder stärker auf die Schiene verlagern zu können. Möglicherweise auch Verbindung mit Stadtbahnssystemen für die Güterverteilung in den Städten ohne die Verwendung von Lkw (analog zur »CargoTram«) bis zu innerstädtischen Logistikzentren, von wo aus die Feinverteilung klimafreundlich mit Lastenrädern und anderen Kleingefährten durchgeführt werden kann.
- Vergrößerung und Neubau von Instandhaltungswerken, um die zusätzlichen Züge und Wagen auch warten zu können. Da sich die Wartung nur zu einem geringen Teil automatisieren lässt, dürfte hier ein größerer Anteil neuer Arbeitsplätze zu erwarten sein als bei der Neuproduktion.

Der Bereich Zulieferindustrie dürfte etwas stärker wachsen als die Bahnindustrie selbst, da die Züge insbesondere im Zuge der Digitalisierung immer komplexer werden und immer mehr Komponenten von außen benötigen. Momentan werden rund zwei Drittel des Umsatzes der deutschen Bahnindustrie im Inland erzielt, gut ein Drittel mit dem Export. Die Größenordnung des Imports von Bahnindustrie-Produkten entspricht dabei in etwa dem Export (vgl. Tabelle 3). Das bedeutet, dass die deutsche Bahnindustrie mengenmäßig den Bedarf im Inland recht genau deckt (Produktion und Bedarf werden auf jeweils rund zwölf Milliarden Euro jährlich geschätzt). Wenn man diese Gewichtsverteilung in die Zukunft extrapoliert, lässt sich annehmen, dass eine Nachfrageresteigerung nach Bahnindustrie-Produkten direkt zu einem entsprechenden Wachstum der deutschen Bahnindustrie führt.

Dazu muss aber auch berücksichtigt werden, dass die Automatisierung schon jetzt zu deutlichen Effizienzsteigerungen führt, also eine Produktionssteigerung nicht in gleichem Maße neue Arbeitsplätze zur Folge hat. Dies ist der Grund dafür, dass trotz des Wachstums der Bahnindustrie in den letzten Jahren die Zahl der Arbeitskräfte im langfristigen Trend kaum zugenommen hat (vgl. Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020b: 2). Bei deutlichen Nachfrageresteigerungen ist davon auszugehen, dass durch die Erhöhung der Stückzahlen eine weitere Automatisierung möglich wird und sich daher nur ein Teil der Nachfrageresteigerungen in neuen Arbeitsplätzen niederschlagen wird. Insgesamt ist dabei aber das Automatisierungspotenzial deutlich geringer als bei der Automobilindustrie (vgl. Waßmuth/Wolf 2020: 183), da die Stückzahlen auf einem wesentlich geringeren Niveau liegen und trotz der Plattform-Konzepte für neue Züge jeweils individuelle Anpassungen notwendig sind. Mit diesen Annahmen lassen sich die Veränderungen der Beschäftigtenzahlen bei einer angenommenen Verdoppelung bzw. 150%-Steigerung des Schienenverkehrs in Deutschland abschätzen (siehe Tabelle 4).

Viele der neuen Arbeitskräfte könnten dabei aus anderen Branchen mit zurückgehendem Bedarf wie der Automobilindustrie übernommen werden. Insbesondere Ingenieur:innen und Software-Spezialist:innen wären dabei für die Bahnindustrie von großem Interesse, da in diesen Bereichen schon jetzt ein erheblicher Fachkräftemangel besteht und viele Anforderungen ähnlich sind – schließlich geht es in beiden Bereichen um die Entwicklung moderner Fahrzeuge. Auch Facharbeiter:innen könnten sicherlich mit überschaubarem Aufwand für die Aufgaben in der Bahnindustrie umgeschult werden.

Wenn die heutigen Standorte der Bahnindustrie verstärkt werden, würde dies aber eine starke regionale Verlagerung von Arbeitsplätzen bedeuten. So ist die Automobilindustrie traditionell in Baden-Württemberg, Bayern und einigen Zentren weiter nördlich (z.B. Wolfsburg, Rüsselsheim, Kassel) stark, während die Schwerpunkte der Bahnindustrie bisher in Nordrhein-Westfalen,

Tabelle 4: Abschätzung der Steigerung der Beschäftigtenzahlen in der Bahnindustrie in den beiden Verkehrswende-Szenarien

	2020 (nach VDB und Branchenanalyse Bahnindustrie)*	Verkehrswende-Szenario 1: Verdoppelung der Fahrgastzahlen**	Verkehrswende-Szenario 2: 2,5-fache Erhöhung der Fahrgastzahlen**
Bahnindustrie	53.100	75.000 – 90.000	85.000–110.000
davon Schienenfahrzeugbau	ca. 24.000	35.000–40.000	40.000–50.000
davon Schienenwegebau	ca. 15.000	20.000–25.000	25.000–30.000
davon (»schwere«) Instandhaltung	ca. 13.000	20.000–25.000	25.000–30.000
Leichte Instandhaltung	ca. 20.000	30.000–35.000	35.000–45.000
Zulieferindustrie	ca. 80.000	120.000–140.000	140.000–170.000
Multiplikatorwirkung	ca. 50.000	75.000–90.000	85.000–110.000
Summe Beschäftigte	200.000	300.000–355.000	345.000–435.000

Datenquellen: * Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. 2020b: 2, (Neumann/Krippendorf 2016); ** eigene Abschätzung

Berlin und Brandenburg liegen (ebd.: 15). Insofern würde sich eine gezielte Stärkung der vorhandenen Bahnindustrie-Standorte in Baden-Württemberg und Bayern sowie in Südniedersachsen anbieten, um die Übernahme von Arbeitskräften aus der Automobilindustrie zu vereinfachen. Wenn tatsächlich ein Verkehrswende-Szenario wie oben skizziert verfolgt würde, würde dies voraussichtlich auch einen großen Innovationsschub für die Bahnindustrie bedeuten, die schon heute relativ stark in Forschung und Entwicklung investiert. Wenn Deutschland selbst dadurch zu einem Leitmarkt für Innovationen der Bahnindustrie würde, könnte dies möglicherweise sogar zu einer weiteren Steigerung der Exporte führen (vgl. dazu auch ebd.: 95f.). Dass dies möglich ist, zeigt sich am Beispiel China, das in gigantischem Umfang in die öffentlichen Verkehrsnetze und insbesondere das inzwischen weltweit mit deutlichem Abstand größte Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetz investiert und dadurch die dortige Bahnindustrie unter Führung des Konzerns CRRC überhaupt erst zu einem ernstzunehmenden Akteur im internationalen Bahnindustrie-Markt gemacht hat, der seine Produkte inzwischen weltweit verkauft. Zudem gibt es weitere Chancen eher im Randbereich der klassischen Bahnindustrie, die zu weiteren zusätzlichen Arbeitsplätzen führen könnten:

Um den öffentlichen Verkehr möglichst vollständig mit erneuerbaren Energien betreiben zu können und die Luft in den Städten sauber zu halten, ist die Ausstattung mit Oberleitungen und kombinierten Oberleitungs-/Akku-Fahrzeugen auch im nicht-schienegebundenen ÖPNV sinnvoll. Daher ist eine Renaissance von O-Bus-Systemen anzustreben, die im Innenstadtbereich, wo viele Linien entlanggeführt werden, mit Oberleitungen funktionieren und im Randbereich ohne Oberleitungen mit der Energie aus den Akkus. Diese Kombination ermöglicht im Vergleich zu reinen Batterie-Bussen den ökonomischeren Einsatz der deutlich kleineren Akkus und längere Laufzeiten bei gleichzeitig überschaubaren Investitionen. Für solche Lösungen wären Technologien aus der Bahnindustrie sicherlich gefragt – in Zusammenarbeit mit den Herstellern von Bussen. Auch die für die Bahnindustrie entwickelten Leit- und Sicherungssysteme sowie Telematiklösungen könnten in modifizierter Form möglicherweise auch im nicht-schienegebundenen ÖPNV zum Einsatz kommen. Diese Strategie verfolgt Siemens Mobility bereits mit der Integration beider Sparten.

Die Deutsche Bahn wäre prädestiniert dafür, selbst in erheblichem Umfang in die Produktion von erneuerbaren Energien einzusteigen. Sie hat mit der Schieneninfrastruktur gigantische Flächen im ganzen Land, und entlang der Schienenstrecken finden sich regelmäßige Einspeisepunkte, die die Einspeisung etwa von Energie aus Photovoltaikanlagen an Bahnanlagen (z.B. Lärmschutzwände, Dächer von Gebäuden etc.) oder aus nahe an Schienenstrecken aufgestellten Windkraftanlagen ermöglichen würden. Damit könnte die Bahn zum Vorreiter beim Klimaschutz werden (Knierim u.a. 2021: 65ff.). In geringem Umfang ließe sich eine ähnliche Strategie auch bei anderen öffentlichen Verkehrsbetrieben umsetzen. Dies würde erhebliche zusätzliche öffentliche Mittel erfordern, die aber im Sinne von Klimaschutz und Nachhaltigkeit sinnvoll angelegt wären und zudem weitere zukunftsfähige Arbeitsplätze für die Produktion und Instandhaltung dieser Anlagen schaffen könnten.

Literatur

AlixPartners (2020): Global Automotive Outlook 2020.

Astheimer, Sven (2020): Thiele wieder Aufsichtsrat, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 20.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Abschlussbericht der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnis Schiene, Berlin.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2021): Wirtschaftsbranchen – Bahnindustrie, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-schienefahrzeugbau.html (3.11.2021).

CRRC (2021a): Company Profile CRRC, www.crrcgc.cc/en/g5141.aspx (3.11.2021).

CRRC (2021b): CRRC Worldwide, www.crrcgc.cc/en/g6782.aspx (3.11.2021).

- Doll, Nikolaus (2018): Der neue »ICE« ist gut wie nie – und wird nicht in Deutschland fahren, in: Die Welt, 13.6.2018.
- Fockenbrock, Dieter (2015): Auf's Abstellgleis – Europas Bahnindustrie sorgt sich zunehmend um ausbleibende Aufträge, in: Handelsblatt, 10.9.2015.
- Fockenbrock, Dieter (2018): Die Angreifer aus Fernost, in: Handelsblatt, 4.9.2018, 4.
- Fockenbrock, Dieter (2020a): Eisenbahner beschwerten sich bei Bombardier, in: Handelsblatt, 20.2.2020, 27.
- Fockenbrock, Dieter (2020b): Freie Fahrt für Chinas Bahnriesen, in: Handelsblatt, 28.4.2020, 23.
- Fockenbrock, Dieter (2021): Alstom formt Bahntechnikriesen, in: Handelsblatt, 28.2.2021, 20.
- Haid, Alfred/Weiss, Joeri-Peter/Wessels, Hans (1996): Marktbedingungen für den Schienenfahrzeugbau in Deutschland, DIW Berlin, www.diw.de/sixcms/detail.php?id=285637 (3.11.2021).
- Innotrans (2021): The Future of Mobility, www.innotrans.de/ (3.11.2021).
- Kerner, Jürgen (2020): Offener Brief des Vorstands der IG Metall, 21.2.2020.
- Kiebsch, Wolfgang/Guckes, Nina/Heininger, Patrick (2020): Bewertung klimaneutraler Alternativen zu Dieseltriebzügen - Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen am Praxis-Beispiel »Netz Düren«, Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V., Frankfurt a.M.
- Klimm, Leo/Poupart-Lafarge, Henri (2021): Wir wollen in die Offensive, in: Süddeutsche Zeitung, 30.1.2021.
- Knierim, Bernhard u.a. (2021): Alternativer Geschäftsbericht 2020/21 der Deutschen Bahn AG: Mit Hochgeschwindigkeit ins Finanzloch, herausgegeben von Bahn für Alle, Berlin.
- Köhn, Rüdiger (2021): Siemens liefert Pharaonen-Züge, in: FAZ, 15.1.2021.
- Ludwig, Thorsten (2014): Arbeits- und Produktionsbedingungen in der deutschen Bahnindustrie/ Schienenfahrzeugtechnik, Umfrage unter Betriebsräten im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung, in: IGM (Hrsg.): Bahnindustrie: Branchenreport 2014, Frankfurt a.M.
- McKinsey & Company (2018): Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW.
- Möbius, Ben (2020): Auf der Schiene aus der Krise, in: Frankfurter Rundschau, 30.7.2020, 10.
- Neumann, Lars/Krippendorf, Walter (2016): Branchenanalyse Bahnindustrie - Industrielle und betriebliche Herausforderungen und Entwicklungskorridore, Hans Böckler Stiftung, Berlin.
- Nikutta, Sigrid Evelyn (2020): Digital verkuppelt – die Bedeutung der DAK für die Zukunft des Einzelwagenverkehrs, in: Verkehrsmanager 3, 4-7.
- Schlesiger, Christian (2021): Frankreichs Doppelstockzug soll ICE verdrängen, in: Wirtschaftswoche, 10.2.2021.
- Schwenn, Kerstin (2020): Russische Züge für Europa, in: FAZ, 28.9.2020.
- Siebert, Philipp (2020): Ohne InnoTrans droht Berlin ein Millionenverlust, in: Berliner Morgenpost, 4.10.2020.
- Stadler Rail (2020): Geschäftsbericht 2019, www.stadlerail.com/media/pdf/web_stadler_rail_gb19_de.pdf (28.10.2021).
- Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr (2019): Weißbuch Intelligenter Gü-

- terzug – Vom Innovativen Güterwagen zum Intelligenten Güterzug, Die Roadmap des TIS zum wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr.
- UBS (2020): By train or by plane? The traveller's dilemma after Covid-19 and amid climate change Concerns, www.ubs.com/global/en/investment-bank/in-focus/covid-19/2020/by-train-or-by-plane.html (3.11.2021).
- Unife (2020): World Rail Market Study, Forecast 2020 to 2025, DVV Media Group.
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2019a): Die Bahnindustrie in Deutschland – Zahlen und Fakten zum Bahnmarkt und -verkehr, Berlin.
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2019b): Die Zukunft der Schiene soll rasch beginnen – Umfassender Konzeptvorschlag: Industriebeitrag für industrielles Rollout DSTW/ETCS, Berlin.
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2020a): Jahresbilanz 2019, Berlin.
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2020b): Halbjahrespressekonferenz 2020, Berlin.
- von Mach, Stefan, u.a. (2018): Die Entwicklung und Markteinführung des TALENT 3 Batterietriebzuges, in: Eisenbahntechnische Rundschau, 9, 115-119.
- VSLF - Verband Schweizer Lokführer und Anwärter (2020): Wie weiter mit ETCS und ATO, www.vslf.com/news/2020/detailansicht-2020?tx_news_pi1%5Bnews%5D=204&cHash=bb3d78efa2f5dcbcaa75a732e230406f (28.10.2021).
- Waßmuth, Carl/Wolf, Winfried (2020): Verkehrswende. Ein Manifest, Köln.
- Zehl, Franziska u.a. (2020): Die Vermessung der Mobilität in der Pandemie – Gedämpfte Hoffnung auf die Verkehrswende, Infrast. u. WZB, Bonn/Berlin, www.digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2020/12/16/gedaempfte-hoffnung-auf-die-verkehrswende/ (28.10.2021).

POSITIONEN UND PERSPEKTIVEN

Marie Luisa Wahn

Von wegen »unüberwindbare Differenzen«?!

Unsere Vision vom Mobilitätssektor 2030

Klimaschutz kostet Jobs und gefährdet unseren Wohlstand – so der Mythos, der lange von der Automobillobby verbreitet wurde. Ignorant seien die »Ökos«, die die große Transformation auf Kosten der Beschäftigten durchzudrücken versuchen. Ein Grabenkampf, den niemand gewinnen kann? Doch! Denn wie der gemeinsame Szenarienprozess von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und IG Metall (IGM) zeigt, liegen die Vorstellungen über eine gelungene Mobilitätswende, die Beschäftigung und Klimaschutz vereint, gar nicht so weit auseinander.

Zukünfte gestalten: Der Szenarienprozess von BUND und IGM

Die Entwicklung des Mobilitätssektors ist keine Einbahnstraße, sondern ein dauerhaftes Ringen um die Frage, wie eine »gute Zukunft« aussieht. Wer ernsthaft über richtige Maßnahmen streiten will, muss wissen, wohin die Reise gehen soll. Deshalb ist es sinnvoll, den Blick in die fernere Zukunft zu werfen, um Gemeinsamkeiten und Handlungsoptionen zu identifizieren. 16 ehrenamtliche Expert:innen unterschiedlichster Hintergründe aus BUND und IG Metall ließen sich unter externer Begleitung auf dieses Gedankenexperiment ein. In einem halbjährigen Prozess entwickelten wir aus unzähligen Einflussfaktoren drei Zukunftsszenarien, die nicht nur Potenziale und Hürden einer sozial, ökologisch und wirtschaftlich erfolgreichen »Transformation des Mobilitätssektors 2030«, sondern auch die ungeschönte Fatalität eines »Weiter-So« aufzeigen. Das Thema ist strategisch gewählt: Hier geht es nicht nur um einen Sektor, der klimapolitisch hinterherhinkt und auf den Luxus einzelner Menschen statt der Inklusion aller Menschen setzt. Es geht auch um eine deutsche Schlüsselindustrie mit Pilotcharakter, deren erfolgreiche Transformation jeden Zweifel an der Machbarkeit eines sozial-ökologischen Strukturwandels im Keim erstickten sollte. Und schlussendlich geht es um die Zukunft von rund 820.000 Beschäftigten, die faire Perspektiven statt einer Hängepartie und Schutz vor einem sozialen Absturz verdienen. Während der Prozess noch läuft und Handlungsoptionen gemeinsam erarbeitet werden, sollen hier vier zentrale erste Erkenntnisse geteilt werden.

Die Zukunft ist veränderbar und wir sind schon mittendrin

Von Arbeiter:innen, die am »Monday for Future« gegen eine verfehlte Mobilitätspolitik auf die Straße gehen, Autokonzernen, die auf Repair-Fabriken und Fahrradproduktion umsteigen, über Rohstoffkonflikte und Lieferengpässe – was zunächst nach Spinnerei klingt, soll zeigen, was 2030 alles möglich ist. Der Kreativität sind – im Rahmen des Denkbaren – zunächst bewusst keine Grenzen gesetzt. Die drei Szenarien, die wir erarbeiten, könnten unterschiedlicher nicht sein: 1) Krisenmüdigkeit und verpasste Wende, 2) innovative Mobilitätsbranche und 3) radikale Veränderung von Konsummustern und industrielle Konversion. Keines der Szenarien bietet nur schlechte Ergebnisse, keines ist ideal. Aber sie helfen zu verstehen, was geschehen kann und muss, um Änderungen zu erreichen. Zusammen beschreiben sie den Möglichkeitsraum, in dem wir anschließend gemeinsam nach Lektionen suchen.

Ein Blick in die Zukunft kann helfen, sich auf viele Eventualitäten vorzubereiten, Chancen zu erkennen und disruptive Veränderungen proaktiv abzufedern. Er zeigt aber auch, wie komplex, schwer vorhersagbar und beeinflussbar die Entwicklung des Sektors ist. Insbesondere dann, wenn wir nicht nur die Automobilbranche, sondern Mobilität in allen Formen mitdenken. Und er führt uns einmal mehr vor Augen, dass wir bereits mitten in der Transformation stecken. Unter dem Radar der breiten Öffentlichkeit haben sich einige Unternehmen schon auf den Weg gemacht, Pläne für eine nachhaltigere Zukunft zu schmieden. Auch in den Belegschaften macht sich langsam eine Aufbruchstimmung breit (Boewe u.a. in diesem Band). Ein guter Vorbote, denn 2030 ist ja schließlich auch gar nicht mehr so lange hin!

Vom »Wohlstandsgaranten« Verbrenner und der Illusion der grünen Antriebswende

Die Pandemie zeigt, wie anfällig eine auf Wachstum, globalisierte Märkte und knappe Rohstoffe angewiesene Industrie ist. Lieferengpässe führen heute zu Produktionsstopps bei Autobauern und Zulieferern, die Luftfahrtbranche hat schwer zu kämpfen, Absatzzahlen brechen ein, Tausende gehen in Kurzarbeit. All dies ist nur ein Vorbote dessen, was droht, wenn wir in der Mobilitätswende weiter auf der Stelle treten. Schon bald wird die internationale Konkurrenz der deutschen Automobilindustrie den Rang ablaufen, wenn diese sich nicht grundlegend neu erfindet. Geht der Ausbau der Schiene, des ÖPNVs und der Fahrradinfrastruktur weiter im Schnecken tempo voran, werden dringend notwendige Fortschritte zur Verhinderung der Klimakrise um Jahrzehnte verzögert. Während im ÖPNV und für hochspezialisierte Softwareentwicklung

Beschäftigte fehlen, sind sie in der Produktion und Verarbeitung bald nicht mehr zu halten. Auch wenn der parallele Aufbau der E-Mobilität diesen Rückgang aktuell noch verzögert: Ohne politische Gestaltungskraft steht die massive Schrumpfung eines ganzen Sektors bevor, ohne dass wir im Sinne der Umwelt auch nur einen Schritt weiterkommen.

Auch technische Innovationen allein werden nicht reichen, diesen Abwärtstrend aufzuhalten. Aktuelle Studien prognostizieren der Branche einen Beschäftigungsrückgang von bis zu 53% bis 2030 (Referenzjahr 2017, Riedel u.a. 2018) – trotz Antriebswende. Die gesamte Branche ist davon betroffen: Von Herstellern, die zunehmend auf automatisierte Arbeitsprozesse und Dienstleistungen (z.B. Mobilitäts-Apps) setzen, über die Zulieferer bis zu klein- und mittelständischen Autohäusern, die ihr Geld vorwiegend mit wartungsaufwendigen Verbrennern verdienen. Aus ökologischer Sicht ist die Erzählung vom »grünen Wirtschaftswunder« eine einzige Mogelpackung. Effizienzsteigerung allein reicht nicht aus, um den wachsenden Mobilitätsdrang des Menschen mit den endlichen Ressourcen unseres Planeten in Einklang zu bringen. Insbesondere dann nicht, wenn Mobilität weiter auf fossiler Energie – oder für die Elektromobilität auf kritischen Rohstoffen – und damit auf einer imperialen Lebensweise beruht.

Den Wachstumsknoten lösen: Gute Beschäftigung braucht keine Autos!

Über vieles sind sich BUND und IGM einig: Es braucht eine ambitionierte Klimapolitik, grundlegend veränderte gesellschaftliche Werte, Konsum- und Verhaltensweisen, um auch künftigen Generationen ein »gutes Leben« zu ermöglichen; Mobilität soll gemeinwohlorientiert und allen zugänglich sein; und die »große Transformation« funktioniert nur sozial gerecht und unter Einbezug der vom Strukturwandel Betroffenen. Den Gedanken an eine prosperierende Automobilindustrie aufzugeben, bleibt für die Gewerkschaftsseite dennoch eine Herausforderung. Der Übergang ist ein Härtestest, der viele gut bezahlte und lang erkämpfte Industriearbeitsplätze kosten wird. Aber: Wenn wir den Wachstumsknoten im Kopf lösen, sehen wir, dass der Übergang bei geeigneter politischer Gestaltung auf lange Sicht eine Win-Win-Situation für Klima und Beschäftigte sein wird.

Der Umbau unserer Gesellschaft ist ein Mammutprojekt, für das viele helfende Hände gebraucht werden: Im ÖPNV, in der Energiewende und nicht zuletzt im Care-Bereich können Beschäftigte eine neue, sinnstiftende Identität und langfristige Perspektiven finden. Auch alternative *industrielle* Beschäftigung für eine andere Mobilität ist bislang zu wenig im Fokus (vgl. Candeias in

diesem Band). In demokratisch organisierten Unternehmen und solidarischen Bottom-Up-Initiativen können die Beschäftigten von Getriebenen zu Treibern der Veränderung werden. Verkürzte Arbeitszeiten ermöglichen mehr Selbstbestimmung und die Umverteilung von Arbeit und Reichtum bietet endlich jene Chancengleichheit und soziale Sicherung, für die sich Gewerkschaften seit jeher stark machen. Vorher gilt es jedoch, einige Hausaufgaben zu erfüllen: Es müssen Wissenslücken geschlossen werden, die in der (Mainstream-) Forschung bislang vernachlässigt wurden. Neben der Auseinandersetzung mit alternativen, nachhaltigeren Arbeitszeitmodellen braucht es einen besseren Überblick über vorhandene und benötigte Qualifikationsprofile in der Transformation. Auch technisches Know-how ist gefragt. Etwa, um zu analysieren, wie industrielle Fertigungsanlagen für die Herstellung nachhaltiger Produkte genutzt werden können. Damit die ermutigende Message eines gelingenden Strukturwandels bis in die untersten Betriebsebenen durchdringt, muss sie außerdem an konkreten Beispielen greifbar gemacht werden. Nur wenn es gelingt, abstrakte Zukünfte in lebensnahe Situationen zu übersetzen, bekommen wir die Beschäftigten und Unternehmen mit an Bord.

Gemeinsam unschlagbar: Starke Allianzen für die Mobilitätswende

Mit insgesamt über drei Millionen Mitgliedern liegen die Stärken von BUND und IGM in der Fläche. Wir haben Erfahrung damit, wie Umgestaltung »von unten« gehen kann. Das können wir uns in Zukunft noch stärker zu Nutze machen, um die Transformation vor Ort zu begleiten. Unterschiedliche Schwerpunkte, Arbeitsformen und Strukturen müssen dabei kein Hinderungsgrund sein, sondern können sich komplementieren. Der Szenarienprozess zeigt, wie gemeinsames Gestalten in einem gegenseitigen, von Respekt getragenen Lernprozess funktionieren kann; und er ist erfreulicherweise nur ein Beispiel von vielen, in denen sich die Zivilgesellschaft momentan neu erfindet. Um mit fossilen, kapitalistischen Strukturen zu brechen und gesamtgesellschaftliche Veränderungen voranzutreiben, können wir uns Floskeln schon lange nicht mehr leisten. Aber: Gemeinsam sind wir unschlagbar.

Literatur

- Bauer, Wilhelm/Riedel, Oliver/Herrmann, Florian/Borrmann, Daniel/Sachs, Carolina (2018): ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland, in: Fraunhofer IAO – Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-5313834.pdf (11.11.2021).
- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): E-Mobilität - ist das die Lösung? Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/publikation/id/44586/e-mobilitaet-ist-das-die-loesung (11.11.2021).
- Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können, www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_Buendnis_sozialvertraegliche_Mobilitaetswende_Broschuere_.pdf (11.11.2021).

Kai Burmeister

Gute Arbeit in Zeiten von industrieller Transformation und Mobilitätswende

Die EU und das Bundesverfassungsgericht machen Tempo beim Klimaschutz. Das Auto verändert sich wie selten zuvor in seiner Geschichte. Gleichzeitig werden die Beschäftigten in der Automobilindustrie mit Personalabbau und Kürzungsprogrammen konfrontiert, Zukunftsängste nehmen zu. Wie steht es angesichts dieser unübersichtlichen Dynamik um gute Arbeit für die vielen hunderttausend Beschäftigten bei den Endherstellern und in der Automobilzuliefererindustrie?

Automarkt und Neuerfindung des Automobils

Das vergangene Jahrzehnt verlief für die deutsche Automobilindustrie ausgesprochen erfolgreich. Der Umsatz konnte laut Bundeswirtschaftsministerium (2021) von 266 Mrd. Euro im Jahr 2009 auf knapp 436 Mrd. Euro im Jahr 2019 gesteigert werden. Gleichzeitig zeigt der Aufstieg von Tesla, Neo und BYD wie sehr sich das Automobil und seine Produktion verändert hat und wie etablierte Hersteller in Deutschland unter Druck geraten.

Anders als in der öffentlichen Debatte geht es um weit mehr als die Antriebstechnologie hin zum Elektroauto. Die Digitalisierung des Fahrzeugs und die stark auszubauende Softwarekompetenz werden ebenfalls zu entscheidenden Wettbewerbsfaktoren im Rennen um die Poleposition in der Automobilproduktion (Stricker u.a. 2020: 24). Entsprechend wird beim Daimler Konzern mit dem Mercedes-Benz Operating System (MBOS) an einem eigens entwickelten Betriebssystem gearbeitet, mit dem das Auto der Zukunft gesteuert und vernetzt werden soll; und auch Volkswagen bereitet sich mit einer eigenen Einheit (ehemals Car.Software-Organisation, jetzt Cariad) auf diese digitale Herausforderung vor.

Bei den Neuzulassungen in Deutschland zeigt sich ein starker Zuwachs der Batterieelektrik, die 2020 mit unterstützenden Kaufpreisanreizen einen Anteil von knapp 7% ausgemacht hat. Handelt es sich bei diesem bisher nie erreichten Marktanteil um ein Ergebnis deutscher Förderpolitik oder um eine substanzuelle und nicht aufzuhaltende Verschiebung auf dem Weltmarkt?

Nach Angaben des Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung hat der Bestand von E-Autos 2020 die Marke von zehn Millionen überschritten, wobei jedes zweite E-Auto auf den Straßen Chinas zu finden ist (ZSW 2021). In China und den USA – den beiden mit Abstand größten Automobil-

märkten – sowie in der Europäischen Union wird mit einem steileren Aufstieg der Elektromobilität bis zum Jahr 2030 gerechnet. War Elektromobilität in den letzten Jahren zwar viel diskutiert, aber eher selten auf den Straßen zu sehen, so macht sich jetzt eine andere Dynamik breit. Die Landesbank Baden-Württemberg bemerkt zum Anteil batterieelektrischer PKW (BEV): »Wir passen [...] unsere BEV-Prognose für 2030 nach oben an. Für Europa erwarten wir über alle Hersteller hinweg eine BEV-Quote von bis zu 60%, weltweit von bis zu 40%. Diese Trendbeschleunigung könnte noch aufgehalten werden durch den mäßigen Aufbau der Infrastruktur, einen zu geringen Anteil an regenerativem Strom, eine Änderung in der Förderpolitik, bei Engpässen in Batteriematerialien oder Umweltthemen bei der Batterieherstellung. Allerdings zeigt die bisherige Entwicklung, dass sich die Elektrifizierung nicht aufhalten lässt und dynamischer als prognostiziert verläuft.« (Wolf/Biller 2021) Zwar verweisen die LBBW-Forscher noch auf Unsicherheiten. Aber die Grundsatzentscheidung in Richtung Antriebstechnologie ist gefallen. Neben den politischen Vorgaben in Sachen Klimaschutz sprechen vor allem die Kosten für den Antrieb durch Batterieelektrik. Fallenden Batteriekosten lassen die Anschaffungskosten sinken und auch bei den laufenden Kosten ist die Batterie dem Verbrenner überlegen.

Wie steht es jenseits der Antriebstechnologie um den Automobilabsatz? Nachdem die von China getriebene Weltautomobilproduktion seit Jahren neue Höchststände erreicht hat, ist 2020 der weltweite PKW-Markt gegenüber dem Vorjahr um 16% von über 79 Millionen auf rund 66 Millionen Einheiten zurückgegangen; in Deutschland ist die Inlandsproduktion um ein Viertel auf nur noch 3,5 Millionen Einheiten zurückgegangen. In den ersten vier Monaten des Jahres 2021 zeigt sich allmählich eine leichte Erholung der Nachfrage, bei der für Deutschland die Neuzulassungen (+8%) leicht und der Export (+22%) stark zugelegt haben (VDA 2021). Damit wird einmal mehr die starke Exportorientierung der hiesigen Hersteller unterstrichen, an dem ein Großteil der Beschäftigung hängt.

Es erscheint wahrscheinlich, dass die globale Autoindustrie eine mehrjährige Durststrecke durchschreiten muss, bis das Vor-Covid-19-Niveau erreicht werden kann. Was ist realistisch? Branchenexpert:innen gehen davon aus, dass der Bedarf an Autos langfristig wieder zunehmen wird. Im Jahr 2030 könnten jährlich bis zu 100 Millionen PKW und LKW produziert und abgesetzt werden. Dies mag allzu optimistisch sein, aber global gesehen ist das Auto nicht an sein Ende gelangt. Viel eher spricht einiges dafür, dass es eine Nachfrage nach großen Stückzahlen geben wird und dies die Grundlage für die gebotene Erneuerung der industriellen Basis und Sicherung von Industriearbeit in Deutschland darstellen wird. Angesichts der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu einem ambitionierteren Klimaschutz sowie der Einigung auf EU-Ebene zur

Co₂-Reduktion um 55% bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990 ist klar, dass Autos in Zukunft gänzlich anders gebaut und angetrieben werden müssen. Die erforderlichen substanziellen Einsparungen an Treibhausgasen lassen sich dabei vor allem durch die regenerativ betriebene Elektromobilität erreichen.

Transformation in den Betrieben und zunehmende Standortkonflikte

Allgemein wird der Elektroantrieb mit einem starken Rückgang der Beschäftigung in Verbindung gebracht, weil gegenüber konventionellen Antrieben weniger Teile produziert und montiert werden. Die Beschäftigungswirkungen der Elektrifizierung wurden von Bauer u.a. in der Studie »Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf Beschäftigung am Standort Deutschland« vom Fraunhofer IAO in Stuttgart (2018) untersucht. Die Bilanz für die Beschäftigten fällt umso positiver aus, je mehr neue elektrische Komponenten auch innerhalb der bereits bestehenden Wertschöpfungsketten gefertigt werden. Entsprechend arbeitet die IG Metall in Baden-Württemberg darauf hin, an allen bestehenden Standorten Zukunftsvereinbarungen zu erzielen, die neue Produkte und entsprechende Investitionen absichern. An allen Standorten werden Konzepte für die Teilhabe an den neuen automobilen Wertschöpfungsketten benötigt.

Wenn der »Hochlauf« (die Steigerung der Produktion und Nachfrage) der Elektromobilität mit höherem Tempo als bisher angenommen verlaufen wird, so werden die Auswirkungen in den Betrieben schneller und heftiger auftreten. Besonders Betriebe der Automobilzuliefererindustrie geraten unter Druck und in diesem Segment sind in Baden-Württemberg mehr Beschäftigte tätig als bei Daimler, Audi und Porsche.

Zukunftstarifverträge bringt Auseinandersetzung in den Betrieb

Nachdem es der Beschäftigtenseite beim Zulieferer ZF gelungen ist, in einen organisierten Prozess um die Gestaltung von betrieblichen Zukunftsbildern mit dem Management einzusteigen, konnte die IG Metall in der diesjährigen Tarifrunde dieses Instrument in der Fläche durchsetzen. Der Tarifabschluss sieht sogenannte Zukunftstarifverträge vor, bei dem die strategische Ausrichtung von Unternehmen und Betrieben Beratungsgegenstand zwischen den Tarifvertragsparteien ist. Ist damit die Zukunft für alle Standorte gerettet? Ausdrücklich Nein! Der Tarifabschluss bietet aber die Möglichkeit, die industrielle Weiterentwicklung zusammen mit den Beschäftigten zum Thema zu machen. Um die Zukunftstarifverträge mit Leben zu füllen, wird es allerdings nötig sein,

ganze Belegschaften zu mobilisieren und in die Debatte um die Zukunftsverträge miteinzubinden. Eine Einschätzung einer Manager:innen-Befragung ist in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse: Drei Viertel der Manager:innen sind der Auffassung, dass in zehn Jahren nur noch jedes 20. Auto in Westeuropa produziert sein wird (KPMG 2020). Diese Einschätzung deckt sich mit den Beobachtungen vieler Beschäftigter, nach denen der Technologiewechsel zum Verlust an industrieller Wertschöpfung führen könnte und damit zu einer Gefahr für Arbeitsplätze werden könnte.

Mit dem Technologiewandel strebt das Management auch eine neue Verlagerungswelle an. Viele Zulieferer haben jüngst Standortschließungen angekündigt und dies mit Verlagerungen in Richtung sogenannter Best-Cost-Countries verbunden. Bei einem anderen großen Zulieferer sieht sich die Beschäftigten-seite im Zuge von Standortverhandlungen damit konfrontiert, dass der Anteil zwischen sogenannten High-Cost- und Low-Cost-Locations neu ausgehandelt wird. »Runter mit den Kosten« ist dabei die Parole des Managements. Entsprechend ist es nicht der Technologiewandel in Richtung Elektromobilität, der zu einer Gefahr für die Beschäftigung wird. Die Gefahren liegen in schlechten Managementscheidungen, in Verlagerungen gen Osteuropa sowie in der beabsichtigten Flucht aus Tarifverträgen. Es gilt zu verhindern, dass Unternehmen die Transformation für ihre Rendite-Ziele missbrauchen. Es ist mehr als kritisch zu bewerten, wenn Unternehmen den technologischen Wandel als Begründung für Entscheidungen anführen, die den Beschäftigten schaden.

Qualifizierungszeiten als neue Normalität

Gesetzliche und tarifliche Regelungen zur Kurzarbeit haben die Auswirkungen des Covid-19-Einbruchs für die Beschäftigten abgemildert. Die wenigen Chancen, welche die Krise bot, blieben allerdings ungenutzt. Zum Beispiel wurde die Kurzarbeit bis heute nur in Ausnahmefällen mit einer Qualifizierung der Beschäftigten verbunden. Dabei erfordern die neuen Autos mehr denn je veränderte Kompetenzen in nahezu allen Beschäftigtengruppen. Der Qualifizierungsbedarf reicht von Spezialist:innen über Facharbeiter bis hin zu Helfer:innen. Einer Umfrage zu Folge betrachtet nur ein kleiner Anteil der Betriebsräte in Baden-Württemberg die Qualifizierungspläne der Unternehmen als voll und ganz ausreichend. Sechs von zehn Betriebsräten halten die Pläne für eher nicht ausreichend (IG Metall Baden-Württemberg 2020). Offenbar steht die vielfach postulierte Kultur von Weiterbildung und lebenslangem Lernen in starkem Kontrast zur betrieblichen Realität.

Qualifizierung während des Arbeitstags muss zur neuen Normalität werden, um die Veränderungen rund ums Auto zusammen mit den vorhandenen

Belegschaften bewältigen zu können. In Baden-Württemberg hat die Landesregierung eine umfangreiche »Qualifizierungsoffensive« auf den Weg gebracht, welche die Folgen des Strukturwandels abfedern soll (Staatsministerium Baden-Württemberg 2021). Neben solchen begrüßenswerten Initiativen braucht es auch strukturelle Reformen wie etwa den institutionellen Umbau der Arbeitslosenversicherung hin zu einer Arbeits- und Bildungsversicherung: »Kern der neuen Sozialleistung wäre ein Recht auf Weiterbildung und beruflichen Neustart in allen Lebensphasen, das aktiv jede Einzelne und jeden Einzelnen bei den bevorstehenden Veränderungsprozessen unterstützt, die individuellen Möglichkeitsräume vergrößert und somit Chancen, Schutz und Verlässlichkeit in Zeiten der Unsicherheit bietet.« (Böhning/Rahmer 2021: 67) Anders ausgedrückt: Beschäftigte brauchen entsprechende Zeiten und sichere Einkommen während der Phasen der Weiterbildung. Die Qualifizierung in Verbindung mit verkürzten Arbeitstagen sind das Gegenprogramm zu den Plänen der Unternehmen-Managements, die in vielen Fällen auf Personalabbau und Entlassungen zielen.

Mehr als eine seichte Flankierung des industriellen Wandels

Der notwendige institutionelle Umbau der Arbeitslosenversicherung verweist darauf, dass sich die Transformation der Automobilindustrie nicht nur in der Sphäre der Ökonomie abspielt. Zwar ist der Vorwurf gegenüber der Automobilindustrie, viel zu lang an einem klimaschädlichen Geschäftsmodell festgehalten zu haben, mehr als berechtigt. Dennoch würde es zu kurz greifen, die Schuld für eine versäumte Mobilitätswende allein bei der Industrie zu suchen. Dies zeigt sich aktuell etwa beim zu langsamen Ausbau der Ladeinfrastruktur und der zu langsamen Energiewende.

Im Zuge der Wirtschafts- und Finanzmarktkrise Ende der 2000er Jahre hat die Bundesregierung das Ziel von einer Million zugelassener E-Autos ausgegeben. Passiert ist damals zu wenig und das ambitionierte Ziel war kaum mit Plänen zur Umsetzung unterlegt. Die Schlussfolgerung daraus lautet: Ein grundsätzlicher Wandel einer Basistechnologie geht weit über den Motorraum hinaus und verlangt zahlreiche planerische Infrastrukturmaßnahmen. Die Gretchenfrage lautet dabei nicht »Markt oder Staat«. Vielmehr kommt es auf das intelligente Zusammenspiel von Unternehmen, Staat und wissenschaftlichen Einrichtungen an. Es ist notwendig, das politische Bekenntnis ernst zu nehmen, dass der »Staat mit einer aktiven Industriepolitik ein neues Zeitalter einläuten« muss und dazu die »Innovations- und Investitionsförderung« voranbringen muss (Hofreiter/Vassiliadis 2021: 2). Der Umbau des Mobilitätssektors muss mit einer Aufwertung eines aktiv handelnden und gestaltenden

Staates verbunden werden. Statt einer Schuldenbremse geht es hier um öffentliche Investitionen und um den Mut in Richtung einer Reformpolitik des »New Deals« von Roosevelt der 1930er Jahre zu steuern (Lehndorff 2020).

Es muss mit Entschlossenheit ein Ziel für klimaneutrale Mobilität 2030 vorgelegt und konkrete Zwischenschritte definiert werden. Neben der Elektromobilität gehören dazu auch eine industrialisierte Zelltechnologie und das Batterierecycling, um Rohstoffe im Sinne der Kreislaufwirtschaft stetig wiederverwendbar zu machen. Auch ließen sich sozial-ökologisch verträgliche Lieferbeziehungen entlang von Kobalt, Mangan und Lithium im Sinne fairer Lieferketten aufbauen (Thinkstep: 2019). Realistisch umfasst das Mobilitätssystem 2030 weitere Technologien wie Brennstoffzellen und Wasserstoff, optimierte Verbrennungsmotoren und defossilierte Kraftstoffe. Ein zeitlich begrenzter Zwischenschritt könnte ebenfalls sein, die Produktion von Hybrid-Antrieben mit einer größeren Batterie-Reichweite zu erhöhen (Poreski u.a. 2020).

Wenn sich die politische Linke im Sinne einer sozial-ökologisch nachhaltigen Mobilität 2030 industriepolitisch neu erfindet und dadurch den Zuspruch der Mehrheitsgesellschaft erhält, kann der Aufbruch in Richtung einer nachhaltigeren Wirtschaftsweise gelingen (Dörre 2020). Mit der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« und entsprechenden vorangegangenen Initiativen in den Autoländern Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen bestehen Orte, an denen die Politik mit der Industrie und den Gewerkschaften zusammenkommt, um über Maßnahmen der automobilen Transformation zu beraten.

In der Realität sind diese Formate noch weit entfernt von einer Steuerung der Transformation unter wirtschaftsdemokratischen Vorzeichen. Aber dies ließe sich unter anderen politischen Mehrheiten ändern. Technologie ist ein wichtiges Thema, doch die mit dem technologischen Wandel verbundenen Unternehmensstrategien gehören auf den Prüfstand. Anstelle von Renditewahn und Ausschüttungen an Aktionäre müssen Investitionen Vorrang erhalten, welche die zukünftige Beschäftigung der Arbeiter:innen sichern.

Auch die Eigentumsfrage um manche Betriebe muss aufgeworfen werden. Ein Transformationsfonds könnte darauf die Antwort sein und sowohl Insolvenzen verhindern als auch notwendige Zukunftsinvestitionen absichern. Die IG Metall selbst hat die Idee einer »Best Owner Group«¹ entwickelt, die als Beteiligungsmodell gedacht ist. Chancen für wirtschaftsdemokratische Erneuerung ergeben sich dadurch nicht automatisch, aber es könnte ein Gelegenheitsfenster öffnen. Heute könnte die Erneuerung der Industrie, die Aus-

¹ Die Best Owner Group (BOG) ist ein Fonds, der ab dem Jahr 2021 Zuliefererunternehmen für Verbrenner-technologie mehrheitlich übernehmen wird, weil diese sich perspektivisch verkleinern müssen. Beschäftigten und Autoherstellern bringt das Sicherheit. Die IG Metall unterstützt dieses Vorgehen (vgl. IG Metall 2020).

richtung des Wirtschaftens auf konsequenten Klimaschutz und sichere und gute Arbeit den Kern eines gesellschaftlichen Reformbündnisses ausmachen.

Gewerkschaften als Treiber des ökologischen Umbaus

Der Wechsel der Antriebstechnologie ist noch keine Mobilitätswende. Angesichts der ökologischen und sozialen Kosten des bestehenden Mobilitätssystems ist aber genau diese Mobilitätswende in den Kommunen, Regionen und im Land nötig. Kurzum: Der Verkehrssektor muss Emissionen drastisch reduzieren und Verkehrssysteme in den Städten müssen so organisiert werden, dass verstopfte Straßen mit langen Staus und »Stop-and-go« überwunden werden. Vorfahrt für Bus, Bahn und Rad zeigt die Richtung an.

In Baden-Württemberg arbeitet die IG Metall unter dem Dach des DGB Baden-Württemberg in der Allianz Mobilitätswende mit, die sich unter anderem für eine zusätzliche Milliarde Euro für einen ernsthaften Umbau von Wirtschaft und Verkehr einsetzt (DGB-Bezirk Baden-Württemberg 2021).² Mit dieser zusätzlichen Milliarde könnte der Ausbau von Bus und Bahn gefördert werden, wovon wiederum auch die rund 24.000 Beschäftigten im Schienenfahrzeugbau profitieren würden.

In einigen linken Debatten wird dem Auto dabei jegliche Existenzberechtigung abgesprochen. Dies mag manchmal dem eigenen urbanen Lebensgefühl entsprechen, aber es wäre ein Fehler, dem Auto jegliche Vorteile hinsichtlich der gesellschaftlichen Teilhabe und Flexibilität breiter Bevölkerungsgruppen abzusprechen. Den Gewerkschaften kommt die Aufgabe zu, sowohl in gesellschaftlichen Bündnissen als auch in den Betrieben für eine Mobilitätswende einzutreten. Jüngst haben Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbände sowie die Kirche Handlungsempfehlungen für eine sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende vorgelegt. Die von ihnen vorgenommene Rahmung von Mobilität als wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge, war ein großer Faktor dafür, dass die Mobilitätswende auf die politische Agenda im Wahljahr gebracht wurde (Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021).

Über diesen programmatischen Impuls hinaus machen sich Expert:innen von IG Metall und dem Umweltverband BUND aktuell die Mühe, um in einem Szenarienprozess über auftretende Konflikte von Ökonomie, Arbeit und Ökologie vorzudenken. Die Absicht dahinter ist es nicht wegzudiskutierende Kon-

² Die Allianz Mobilitätswende ist eine breite Allianz von umwelt- und verkehrspolitischen Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, kirchlichen Institutionen und vielen Einzelpersonen, organisatorisch angegliedert an den Ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD).

flikte und Widersprüche so bearbeitbar zu machen, dass Umwelt- und Gewerkschaftsbewegung zusammen- und nicht gegeneinander antreten können. Dies ist kein Automatismus, sondern setzt den aktiven Willen und ein entsprechendes Handeln bei den Interessenvertretern von Arbeit und Umwelt voraus.

Die IG Metall ist an vielen Stellen in der Gesellschaft unterwegs und sucht auch in der Politik Bündnispartner:innen für einen fairen Wandel der Automobilindustrie (Meinhardt/Würdinger 2020). Gesellschaftlicher Fortschritt kann aber nur dann durch Gewerkschaften befördert werden, wenn die betriebliche Verankerung dieser Forderung mit der Lebens- und Arbeitsrealität der Beschäftigten zusammenpasst.

Nach Jahren des Aufschwungs nimmt die Angst vor Arbeitsplatzverlust und Prekarisierung zu. In vielen Unternehmen verfolgt das Management aktuell das Ziel der Kostensenkung – um nachhaltige Transformationsstrategien geht es hingegen selten. Die Abwehr der Zumutungen des Managements fordert die Gewerkschaften mit ihren Betriebsräten und Vertrauensleuten in starkem Maße. Gleichwohl muss es für die Interessenvertreter:innen der Arbeit in Zeiten der Klimakrise um weit mehr als nur um das Wirtschaftsgeschehen gehen. Ohne ökologische Nachhaltigkeit haben Beschäftigte und vor allem auch ihre Kinder eine Welt zu verlieren. Hinsichtlich einer klimagerechten und Ressourcen schonenden Produktionsweise gibt es einen großen Handlungsspielraum. Hier ist zu klären, welche unterschiedlichen Konzepte zur Klimaneutralität existieren und wie diese möglichst ambitioniert gestützt werden können. Ein Ansatz wäre beispielweise, die Wege von der Arbeit und zur Arbeit ökologischer zu gestalten. Zu wenige Unternehmen haben ein entsprechendes Mobilitätsmanagement entwickelt, viele Beschäftigte wünschen sich hierbei jedoch Unterstützung. Es gibt zahlreiche Beispiele, die zeigen, dass Belegschaften dazu bereit sind, aktiv an der Mobilitätswende teilzuhaben (Boewe u.a. 2020). Daran gilt es offensiv anzuknüpfen und dies in Kontrast zur politischen Rechten darzustellen, die zunehmend versucht, Umweltaktivist:innen und Arbeiter:innen gegeneinander auszuspielen und mit dem Bild »Lassen wir uns nicht von den Ökos die Arbeitsplätze klauen« rechte Stimmungsmache betreibt.

Literatur

- Bauer, Wilhelm/Riedel, Oliver/Herrmann, Florian/Borrmann, Daniel/Sachs, Carolina (2018): ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland, in: Fraunhofer IAO – Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (Hrsg.), Stuttgart, https://publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-5313834.pdf (11.11.2021).
- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): »Wo ist die Ladestation? Beim Aldi!« Automobilindustrie und Transformation aus Sicht der Beschäftigten, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/news/id/42956 (11.11.2021).
- Böhning, Björn/Rahner, Sven (2021): Von der Arbeitslosenversicherung zur Arbeits- und Bildungsversicherung, in: spw, 2, 64-67.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie BMWi (2021): Automobilindustrie, www.bmw.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html (11.11.2021).
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können, www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_Buendnis_sozialvertraegliche_Mobilitaetswende_Broschuere_.pdf (11.11.2021).
- DGB-Bezirk Baden-Württemberg (2021): Wie kommt die Mobilitätswende in den Landtag? in: bw.dgb.de, bw.dgb.de/presse/++co++ad8b9382-6090-11eb-ac5e-001a4a160123 (11.11.2021).
- Dörre, Klaus (2020): Mit Wumms – für eine industriepolitische Neuerung der Linien, in: spw, 3, 58-62.
- Hofreiter, Anton/Vassiliadis, Michael (2021): Aufbruch in ein neues Industriezeitalter, in: Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion, www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/wirtschaft/PDF/Thesenpapier_Industriezeitalter.pdf (11.11.2021).
- IG Metall (2020): IG Metall: Best Owner Group soll Arbeitsplätze in Verbrennungstechnologie sichern, in: Schaeffler-Nachrichten der IG Metall, https://www.igmetall-schaeffler.de/index.php?cHash=9fe022221d60b5f34958db36404f7ad6&id=81&tx_ttnews%5Btt_news%5D=17334 (11.11.2021).
- IG Metall Baden-Württemberg (2020): Stimmungs-Barometer Wirtschaft und Beschäftigung, in: IG Metall Baden-Württemberg, www.bw.igm.de/downloads/artikel/attachments/ARTID_96357_GjWZ9W?name=barometer.pdf (11.11.2021).
- KPMG (2020): Global Automotive Executive Survey, automotive-institute.kpmg.de/GAES2020/ (11.11.2021).
- Lehndorff, Steffen (2020): New Deal heißt Mut zum Konflikt, Hamburg.
- Mazzucato, Mariana (2019): Wie kommt der Wert in die Welt? Frankfurt/M.
- Meinhardt, Uwe/Würdinger, Thomas (2020): Das Auto FairWandeln – eine gewerkschaftliche Strategie für die sozial-ökologische Transformation einer Leitbranche, Berlin.
- Poreski, Thomas/Koch-Gröber, Herrmann/Burmeister, Kai (2020): Mehr Klimaschutz bei erfolgreicher Transformation unserer Autoindustrie, in: Thomas Poreski MDL, thomas-poreski.de/?p=630 (11.11.2021).
- Staatsministerium Baden-Württemberg (2021): Eine gemeinsame ressortübergreifende Qualifizierungsoffensive für Baden-Württemberg, Stuttgart.

- Stricker, Klaus/Gerrits, Marco/Gottfredson, Mark/Schallehn, Michael/Stark, Wilko/Tsang, Raymond/Wendt, Tom (2020): Endspiel in der Automobilindustrie: Entscheidend ist der Tipping Point, in: Bain & Company (Hrsg.), www.bain.com/contentassets/21199d777c4549229a3396f3ede2794e/bain-studie_endspiel-autoindustrie-entscheidend-ist-der-tipping-point_final.pdf (11.11.2021).
- Thinkstep (2019): Rohstoffe für innovative Fahrzeugtechnologien. Herausforderungen und Lösungsansätze, in: e-mobil BW – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg (Hrsg.), www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Studien/Material-Studie_e-mobilBW.pdf (11.11.2021).
- VDA – Verband der Automobilindustrie, 2021: Die Produktion der Automobilindustrie internationalisiert sich zunehmend, www.vda.de/vda/de/themen/automobilindustrie/marktentwicklungen/produktionszahlen-standortfragen-arbeitskosten (11.11.2021).
- Wolf, Gerhard/Biller, Frank (2021): Mobilität der Zukunft. Corona beschleunigt die Transformation, in: LBBW (Hrsg.), www.lbbw.de/konzern/research/2021/studien/20210127-lbbw-corporate-research-automotive-corona-beschleunigt-transformation_aciak2y97f_m.pdf (11.11.2021).
- ZSW - Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (2021): Datenservice Erneuerbare Energien, www.zsw-bw.de/mediathek/daten-service.html (11.11.2021).

Markus Wissen

Gerecht = weniger + anders

Anmerkungen zur Just Transition in der Autoindustrie

Die Debatte über die Zukunft der Autoindustrie dreht sich zum großen Teil um die beschäftigungspolitischen Dimensionen der Antriebswende. Wie viele Arbeitsplätze werden im Übergang vom Verbrennungs- zum Elektromotor abgebaut? Welche Marktanteile werden die etablierten Autokonzerne an die »High-tech Newcomer« aus Kalifornien oder China verlieren? Über welchen Zeitraum soll das Ende des Verbrenners gestreckt werden? In diesen und anderen Fragen drückt sich die Sorge über einen Umbruch aus, der für viele Lohnabhängige mit erheblichen Härten einhergehen könnte. Daher ist es wichtig, diese Fragen aufzuwerfen, die dahinterliegenden Dynamiken zu analysieren und vor allem dort wachsam zu sein, wo die Unternehmen im Windschatten des Klimawandels und der Covid-19-Pandemie längst geplante Rationalisierungen und Produktionsverlagerungen zu Lasten der Beschäftigten durchzusetzen versuchen.

Dieser Umbruch in der Autoindustrie wird zunehmend unter dem Aspekt der »Just Transition« (des gerechten Übergangs) diskutiert und zu gestalten versucht.¹ Das gilt längst nicht mehr nur für die gewerkschaftliche Debatte, in der dieses Konzept seinen Ursprung hat, sondern auch für die (internationale) staatlich-politische Programmatik. So hat es die Just Transition bis in die Präambel des Pariser Klimaabkommens geschafft. Zudem soll sie bei der Umsetzung des »European Green Deals« eine maßgebliche Rolle spielen.

Just Transition – Ambivalenzen eines Konzepts

Die Karriere des Konzepts ist ambivalent. Zum einen handelt es sich zweifellos um einen Fortschritt, wenn die soziale und die ökologische Frage zusammengedacht werden. Zum anderen beinhaltet das »mainstreaming« eines Konzepts immer auch die Gefahr seiner Verwässerung, des bloß rhetorischen Zugeständnisses und der Indienstnahme für Zwecke, die mit den ursprünglich intendierten nur noch sehr bedingt zu tun haben. Bei der Just Transition liegt diese Gefahr – und hier zeigt sich eine deutliche Parallele zur »nachhaltigen Entwicklung« (vgl. Sachs 1997) – bereits in der Terminologie begründet. Die Offenheit für verschiedenste Deutungen erlaubt es allen möglichen Ak-

¹ Ausführlich zum Konzept der »Just Transition«: Stevis/Felli (2015), Sweeney/Treat (2018) oder Candeias (2011).

teur:innen, sich das Konzept anzueignen. Niemand wird etwas dagegen haben, dass Entwicklung nachhaltig und der Übergang zur Nachhaltigkeit gerecht ist. Nur ist damit auch niemandem geholfen. Im Gegenteil besteht – wie z.B. im Fall der nachhaltigen Entwicklung – die Gefahr, dass ein schwaches Nachhaltigkeitsverständnis gegenüber einem starken Verständnis von Nachhaltigkeit die Oberhand gewinnt.

Ein schwaches Verständnis von Just Transition sieht das Problem im Übergang selbst. Vor diesem war zwar auch nicht alles gut. Aber zumindest hat die ressourcen- und emissionsintensive Produktions- und Lebensweise auch Teilen der subalternen (untergeordneten) Klassen und Gruppen zu einem höheren Wohlstand verholfen. Dies gilt vor allem im globalen Norden, in dem der Klassenkonflikt nicht zuletzt über die Externalisierung sozial-ökologischer Kosten in Zeit und Raum bearbeitet wurde. Denn die Träger:innen dieses Wohlstands sind die Natur und die Arbeiter:innen im globalen Süden, die künftigen Generationen sowie unbezahlte Reproduktionsarbeitskräfte im globalen Norden selbst. Das festzustellen, heißt nicht, der Arbeiter:innenklasse den Schwarzen Peter zuzuschieben. Vielmehr bedeutet es, das antagonistische Verhältnis zur Natur zu begreifen, in dem sich Teile der Arbeiter:innenklasse im Kapitalismus notwendigerweise befinden (Rätzfel 2021). Zudem hilft es, die Widerstände und Widersprüche zu verstehen, die sich in den Konflikten um eine sozial-ökologische Transformation artikulieren und die sich etwa in der eingangs erwähnten Diskussion um die Antriebswende manifestieren.

Ein starkes Verständnis von Just Transition setzt an diesem Punkt an. Es verkennt nicht die Dilemmata des Übergangs, aber es begreift die Fortdauer bzw. die bloße ökologische Modernisierung des Bestehenden als die Quelle des Problems. Dementsprechend ist es auch nicht nur der Übergang, der gerecht zu gestalten wäre, indem etwa dem Interesse der Automobilbeschäftigten am Erhalt ihrer Arbeitsplätze Rechnung getragen wird. »Gerecht« ist vielmehr auch die Messlatte, die an den Ausgangspunkt des Übergangs ebenso wie an das anvisierte Ziel angelegt wird.

Die Verhältnisse am *Ausgangspunkt* waren und sind nicht gerecht. Die massenhafte Produktion von Autos mit Verbrennungsmotor füllte und füllt die Taschen von Konzernvorständen, Aufsichtsräten und Aktionär:innen. Sie beschert auch den meisten Automobilbeschäftigten ein gesichertes Auskommen, das diese für die körperlich oft belastenden Arbeitsbedingungen einigermaßen entschädigt. Gleichzeitig ist der gesamte Lebensweg eines Autos mit Leid und Zerstörung gepflastert. Das beginnt mit den sozial-ökologischen Verwerfungen bei der Extraktion der Rohstoffe, die für seine Herstellung (z.B. Erze) und Nutzung (Erdöl) erforderlich sind; es setzt sich fort in den Arbeitsbedingungen von Automobilarbeiter:innen in der (europäischen) Peripherie; es beinhaltet die systematische Benachteiligung anderer Verkehrsteilnehmer:innen

und Formen der Fortbewegung in den autogerecht zugerichteten Städten; es erstreckt sich auf die Verletzten und Toten, welche die Automobilität zuhauf produziert; und es endet mit den Lasten, die den heute Lebenden und den künftigen Generationen durch Feinstaub sowie Stickstoff- und CO₂-Emissionen aufgebürdet werden.

Ebenso wenig gerecht ist das mit der Antriebswende anvisierte *Ziel*. Selbst wenn – was sich abzeichnet – ein Elektroauto über seinen gesamten Lebenszyklus weniger CO₂-Emissionen verursacht als ein Verbrenner, ändert das nichts an den übrigen Zumutungen des Systems Auto. Es verstetigt diese auf dem Wege ihrer Modernisierung. Die Ökologisierung der Mobilität als konkurrenzvermittelte und unter Wachstumszwang stehende Antriebswende darzustellen, wie es Staat, Kapitalist:innen und Teile der IG Metall tun, führt aus der Perspektive eines starken Verständnisses von Just Transition in die Sackgasse. Dies gilt nicht nur für die heute schon unter dem System Auto Leidenden, sondern auch für diejenigen, die in Gestalt eines vermeintlich sicheren Arbeitsplatzes subaltern noch an der Reproduktion dieses Systems teilhaben. Denn je länger die sozial-ökologische Transformation der Mobilität aufgeschoben oder auf die Antriebswende verkürzt wird, desto näher rückt der Zeitpunkt, an dem die Notbremse gezogen werden muss. Wenn dies geschieht, wird es auch in den kapitalistischen Zentren zu einem Bruch kommen, der sozial kaum noch zu gestalten sein wird.

Eine im starken Sinne verstandene Just Transition der Mobilität bedeutet nicht nur eine *Antriebs-*, sondern eine *Verkehrswende*. Das heißt, die Zurückdrängung des Autos gegenüber umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsmitteln und Formen der Fortbewegung wie dem Öffentlichen Personen- und Gütertransport, dem Fahrrad und dem Zufußgehen. Sie bedeutet vor allem auch: weniger Autos, Rückbau und Konversion der Autoindustrie, Vermeidung von erzwungener Mobilität, Reduzierung von Transportwegen (ITF Climate Change Working Group u.a. 2010 und Candeias 2011). Eine derartige *Mobilitätswende* ist nicht allein verkehrspolitisch zu bewerkstelligen. Sie berührt die Stadt- und Raumplanung, die Ausstattung vor allem ländlicher Räume mit sozialen und technischen Infrastrukturen, die Regionalisierung von Produktion und Distribution. Mit anderen Worten: Eine solche Mobilitätswende ist ein Spurwechsel all dessen, was im neoliberalen Kapitalismus aufs falsche Gleis gesetzt worden ist.

Gerechte Mobilitätswende – Widerstände und widerständige Potenziale

Die Mobilitätswende darf sich aber nicht nur auf die Korrektur *neoliberaler* Verirrungen beschränken. Stattdessen muss sie mit einem zentralen Mechanismus *kapitalistischer* Vergesellschaftung brechen: der Tauschwertorientierung. Mobilität muss gebrauchswertorientiert reorganisiert werden. Das heißt, im Vordergrund müssen individuelle und gesellschaftliche Mobilitätsbedürfnisse stehen. Nicht länger darf eine sozial-ökologisch richtungsblinde Innovationsdynamik über die Mobilitätsformen entscheiden. Denn die Legitimität dieser hängt von ihrer raum-zeitlichen Verallgemeinerbarkeit und den demokratischen Aushandlungsprozessen ab. Gemessen an diesen Kriterien wären es vor allem die Bedürfnisse der Sorge(arbeit), der Infrastrukturversorgung, der Bildung und Erziehung sowie der sozial-ökologisch sinnvollen Produktion, an deren Befriedigung sich die Gestaltung des Mobilitätssystems zu orientieren hätte.

Unnötige Personen- und Gütertransporte würden dagegen reduziert und perspektivisch eingestellt. Auf der lokalen und regionalen Ebene würde dadurch die Lebensqualität unmittelbar verbessert, was vor allem den Schwächeren zugutekäme: Bisher dem Auto vorbehalten Flächen würden für ein städtisches Leben zurückgewonnen; sie könnten von Kindern, Fußgänger:innen, Radfahrer:innen oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen ohne die bisherigen Gefährdungen durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden; an den Ausfallstraßen, an denen häufig sozial Benachteiligte wohnen, würde endlich Ruhe einkehren. Global würden jene Transporte mit Schiff und Flugzeug wegfallen, die – im Bestreben, (Lohnkosten-)Differenzen auszunutzen – immense sozial-ökologische Schäden und Härten verursachen. Für die Arbeiter:innen im globalen Süden, deren Existenz an der Rohstoffextraktion und Produktion für den Weltmarkt hängt, müssten die einheimischen Eliten und der globale Norden Reparationen zahlen, mit denen der Aufbau einer lokalen Infrastrukturversorgung zu finanzieren wäre.

Eine so verstandene Just Transition ist zugegebenermaßen ambitioniert. Aber sie würde nicht am Reißbrett entworfen werden, um sie dann einer komplexen und sperrigen Realität überzustülpen. Stattdessen würde sie über wiederholbare, konkret-utopische Einstiegsprojekte angegangen. Die objektiven Voraussetzungen dafür sind längst gegeben. Eine konsequente Mobilitätswende – das zeigen einschlägige Studien (M-Five/Fraunhofer ISI 2020 sowie Candeias in diesem Band) – kann mehr Arbeitsplätze im Umweltverbund und in der Herstellung für die notwendigen Infrastrukturen schaffen, als in der Autoindustrie verloren gehen. Sie wäre also in einem umfassenden Sinn gerecht: Indem sie sozial-ökologischen Notwendigkeiten Rechnung trägt, indem sie diejenigen ernstnimmt, deren Lebensbedingungen heute und in der

Zukunft von der Automobilität beeinträchtigt werden und indem sie gleichzeitig den Automobilbeschäftigten Alternativen aufzeigt.

Dass man damit bei vielen Beschäftigten trotzdem nicht sofort offene Türen einrennt, sollte nicht verwundern. Denn die Veränderungen sind erheblich und je geringer die Konversionspotenziale eines Betriebs, desto mehr Flexibilität und Mobilität dürften den Lohnabhängigen abverlangt werden. Vor allem Zuliefererunternehmen, deren Geschäftsmodell auf den Verbrennungsmotor zugeschnitten ist, sehen sich großen Herausforderungen gegenüber. Wenn sie zudem in der Vergangenheit immer wieder Rationalisierungs- und Reorganisationsprozesse durchlaufen haben, dann ist die Offenheit für einen grundlegenden Wandel auf Seiten der Beschäftigten oft gering. Das zeigte sich in den Interviews, die wir in einem Forschungsprojekt zur Konversion der Autoindustrie mit Betriebsräten von österreichischen Automobilzulieferern geführt haben. Die in den Interviews oft geäußerte Hoffnung, dass die Zukunft dem – wenn auch ökologisch modernisierten – Verbrennungsmotor gehört, lässt sich auch als Ausdruck des Wunsches nach Sicherheit und Normalität in einer Situation deuten, in der die Konzernleitung die Beschäftigten einem permanenten Veränderungsdruck aussetzt. Eine sozial-ökologische Transformation der Mobilität erscheint unter diesen Bedingungen eher als ein weiterer Faktor, der die Unsicherheit verstärkt (Wissen u.a. 2020).

Das bedeutet jedoch nicht, dass die Mobilitätswende von den Automobil-Beschäftigten generell abgelehnt würde. Stattdessen paart sich das Unbehagen an den gegenwärtigen Entwicklungen mit einem starken Vertrauen in die eigenen Kompetenzen, die – so lassen manche der Interviewten durchblicken – auch für etwas anderes als für die Herstellung von Autos bzw. ihren Komponenten genutzt werden könnten. So stellte einer der befragten Betriebsräte fest: »Es ist auch so, dass die Leute super sind. [...] Da ist so eine Gesamtintelligenz da, dass die Leute immer das Beste daraus machen. Wie man sprichwörtlich sagt: Die machen aus Kacke Butter. [...] Das ist total überheblich, aber ich und meine Leute von der Betriebsratsseite – wir sagen oft, dass das Unternehmen [...] tatsächlich wir steuern.« Diese Aussage ist auch insofern bemerkenswert, als sich darin zumindest andeutet, dass der »Produzent:innenstolz«, mit dem die Veränderungsresistenz von Automobil-Beschäftigten bisweilen begründet wird, nicht notwendigerweise an das Produkt Auto gekoppelt ist. Vielmehr drückt sich in ihm das generelle Bedürfnis nach einem »gesellschaftlichen Sinnbezug« (Hürtgen 2017) der eigenen Arbeit aus.²

² Vgl. auch die Befunde der Untersuchung von Jörn Boewe u.a. 2020 und in diesem Band.

Infrastruktursozialismus – Perspektiven einer starken Just Transition

Wenn also die objektiven Voraussetzungen einer Mobilitätswende im Sinne einer starken Just Transition gegeben sind und sich zumindest in Teilen der in der Autoindustrie Beschäftigten die Bereitschaft und die Fähigkeit andeuten, daran mitzuwirken, dann stellt sich die Frage, wie diese Potenziale besser benutzt werden könnten. Bisher geschieht das zu wenig. Eher tendieren die Gewerkschaften, die hier besonders gefordert wären, dazu, ihre Klientel zu unterfordern und die Lohnabhängigen auf ihre Rolle als Arbeitsplatzbesitzer:innen zu reduzieren (Brand 2019).

Das mag in Zeiten stattfindender oder anstehender Strukturbrüche organisationspolitisch und -logisch nachvollziehbar sein. Denn mit dem zu erwartenden Arbeitsplatzabbau in Kernbranchen wie der Autoindustrie droht die gewerkschaftliche Organisationsmacht zu erodieren, so dass der Kampf um den Erhalt von Arbeitsplätzen als vordringlich erscheint. Allerdings berauben sich die Gewerkschaften damit auch der Chance, die widerständigen Potenziale auf Seiten der Beschäftigten auszuschöpfen. So werden Möglichkeiten ausgelassen, sozial-ökologisch sinnvolle Beschäftigungsperspektiven zu entwickeln und den Verlust an Organisationsmacht durch einen Zugewinn an sozialer Macht in der Kooperation mit anderen progressiven gesellschaftlichen und politischen Akteur:innen zu kompensieren.

Dass letzteres möglich ist, zeigt die erfolgreiche Zusammenarbeit von ver.di und Fridays for Future in der Tarifrunde für den ÖPNV Ende 2020 (Autor:innenkollektiv *climate.labour.turn* in diesem Band). Eine Gewerkschaft und eine wichtige Kraft der Ökologiebewegung unterstützten sich gegenseitig in ihren Anliegen: der Verbesserung von Arbeitsbedingungen und dem Kampf für eine sozial-ökologische Mobilitätswende. Sicher stellt sich die Ausgangslage im ÖPNV anders dar als in der Autoindustrie oder gar im Bergbau. Bei letzterer konfliktieren ökologische und beschäftigungspolitische Interessen, die beim Nahverkehr konvergieren. Trotzdem war auch die Kooperation von ver.di und Fridays for Future kein Selbstläufer, sondern setzte auf beiden Seiten den Mut und die Bereitschaft voraus, sich aufeinander einzulassen, Konflikte auszutragen und Gemeinsamkeiten nicht nur auszuloten, sondern auch erst herzustellen. Insofern hält sie eine wichtige Lehre bereit: Die gesellschaftliche Wirksamkeit von sozialen Bewegungen – gleich ob von alten oder neuen – hängt auch davon ab, ob sie willens und in der Lage sind, spektren- und generationenübergreifende Allianzen zu schließen (Grottian 2019). Die jeweiligen Anliegen erfahren dadurch nicht nur eine Verbreiterung bzw. verbinden sich mit denen anderer Bewegungen. Sie stoßen auch leichter zum herrschaft-

lichen Kern der Probleme vor: der kapitalistischen Produktionsweise und ihrer strukturellen Vernachlässigung jener gesellschaftlichen Bereiche, die für ein gutes Leben unabdingbar sind – in diesem Fall der Mobilitätsinfrastruktur.

Die Formen der Kooperation und das, was diese an progressiven Prozessen der Subjektivierung und Konstitution gemeinsamer Interessen anstoßen kann, sind das eine. Das andere ist der konkrete Gegenstand, an dem sich die Kooperation zwischen ver.di und Fridays for Future festmacht: der Gestaltung gesellschaftlicher Infrastrukturen. Auch darin steckt eine Einsicht, die sich für die Mobilisierung der Potenziale einer starken Just Transition nutzen lässt: Die Ökonomie muss aus der Perspektive der Sorgearbeit und der Infrastrukturversorgung gedacht werden. Das ist nicht nur ökologisch zentral, weil gegenüber der Tauschwert- die Gebrauchswertorientierung in den Vordergrund rückt und die blinde kapitalistische Wachstumsdynamik einer bewussten Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse weicht. Es setzt auch an den Alltagserfahrungen vieler Menschen hinsichtlich dessen an, was ein gutes Leben ausmacht. Das Foundational Economy Collective, welches jüngst einen Vorschlag zur Re-Imagination und Reorganisation der Ökonomie aus einer Infrastrukturperspektive gemacht hat, verweist in diesem Zusammenhang auf Erhebungen in Großbritannien. Diesen zufolge ist es – mehr noch als eine angemessen bezahlte Arbeit – der Zugang zu einem funktionierenden Gesundheitssystem, zu bezahlbaren Wohnungen oder zu gesunden Lebensmitteln, den die Menschen als wesentlich für ein gutes Leben betrachten (ebd.: 203 ff.).

Hier öffnet sich eine starke Transformationsperspektive in Richtung eines Infrastruktursozialismus (vgl. Steckner/Candeias 2014; Candeias u.a. 2020; Zelik 2020), in der sich neue und gesellschaftlich sinnvolle Beschäftigungsmöglichkeiten mit einem guten Leben für alle und reflexiven Naturverhältnissen³ verbinden. Die Perspektive ist gleichzeitig konkret-reformorientiert und radikal. Denn die Bedeutung funktionierender Infrastruktursysteme, eines universalen Zugangs zu ihnen und guter Arbeitsbedingungen für diejenigen, die sie betreiben, liegt unmittelbar auf der Hand und wird durch die Erfahrungen der Covid-19 Pandemie nochmal unterstrichen. Zudem ließe sich nach der partiellen neoliberalen Unterbrechung an die lange Tradition der öffentlichen Bereitstellung von Infrastrukturen wieder anknüpfen. In diesem Zusammenhang

³ Reflexive Naturverhältnisse sind in gewisser Weise das Gegenteil von Naturbeherrschung. Sie tragen der Tatsache Rechnung, dass Menschen sich Natur aneignen müssen, um leben zu können (die »ewige Naturbedingung« menschlichen Lebens bei Marx, die alle Gesellschaftsformationen miteinander verbindet), dass diese Aneignung aber nicht notwendigerweise kapitalistisch/patriarchal/rassistisch-herrschaftsförmig geschehen, d.h. zu Lasten anderer (in Raum und Zeit) und der Natur gehen muss. Die Rede von reflexiven Naturverhältnissen denaturalisiert gleichsam die herrschaftsförmigen kapitalistischen Naturverhältnisse und öffnet den Blick für Alternativen.

könnte diese demokratiepolitisch weiterentwickelt sowie auf ökonomische Bereiche ausgedehnt werden, die bislang nicht als Infrastrukturen gelten (wie z.B. das Ernährungssystem). Radikal ist dies deshalb, weil dadurch ebenjene ökonomischen Aktivitäten, auf die es wirklich ankommt, unter gesellschaftliche Kontrolle gebracht würden. In einem sehr konkreten und schrittweise zu erweiternden Sinne wird die fatale kapitalistische Konkurrenz- und Wachstumslogik eingehegt und zugunsten einer sozial-ökologischen Gebrauchswertorientierung außer Betrieb genommen. Die jüngsten Erfahrungen von Mobilitätskämpfen zeigen uns, wie dies möglich ist.

Ohne die Gewerkschaften, insbesondere ohne die IG Metall, welche die Beschäftigten in der Autoindustrie organisiert, wird es allerdings nicht gehen. Gleichzeitig stellt sich den Gewerkschaften hier eine große organisationspolitische Herausforderung. Es geht um nichts weniger als darum, dass sie sich in ihrer politischen und lebensweltlichen Rolle als soziale Bewegungen neu erfinden, die »nicht nur verantwortlich für die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder, sondern auch für ihre allgemeinen Lebensbedingungen« sind (Räthzel/Uzzell 2011: 1221, Ü. d. A.). Das läuft einer gewerkschaftlichen Organisationslogik, die sich an den Interessen der Mitglieder als Arbeitsplatzbesitzer:innen orientiert, auf den ersten Blick zuwider. Abgesehen davon, dass Gewerkschaftsmitglieder immer schon mehr als nur Arbeitsplatzbesitzer:innen waren und sind, werden sie in dieser Rolle mittelfristig nur ernstgenommen und unterstützt werden können, wenn der Transformationsprozess als grundsätzlicher begriffen und angegangen wird. Die Gleichsetzung der Mobilitäts- mit der Antriebswende widerspricht nicht nur einer starken Vorstellung von Just Transition. Nach allem, was sich in der Branche derzeit abzeichnet, wird sie auch nicht zu einem *für alle* gerechten Übergang führen. Dagegen liegt in einer radikal-reformistischen Mobilitätswende eine große Chance – für alle, die heute und in der Zukunft die Folgen der Automobilität ausbaden müssen und nicht zuletzt für die Beschäftigten der Autoindustrie selbst.

Literatur

- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): Kein Ding der Unmöglichkeit. Warum Belegschaften einer Neuausrichtung der Autoindustrie offener gegenüberstehen als gedacht, in: *Sozialismus*, 12, 57–61.
- Brand, Ulrich (2019): In der Wachstumsfalle. Gewerkschaften und der Klimawandel, in: *Blätter für deutsche und internationale Politik*, 7, 79–88.
- Candeias, Mario (2011): Strategische Probleme eines gerechten Übergangs, in: *LuXemburg*, www.zeitschrift-luxemburg.de/strategische-probleme-eines-gerechten-uebergangs/ (11.11.2021).
- Candeias, Mario/Fried, Barbara/Schurian, Hannah/Völpel, Eva/Warnke, Moritz (2020): Reichtum des Öffentlichen. Infrastruktursozialismus oder: Warum kollektiver Konsum glücklich macht, in: *LuXemburg*, www.zeitschrift-luxemburg.de/reichtum-des-oeffentlichen/ (11.11.2021).
- Foundational Economy Collective (2019): *Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik*, Berlin.
- Grottian, Peter (2019): Bevor der Protest zur Staffage wird. Schmiedet endlich Bündnisse! in: *Frankfurter Rundschau*, <https://www.fr.de/meinung/schmiedet-buendnisse-12969702.html> (11.11.2021).
- Hürtgen, Stefanie (2017): Der subjektive gesellschaftliche Sinnbezug auf die eigene (Lohn-)Arbeit. Grundlage von Ansprüchen auf Gestaltung von Arbeit und Gesellschaft, in: Aulenbacher/Dörre (Hrsg.): *Leistung und Gerechtigkeit? Das umstrittene Versprechen des Kapitalismus*, Weinheim, 210–227.
- ITF Climate Change Working Group in Collaboration with the Global Labor Institute/ School of Industrial and Labor Relations Cornell University (2010): *Transport Workers and Climate Change: Towards Sustainable, Low-Carbon Mobility*, International Transport Workers' Federation, www.itfglobal.org/media/643630/itf-climate-change-conference-discussion-document-2010.pdf (11.11.2021).
- M-Five/Fraunhofer ISI - Institut für System- und Innovationsforschung (2020): *Synthese und Empfehlungen zu Beschäftigungseffekten nachhaltiger Mobilität*, in: M-Five (Hrsg.), https://m-five.de/wp-content/uploads/M-Five-ISI_Synthese_und_Empfehlungen_Besch%C3%A4ftigung_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t_200221_Final.pdf (11.11.2021).
- Räthzel, Nora (2021): Trade union perceptions of the labour - nature relationship, in: *Environmental Sociology*, 7(4), 267-278.
- Räthzel, Nora/Uzzell, David (2011): Trade Unions and Climate Change. The Jobs versus Environment Dilemma, in: *Global Environmental Change*, 21(4), 1215–1223.
- Sachs, Wolfgang (1997): Sustainable Development. Zur politischen Anatomie eines internationalen Leitbilds, in: Brand (Hrsg.): *Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie*, Opladen, 93–110.
- Steckner, Anne/Candeias, Mario (2014): Geiz ist gar nicht geil. Über Konsumweisen, Klassen und Kritik, in: *Standpunkte 11, Rosa-Luxemburg-Stiftung*, www.rosalux.de/publikation/id/7907/geiz-ist-gar-nicht-geil?cHash=cd3bd21a458ca329f9735e6af9de8235 (11.11.2021).
- Stevia, Dimitris/Felli, Romain (2015): Global labour unions and just transition to a green economy, in: *Int Environ Agreements*, 15(1), 29–43.

- Sweeney, Sean/Treat, John (2018): Trade Unions and Just Transition. The Search for a Transformative Politics, in: TUED - Trade Unions for Energy Democracy Working Paper (Hrsg.) No.11, <https://ecology.iww.org/PDF/TUED/TUED-Working-Paper-11.pdf> (11.11.2021).
- Wissen, Markus/Pichler, Melanie/Maneka, Danyal/Krenmayr, Nora/Högelsberger, Heinz/Brand, Ulrich (2020): Zwischen Modernisierung und sozial-ökologischer Konversion. Konflikte um die Zukunft der österreichischen Autoindustrie, in: Dörre/Holzschuh/Köster/Sittel (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Frankfurt am Main/New York, 223–266.
- Zelik, Raul (2020): Wir Untoten des Kapitals. Über politische Monster und einen grünen Sozialismus, Berlin.

SPURWECHSEL. KONZEPT FÜR EINE NEUE MOBILITÄT

Bernd Riexinger

Ein linker Green New Deal

Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Autoindustrie

Die deutsche Automobilindustrie steckt in ihrer größten Krise seit 100 Jahren. Zusammen mit den vielen Zuliefererbetrieben ist sie die Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft. Als hochproduktiver, qualitäts- und exportorientierter Wirtschaftszweig mit mehr als 800.000 Beschäftigten trägt sie maßgeblich zur Volkswirtschaft und zum Steueraufkommen bei. Mittlerweile erweist sich die starke Abhängigkeit der deutschen Industriestruktur von der Autoproduktion für den Export immer mehr als fatale Sackgasse. Die Konzerne wollen hohe Renditen auf Kosten der Beschäftigten und der Gesellschaft erhalten, sie blockieren den Klimaschutz und eine zukunftsfähige Transformation. Ohne staatliche Eingriffe, politische Regulation und demokratische Richtungsentscheidungen über Investitionen wird es zu einem massiven Beschäftigungsabbau kommen. Im Falle einer strukturellen Krise droht ein sozialer Abstieg eines großen Teils der Industriearbeiterschaft. Die Krise darf nicht zum Nährboden für rechte Ideologien und Diskurse (Stichwort »Klimawandelleugner:innen«) werden. An die Wurzel der Probleme gehende und realistische Alternativen müssen von links kommen: Es bedarf eines linken »Green New Deal«.

Für die derzeitige Krise gibt es mehrere Gründe, darunter globale Überkapazitäten und eine drohende weltweite Rezession. Der Dieselskandal hat allein Volkswagen und die VW-Beschäftigten 40 Milliarden Euro gekostet. Es findet seit Jahren ein tiefer Umbruch innerhalb der deutschen Autoindustrie statt. Trotz gewerkschaftlicher Kämpfe wurden die Belegschaften immer mehr gespalten, vielerorts herrscht ein hoher Flexibilisierungsdruck und Arbeitsstress. Die großen Markenhersteller setzen auf eine stärkere Automatisierung. Gemeinsam ist den Konzernen, dass sie ihr Heil in neuen Exportmärkten, im digitalisierten Fahren und Fahrzeugen mit immer höherer PS-Zahl und digitaler Technologieausstattung suchen. Das Auto soll zum »Zuhause« und zum Ort der Unterhaltung werden. Fahrzeugmodelle wie SUVs, Luxuslimousinen oder Sportwagen haben einen hohen Energie- und Ressourcenverbrauch, ermöglichen den Konzernen aber höhere Renditen als Kleinwagen. Gleichzeitig ist das Ringen um neue Leittechnologien (Elektromotorisierung, Digitalisierung) und der Verdrängungskampf zwischen den Konzernen um Absatzmärkte in vollem Gange. Insbesondere in China und Teilen der Europäischen Union werden in den nächsten zwei Jahrzehnten nur E-Modelle eine Chance haben. Bei den E-Autos haben Länder wie China oder Südkorea einen Technologie- und Produktionsvorsprung von mehreren Jahren.

Ein »Antriebswechsel« wird Milliarden Euro an Investitionen kosten. Die deutschen Konzerne wollen, dass der Staat die notwendigen Kosten der Transformation und des Ausbaus der Infrastruktur für E-Mobilität übernimmt – ohne durch soziale und ökologische Auflagen für die Produktion einen Rahmen zu setzen. Angesichts des technologischen Rückstands, des verschärften Konkurrenzkampfes auf dem Weltmarkt und (kaum kalkulierbarer) Handelskonflikte ist aber offen, ob sich die Investitionen in die E-Mobilität für die renditeorientierten Anleger:innen lohnen werden. Schon jetzt führen die Überkapazitäten und die Strategien der großen Markenhersteller zu Entlassungen bei Zulieferern. Eine Umstellung auf E-Antrieb mit weniger erforderlichen Fahrzeugkomponenten wird erhebliche Teile der mittelständischen Zulieferer in Existenzkämpfe stürzen.

Offensichtlich ist: Unter diesen Marktbedingungen bedrohen die Strategien der deutschen Autokonzerne die Zukunft der Beschäftigten. Aktionär:innen und Konzernführungen versuchen die Kosten der Krise und der Transformation auf die Beschäftigten abzuwälzen. Wenn der Staat durch Regulationen und Investitionen nicht eingreift, werden viele Beschäftigte ihre Arbeit verlieren und der Druck auf die Arbeitsbedingungen und Löhne wird steigen. Das ist auch die Folge falscher politischer Weichenstellungen, für die die Bundesregierung die Verantwortung trägt. Diese hat keine zukunftsfähigen Antworten. Ihre Industriepolitik folgt den falschen Prioritäten: An erster Stelle stehen die Profite der großen Exportkonzerne, nicht die mittelfristige Zukunft der Beschäftigten, der Klimaschutz und der Nutzen für die Gesellschaft.

Die Krise der Autoindustrie und die Sackgasse des Exportmodells erfordern dagegen einen grundlegenden Umbau der gesamten Industrie- und Wirtschaftsstruktur. Es geht um die Schaffung der Bedingungen für ein besseres Leben für alle Beschäftigten in der Industrie und den Dienstleistungssektoren. Es gilt, jetzt die Weichen dafür zu stellen und Planungssicherheit für die Beschäftigten und Unternehmen zu schaffen. Dafür schlägt DIE LINKE einen Zukunftsdeal für die Mobilitätswende sowie eine radikale und realistische »soziale, ökologische und demokratische Transformation« (aus dem IG Metall-Manifest 2019) der Autoindustrie vor.

Zum sozial-ökologischen Umbau gibt es keine Alternative

Der Autoverkehr ist eine Hauptursache dafür, dass Deutschland die festgelegten Klimaziele voraussichtlich verpassen wird. Um das Klima zu retten, müssen wir die CO₂-Emissionen sowie den Energie-, Rohstoff- und Flächenverbrauch im Verkehrssektor radikal senken. Die Autokonzerne und die Bundesregierung blockieren jedoch den notwendigen Ausbau von Bus, Bahn und zukunftsfähigen

gen Mobilitätskonzepten. Es ist an der Zeit für ein grundsätzliches Umsteuern, für eine sozial-ökologische Mobilitätswende. Wir wollen Mobilität unabhängiger vom Auto machen, umweltfreundliche und CO₂-neutrale, für alle bezahlbare und gut erreichbare Alternativen in öffentlichem Eigentum fördern.

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, der seit 1990 (leicht) steigende Emissionen aufweist. Der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen liegt mittlerweile bei mehr als 18%. Die Notwendigkeit eines Umsteuerns ist offenkundig – doch passiert ist bislang praktisch nichts. Der Abgasbetrug der Automobilkonzerne hat die Gesellschaft nicht nur Milliarden Euro gekostet. Bis heute wurden auch keine ausreichenden Konsequenzen gezogen. Im Klimaschutzplan der Bundesregierung fehlt ein Plan für die ökologische Umgestaltung der Autoindustrie. Die Bundesregierung hält an den Milliardensubventionen für die Autokonzerne fest: Das Steuerprivileg von Dienstwagen kurbelt besonders den Verkauf von SUVs und Luxuslimousinen an. Milliarden an Investitionen fließen in die falsche Richtung – 170-mal mehr in neue Straßen als in den Ausbau der Bahn sowie des Güter- und Personentransports auf Schienen.

Der Stellenwert des Autos ist in der Gesellschaft umstrittener denn je. Das Auto verliert für viele Menschen bereits an Bedeutung als Statussymbol. Gleichzeitig hat die Zahl der Autos in Deutschland in den letzten Jahren weiter zugenommen. 2018 wurden laut Kraftfahrtbundesamt vier Millionen neue Pkw in Deutschland zugelassen. Waren es im Jahr 2000 noch 532 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen, ist diese Zahl mittlerweile auf etwa 600 im Jahr 2018 angestiegen. Jede:r fünfte Fahrzeughalter:in in Deutschland hat zwei und mehr Pkw. Das sind rund acht Millionen Zweitwagen. Besonders umweltschädliche Dieselfahrzeuge und SUV werden verstärkt gekauft. SUV machen 40% der Neuzulassungen in Deutschland aus, sie werden zu etwa 70% als Firmenwagen beschafft. Aber: Über 15 Millionen Menschen, rund 25% der Haushalte, besitzen keinen Pkw, darunter vor allem Niedrigverdienende, Singles und nachhaltigkeitsbewusste Menschen in Städten sowie Erwerbslose und Rentner:innen (KBA 2018).

Immer mehr Menschen verzichten auf ein Auto oder würden es tun, wenn es zuverlässige und günstigere Alternativen gäbe. Aber für viele Menschen fehlen alltagstaugliche und bezahlbare Alternativen zum Auto. Das wollen wir ändern. Eine Mobilitätswende richtet sich nicht gegen Autofahrer:innen – und nicht gegen die Beschäftigten der Autoindustrie. Das sind Mythen, die die Konzerne und rechte Klimaleugner:innen verbreiten. Mobilitätswende heißt: bezahlbare und ökologische Mobilität für alle, statt Abhängigkeit vom Auto. Es geht um eine Abkehr von der »Autogesellschaft«, also von der starken Abhängigkeit unseres Alltags, der Industrie und der Wirtschaft vom privaten Autobesitz; vom Autofahren als dominante Mobilitätsform, durch welche die Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Wirtschaftspolitik dominiert

werden. Die Autokonzerne halten mit aller Gewalt und massivem politischen Druck an der Autogesellschaft fest und wollen den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor hinauszögern. In den nächsten Jahren wollen die Konzerne Indien und den afrikanischen Kontinent erobern. Der verstorbene VW-Chef Ferdinand Piëch erklärte bereits vor Jahren, dass VW sich im »Krieg« mit den anderen Autokonzernen befinde und diesen gewinnen wolle (in Lee 2019). Das ist angesichts des Klimawandels nichts anderes als eine Kriegserklärung an die Gesellschaft. Wir wollen eine Mobilitätswende, die dazu führt, dass sich die Zahl der Autos in Deutschland und international in den nächsten 15 Jahren deutlich verringert.

Klimaneutrale Alternativen fördern

Weniger Autos kann aber nicht heißen: Diejenigen zu bestrafen, die derzeit aus Mangel an (bezahlbaren oder im Alltag machbaren) Alternativen aufs Auto angewiesen sind. Eine Halbierung der Anzahl an Autos in den nächsten zehn Jahren ist notwendig und möglich, ohne Gering- und Normalverdienende zu belasten. Der Weg, den DIE LINKE vorschlägt, lautet: umweltfreundliche, CO₂-neutrale, für alle bezahlbare und gut erreichbare Alternativen ausbauen.¹ Ein solcher Wandel würde den Menschen auch mehr Lebensqualität bringen: kürzere Wege, autofreie Innenstädte, mehr Sicherheit, mehr freie Zeit und weniger Stress.

Wir wollen in eine umfassende, sozial gerechte und klimagerechte Mobilitätswende investieren. Dazu gehören:

- **Kostenfreier ÖPNV und Senkung der Bahnpreise:** Innerhalb von fünf Jahren wollen wir den ÖPNV massiv ausbauen und für die Menschen kostenfrei, bequem und barrierefrei machen. Die Bahnpreise wollen wir deutlich senken. Dafür haben wir als einzige Partei ein konkretes und finanzierbares Gesamtkonzept (siehe Kapitel: Gerechte Mobilität: Ökologisch und bezahlbar für alle – mit guten Arbeitsplätzen in DIE LINKE 2021).
- **Der Ausbau des ÖPNV:** Die versteckten Subventionen für die Autoindustrie wollen wir abschaffen. Wir fordern einen grundsätzlichen Stopp des Straßenneubaus und eine Umlenkung der Investitionen in den Schienenausbau. Wir wollen neun Milliarden Euro pro Jahr in den Ausbau der Bahninfrastruktur, bessere Taktzeiten und Pünktlichkeit investieren – in eine Bürger:innenbahn, die sich am Bedarf der Menschen statt an Profiten orientiert.

¹ Eine Halbierung der Anzahl an Autos wäre beispielsweise dann gegeben, wenn die Anzahl der Haushalte mit zwei Pkw gegen null tendiert (minus acht Millionen) und weitere 15 Millionen Haushalte keinen eigenen Pkw besitzen.

- **Verkehr vermeiden:** Wir wollen eine Politik, die im Rahmen von Stadtplanung und regionaler Wirtschaftspolitik kürzere Wege im Alltag ermöglicht und Mobilitätswänge – wie lange Pendelstrecken, lange Wege zum Einkaufen oder zum Arztbesuch – verringert. Entscheidend dafür sind eine stärkere Orientierung auf regionales Wirtschaften, eine bessere Versorgung und Infrastruktur der ländlichen Räume sowie eine Stadtplanung, die für kurze Wege im Alltag sorgt.
- **Autofreie Innenstädte bis 2025 und ein sofortiges Tempolimit** (maximal 30 Stundenkilometer in Innenstädten und 120 Km/h auf Autobahnen).
- **Ergänzende, kollektive Mobilitätsangebote ausweiten:** Auch in Kleinstädten, ländlichen und weniger stark besiedelten Gebieten müssen der ÖPNV und eine kollektive Mobilitätsinfrastruktur (inklusive Rufbusse, Taxis, Schnellradwege, Car-Sharing-Angebote) eine echte Alternative zum eigenen Pkw werden. Wir wollen Leih- und Share-Systeme in öffentlicher, gemeinwohlorientierter und genossenschaftlicher Hand fördern und ausbauen.

Notwendig ist eine sozial gerechte Mobilitätspolitik der zwei Geschwindigkeiten: In den Großstädten kann innerhalb von fünf Jahren eine Mehrheit vom Auto unabhängig werden, in ländlichen Regionen werden die Menschen noch einige Jahre auf regelmäßige Autonutzung angewiesen sein. Der Weg einer schnellen und drastischen Anhebung der Benzinpreise ist der falsche Weg. Wir wollen stattdessen die Industrie zum schnellen Umstieg auf umweltfreundlichere Fahrzeuge zwingen.

Elektromobilität reicht nicht

Elektromobilität – insbesondere für (Klein-)Busse – kann ein wichtiger Beitrag zu einer sozial-ökologischen Mobilitätswende sein. Aber ein technologischer Antriebswechsel hin zu E-Autos allein reicht nicht. Die Grünen schlagen vor, die Produktion von E-Autos zu fördern, die Autoindustrie weiter zu subventionieren und zugleich an der Abhängigkeit der deutschen Industrie vom Export von Luxuslimousinen festzuhalten. Das ist aber keine Lösung für die ökologischen Missstände und die Klimakrise. Als LINKE wollen wir nicht nur einen Antriebswechsel, sondern ein grundlegendes Umsteuern. Unsere Vision für die Zukunft der Autoindustrie: Konversion zu einer CO₂-neutralen Produktion, die sich in ihrer Umsetzung an den gesellschaftlichen Bedürfnissen orientiert.

Ein relevanter Teil der CO₂-Emissionen entsteht bei der Produktion. Bei den E-Fahrzeugen ist insbesondere die Batterieproduktion besonders energieintensiv. Derzeit wird geplant, Batterien unter anderem in Polen zu produzieren, wo der Anteil von Kohlestrom besonders hoch ist. Auch in China, Japan und Kalifornien bleibt die Herstellung von fossiler Energie abhängig. So kann

E-Mobilität dazu führen, dass CO₂-intensive Produktion verdeckt und verlagert stattfindet, statt weltweit verringert zu werden.

Ein massiver Ausbau der E-Mobilität weltweit würde die Ressourcenkrise verschärfen. Die Produktion von Batterien für E-Autos ist von knapper werdenden Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und Nickel abhängig. Die Herstellung von Lithium in Chile, Argentinien und Bolivien sowie von Kobalt im Kongo findet unter umweltschädlichen und extrem ausbeuterischen Bedingungen statt. Um Lithium für 20 Batterien neuester Tesla-E-Autos zu produzieren, werden in Regionen mit bereits extremer Wasserknappheit etwa 1,9 Millionen Liter Wasser verbraucht (vgl. Wolf 2020).

Die Klimabilanz hängt maßgeblich von der Größe, dem Gewicht, der Fahrleistung (PS) und der Ausstattung (volldigitalisierte Innenausstattung) der Autos ab. In der Gesamtbilanz ist etwa ein Drei-Liter-Kleinwagen weniger umweltschädlich als ein E-SUV. Die Produktion von E-angetriebenen SUV und Luxuslimousinen ist daher eine Sackgasse. Außerdem würde ein Ersatz der Verbrennungsmotoren durch E-Motoren, ohne Verringerung der Pkw-Zahl, Gewicht und Größe der Fahrzeuge – zusammen mit der zunehmenden Digitalisierung des Alltags und der Infrastruktur – einen massiven Energieverbrauch bedeuten. Bei einer Größenordnung von etwa zwölf Millionen E-Autos in Deutschland ist zudem ein massiver Ausbau des Stromnetzes, insbesondere der Verteilnetzstruktur in Ballungszentren und stark touristisch erschlossenen Gebieten, erforderlich (Kosten von über zehn Milliarden Euro). Der E-Antrieb ist erst dann sinnvoll, wenn alle E-Autos vollständig mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Dies wird in Deutschland – nach derzeitigen Beschlüssen der Bundesregierung – aber nicht vor frühestens 2035 der Fall sein.

Das Ziel eines klimaneutralen Verkehrssektors erfordert eine massive Verringerung des Energieverbrauchs. Solange die Fahrzeugzahl nicht deutlich reduziert wird, kann ein Antriebswechsel nur wenig zu einer klimagerechten Mobilitätswende beitragen. Die Abhängigkeit der Autoproduktion vom Erdöl, der hohe Energieverbrauch bei der Produktion, der wachsende Bedarf an seltenen Erden und Metallen, die hohe Zahl an Verkehrstoten, der massive Flächenverbrauch sowie die Umweltschäden durch Individualverkehr sprechen gegen eine Fortsetzung.

In den nächsten fünf Jahren können wir die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die Autoindustrie in Deutschland umgebaut wird: weg von PS-starken, sprit- und energiefressenden Pkw hin zu Fahrzeugen für die kollektive und sozial gerechte Mobilität der Zukunft. Das schließt energieeffiziente und kleinere E-Autos ein. Die Umstellung von energie- und CO₂-intensiven Fahrzeugen auf CO₂-neutrale und energieeffiziente Fahrzeugtypen erfordert staatliche Eingriffe und verbindliche Produktionsstandards in Deutschland und der

EU. Eine absehbare Blockade EU-weiter strengerer Standards (unter anderem durch Ungarn und Polen) darf dabei nicht zur Ausrede werden.

Das bedeutet:

- *Antriebswechsel*: Der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis spätestens 2030 ist nicht nur klimapolitisch sinnvoll, sondern schafft auch Planungssicherheit für die Beschäftigten und für Investitionen in die Zukunft. Spätestens ab 2030 dürfen keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr neu zugelassen oder exportiert werden.
- *Produktionsstopp für SUV und Luxuswagen, Sprit- und Energiefresser*: Es braucht schnellstmöglich klare und verbindliche ökologische Produktionsstandards, damit nur noch Fahrzeuge mit geringerem Gewicht, niedrigerer PS-Zahl, geringerem CO₂-Ausstoß (inklusive bei der Produktion und in der gesamten Lieferkette) und weniger Energieverbrauch gebaut werden. Unabhängig von der Antriebsart (also auch für die Produktion von E-Autos) müssen strikte Grenzwerte für Höchstenergie- und Ressourcenverbrauch sowie CO₂-Emissionen bei der Fahrt gesetzlich festgelegt werden. Dazu gehört ein Lieferkettengesetz, das die CO₂-Bilanz und die Arbeitsbedingungen bei der Rohstoffproduktion miteinbezieht.
- *Ökologische Innovation fördern*: Wir wollen die Forschung für eine längere Einsatzdauer und Nutzbarkeit von Fahrzeugen, für CO₂-neutrale Produktion und für recyclebare Materialien massiv ausweiten. Die Forschungsförderung muss, statt an Konzernprofiten, am Ziel einer wirklichen Mobilitätswende und Produktion für den gesellschaftlichen Bedarf ausgerichtet werden. Sie muss daher öffentlich organisiert sein und unter anderem durch Umweltverbände kontrolliert werden. »Technologieoffenheit« für energieeffiziente und klimaneutrale Antriebsformen und Materialien ist sinnvoll. Sie darf aber nicht zum Herausögern der Abkehr vom herkömmlichen Diesel- und Verbrennungsmotor führen. Wir wollen mehr Forschung im Bereich energieeffiziente Elektrofahrzeuge, Batterieproduktion, Recycling und Wasserstoffbrennzellenantrieb (insbesondere für Kleinbusse, Busse und ggf. Luftfahrtfahrzeuge).
- *Recycling statt umweltschädlichen Exporten*: Wir fordern für das Jahr 2025 den Aufbau einer umfassenden Recyclingindustrie in Deutschland sowie das Verbot des Exports von spritfressenden Gebrauchtwagen und des bei der Produktion entstehenden Automülls.
- *Ökologische und sozial gerechte Reform der Kfz-Steuer*. Für Fahrzeuge über 1,5 Tonnen Gewicht, über zwei Liter Hubraum und über 120 PS müssen deutlich höhere Steuern mit Lenkungswirkung über den Preis erhoben werden. Zweit-, Dritt- und Viertwagen desselben Halters müssen massiv besteuert werden. Das Steuerprivileg für nicht betrieblich genutzte Firmenwagen muss abgeschafft werden.

- *E-Mobilität darf nicht zu einer Rückkehr der Atomkraft führen.* Die Energieversorgung mit erneuerbaren Energien muss gemeinwohlorientiert sein und durch öffentliche und genossenschaftliche Institutionen gesteuert werden.

Sinnvolle Arbeit mit Zukunft

Die Beschäftigten dürfen nicht dazu gezwungen werden, sich zwischen einem sinnvollen Arbeitsplatz und einem guten Leben im Hier und Jetzt und der Zukunft ihrer Kinder und Enkelkinder entscheiden zu müssen. Die Mobilitätswende sichert und schafft Arbeitsplätze – auch in der (Auto-)Industrie. Als LINKE setzen wir uns für eine schnelle soziale und ökologische Transformation und (mittelfristige) Konversion der Autoindustrie mit gerechten Übergängen ein. Nur so kann die Autoindustrie zu einem Anker einer sozial gerechten und ökologischen Mobilitätswende werden; nur so können in den nächsten 15 Jahren gut bezahlte Industriearbeitsplätze mit Zukunft in Deutschland gesichert werden und neue entstehen.

Das Ziel einer sozialökologischen Transformation der Autoindustrie steht im Widerspruch zu den Profitinteressen der Aktionär:innen der Autokonzerne. Aber es steht nicht im Widerspruch zu den Interessen der Beschäftigten in der Automobil- und Zuliefererindustrie. Im Gegenteil: Anders als in Strukturwandlungskonzepten der (jüngeren) Vergangenheit geht es nicht nur um eine »soziale Abfederung« der Folgen von Konzernentscheidungen und Krisen, sondern um eine bessere Zukunft für die Beschäftigten in der Industrie: sinnvolle und sichere Arbeit, Löhne, die für ein gutes Leben reichen, weniger Stress und mehr freie Zeit. Diese Ziele sind aber nicht im Rahmen einer exportabhängigen Produktion von E-Autos zu erreichen, sondern nur durch eine »soziale, ökologische und demokratische Transformation« (IG Metall 2019).

Für das Gelingen einer Mobilitätswende ist ein massiver Ausbau der Bahn und des ÖPNV notwendig. Das schafft auch in der (Auto)Industrie Arbeitsplätze. Nur so kann der drohende Wegfall von Arbeitsplätzen durch die Umstellung auf E-Fahrzeuge, durch Industrie 4.0 sowie durch einen Rückgang beim Export kompensiert werden.²

Im Rahmen einer europäischen Mobilitätswende könnte der Export von E-Bussen, Kleinbussen und Nutzfahrzeugen in den nächsten 20 Jahren aber weiter zu einem relevanten Exportanteil führen. Schon jetzt müssen allerdings die Weichen für eine mittelfristige Konversion der Autoindustrie gestellt werden. Bis 2035 könnte durch eine gelingende soziale und ökologische Mobili-

² Hinzu kommt, dass in den nächsten zehn Jahren etwa 200.000 Beschäftigte in der Autoindustrie in den Ruhestand gehen werden (Candeias in diesem Band).

tätswende mit Ausbau von Bus, Bahn, Carsharing und neuen kollektiven Mobilitätsdienstleistungen der individuelle Autobesitz zur Ausnahme statt zur Regel werden. Aber auch bei sinkender Gesamtzahl der in Deutschland zugelassenen Autos sichert die Mobilitätswende Arbeitsplätze in der unmittelbaren Autoproduktion. Es werden zudem weiter Pkw (auch für kollektive Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing) benötigt. Auch nach 2035 werden mindestens zehn Millionen Pkw, vorrangig für kollektive Mobilitätsdienstleistungen (wie Carsharing), benötigt. Diese sind jeden Tag mehr unterwegs als die meisten heutigen Pkw, die im Privatbesitz sind. Ihre maximale Einsatzdauer wird – trotz Innovationen in den nächsten Jahren – gegenüber (heutigen) durchschnittlich acht Jahren für Privat-Pkw schneller erreicht sein. Um auf unterschiedliche gesellschaftliche Bedürfnisse zu reagieren, sind verschiedene Modelltypen notwendig: unter anderem E-Kleinbusse, Klein-Pkw für innerstädtisches und regionales Carsharing, Familien-Pkw für Menschen mit besonderen Platz- und Mobilitätsbedarfen, schwerere Nutzfahrzeuge (unter anderem für Jäger, Handwerk etc.) sowie spezialisierte Nutzfahrzeuge (beispielsweise Feuerwehrfahrzeuge).

Als LINKE machen wir daher Druck für eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Autoindustrie: Die Auto- und Fahrzeugproduktion muss am gesellschaftlichen Bedarf und dem Ziel einer europäischen (und möglichst weltweiten) Mobilitätswende ausgerichtet werden – und nicht an den hohen Renditezielen der Aktionäre. Vorrang muss daher die Produktion von Fahrzeugen für kollektive Mobilitätskonzepte haben (z.B. energieeffiziente E-Pkw, E-Kleinbusse, E-Busse). Dies ist ökologisch und gesellschaftlich sinnvoll, schafft notwendige Planungssicherheit und sichert Arbeitsplätze, die auch in 20 Jahren eine sichere Zukunft bieten.

Die großen Autokonzerne verfügen über Milliarden an Rücklagen aus Profiten (allein VW über 80 Milliarden Euro; Volkswagen Financial Services AG 2018: 44). Der Staat muss die Autokonzerne dazu verpflichten, diese Mittel für eine ökologische Transformation der Produktion, für die Sicherung von Arbeitsplätzen und – schrittweise – für die tariflich ausgestaltete Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich zu nutzen. Für uns ist klar: Großkonzerne, die die notwendigen sozialen und ökologischen Übergänge nicht bis 2025 einleiten, müssen mit einer Vergesellschaftung nach Artikel 15 des Grundgesetzes rechnen.

Richtungswechsel in der Industriepolitik

Die produktive Arbeit in der Industrie ist eine wichtige Basis für ein sozial gerechtes und klimagerechtes Wohlstandsmodell der Zukunft. Eine sozial-ökologische Mobilitätswende muss daher Hand in Hand gehen mit einem grund-

legenden Richtungswechsel in der Industriepolitik, der den konsequenten Klimaschutz mit der Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten verbindet. Gemeinsam mit den Beschäftigten und den Klimabewegungen wollen wir einen Zukunftsdeal für ökologisches Wirtschaften, sinnvolle Arbeit und Löhne, die für ein gutes Leben reichen, durchsetzen.

Um eine Klimakatastrophe zu verhindern, müssen wir innerhalb von 15 bis 20 Jahren klimaneutral wirtschaften und eine ökologisch nachhaltige Infrastruktur aufbauen, die es uns ermöglicht, die Art und Weise wie wir arbeiten, leben und wirtschaften, radikal zu verändern. Die produktive Arbeit in der Industrie ist die entscheidende Basis für ein sozial gerechtes und klimagerechtes Wohlstandsmodell der Zukunft. Neben der Klimakrise machen auch zunehmende Konflikte um Rohstoffe und Absatzmärkte, um die Vormachtstellung auf dem Weltmarkt (mit neuen Kriegsgefahren) einen grundlegenden Richtungswechsel in der Industriepolitik dringend notwendig.

Unser Ziel ist es, dass die Industrieproduktion bis 2035 CO₂-neutral und energieeffizient gestaltet und die Industriestruktur in Deutschland unabhängiger vom Autoexport wird. Eine solche Transformation kann nur gelingen, wenn sie sozial gerecht ist. Klimagerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit gehören untrennbar zusammen. Um sie zu verwirklichen, braucht es massive staatliche Investitionen und demokratische Entscheidungen darüber, was und wie produziert werden soll. Die soziale, ökologische und demokratische Transformation muss sofort beginnen und mittelfristig angelegt sein. Sie braucht Innovation und Planungssicherheit. Als LINKE schlagen wir daher einen Zukunftsdeal für ökologisches Wirtschaften sowie sinnvolle Arbeit und gute Löhne vor:

- Gerechte Übergänge heißt: Beschäftigungs- und Einkommensgarantien.
- Sinnvolle, sichere und gut entlohnte Arbeit für alle.
- Mehr Zeit und weniger Stress.

Durch ein öffentliches Zukunftsinvestitionsprogramm, das durch eine Klimaabgabe auf die Profite der Großkonzerne sowie durch öffentliche Kredite finanziert würde, könnten eine Million zukunftsfähige und gut bezahlte Arbeitsplätze mit kurzer Vollzeit (30-Stunden-Woche) in der Industrie entstehen. Staatliche Investitionen müssen mit dem Ausbau von öffentlichem Eigentum und Belegschaftseigentum verbunden sein. Durch Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich wollen wir Beschäftigung in der Industrie in den nächsten Jahrzehnten auch angesichts der Digitalisierung und während des Umbaus der Produktion sichern. Der Staat muss die Rahmenbedingungen dafür schaffen, indem die flächendeckenden Tarifverträge gestärkt werden und die schrittweise Absenkung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit auf 40 Stunden (sofort) und bis 2030 auf 35 Stunden eingeleitet wird.

Demokratische Entscheidungen über Investitionen

Die Bundesregierung muss gemeinsam mit den Beschäftigten und Gewerkschaften, mit unabhängigen Wissenschaftler:innen und regionalen Wirtschaftsräten verbindliche Branchenziele erarbeiten. Mit einem Transformations- und Konversionsfond wollen wir sozial-ökologische Innovationen in Industrieunternehmen fördern. Die Investitionsmittel werden im Gegenzug für Arbeitsplatzgarantien und Belegschaftseigentumsanteile vergeben. Insbesondere in der Autozuliefererindustrie, aber auch in der Rüstungs-, Chemie-, Stahl- und Maschinenbauindustrie, können so notwendige Umstellungen auf den Weg gebracht und Arbeitsplätze gesichert werden. Für mittelständische Zuliefererbetriebe oder mittelständische Maschinenbaubetriebe, die oft nicht über das notwendige Kapital für eine sozial-ökologische Modernisierung der Produktion verfügen, muss der Staat unter anderem öffentliche Bankkredite und Bürgschaften zur Verfügung stellen. Aus dem Transformations- und Konversionsfonds können zudem Gelder für Weiterqualifizierungen im Rahmen der Transformation finanziert werden. Beschäftigte, deren Arbeitsplätze wegfallen und die sich weiterqualifizieren, könnten dadurch in Höhe des aktuellen Einkommens für einen Übergang finanziert werden. Bereiche alternativer Produktion können sein:

- Bau von Bussen, Kleinbussen, Zügen und Bahninfrastruktur oder E-Fahrrädern für die Mobilitätswende;
- CO₂-neutrale Stahlproduktion;
- Maschinenbau und (Forschung- und Entwicklung für) Materialkonversion: darunter Medizingeräte, Recyclingindustrie; Energieeffizienz und Rohstoffsubstitution in Maschinen-, Anlagenbau und Konsumelektronik;
- Ausbau von Forschung und Entwicklung für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb für Busse, schwere Nutzfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge;
- CO₂-neutrale Luftfahrt;
- nachhaltige Elektro-, Haushalts- und (digitale) Konsumgeräte mit Zehnjahresgarantie;
- Aufbau einer nachhaltigen, hoch qualitativen Textilindustrie.

DIE LINKE steht zudem für mehr Demokratie im Betrieb und demokratisches Eigentum sowie für den Ausbau und die Demokratisierung der Mitbestimmung in Aufsichtsräten. Dazu gehören Vetorechte der Betriebsräte gegen Massenentlassungen, gegen Standortschließungen und bei der Arbeitsorganisation/Personalbemessung sowie die verbindliche Einbeziehung der Belegschaften bei diesen Fragen durch Belegschaftsversammlungen. Wir streben zudem demokratische Eigentumsformen an, die eine Produktion gemäß den sich verändernden Bedarfen und ökologischen Produktionsstandards statt für den Profit von Aktionär:innen ermöglichen. Als Weg dahin betrach-

ten wir eine Kombination aus öffentlicher Beteiligung und Belegschaftseigentum. Zusammen müssen die öffentliche Hand und die Belegschaften 51% der Eigentumsanteile halten und so die Mehrheit in den Vorständen und Aufsichtsräten bilden.

Demokratisches Eigentum kann ein Weg sein, die gerechtere Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums zu fördern. Die britische Labour-Party beispielsweise setzt auf einen Fonds für den Aufbau von Belegschaftseigentum: pro Jahr wird 1% der Aktien in Belegschaftseigentum umgewandelt. Gewinn-Ausschüttungen an private Anleger:innen werden begrenzt, bis zu 500 Pfund pro Jahr und Person aus dem Fonds werden an die Beschäftigten ausgeschüttet, der Rest wird für staatliche Infrastruktur-Investitionen verwendet. Solche Ideen sind nicht neu. In Schweden wurden mit dem »Meidner-Plan« der Aufbau von Belegschaftseigentum und öffentliche Wohlfahrt durch Fonds bereits erprobt.

Unser Vorschlag eines linken Green New Deal knüpft daran an: Dividenden werden gedeckelt, der Rest fließt in einen »Solidaritäts-, Klima- und Infrastrukturfonds«, aus dem auch Genossenschaften und eine Arbeitszeitverkürzung in weniger profitablen Bereichen quer finanziert werden könnten.

Damit soziale und ökologische Innovationen durch direkte Kooperation der Arbeitenden mit Wissenschaftler:innen und Forschenden jenseits des Zwangs zum Profitmachen entstehen können, sind neue Formen demokratischer Unternehmen notwendig: staatlich geförderte und mit öffentlicher Forschung verbundene Plattform-Genossenschaften, z.B. digitale Kooperativen als genossenschaftliche Form des IT-Startups. Es geht darum, den Genossenschaftsgedanken auf der Höhe der Produktivkraftentwicklung weiterzuentwickeln und Genossenschaften zu einem Innovationstreiber für die gesamte Gesellschaft zu machen. So soll ein »solidarischer Zukunftssektor« geschaffen werden. In einem ersten Schritt sollten »gemeinwohlorientierte Start-Ups«, die sich auf die Entwicklung von Ideen und Wissen für soziale und sinnvolle Dienstleistungen (z.B. im Bereich der Lebensqualität für ältere Menschen) oder ökologische Innovationen konzentrieren, durch bessere rechtliche Rahmenbedingung und Wirtschaftsfördermittel unterstützt werden. Eckpunkte einer Demokratisierung der Wirtschaft wären:

- *Betriebsratsgründungen* erleichtern und staatliche Subventionen an umfassende betriebliche Mitbestimmung binden;
- *Mitbestimmungs- und Vetorechte der Beschäftigten bei allen wirtschaftlichen Fragen.* In allen Unternehmen mit über 500 Beschäftigten erhalten die Beschäftigten umfassende Mitbestimmungsrechte bei Standortänderungen und Entlassungen, Gestaltung der Arbeitszeit und Personalbemessung;
- Förderung von *Genossenschaften, Belegschaftseigentum und Social Start-Ups,*

- *Regionale Wirtschaftsräte* und ein *bundesweiter Transformationsrat* erarbeiten Vorschläge für Investitionsschwerpunkte und ökologische Konversion. Sie entscheiden über Investitionsmittel aus dem *Transformations- und Konversions-Fonds*.

Literatur

- DIE LINKE (2021): Zeit zu handeln! Für soziale Sicherheit, Frieden und Klimagerechtigkeit. Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2021, www.die-linke.de/fileadmin/download/wahlprogramme_alt/bundestagswahlprogramm2021.pdf (11.11.2021).
- KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (2018): Jahresbilanz der Neuzulassungen 2018, www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html (10.11.2021).
- Lee, Felix (2019): Ehemaliger VW-Chef Ferdinand Piech: Meister Machiavelli, in: *taz*, taz.de/Ehemaliger-VW-Chef-Ferdinand-Piech/!5618043/ (10.11.2021).
- Volkswagen Financial Services AG (2018): Geschäftsbericht, www.vwfs.com/investor-relations/volkswagen-financial-services-ag/annual-reports.html (11.11.2021).
- Wolf, Winfried (2020): Auf märkischen Sand gebaut. Warum Tesla in Brandenburg die Erwartungen nicht erfüllen wird, in: *LuXemburg*, www.zeitschrift-luxemburg.de/umweltbilanz-der-brandenburgischen-teslas/ (11.11.2021).

Carla Noever Castelos

Endlich das Steuer herumreißen

Während dieser Text Form annimmt, veröffentlicht ein Autokonzern nach dem nächsten seine Jahresbilanz: Volkswagen konnte 2019 einen Auslieferungsrekord erzielen und den Marktanteil in allen Handelsregionen ausbauen. Die Kernmarke des Konzerns brachte – trotz Dieselskandal – klare Gewinne ein. Auch BMW und Daimler konnten im vergangenen Jahr Absatzrekorde verbuchen. Die angstschürend vorhergesagte Krise der Automobilindustrie schlug sich 2019 in den Erfolgen der großen deutschen Auto-Konzerne nicht nieder. Wohl aber wird immer deutlicher, wie die Autoindustrie eine Mobilitätswende weg vom emissions- und ressourcenintensiven Auto hin zu klimafreundlicheren und sozial gerechteren Alternativen blockiert. Dabei festigt sie nicht nur unsere imperiale Mobilitätsweise, sondern weitet diese durch die krasse Exportorientierung auch weiter aus. Die Parteien haben die Trägheit der Autokonzerne bei einer notwendigen Transformation lange mitgetragen. Es ist überfällig und sehr erfreulich, dass die LINKE wieder verstärkt Diskussionsschritte in Richtung einer sozial-ökologischen Mobilitätswende unternimmt und dabei deutlich macht: Die fossile, Auto-orientierte Mobilitätsweise ist eine Sackgasse. Aber kann eine Mobilitätswende mit dem vorgelegten »Green New Deal« (GND) der LINKEN (2021; Riexinger in diesem Band) gelingen?

Grundsätzlich gehen die vorgeschlagenen Maßnahmen in eine sehr gute Richtung. Die Ziele zur Minderung des Autoverkehrs sind ambitioniert, so wie es die drängende Klimakrise notwendig macht. Pull-Maßnahmen vor allem auf Konsument:innen-Ebene und Push-Maßnahmen vor allem auf der Produktions-Ebene zu kombinieren, ist eine sinnvolle Strategie. Zu Recht werden das Individuum betreffende Push-Maßnahmen wie höhere Park- oder Benzinge-bühren, welche immer wieder vom bürgerlichen Milieu angebracht werden, abgelehnt. Diese sind letztlich immer sozial ungerecht.

Um mehr Menschen zum Autoverzicht zu bewegen, ist es wichtig, klimafreundliche, alternative Fortbewegungsmittel zu fördern und die Attraktivität hinsichtlich Bequemlichkeit und Bezahlbarkeit zu steigern. Eine Verkehrsinfrastruktur für öffentliche und kollektive Mobilität zu schaffen, die in Sachen Bequemlichkeit, Alltagstauglichkeit und Flexibilität mit dem motorisierten Individualverkehr mithalten kann, ist eine der zentralen Herausforderungen. Dass Alternativen endlich für alle bezahlbar werden, dafür kann kurzfristig schon viel getan werden. In diese Richtung stellen die Vorschläge zu öffentlicher ÖPNV- und Bahnförderung, öffentlichen Sharing-Angeboten bis hin zum zentralen Aspekt einer Infrastruktur der kurzen Wege sinnvolle erste Schritte dar. Gleichzeitig ist das alles nichts Neues und wird von Umweltgruppen schon

seit Jahren gefordert. Wichtig wäre es, konkrete, zeitgebundene Schritte auszuformulieren, damit sich endlich etwas tut.

Das Auto vom Thron stoßen

Andererseits stellt sich die Frage, wie durch gute Alternativen die Zahl der Autos in den nächsten zehn Jahren, wie im linken GND angestrebt, wirklich um die Hälfte reduziert werden soll. Für viele Autofahrende kann die Haltestelle des Gratisbusses vor der Haustür liegen, und er (ja, wahrscheinlich »er«) entscheidet sich trotzdem für den eigenen Pkw. Denn das Auto ist mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Wenn es in dem Vorschlag des linken GND also heißt, die Fahrzeugproduktion müsse am gesellschaftlichen Bedarf orientiert werden, ist das richtig gemeint, aber irreführend. Denn Bedürfnisse werden aktuell von den Auto-Konzernen geschaffen. Jedes Jahr bringen sie zig neue Modelle auf den Markt und wandeln Autos immer mehr zu einem Spielplatz, ausgestattet mit Hightech-Elektronik, um. Für viele Nutzer:innen ist das Auto nicht bloß ein reines Fortbewegungsmittel, sondern Status- und Identifikationssymbol, Haustiersersatz oder gar ein alternatives Zuhause. Ohne diese kulturelle Hoheit des Autos zu brechen, werden wir eine demokratische Mobilitätswende nicht schaffen. Zu Recht wird von der LINKEN daher die Halbierung der Automobilproduktion bis 2030 vorgeschlagen. Doch wie können wir diese festgefahrenen mentalen Infrastrukturen, die immer neue Bedürfnisse nach anderer, schnellerer, modernerer Automobilität schaffen, verändern? Durch Werbeverbote? Durch eine strikte, funktionale Begrenzung der Anzahl und Ausstattung neuer Fahrzeugmodelle? Wie können wir andere Erzählungen von klimafreundlicher und kollektiver Mobilität sowie von kürzeren Wegen wirksam werden lassen? Es braucht dafür auf lokaler Ebene Initiativen, die erfahrbar machen: Der Straßenlärm, die Abgase, die vielen Unfälle, die Individualisierung im eigenen Auto – es könnte auch anders und schöner sein. Solche Initiativen müssen politisch angestoßen, gefördert und abgesichert werden.

Auf der anderen Seite stehen im linken GND die industriepolitischen Vorschläge, welche weitreichende Maßnahmen mit hoher ökologischer Lenkungswirkung beinhalten. Der Vorschlag, strikte Grenzwerte für direkte und indirekte Emissionen sowie für Energie- und Rohstoffverbrauch bei der Produktion und der Nutzung von Autos einzuführen, könnte eine bedeutende Wirkung entfalten: Die Produktion von fetten Spritfressern würde damit quasi verboten werden. Und es gibt eben kein Recht auf SUV fahren – für niemanden! Mit der Forderung ab 2030 die Neuzulassung von Verbrenner-Autos sowie deren Export zu untersagen, würde sich Deutschland einem globalen Trend anschließen. Solche dringlichen staatlichen Eingriffe sind aufgrund der Klimakrise mehr

als geboten. Dass E-Autos aufgrund ihres Energie- und Rohstoffbedarfs keine Lösung sind, wenn sie in der gleichen Menge wie aktuell die Verbrenner die Straßen fluten, liegt auf der Hand. An Flächenverbrauch und Unfällen ändert ein anderer Antrieb auch nichts.

Degrowth und Demokratisierung im Auto-Sektor

Das große Ziel ist daher nicht die Umstellung auf andere Antriebe, sondern die Vermeidung von Verkehr und die Verlagerung von individuellen auf kollektive Mobilitätsformen. Was uns bei all dem klar sein muss – und der linke GND ist hier nicht klar genug: Die Halbierung der Automobilflotte, die Abschaffung von SUVs (der großen Hoffnung der deutschen Automobilindustrie) und weniger neue Automobilmodelle, all das wird dazu führen, dass der Auto-Sektor schrumpft. Und das ist auch gut so! Denn ökonomisches Wachstum lässt sich nicht ausreichend und schnell genug vom Ressourcen- und Energieverbrauch entkoppeln. Auch die viel beschworene CO₂-Neutralität ist letztlich ein Märchen. Sie lässt sich nur mit fragwürdigen Risikotechnologien erreichen oder indem wir unsere Emissionen dadurch ausgleichen, dass wir die Produktion in andere Regionen der Welt verlagern. Eine soziale, möglichst klimafreundliche Mobilitätswende, die eine absolute Senkung von Emissionen, Ressourcen- und Energieverbrauch einschließt, ist daher nur in einem Degrowth-Szenario denkbar – wenn wir uns also vom Streben nach ewigem Wirtschaftswachstum verabschieden. Das muss zentraler Bestandteil einer linken Antwort auf die sozial-ökologischen Herausforderungen sein, die die Autokonzerne mit ihrem Profitstreben befeuert haben. Ob der Begriff »Green New Deal«, der – zumindest im europäischen Kontext – vor allem von Befürworter:innen von ökologischer Modernisierung und grünem Wachstum geprägt wurde, die richtige Beschreibung für eine demokratische, ökologische und soziale Mobilitätswende ist, scheint daher überdenkenswert.

Die zentrale Herausforderung wird sein, das Schrumpfen des Automobilsektors tatsächlich so zu gestalten, dass es nicht auf Kosten der Beschäftigten geschieht. Es muss jetzt gehandelt werden, damit wir nicht in einen ähnlich fatalen Jobs-vs.-Klima-Konflikt schlittern, wie wir ihn beim verzögerten Kohleausstieg beobachten. Die Autokonzerne nehmen mit ihrer »Augen zu und business-as-usual«-Attitüde jedoch in Kauf, die erwarteten Kosten für verschlafene Transformationsprozesse und die Folgen der Überproduktionskrise auf die Beschäftigten abzuwälzen. Die anstehenden Umbrüche in der Autoindustrie müssen als Möglichkeitsfenster genutzt werden, um proaktiv progressive arbeitspolitische Forderungen voranzubringen, beispielsweise, wie im linken GND angeschnitten, im Hinblick auf radikale Arbeitszeitverkürzung. Auch

um wirtschaftsdemokratische Entwicklungen zu fördern, ist die Transformation der Autoindustrie ein wichtiger Moment: In diesen Umbrüchen können demokratische Konversionsprozesse starten, in denen Beschäftigte demokratisch entscheiden, welche Produktion und welche Arbeit sie sinnvoll finden (Henriksson 2013). Denn viele Beschäftigte in den Betrieben der Autoindustrie sind geübt in der Just-in-time-Produktion von Einzelteilen für hochkomplexe Produkte. Letztlich könnten diese – statt für SUVs – auch zur Entwicklung und Produktion von klimafreundlichen Fähren beitragen, die Menschen sicher übers Mittelmeer befördern und dabei auch noch das Wasser vom Plastikmüll befreien. Für diese demokratischen Konversionsprozesse braucht es arbeitspolitische Rahmenbedingungen. Zusätzlich zu dem vorgeschlagenen Weiterqualifizierungsgeld könnte Beschäftigten beispielsweise ihr Einkommen garantiert werden, wenn sie sich in betriebliche Konversionsprozesse einbringen. Dafür braucht es öffentliche Investitionen. Und ja, so wie im linken GND vorgeschlagen, müssen diese an demokratische Eigentumsformen gekoppelt werden, durch die Entscheidungsmacht und Profite umverteilt werden. Schließlich wird so das ewige Wachstumsstreben der Gemeinwohlorientierung weichen müssen.

Mobilitätswende heißt mehr als Pkw ausbremsen

Abschließend sei herausgestellt: Der Umbau der Autoindustrie ist eine große Herausforderung. Doch bei der Mobilitätswende geht es nicht nur ums Auto. Neben dem Personenverkehr ist schließlich der Güterverkehr für einen enormen Anteil der Emissionen aus dem Transportsektor zuständig. Die Emissionen nehmen trotz verbesserter Technologien aufgrund des steigenden Warenumschlags zu. 75% der Verkehrsleistung im Gütertransport wird durch Lkw auf Straßen erbracht. Die Mobilitätswende muss daher in einen größeren Transformationskontext gestellt werden, in dem wir auch den enormen, energieintensiven und gleichzeitig unglaublich billigen Transport von Waren und die weiten Wege der globalisierten Wirtschaft problematisieren. Auch dabei ist eine Perspektive jenseits ewigen Wirtschaftswachstums unausweichlich, wenn wir der Klimakrise begegnen wollen.

Außerdem muss neben ÖPNV- und Bahnverkehr auch die Förderung von Fahrrad- und Fußverkehr in einer Mobilitätswende eine zentrale Rolle spielen. Dazu gehört beispielsweise der Ausbau von sicherer, attraktiver Fahrradinfrastruktur und eine fußgängerzentrierte Stadtentwicklung – und zwar flächendeckend und sozial flankiert, damit die erhöhte Lebensqualität in den autofreien Zonen nicht zu neuen Verdrängungsprozessen führt. Einen anderen zentralen Punkt einer sozial-ökologischen Mobilitätswende stellt die absolute, gerechte

Reduktion des Flugverkehrs dar (Stay Grounded 2019). Denn der Flugverkehr ist nicht nur eine extrem emissionsintensive und massiv wachsende, sondern auch eine global sehr ungleich genutzte Form der Mobilität. Beide Aspekte sind im linken GND bislang nicht ausreichend entwickelt.

Wie schaffen wir es, die Vision einer sozial-ökologischen Mobilitätswende wahr werden zu lassen? Es ist wichtig, dass parlamentarische Kräfte dieses Ziel auf institutioneller Ebene – im Lokalen wie auch auf Bundesebene – unterstützen und voranbringen, radikale realpolitische Lösungen ausbuchstabieren und gelebte Alternativen absichern. Gleichzeitig wird es angesichts der Mehrheits- und Kräfteverhältnisse erstmal darum gehen, Überzeugungsarbeit zu leisten und die fossile Mobilitätsweise zurückzudrängen. Hier ist viel Bewegungsarbeit gefragt – und das sowohl in den jeweiligen Gewerkschaften und Klimagerechtigkeitsbewegungen als auch in der Zusammenarbeit dieser.¹

Literatur

- DIE LINKE (2021): Ökologischer und sozialer Systemwechsel: Für einen LINKEN Green New Deal, www.die-linke.de/wahlen/wahlprogrammdebatte-2021/wahlprogramm-wurf-2021-erster-entwurf/oekologischer-und-sozialer-systemwechsel-fuer-einen-linken-green-new-deal/ (3.11.2021).
- Henriksson, Lars (2013): Autos, Krise, Klimawandel und Klassenkampf, in: LuXemburg, <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/autos-krise-klimawandel-und-klassenkampf/> (11.11.2021).
- Stay Grounded (2019): Degrowth of Aviation, Reducing Air Travel in a Just Way, www.stay-grounded.org/report-degrowth-of-aviation/ (3.11.2021).

¹ Erste Kommentare zu diesem Text von Wolfgang Lemb (Mitglied des Vorstandes der RLS) sowie Uwe Fritsch/Mark Seeger/Jörg Köther (Betriebsräte und Vertrauenskörperleiter bei VW Braunschweig) finden sich im Heft »Bahnfrei!« der Zeitschrift LuXemburg (1/2020). Weitere nun hier in diesem Band.

Lars Hirsekorn

Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?!

»Die Beschäftigten der Autoindustrie«

Seit mehreren Jahren ist die Debatte darüber entbrannt, wie die Zukunft der Automobilindustrie aussehen könnte und was mit den Menschen geschieht, die in dieser arbeiten. Die IG Metall ist bisher leider oftmals sehr mut- und ideenlos. Gemeinsam mit den meisten Managementstrateg:innen setzen etliche Funktionär:innen der Gewerkschaft einzig und allein auf E-Autos. Viele von ihnen sind sich dabei voll und ganz bewusst, dass E-Autos ökologisch nicht sinnvoll sind. Aber alles andere bedeutet nun mal einen radikalen Wandel der bisherigen Gewohnheiten der Bevölkerung und da verlässt viele Gewerkschafter:innen die Hoffnung. So propagieren sie wider besseren Wissens die staatliche Förderung der E-Autos und werden damit selber zu einem großen Bremsklotz bei dem notwendigen Umschwung für eine neue Mobilität.

Alle Hoffnung wird auf den Individualverkehr gesetzt und in vielen Debatten beschleicht einen schnell das Gefühl, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs bei den Gewerkschaften sogar als Konkurrenz gesehen wird. So wird sich darum gekümmert, wie hier und da Arbeitsplätze erhalten werden können, anstatt sich z.B. für den Wiederaufbau einer Busindustrie einzusetzen. Außer Bernd Riexinger und wenige andere fordert dies bedauerlicher Weise so gut wie niemand. Meiner Meinung nach ist das der Fall, weil die meisten immer nur an ihren eigenen Chef denken und sich dabei sagen: «Das macht der nie.» Hier zeigt sich – wie so oft –, dass die Gedankenwelt der Betriebsräte im Normalfall viel zu eingeschränkt ist. Die LINKE – aber auch natürlich alle anderen – tun gut daran, hin und wieder mit den Leuten aus dem Betrieb zu reden, dabei aber auch immer zu beachten: die Sichtweise ist eingeschränkt. Das ist vergleichbar mit Lokalpolitiker:innen, die seit 20 Jahren versuchen, mit den begrenzten Mitteln einer Kommune den ÖPNV zu verbessern. Das ist zwar lobenswert, aber der »große Wurf« kann doch nur gelingen, wenn das Korsett »des im Moment Möglichen« gesprengt wird.

Es ist auf betrieblicher Ebene kaum vorstellbar, dass eine Busfertigung aufgebaut wird – obwohl das gesellschaftlich überaus sinnvoll wäre. In der Bundesrepublik gibt es quasi keine Busindustrie mehr, was wohl in erster Linie an dem hohen Anteil handwerklicher Arbeit und der dadurch »geringeren« Produktivität liegen dürfte: Durch »hohe« Stundenlöhne würden die Busse natürlich teurer werden als die aus der Türkei. Aber letztendlich ist die Frage, was gesellschaftlich gewollt ist.

Während dieser Text verfasst wird, wird das Papier des »Bündnis für eine sozialverträgliche Mobilitätswende« (2021) veröffentlicht. Hervorzuheben ist, dass der Ausbau des ÖPNV an erster Stelle steht und als wichtigster Baustein benannt wird. Allerdings fehlt hier ebenfalls der Mut, einen Wiederaufbau der Busindustrie in Deutschland zu fordern. Stattdessen gehört zu den geforderten Maßnahmen auch hier erst mal der weitere Ausbau der E-Autoindustrie – ungeachtet dessen, dass dies, wie im Papier auch benannt, ökologisch im Moment überhaupt keinen Sinn macht. Zudem wird in dem Papier das autonome Verkehrsfahrzeug nicht nur als realistische, sondern auch als erstrebenswerte Zukunftsvision erwähnt. Wobei ich mich frage, worin hier der gesellschaftliche Vorteil liegen soll. Günstiger würde es wohl nicht werden, da dafür sehr viel Technik benötigt werden würde und Programmierarbeiten permanent notwendig sein würden. »Massenarbeiter:innen« könnten dadurch ihre Arbeit verlieren, da der Bedarf an Spezialist:innen steigen würde. Hier sind die Texte von Riexinger, Candeias, Wolf oder Waßmuth in der Zeitschrift LuXemburg 1/2020 von erfrischender Klarheit.

Gleichzeitig werden in vielen anderen Bereichen der Gesellschaft dringend Arbeitskräfte gebraucht. Ein Schwerpunkt aller Gewerkschaften sollte daher sein, die Arbeitsbedingungen aller Arbeiter:innen zu verbessern – so z. B. auch die der Arbeiter:innen in der Pflege. Auch ich habe Anfang der 1990er Jahre meinen Zivildienst in der Pflege im Altenheim verbracht. Ein weitaus erfüllenderer Beruf als in der Autoindustrie. Angefangen habe ich dann bei Volkswagen, weil ich keine Lust auf die ständige Wochenendarbeit im Altenheim hatte. Sicherlich können schon vom Charakter her nicht alle Beschäftigten der Automobilindustrie in der Pflege arbeiten, aber einige tausend könnten es schon sein – wenn die Bezahlung deutlich besser werden würde.

Grundannahme Nr. 1 ist für die meisten, dass sich die Beschäftigten der Automobilindustrie bis zuletzt an das Auto klammern werden, um ihre Arbeit zu behalten. Ich würde entgegenhalten, dass sich die Situation in den letzten Jahren in vielerlei Hinsicht geändert hat.

»Die Beschäftigten der Automobilindustrie« gibt es nicht mehr!

Die großen Automobilkonzerne haben die Belegschaften so zerstückelt und gespalten, dass kein einheitliches »Wir-Gefühl« mehr besteht. Die Ausgangs- und Interessenlage ist sehr unterschiedlich. Da sind zum einen die alten Stammbeslegschaften, die einen Lohn haben, der um einiges über dem Flächentarif liegt. Bei Volkswagen sind das diejenigen, die in den westdeutschen Werken vor 2006 eingestellt wurden. Neben den Azubis, die übernommen wurden, gab es davor die letzte große Einstellungswelle 1998, also vor 23 Jahren! Eine

aussterbende Generation. Daneben gibt es viele tausend Beschäftigte, die sich nach einer Bezahlung nach dem Flächentarif sehnen. Der Volkswagen Group Service, die Sitech, MOIA, die »Industriedienstleister« von leadec, Voith, Clavey und Thyssen Krupp liegen alle in einem Lohnbereich. Die Löhne vieler Beschäftigter unterschreiten die Tarife der Bus- und Bahn-Industrie. Hier hat die IG Metall in den letzten Jahrzehnten flächendeckend keine tariflichen Erfolge erzielen können.

Es wäre wirklich vermessen gewesen, zu beschreiben, was »die Beschäftigten« erwarten. Dafür ist die Stimmungslage doch viel zu verschieden. Insbesondere die IG Metall hat es in den letzten Jahrzehnten versäumt, sich eine gerechte Verteilung des Reichtums innerhalb der Industrie als Ziel zu setzen. Anstatt eine Mindestlohnerhöhung anzustreben, wurde immer wieder die alte Leier der Prozente gespielt. So wurden die Abstände zwischen den Lohn- und Gehaltsgruppen immer größer. Ausgliederungen der unteren Lohngruppen (Küche, Logistik, Reinigung usw.) wurden mitgetragen, während gleichzeitig an zusätzlichen Lohngruppen gebastelt wurde, um Spezialist:innen gewinnen zu können.

Im Gegensatz zu etlichen anderen Ländern sind viele Arbeiter:innen in der BRD nur selten dazu bereit, den Job zu wechseln. Auch wenn der Lohn seit Jahren kaum über zehn Euro liegt, habe ich mehrere Kolleg:innen, die sich nicht trauen, den Job zu wechseln. Beispielsweise werden die Maschinen, mit denen ich arbeite, von einer anderen Firma »abgeschmiert«. Seit 20 Jahren versorgen die Kolleg:innen die Maschinen mit Öl, wechseln die Filter und führen die Verbrauchsstatistik. Sie wissen genau, wann bei einer Maschine ein ungewöhnlicher Verbrauch vorliegt und melden es ihren VW-Vorgesetzt:innen. Die Firma hat mittlerweile schon drei Mal gewechselt, aber immer musste das Personal übernommen werden. Trotzdem liegt der Lohn bei den meisten gerade mal bei 11€ Brutto. Weil die Arbeitsstelle immer wieder neu ausgeschrieben wird, trauen die Kolleg:innen sich nicht, höhere Löhne zu fordern. Die IG Metall interessiert sich nicht für sie und nur die Nachwuchssorgen der Chef:innen könnten langfristig zu einer besseren Lohnsituation führen. Trotz alledem bewerben sich die Kolleg:innen nicht auf andere Stellen.

Glaubwürdige Dealer

Wenn wir es als Gewerkschaften nicht schaffen oder es uns zu anstrengend ist, mit diesen Kolleg:innen ordentliche Löhne zu erkämpfen, dann sollten die Beschäftigten sich nach besseren Arbeitsplätzen umsehen. Hier können die Gewerkschaften jedoch als beratende Instanzen für die Arbeitnehmer:innen

wieder ansetzen. Denn weder beim Jobcenter noch im Vorstellungsgespräch wird uns bei der Jobsuche etwas über die realen Arbeitsbedingungen erzählt. Die Gewerkschafter:innen der Automobilindustrie sollten den Mut haben, Informationsabende mit Beschäftigten und Betriebsräten aus Zukunftsbereichen zu veranstalten.

Natürlich wirkt es absurd, jemandem einen anderen Job zu vermitteln, weil man sich nicht in der Lage fühlt, die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Aber wenn wir es seit 20 Jahren nicht schaffen, mit den Kolleg:innen der Volkswagen Logistik bessere Löhne und Arbeitsbedingungen zu erkämpfen als bei der Deutschen Bahn, dann spricht doch nichts dagegen, wenn einmal von der Bahn jemand kommt und über die Arbeit und das Gehalt spricht. Wahrscheinlich wäre das eine bisher nicht dagewesene Misstrauensbekundung der Gewerkschaft gegenüber Volkswagen und ich gehe auch davon aus, dass VW dagegen klagen würde. Aber in vielen Bereichen haben sie jetzt schon große Probleme neue Leute zu bekommen. Also sollten wir auch den Mut aufbringen, für neue Wege zu werben.

Bei den Beschäftigten der Automobilindustrie handelt es sich um ein bunt gemischtes Lohnniveau. So ist z.B. eine kollektive Arbeitszeitverkürzung nur noch innerhalb der Stammbelagschaften denkbar. Aber natürlich muss trotzdem auch hier angesetzt werden. Der in letzter Zeit immer wieder geforderte Weg, die individuelle Arbeitszeit zu senken, wird nicht zielführend sein. Bei individuellen Regelungen ist die Angst der meisten Lohnabhängigen viel zu groß, in Zukunft nur noch »schlechte Arbeit« von den Vorgesetzt:innen zu bekommen. Gesellschaftliche Entwicklungen wie etwa ein freies Wochenende entfalten sich auch nur in der kollektiven Erfahrung: Wenn am Sonntag alle mit dem Fahrrad fahren, die dies wollen, ist das bei weitem nicht das gleiche wie ein autofreier Sonntag.

Folgerichtig müssen wir stark darauf hinarbeiten, dass bei den nächsten Tarifrunden ein stärkerer Ausgleich zwischen den Lohngruppen erreicht wird. Wenn wir in Zukunft weniger Arbeit haben, weil kollektive Mobilität angeblich weniger Arbeit schafft als individuelle, dann müssen wir uns diese Arbeit teilen. Allerdings ist zu erwarten, dass eine echte Mobilitätswende zunächst viel Arbeit mit sich bringen würde (vgl. Candeias in diesem Band).

Die Miete frisst die Löhne auf!

Die Erhöhungen der Miet- und Bodenpreise sind in der Debatte mit meinen Kolleg:innen einer der Hauptgründe, warum sie nicht auf Teilzeit gehen. Tatsächlich müssen hier alle fortschrittlichen Akteur:innen gemeinsam auf die Straße gehen und handeln, damit der Produktivitätsfortschritt der Gesellschaft zugun-

tekommt und nicht von Blackrock und anderen aufgesogen wird. Der DGB ist da schon recht rege, die IG Metall könnte wohl noch zulegen.

In den »Grundrissen« von Karl Marx (1983) kann man nachlesen, dass wenn die Gesellschaft ein gewisses Maß an materiellem Wohlstand erreicht, sich der reale Wohlstand als die Menge an freier Zeit zu definieren beginnt, die dem Einzelnen und der Gesellschaft als Ganzes zur Verfügung steht. Viele der hochqualifizierten Arbeiter:innen von heute wollen mehr als einen guten Lohn und einen interessanten Job. Sie wollen mehr verfügbare Zeit, um ihr Leben zu leben. »Dies muss ein zentraler Schwerpunkt jeder fortschrittlichen Gewerkschaftspolitik sein.« (eigene Übersetzung von Dörre im Interview mit Balhorn 2018)

Einige Beschäftigte wollen aber tatsächlich nur immer mehr Geld, egal wie viel sie dafür arbeiten müssen. Die Frage ist nur, ob sie der Maßstab gewerkschaftlichen Handelns sein sollten. Wir sind nicht diejenigen, die festlegen, was den arbeitenden Menschen glücklich macht. Eine Normierung von Lebensbedürfnissen sollte nicht unser Ziel sein. Ob jemand damit zufrieden ist, täglich in städtischen Grünanlagen zu picknicken oder ob jemand Erfüllung darin findet, im eigenen Garten die Erde umzupflügen, ist eine persönliche Glaubensfrage. Wenn die Leute aber z.B. meinen, sie bräuchten jährlich das neuste Smartphone, einen Neuwagen mit 200 PS oder eine 200 m² Villa für die Kleinfamilie, wird es schon schwieriger. Oftmals handelt es sich hierbei um Prestigeprojekte und Statussymbole. Beim neuen Smartphone werden gerade einmal 20% der Funktionen benötigt; im großen Haus erweist sich schon nach kurzer Zeit, dass einige Räume nur noch zum Staubwischen betreten werden und die 200 PS werden zu 95% zum Rasen und nicht zum Ziehen schwerer Lasten genutzt.

Hier geht es also nicht darum, Verzicht zu predigen, sondern Dinge zu hinterfragen, die für das Leben nicht notwendig sind. Wenn ich von dieser Grundbetrachtung ausgehe, wäre es vernünftig, endlich von den immer-mehr-Geld-Forderungen der Gewerkschaften weg zu kommen. Es ist für eine fortschrittliche Organisation bzw. Bewegung notwendig, über weniger Arbeitszeit statt mehr Lohn zu sprechen. Es muss darum gehen, dass wir den gesellschaftlichen Reichtum mehr über freie gemeinsame Zeit definieren als über eine Anhäufung von Repräsentationsobjekten. Die Küche für 40.000 € macht doch nur Sinn, wenn sie auch wirklich regelmäßig intensiv genutzt wird. Das wird sie aber in Haushalten von Kleinfamilien fast nie. Sinnvoller wäre es da, einen ordentlichen Hockerkocher und eine Villarriba/Villabajo-Pfanne für Straßenfeste anzuschaffen. Oder einen gemeinschaftlichen Kochclub wie die baskischen Txokos (die natürlich für alle offen sein sollen) zu schaffen. Dort wo in den 1980er Jahren regelmäßig Straßenfeste etabliert wurden, sind sie längst zu kommerziellen Dauerbrennern gewor-

den. Ganz einfach, weil die Menschen Geselligkeit lieben. Das müssen nicht die großen Events sein, oftmals reicht schon die lange Tischreihe für einen gemeinsamen Brunch.

*Gemeinsam statt einsam!
Anders Leben, nicht verzichten!*

Literatur

- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können, www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_Buendnis_sozialvertraegliche_Mobilitaetswende_Broschuere_.pdf (11.11.2021).
- Dörre, Klaus/Balhorn, Loren (2018): Germany's 28-Hour Workweek. An interview with Klaus Dörre, in: Jacobin, www.jacobinmag.com/2018/03/germanys-28-hour-workweek/ (3.11.2021).
- Marx, Karl (1983): Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie. In: MEW Band 42. Berlin.

Carsten Büchling

Auf die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten kommt es (auch) an!

»Ein radikaler Zukunftsrealismus ist gefragt. Das bedeutet vor allem: Alle Gewerkschaftspolitik muss sich in den Prozess der ökologischen Transformation einreihen.« (Urban 2021b) IG Metall-Vorstandsmitglied Hans-Jürgen Urban sieht die Kernaufgabe der Gewerkschaften darin, »sich mit beschäftigungs- und sozialpolitischen Schutz- und Zukunftskonzepten, als Interessensvertretung der abhängigen Arbeit, in diesen Prozess einzuschalten.« (ebd.)

Wie gelingt es, diese gewerkschaftspolitischen Ansprüche mit Bezug auf Bernd Riexingers Diskussionspapier »Ein linker Green New Deal. Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Auto-Industrie« (in diesem Band) umzusetzen? Welche Rolle können dabei die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten übernehmen? Wie sind die Rahmenbedingungen und welche Handlungsempfehlungen helfen bei einer Umsetzung? Diesen Fragen soll im Folgenden aus Sicht eines gewerkschaftlich Aktiven im Betriebsrat in der Automobilindustrie nachgegangen werden.

Auto-Überproduktion ohne Alternative?

Riexinger stellt fest: »Gemeinsam ist den Konzernen, dass sie ihr Heil in neuen Exportmärkten, digitalisiertem Fahren und Fahrzeugen mit immer höherer PS-Zahl und digitaler Technologie-Ausstattung suchen. Das Auto soll zum »Zuhause« und Ort der Unterhaltung werden. Fahrzeugmodelle wie SUVs, Luxuslimousinen oder Sportwagen haben einen hohen Energie- und Ressourcenverbrauch, ermöglichen aber den Konzernen höhere Renditen als Kleinwagen.« (ebd.:) Bei Betrachtung der Frage »WAS produziert wird« reiht sich Carsten Bätzold (in Boewe/Schulten 2021), Betriebsratsvorsitzender im Werk Kassel der Volkswagen AG – mit fast 17.000 Beschäftigten –, in diese Kritik ein. Unter der Überschrift »Elektro-SUVs lösen kein Problem« formuliert er seine Position ähnlich scharf wie Riexinger. Auf die Frage zur zukunftsfähigen Nachhaltigkeit von Plug-in-Hybriden antwortet Bätzold: »Das ist totaler Quatsch. Mein Auto wird ja nicht dadurch umweltfreundlicher, dass ich sechs Säcke Zement hinten reinlege. Das ist genauso absurd wie die Elektro-Strategie der Konzerne, Zweieinhalb-Tonnen-Autos mit Batterien zu versehen. Man muss nicht mal Physik studiert haben, um zu kapieren, dass das Unfug ist. Es geht um Profitmaximierung und um das Abgreifen staatlicher Prämien. Mit Klimaschutz hat das nichts zu tun, abgesehen vom Marketing.« Nach der Gestaltung von echtem

Klimaschutz gefragt, führt Bätzold aus: »Das Problem ist das Geschäftsmodell der Branche, das dafür ausgelegt ist, jährlich 70 Millionen Autos in den Weltmarkt zu drücken. Was wir brauchen, sind weniger Autos, kleinere Autos, ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit bedarfsgerechten Rufbus- und Car-sharing-Angeboten für den ländlichen Raum. Natürlich braucht man für so ein Verkehrssystem immer noch Autos. Dafür müssen wir in den nächsten zehn Jahren die Voraussetzungen schaffen.« – *Wie kann das gelingen?*

Die IG Metall als »progressive Akteurin«

Das Ziel einer sozial-ökologischen Transformation der Automobilindustrie steht laut Riexinger im Widerspruch zu den Profitinteressen der Aktionär:innen der Autokonzerne, nicht aber zu den Interessen der Beschäftigten in der Automobil- und Zuliefererindustrie. Konsequenterweise erscheint seine daraus resultierende Forderung der Ausrichtung der Automobilproduktion nach gesellschaftlichem Bedarf. – *Wer sind die Akteur:innen?*

Abgeleitet aus den Interessen der Gewerkschaftsmitglieder sieht Klaus Dörre die IG Metall in der Rolle eines »progressiven Akteurs einer Nachhaltigkeitsrevolution« (zitiert in Schulten 2021). Hans-Jürgen Urban fordert eine Kooperation von Akteur:innen: »Die Gewerkschaften werden die unverzichtbare Neuverteilung von Machtressourcen alleine nicht bewerkstelligen können. Die Gründung und Stärkung von handlungsfähigen Allianzen, die den Pfadwechsel nach links drängen, wird zur Schlüsselaufgabe. [...] Die Demokratisierung von Arbeit, Wirtschaft und Gesellschaft braucht engagierte Demokratisierungs-Aktivist:innen, die über Spannungen und Konflikte hinweg kooperieren. Die Gewerkschaften sollten sich, entsprechend ihrer Tradition, als solche begreifen – und auch so handeln.« (Urban 2021a) – *Gelingt eine weitere Demokratisierung durch die Gewerkschaften?*

Satzungskonform sind die benannten Forderungen allemal: Die IG Metall erklärt zu ihren Aufgaben und Zielen »die weitere Demokratisierung von Wirtschaft, Staat und Gesellschaft [...] und den Schutz der natürlichen Umwelt zur Sicherung der Existenz der Menschheit« (IG Metall 2019: 8). Insbesondere werden als Aufgaben und Ziele die »Erringung und Sicherung des Mitbestimmungsrechtes der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen im Betrieb und Unternehmen und im gesamtwirtschaftlichen Bereich durch Errichtung von Wirtschafts- und Sozialräten; Überführung von Schlüsselindustrien und anderen markt- und wirtschaftsbeherrschenden Unternehmungen in Gemeineigentum« (ebd.: 9) genannt.

Gewerkschaftlich Aktive in den Betriebsräten – auf uns kommt es an!

Diese gewerkschaftlichen Ziele werden jedoch nicht als Beschlüsse, die an Gewerkschaftstagen gemacht wurden, umgesetzt. Ohne die Mitglieder und die gewerkschaftlichen Akteur:innen in den Betrieben bleiben Satzungsziele Textzeilen ohne Handlungsausführung. Urbans Appell an das Traditionsverständnis der Gewerkschaften lässt sich auch auf die Mitbestimmungsgremien in den Betrieben übertragen. Ein kurzer Blick zurück lohnt sich: Wegweisend für die spätere Ausgestaltung der betrieblichen Mitbestimmung war die Weimarer Reichsverfassung von 1919. Sie sah eine umfassende Beteiligung der Arbeiter:innen und Angestellten im Sinne einer Wirtschaftsdemokratie vor. Nach Wirtschaftsgebieten gegliedert sollten Bezirksarbeiter:innenräte gebildet werden. Auf der Ebene des Zentralstaats sollte der Reichsarbeiter:innenrat im Zusammenwirken mit den Vertretungen der Unternehmen den Reichswirtschaftsrat bilden. Dieses Modell einer Wirtschafts- und Rätedemokratie wurde jedoch nicht umgesetzt. Verabschiedet wurden lediglich 1920 das Betriebsrätegesetz sowie 1922 das Gesetz über die Entsendung von Betriebsratsmitgliedern in den Aufsichtsrat. Die Befugnisse der Betriebsräte beschränkten sich im Wesentlichen auf Unterrichts- und Anhörungsrechte (Düwel 2018). Forderungen des DGB zur Demokratisierung der Wirtschaft durch Mitbestimmung in allen wirtschaftlich maßgeblichen Entscheidungen konnten nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland trotz Streikmaßnahmen nicht durchgesetzt werden.

Was bisher nicht gelang, bleibt dennoch möglich! Insbesondere aus den Betriebsratsgremien heraus müssen die Auseinandersetzungen um die Erweiterung von Mitbestimmungsrechten auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten geführt werden. Die »progressiven Akteur:innen« können auch in Anlehnung an die aktuelle Rechtsprechung mutig und selbstbewusst auftreten: Zur grundsätzlichen Rolle und Ausrichtung der Arbeit von betrieblicher Interessenvertretung im Interessengegensatz zwischen Arbeit und Kapital entwickelte das Bundesarbeitsgericht bereits 1983 folgende Position: »Das geltende Arbeitsrecht wird auch durchgängig von zwei gegenüberstehenden Grundpositionen beherrscht, mit denen unterschiedliche Interessen verfolgt werden. Ohne diesen Interessengegensatz wären im Übrigen gesetzliche Regelungen über die Mitwirkung der Arbeitnehmerseite an sozialen, personellen und wirtschaftlichen Entscheidungen des Arbeitgebers gegenstandslos. Auch das Betriebsverfassungsgesetz setzt diesen Interessengegensatz voraus. Im Betrieb hat der Betriebsrat die Interessen der von ihm repräsentierten Belegschaft wahrzunehmen (Arbeitsrechtliche Praxis Nr. 20 zu § 40 BetrVG).

Um diese Interessen wirkungsvoll im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation durchzusetzen, muss die Forderung nach Erweiterung von Mitbestimmungsrechten nicht nur auf der politischen Bühne laut werden. Auch in kommenden Tariffbewegungen und im betrieblichen Alltag muss die Forderung integriert werden!

Eigene betriebliche Projekte sind möglich – der Austausch über Betriebsgrenzen hinweg ist nötig!

In der aktiven (Mit-)Gestaltung einer sozial-ökologischen Transformation in der Automobilindustrie sind die Betriebsräte besonders gefordert: Es ist anzunehmen, dass der Komplexitätsgrad der Aufgaben der Betriebsräte mit ihrem wünschenswerten Drang nach mehr Mitbestimmungsrechten steigen wird. Damit wachsen auch die Kompetenzanforderungen an die Betriebsräte sowie an die einzelnen Betriebsratsmitglieder. Die bisherigen Regelungen des Betriebsverfassungsgesetzes bieten den Betriebsräten breit gefächerte Handlungsoptionen zur Ausgestaltung ihrer Arbeit. Dies führt zu einer Vielfalt der Ausrichtung der Betriebsratsarbeit in der betrieblichen Praxis, mit der sich unter anderem auch die Sozialforschung seit den 1980er Jahren auseinandersetzt. Bei den Forschungsergebnissen reicht die Bandbreite »von Kümmerexistenzen bis zu professionellen Co-Managern« (Müller-Jentsch 2019: 25). Kategorisiert wird hier nach dem Selbstverständnis des Betriebsrates (als Gremium) über seinen Aufgabenbereich. Die Gruppe der »Co-Manager« zeichnet sich dadurch aus, dass sie starken Einfluss auf die Gestaltung der betrieblichen Veränderungen nimmt und somit eine Erweiterung der Aufgaben und Mitwirkungsmöglichkeiten der Betriebsratsarbeit nicht nur akzeptiert, sondern in ihrer Praxis einfordert und umsetzt - nach vorne gedacht nicht im Sinne der Maximierung des Betriebsergebnisses, sondern der Gestaltung der Transformation. Diese Betriebsräte sind auch am ehesten in der Lage, in Projekten zur Konkretisierung der Diskussion um eine sozial-ökologische Transformation der Automobilindustrie in den Betrieben zu arbeiten. Hierbei müssen die Schwerpunkte auf Kommunikation mit den Beschäftigten sowie auf deren Beteiligung gelegt werden.

Inhaltlich hat die IG Metall bereits 1990 mit Veranstaltungen sowie dem Sammelband »Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern bevor es zu spät ist!« (1992) vorgelegt. So wurde innerhalb der Automobilindustrie eine gesellschaftskritische Debatte ausgelöst. In dieser Zeit gelang es auch, z.B. in damals gegründeten Ingenieur:innenarbeitskreisen innerhalb der IG Metall, die aus der gewerkschaftlichen und politischen Diskussion verdrängten Fragen *Was soll produziert werden und wer soll darüber entscheiden?* neu aufzuwerfen (Adler 2021). Diese Diskussionen müssen in den Betrieben (wieder) geführt werden.

Die gewerkschaftlich Aktiven dürfen nicht isoliert handeln, denn sie brauchen den Erfahrungsaustausch und betriebsübergreifende Meinungsbildung. Hierzu hat die Rosa-Luxemburg-Stiftung (RLS) bereits nennenswerte Beiträge geleistet: Nach der im Oktober 2020 stattgefundenen Konferenz »Spurwechsel - Gerechte Mobilität und alternative Produktion« fand auf Initiative von VW-Betriebsratsmitgliedern, die an der Konferenz teilnahmen, die Online-Tagung »Umbruch der Autoindustrie und Perspektiven alternativer Produktion« speziell für gewerkschaftlich Aktive bei Volkswagen statt. Neben anderen Vortragenden gelang es den RLS-Veranstalter:innen, den damals noch im Amt aktiven Konzernbetriebsratsvorsitzenden Bernd Osterloh sowie Bernd Riexinger zu gewinnen. Die rund 30 teilnehmenden IG Metall-Funktionäre (überwiegend Betriebsrats-Mitglieder) aus 6 VW-Betrieben bewerteten die Veranstaltung als durchweg positiv und äußerten die Bereitschaft zur Teilnahme an weiteren Austausch-Terminen. Der Auftakt ist also gelungen – jetzt müssen konkrete Angebote zur Intensivierung entstehen. Riexinger selbst schlug noch während der Veranstaltung vor, ein ähnliches Format bundesweit für alle gewerkschaftlich Aktiven in der Automobil- und Zulieferindustrie anzubieten. Aber auch aus der Bundestagsfraktion der Partei DIE LINKE können mehr Beiträge geleistet werden. So könnten lokale Betriebs- und Personalrätekonferenzen angeboten werden, in denen schwerpunktmäßig die Debatte zur sozial-ökologischen Transformation geführt würde.

Konzepte zur Personalentwicklung müssen her – bei VW im Werk Kassel beginnt die Umsetzung

Der betriebsübergreifende Austausch der gewerkschaftlich Aktiven ist für die Orientierung der Betriebsräte unverzichtbar. Der Anspruch auf (Mit-)Gestaltung in der Transformationsdebatte und die damit einhergehenden Auseinandersetzungen um eine Erweiterung der Mitbestimmungsrechte des Betriebsrates gelingen nicht von selbst! Vielmehr müssen sich die Betriebsrats-Gremien stärker von innen heraus entwickeln. Hierfür bedarf es unter anderem einem strukturierten und konsequenten Konzept zur Personalentwicklung (PE) in den Gremien. Die 2022 bevorstehenden Betriebsratswahlen sind ein guter Anlass für eine Re-Politisierung der betrieblichen Mitbestimmung.

Die IG Metall-Betriebsratsmitglieder im Werk Kassel der Volkswagen AG haben sich im vergangenen Jahr für ein eigenes PE-Konzept nach folgenden Kriterien entschieden: Permanente Mitwirkungsmöglichkeiten und Beteiligung müssen erfüllt sein; die notwendige Bildungsplanung muss über PE-Gespräche sowie Aushandlungsprozesse der Beteiligten zur Festlegung von Maßnahmen erfolgen (vgl. Allespach 2005); die PE muss eingebettet in kulturellen Konstel-

lationen und Kontexten erfolgen (vgl. Faulstich 1998) und der Gedanke eines gewerkschaftlich geprägten humanistischen und kooperativen Menschenverständnisses muss in das Konzept einfließen.

Mit solch einem Konzept steigt die Chance, dass Betriebsräte die oben beschriebenen Herausforderungen annehmen und perspektivisch einen eigenen Beitrag für eine sozial-ökologische Transformation leisten können. Dabei gilt: *Auf die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten kommt es (auch) an!*

Literatur

- Adler, Tom (2021): Umsteuern, bevor es zu spät ist, in: Sozialismus, 3, 31-34.
- Allespach, Martin (2005): Betriebliche Weiterbildung als Beteiligungsprozess, Marburg.
- Bätzold, Carsten/Boewe, Jörn/Johannes Schulten (2021): Elektro-SUVs lösen kein Problem, in: Der Freitag digital, Ausgabe 12/2021, www.freitag.de/autoren/der-freitag/elektro-suvs-loesen-kein-problem-1 (3.11.2021).
- Düwell, Franz Josef (2018): Betriebsverfassungsgesetz Handkommentar. Einleitung - Einführung in das System der Betriebsverfassung, Baden-Baden.
- Faulstich, Peter (1998): Strategien der betrieblichen Weiterbildung, München.
- IG Metall (2019): Miteinander für Morgen. Solidarisch und gerecht. Satzung der IG Metall, https://www.igmetall.de/download/20191231_IGM_Satzung_2020_web_4bc0a0e0054f65e751cf12b6d4b17c76d0a01873.pdf (11.11.2021).
- IG Metall/Deutscher Naturschutzring (1992): Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist, Köln.
- Müller-Jentsch, Walther (2019): Mitbestimmung. Arbeitnehmerrechte im Betrieb und Unternehmen, Wiesbaden.
- Schulten, Johannes (2021): Fantasievoller Kompass für die IG Metall, in: nd, www.neues-deutschland.de/artikel/1147081.klimakrise-fantasievoller-kompass-fuer-die-ig-metall.html?sstr=schulten (3.11.2021).
- Urban, Hans-Jürgen (2021a): Corona, Kapitalismus, Demokratie. Demokratische Arbeitspolitik für ein neues Entwicklungsmodell, in: Schmitz/Urban (Hrsg.): Demokratie in der Arbeit – eine vergessene Dimension in der Arbeitspolitik? Frankfurt a.M. (im Erscheinen).
- Urban, Hans-Jürgen (2021b): Der Utopische Raum, in: Frankfurter Rundschau, www.fr.de/politik/fridays-for-future-gewerkschaft-radikale-realismus-hans-juergen-urban-90476440.html (7.11.2021).

Mario Candeias

... das braucht unglaublich viel Arbeitskraft!

Beschäftigungspotenzial alternativer Produktion
als Basis der Mobilitätswende

Die Transformation der Automobilindustrie in Deutschland ist in vollem Gange: Die Stichworte sind a) Transnationalisierung, verschärfte Konkurrenz und Verlagerungen; b) der nächste konkurrenz- und renditegetriebene Rationalisierungsschub (unter anderem Industrie 4.0); c) die Digitalisierung der Mobilität und d) die notwendige und begonnene ökologische Modernisierung mit dem Antriebswechsel auf E-Mobilität (vgl. Einleitung dieses Bandes). Eine Beschäftigtenbefragung der IG Metall ergab, dass mehr als die Hälfte der Betriebe in der Automobilindustrie angekündigt hatte, Beschäftigung abzubauen. 50.000 Stellen seien kurzfristig gefährdet, weitere 180.000 mittelfristig (IG Metall 2020). Die Pandemie traf 2020 auf einen – bereits im Jahr zuvor – schwächer gewordenen Konjunkturzyklus.¹ Für die Automobilkonzerne war dies zwar keine gewünschte, aber dennoch eine günstige Gelegenheit, um über Kurzarbeit Kosten von Überkapazitäten auf die Gesellschaft zu übertragen und dann Produktionsausfälle als Begründung für den anstehenden Personalabbau zu nutzen. Obwohl die meisten Konzerne – nicht unbedingt alle, vor allem kleinere Zulieferer – wieder hohe Profite einfahren, werden viele tausend Stellen gestrichen, Standorte geschlossen.

Vor der Pandemie wurden im Jahr 2019 in Deutschland laut de.statista.com 4,66 Millionen Autos produziert, 2017 waren es noch 5,65 Millionen (Statista 2021). In nur zwei Jahren wurden also etwa eine Million Autos weniger hergestellt. Ende 2020 waren es (auch durch die Produktionsrückgänge während der Pandemie) laut Verband der Automobilindustrie (VDA) nur noch 3,5 Mio. (knapp -25%). Im Jahr 2021 hat sich der Trendverlauf – Tendenz leicht

¹ Dieser begann spätestens im Herbst 2019, im Anschluss an einen neun Jahre währenden schwachen Wachstumszyklus. Anders als 2007/08 liegt der Auslöser der gegenwärtigen Krise nicht im Kreditwesen (Subprime-Krise), sondern sie hat mit einem Einbruch bei der Produktion zu tun. Die industrielle Produktion in Deutschland ging im Jahr 2019 um knapp 5% zurück, weltweit sank das Produktionswachstum auf null. Wichtigste Ursache sind massive Überkapazitäten in der globalen Automobilindustrie (aber auch in der Chemie- und Stahlindustrie). Seit zwei Jahren ist bereits ein absoluter Rückgang der Produktion zu verzeichnen, in Deutschland allein um über eine Million Pkw (IfG 2020). In der Krise von 2009 konnte der Einbruch bei der Autoherstellung noch durch die enorme Expansion des Marktes in China (über-)kompensiert werden (Wolf 2020b). Diesmal ging auch in China die Produktion mit über zwei Millionen Einheiten bereits vor der Corona-Krise drastisch zurück.

aufsteigend – stabilisiert. Bei der Inlandsproduktion haben wir heute also gegenüber 2017 eine fast 40% geringere Stückzahl. Wir erleben die Schrumpfung der Autoindustrie auf »disruptive Art und Weise« (GK Zukunft Auto Umwelt Mobilität 2020).

In der Automobilproduktion (inklusive der Zuliefererbetriebe, die vornehmlich für die Automobilindustrie tätig sind) arbeiten etwa 800.000 Beschäftigte (BMW i 2021). Wenn wir davon ausgehen, dass 150.000 Arbeitsplätze durch Reduzierung von Kapazitäten/Überkapazitäten und Rationalisierung sowie 100.000 weitere Arbeitsplätze im Zuge der Umstellung auf E-Mobilität gestrichen werden, bleiben um die 550.000 Beschäftigte. Wird dabei die demografische Entwicklung berücksichtigt – etwa 200.000 Beschäftigte werden in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen – und rechnet betriebliche und tarifliche Initiativen zur Arbeitszeitverkürzung hinzu, könnte der Abbau *theoretisch* und *rein quantitativ* gänzlich »sozialverträglich« – also ohne Entlassungen – verlaufen.² Dazu ist allerdings entscheidend, dass die Organisationsmacht der Gewerkschaften gegenüber den Konzernen ausreicht.

Der Kern dieser gewerkschaftlichen Organisationsmacht ist bedroht: die gut organisierten Kernbelegschaften in den Großbetrieben mit ihren hohen tariflichen Standards, an denen sich die Arbeitsbedingungen in anderen Betrieben orientieren und die zugleich die machtpolitische Basis für die Absicherung sozialer Errungenschaften (mitsamt ihren gesetzlichen Regelungen) sowie die Voraussetzung für die Organisierung anderer Bereiche sein *sollen* (ausführlich Candeias 2011). In einer konkurrenz- und konzerngetriebenen Transformation fallen auf gewerkschaftlicher Seite unter ungünstigen gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen und Krisenbedingungen kurzfristige Anforderungen und langfristige Ziele auseinander. Eine wirkliche Mobilitätswende statt nur einer Antriebswende wird weder miteinkalkuliert noch beabsichtigt. Von gerechten Übergängen ist keine Rede. Doch aus linker, sozial-ökologischer Sicht muss sich etwas ändern. Dabei geht es uns nicht um Horrorszenarien eines massiven Arbeitsplatzabbaus – der droht eh permanent von Konzernseite. Vielmehr geht es um die konzeptionelle und organisatorische Einbeziehung eines ungenutzten Potenzials um Ökologie und Beschäftigungsperspektiven im industriellen Sektor zusammenzubringen. Dies ist der Knackpunkt der Debatte um eine Mobilitätswende.

² Die jüngste ifo-Studie für den VdA, kalkuliert, dass durch die Antriebswende bis 2030 mindestens 215.000 Arbeitsplätze – davon 165.000 in der Automobilindustrie – wegfallen. Das altersbedingte Ausscheiden bis 2030 wird auf ca. 147.000 Beschäftigte geschätzt. Hier gibt es zwar eine leichte Differenz bei den Zahlen, so dass trotz Verrentung eine Beschäftigungslücke bliebe (Falk u.a. 2021: IV), aber es wird auch keine Arbeitszeitverkürzung in Erwägung gezogen.

Mobilitäts- statt nur Antriebswende

In der Debatte um die Dekarbonisierung der Wirtschaft im Allgemeinen und der Autoindustrie im Besonderen wird mit Blick auf künftige Beschäftigungsperspektiven stets argumentiert, dass ein solcher Umbau letztlich mehr Beschäftigung schafft, als verloren geht. Wir teilen diese Auffassung. Allerdings wird von gewerkschaftlicher Seite oder von Beschäftigten häufig eingewandt, dass es sich dabei eben nicht um vergleichbare Arbeitsplätze handelt, weil in den neuen Branchen meist schlechtere Arbeitsbedingungen und Löhne geboten werden, ein deutlich geringerer (bis kaum existenter) Organisationsgrad besteht, Dienstleistungsberufe ohnehin in der Regel schlechter entlohnt werden etc. »Ich kann ja schließlich nicht Pfleger:in oder Busfahrer:in werden«, ist eine häufig geäußerte Haltung. Dies ist trotz des verbreiteten Produzentenstolzes von Automobilwerker:innen keineswegs abwertend gemeint. Sie stimmen vielmehr zu, dass diese Berufe deutlich besser entlohnt werden müssten, sehen allerdings angesichts der Verhältnisse nicht, dass dies in nächster Zeit zu schaffen wäre. Ein solcher Jobwechsel wäre also mit einem individuellen Abstieg verbunden.

Selbstverständlich bestehen enorme Bedarfe in anderen gesellschaftlichen Bereichen wie den sozialen Infrastrukturen bzw. der Daseinsvorsorge (mindestens 1 Mio. Arbeitsplätze, Heintze/Ötsch/Troost 2020: 25) und nicht zuletzt im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs sowie im Schienenverkehr (mindestens 200.000 Arbeitsplätze, Waßmuth/Wolf 2020: 153ff). Doch eine diesbezügliche Debatte existiert weder in der Gesellschaft noch in den Gewerkschaften. Dabei bedarf es eines konsequenten Ausbaus komfortabler Radwegenetze; eines günstigen (perspektivisch entgeltfreien) und klimaneutralen öffentlichen Nahverkehrs sowie eines 50% billigeren, taktverkürzten und flächendeckenden Regional- und Fernverkehrs der Bahn. Ein Anteil von 80% des Umweltverbundes (aus Bus, Bahn, Rad und Mobilität zu Fuß) am Gesamtverkehrsaufkommen – aktuell macht das Auto 75% aus – wären die Grundlage einer echten Mobilitätswende, wie sie von links vorgeschlagen wird (LuXemburg 1/2020; Candeias 2020; Riexinger 2020).

Winfried Wolf (2020a) fasst die Potenziale so zusammen: Der Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen kann in allen Städten auf 30% bis 40% gesteigert werden (in Kopenhagen beträgt dieser bereits 50%). Der Anteil der Fußwege an allen Wegen (begünstigt durch eine Politik, die Dezentralität fördert und zum Beispiel wieder flächendeckend Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiträume im Nahbereich schafft) könnte bei 20% bis 25% liegen. Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs kann 35% bis 40% betragen (in Zürich liegt er heute bereits bei mehr als 40%). Je nach Mix, der von Stadt zu Stadt unterschiedlich sein wird, ist demnach eine Gesamtstruktur möglich, bei

der der Pkw-Verkehr sogar bei weniger als 10% liegt. Erreicht werden kann dies durch Carsharing sowie den Einsatz von E-Autos und gegebenenfalls Brennstoffzellen-Bussen oder auch Drei-Liter-Pkw. Für den ländlichen Raum – in dem rund 25% der Menschen leben – gilt: Auch dieser kann an einen vertakteten und komfortablen öffentlichen Verkehr angeschlossen werden (hier werden Busse eine besondere Rolle spielen). Dies ist bereits in der Schweiz der Fall. Nur eine solche Mobilitätsstruktur kann den selbstgesetzten Klimazielen gerecht werden und eine verbesserte Lebensqualität bringen. Um das zu schaffen, braucht es einen Umbau der Städte, aber es bedarf zugleich einer alternativen industriellen Produktion.

Neue Beschäftigung durch alternative Produktion

Ein solcher Bedarf besteht unter anderem in den folgenden Bereichen: Schienenfahrzeugbau; Waggon- wie Triebwagenproduktion (für S- und U-Bahnen, Straßenbahnen; Regional-, Fern- und Güterzüge); Leit- und Sicherheitstechnologie; Schieneninfrastruktur sowie Ausbesserungs- und Instandhaltungswerke; Entwicklung und Ausweitung der Produktion von E-Bus-Systemen (auch mit Oberleitung); Klein- und Rufbusse; spezialisierte Nutzfahrzeuge, Produktion von Cargo- und E-Bikes – alles auch für den maßvollen Export. Es handelt sich also um Produktionssparten im Kernbereich der Metallindustrie.

Wir haben in diesem Buch den Stand der Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie wie auch der (E-)Busindustrie analysiert (Knierim und Blöcker). Von dort ausgehend versuchen wir das Beschäftigungspotenzial etwas genauer abzuschätzen.

Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie

Die wohl größte Sparte ist die Produktion von Schienenfahrzeugen und -Infrastruktur sowie Leit- und Sicherungstechnik. Sie beschäftigt derzeit in Deutschland direkt rund 53.000 Menschen. Zusammen mit der im engen Sinne dazugehörigen Zulieferindustrie sind es ca. 200.000 Beschäftigte (Knierim in diesem Band). Die Unternehmen der Industrie liefern dabei Spitzentechnologien entlang der gesamten Produktpalette bis hin zu Komplettsystemen. Zwei Drittel der Nachfrage in Deutschland wird von den hier ansässigen Unternehmen bedient, ein Drittel wird importiert, wobei der gleiche Anteil von hiesigen Unternehmen exportiert wird. Mengenmäßig decken sich die industriellen Kapazitäten also mit der inländischen Nachfrage. Somit ist die Situation eine völlig andere als in der extrem exportabhängigen Automobilindustrie. Das heißt auch, dass eine Steigerung der inländischen Nachfrage sich direkter in zusätzliche Aufträge für hiesige Anbieter übersetzt – und das bereits un-

ter den gegebenen Voraussetzungen (also noch ohne steuernde Eingriffe des Staates). Das gilt allerdings nur, insofern die notwendigen Kapazitäten existieren. Die schwankende Nachfrage in der Vergangenheit, insbesondere in Zeiten der massiven Ausdünnung des Fern- und vor allem des Regional- und Nahverkehrs (Waßmuth/Wolf 2020; Waßmuth 2020) haben auch zum Abbau von Kapazitäten in der genannten Industrie geführt. Planungszeiträume für neue Ausrüstungen (oder gar neue Modellreihen) der Nahverkehrsbetriebe oder der Deutschen Bahn sind ohnehin lang. Engpässe in der Produktion verlängerten jedoch die Wartezeiten häufig dramatisch, sodass etwa die Auslieferung der Produktion einer neuen U-Bahn- oder Straßenbahnlieferung bis zu zehn Jahre dauern konnte. Doch seit etwa zehn Jahren steigt die Nachfrage kontinuierlich an (zumindest bis zum Ausbruch der Pandemie). Die Planungssicherheit für Produzenten hat sich deutlich verbessert, auch wenn hier noch viel zu tun wäre: Die Beschäftigtenbefragung ergab, dass klare politische Zielvorgaben dazu beitragen würden, Planungs- und Entwicklungszeiten deutlich zu verkürzen (Boewe u.a. in diesem Band). Seither leidet die Bahnindustrie an einem Fachkräftemangel insbesondere bei Ingenieur:innen und Software-Entwickler:innen. Die Unternehmen setzen in Anbetracht »gut gefüllter Auftragsbücher« (ebd.) auch kaum auf Leiharbeit, sondern auf eigene, feste Arbeitskräfte zu tariflichen Bedingungen. Gehaltssteigerungen waren in der Branche zehn Prozent höher als im Durchschnitt des Lohnindex (nicht wesentlich geringer oder sogar vergleichbar zum Kern der Automobilindustrie).

Wie wirkt sich nun eine ambitionierte und gerechte sozial-ökologische Mobilitätswende auf das Beschäftigungspotenzial in der Industrie aus? Die von der Hans-Böckler-Stiftung in Auftrag gegebene Studie der Beratungsgesellschaft M-Five und des Fraunhofer ISI zu »Beschäftigungseffekten nachhaltiger Mobilität« geht von einem zusätzlichen Beschäftigungspotenzial von 69.000 Beschäftigten bis 2035 aus (M-Five/Fraunhofer ISI 2020: 14). Damit könnte der Schienenfahrzeugbau in dem Maße an Bedeutung gewinnen, wie die Autoindustrie an Bedeutung verliert.

Die derzeit noch geschäftsführende Bundesregierung von CDU/CSU und SPD strebt eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr an – zum Nahverkehr äußert sie sich nicht, da sie dafür nicht zuständig ist bzw. sich nicht zuständig fühlt. Auch schließt sie keine zusätzlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs ein. Daraus lassen sich zwei Szenarien für die Zukunft ableiten: Für das erste gehen wir vom Kurs der noch amtierenden Bundesregierung aus, schließen den Personennahverkehr jedoch mit ein. Unser Szenario zwei folgt den Vorschlägen für einen linken Green New Deal (Riexinger 2020): eine wirkliche Investitionsoffensive in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Schiene sowie eine Halbierung der Autozahlen in den nächsten zehn Jahren – was zu einer geschätzten Steigerung der Fahrgast-

zahlen um den Faktor 2,5 führen würde. Zudem muss ein erheblicher Teil des Streckennetzes, der Leit- und Sicherungstechnik, sowie der Fahrzeuge erneuert werden. Es geht also nicht nur um wachsende Bedarfe, sondern auch um eine weitgehende Erneuerung des Bestandes. Ohnehin müssen alle Fahrzeuge, ob alt oder neu, mit klimafreundlichen Antrieben ausgestattet werden. Hinzu kommen die Bedarfe durch die Digitalisierung von Netzen und Betrieb – allein hier besteht ein Investitionsbedarf von rund 32 Mrd. Euro bis 2040 mit einem Trend zu immer komplexeren Produkten (vgl. Knierim in diesem Band). Auch die Reaktivierung stillgelegter Strecken sowie der Neubau und Ausbau von Linien und Instandhaltungswerken kommen hinzu. Noch nicht eingerechnet ist ein damit verbundener Innovationsschub mit hoher Forschungs- und Entwicklungsintensität, mit dem sich die Branche zu einer Leitindustrie für Innovationen auf dem Weltmarkt positionieren könnte, denn der Bedarf wird global betrachtet dramatisch wachsen, wie bereits jetzt am Beispiel Chinas zu erkennen ist. Es bedarf also eines beträchtlichen Ausbaus der Produktionskapazitäten.

Stellt man Rationalisierungs- und Automatisierungspotenziale in der Produktion in Rechnung (die nicht zu unterschätzen, aber deutlich geringer sind als in der Automobilindustrie), so kommt Bernhard Knierim bei unserem Szenario 1 (Verdopplung der Fahrgastzahlen) auf 100.000–155.000 zusätzliche Arbeitsplätze. In Szenario 2 wären es 145.000–235.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Viele der benötigten Arbeitskräfte können dabei mit überschaubarem Umschulungsaufwand direkt aus anderen Sparten mit »zurückgehenden Bedarfen wie der Automobilindustrie übernommen werden« (ebd.).

E-Busindustrie

In der Bundesrepublik ist ein Bestand von 81.000 Bussen im Einsatz (über 57% gefertigt von Daimler/Evo, 21% von MAN), davon über 50.000 im ÖPNV. Ganze 98% der Busse fahren mit Dieselantrieb. Bei E-Bussen und Hybriden-Modellen ist Deutschland bislang international abgeschlagen: Nur 385 Busse mit E- und 1.000 mit Hybrid-Antrieb sind im Einsatz – weltweit sind es über 500.000. Kleinbusse werden im ÖPNV noch sehr wenige eingesetzt – nur 1.700 (Blöcker in diesem Band). Der gesamte Bestand (Busse und Kleinbusse) ist veraltet. Es besteht also ein großer Nachholbedarf. Doch die hiesigen Hersteller haben den Trend zur Mobilitätswende verschlafen und Beschäftigung abgebaut.

Dahingegen werden bei den Betrieben des ÖPNV mehr als 50.000 Fachkräfte im Fahrdienst, im technischen Betriebsdienst und der Verwaltung gesucht (Waßmuth/Wolf 2020). Denn das Fahrgastaufkommen steigt (abgesehen von einer Delle aufgrund der Pandemie) und wird weiter zunehmen – entsprechend steigt auch die Nachfrage nach neuen Bussen, vor allem klimafreundlichen, kräftig an. Bis zum Jahr 2030 müssen gemäß EU-Direktive mindestens 65% der Flotte klimafreundlich sein. Bei E-Bussen hat sich der Bestand

2020/21 binnen eines Jahres verdoppelt (Blöcker in diesem Band). Die Hersteller kommen aber überwiegend aus dem Ausland (Solaris aus Polen/Spanien, VDL aus den Niederlanden, Irizar aus Spanien). Dabei ist ein Trend zu beobachten: Produzenten entwickeln sich von »reinen Herstellern hin zu integrierten Service-Anbietern« (Blöcker in diesem Band). Standort-Nähe ist gefragt, jeder Auftraggeber wünscht ein besonderes Design, unterschiedliche Funktionen und Ausrüstungen.

In Deutschland werden jährlich knapp 6.000 Busse produziert, knapp 50% davon werden exportiert (11% Marktanteil weltweit, 37% in Europa). Dabei ist die Produktion von Fahrgestell und Karosserie und natürlich des Antriebsstranges zentral für die Wertschöpfung. Die Wertschöpfungstiefe ist zugleich deutlich tiefer als im Vergleich zur Automobilproduktion (18.000–30.000 Einzelteile für einen Bus). Leider wurden in der Vergangenheit viele Produktionskapazitäten deutscher Hersteller ins Ausland verlagert oder abgebaut. Dies hatte einen Stellenabbau von 5.000 Stellen zur Folge. Insgesamt sind nur noch 10.200 Beschäftigte in der Sparte aktiv, bei Zulieferern sind es ca. 22.000. Fast durchgehend handelt es sich um qualifizierte Facharbeit, gewerkschaftlich hochorganisiert, tariflich gebunden, mit Tarifen fast »doppelt so hoch wie die ver.di-Tarife« (ebd.). Die Umstellung auf E-Antriebe birgt die Gefahr des Arbeitsplatzabbaus im Bestand der zentralen Motorenproduktion. Sofern es deutschen Herstellern gelingen würde, gegenüber ausländischen Anbietern mit Qualitätsprodukten, Service und Wartung als Systemlieferanten aufzuholen, könnte die steigende Nachfrage die Arbeitsplatzverluste bereits überkompensieren, zumal neue Beschäftigungspotenziale durch die zunehmenden Ansprüche an der Digitalisierung der Fahrzeuge entstehen. Grob gehen wir von einer Aufhebung der Effekte aus, auch wenn sich die Art der Beschäftigung von der Fertigung hin zur IT verschiebt. Eine wirkliche Mobilitätswende würde die Nachfrage allerdings beträchtlich steigern, sodass Produktionskapazitäten deutlich ausgeweitet werden müssten. Denn: »Mit Blick auf die positive Entwicklung im Busbestand in Deutschland, klafft also eine große Lücke zwischen Bus-Bedarf und Bus-Produktion deutscher Hersteller«, so Antje Blöcker (ebd.).

Bis 2030 muss der Bestand umgerüstet oder erneuert werden, bei einer Steigerung des Personennahverkehrs um den Faktor 2 oder 2,5 muss der Bestand entsprechend zusätzlich erhöht werden. Auf Grundlage der bisherigen Entwicklung schätzen wir, müssen ca. 70% des Bestandes umgerüstet (ca. 33.000 Stück) oder erneuert (ca. 5.000 Stück) werden. Hinzu kämen für die Ausweitung des Nahverkehr-Angebots weitere 50.000 (Szenario 1) bzw. 75.000 Stück (Szenario 2). Die derzeitige Jahresproduktion von 6.000 entspricht gerade einmal dem derzeit gegebenen Erneuerungsbedarf (ohne Mobilitätswende), von der zudem bisher 50% in den Export gehen. Daraus errechnet sich eine Produktionslücke von 55.000 bzw. 80.000 Stück bis 2030.

Nicht miteinkalkuliert ist eine ebenfalls zu erwartende Steigerung der Nachfrage im Ausland.

Das inländische Nachfragepotenzial gilt es nun mit Blick auf das damit verbundene Beschäftigungspotenzial abzuschätzen. Bis 2030 sind jährlich ca. 4.125 Busse auf klimafreundliche Antriebe, moderne Beförderungsstandards und digitale Leitsysteme umzurüsten. Bei der Umrüstung handelt es sich um Tätigkeiten, die relativ beschäftigungsintensiv sind und sich nur schwer weg-rationalisieren lassen. Eine vorsichtige Kalkulation eines der Neuproduktion gegenüber um 50% reduzierten Beschäftigungseffektes ergibt einen zusätzlichen Beschäftigungsbedarf von ca. 9.900 Beschäftigten.

In unserem *Szenario 1* – ausgehend von einer Verdopplung der Zahlen im Personennahverkehr unter Hinzuziehung des Ersatzbedarfes im existierenden Bestand – bedürfte es einer jährlichen Produktionssteigerung um 6.875 Stück. Unter Berücksichtigung von Rationalisierungseffekten errechnet sich daraus ein zusätzliches Beschäftigungspotenzial von ca. 33.000 Beschäftigten. Zusammen mit den Bedarfen für die Umrüstung ergibt sich ein zusätzliches Gesamtpotenzial von 43.000 Beschäftigten in der E-Busindustrie.

In unserem *Szenario 2* – ausgehend von einer Steigerung der Zahlen im Personennahverkehr um den Faktor 2,5 und unter Hinzuziehung des Ersatzbedarfes im existierenden Bestand – bedürfte es einer jährlichen Produktionssteigerung um 10.000 Stück. Unter Berücksichtigung von Rationalisierungseffekten errechnet sich daraus ein zusätzliches Beschäftigungspotenzial von ca. 48.000 Beschäftigten. Zusammen mit den Bedarfen für die Umrüstung ergibt sich ein zusätzliches Gesamtpotenzial von 58.000 Beschäftigten in der E-Busindustrie.³

Fahrradindustrie

»Bemerkenswert ist das starke Wachstum«, schreiben das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und das Institut Arbeit und Technik in einer gemeinsamen Studie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland. Die Beschäftigung stieg im Zeitraum 2014 bis 2019 um 20%, der Umsatz zwischen 2013 und 2018 um 55% an (Rudolph u.a. 2020: 4).

Über fünf Mio. Fahrräder werden laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV 2021) im Inland jedes Jahr verkauft, 3,7 Mio. davon werden aus dem Ausland importiert. Fast zwei Mio. sind bereits E-Bikes, davon 78.000 Lastenräder. Ein

³ Beschäftigte 32.000/Jahresproduktion 6.000 = Faktor 5,3 minus Rationalisierungseffekt 0,5 = Faktor 4,8;

Zahl der jährlichen Umrüstungen 4.125 x Faktor 2,4 = ca. 9.900 Beschäftigte;

S1: Zahl der zusätzlichen Jahresproduktion 6.875 x 4,8 = ca. 33.000 Beschäftigte;

S2: Zahl der zusätzlichen Jahresproduktion 10.000 x 4,8 = ca. 48.000 Beschäftigte;

Gesamt S1: ca. 43.000 Beschäftigte;

Gesamt S2: ca. 58.000 Beschäftigte.

E-Bike kostet im Durchschnitt 3.190 Euro. Aufgrund der höheren Wertschöpfung entspricht der Absatz von E-Bikes 40,6% des Gesamtumsatzes (ein Plus von 30% gegenüber dem Vorjahr).

Der Anteil der Importe ist dabei um 16% zurückgegangen, das heißt, es werden mehr inländisch produzierte Modelle gekauft und zusätzlich nimmt der Export zu (ebd.). Ursächlich sind unter anderem die steigende Nachfrage nach E-Bikes (verbunden mit einer Steigerung der Wertschöpfung), die wachsende Nachfrage nach Leihfahrrädern und die Einführung der 1%-Regel beim Dienstfahrrad⁴ sowie steuerliche Vergünstigungen (Rudolph u.a. 2020). Im Jahr 2020 wurden 2,15 Mio. Fahrräder in Deutschland produziert (11% mehr als im Vorjahr; ZIV 2021).

In Vollzeitäquivalenten gerechnet, arbeiteten im Jahr 2019 in der produzierenden Fahrradindustrie bereits 21.000 Beschäftigte – Tendenz steigend (Rudolph u.a. 2020: 4). Der durch die Pandemie ausgelöste Nachfrageboom ist dabei noch nicht berücksichtigt! Im Jahr 2020 überstieg der Gesamtumsatz der deutschen Fahrradindustrie laut ZIV (2021) die 10 Mrd. Euro-Marke, noch 2017 waren es nur 7 Mrd. Euro. Davon wurden 6,4 Mrd. Euro auf dem deutschen Markt realisiert, ein Plus von fast 61% gegenüber dem Vorjahr. Die übrigen 3,6 Mrd. Erlös stammen aus dem Export (plus 7,9%), hier v.a. die Ausfuhren von E- und E-Lastenrädern in die EU, insbesondere die Niederlande), das entspricht 1,57 Mio. Stück (+15% zum Vorjahr). Deutschland hält mit 21% Anteil des europäischen Fahrradmarktes und 40% des europäischen Marktes für E-Bikes fast doppelt so viel wie die Zweitplatzierte Niederlande. Das Potenzial ist enorm: 31.700.000 E-Bikes wurden weltweit verkauft, allein 5.100.000 in Europa (inkl. Schweiz) (+42 % ggü. 2019) – zum Vergleich: die Zahl der zwischen 2009 und 2016 weltweit verkauften E-Autos liegt bei nur 1,3 Mio. (ebd.).

Nehmen wir so wie in den anderen Bereichen des Umweltverbundes wieder eine Steigerung des Fahrradverkehrs um den Faktor 2 bzw. 2,5 zur Grundlage, insbesondere auch im Bereich des gewerblich genutzten Lastenfahrrades und im Export, berücksichtigen mögliche Rationalisierungseffekte durch Produktionssteigerung und dass – trotz hoher Dynamik bei Umsätzen, insbesondere von E-Bikes – laut Destatis über 80% der Haushalte bereits ein oder mehrere Fahrräder besitzen, kalkulieren wir hier zurückhaltender: wir gehen nur von einem zusätzlichen Beschäftigungspotenzial von ca. 10.000–14.000 Personen im ersten Szenario und 15.000–18.000 im zweiten Szenario aus.

⁴ Ein Dienstrad wird steuerlich einem Dienstwagen gleichgestellt. Ein Dienstfahrrad darf in der Regel auch privat genutzt werden, was zur Folge hat, dass (nur) 1% des Listenpreises als geldwerter Vorteil versteuert werden muss.

Gesamtpotenzial Alternativer Produktion für die Beschäftigung

- *Szenario 1* »moderate Mobilitätswende statt einfacher Antriebswende«: Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV und im Bahnverkehr sowie im Fahrradverkehr (also im Umweltverbund ohne Fußverkehr) um den Faktor 2.

Zusätzliche Arbeitsplätze:

Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie	100.000–155.000
E-Busindustrie	41.000–45.000
Fahrradindustrie	10.000–14.000
Gesamtpotenzial	151.000–214.000

- *Szenario 2* »ambitionierte Mobilitätswende statt einfacher Antriebswende«: Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV und im Bahnverkehr sowie im Fahrradverkehr (also im Umweltverbund ohne Fußverkehr) um den Faktor 2,5.

Zusätzliche Arbeitsplätze:

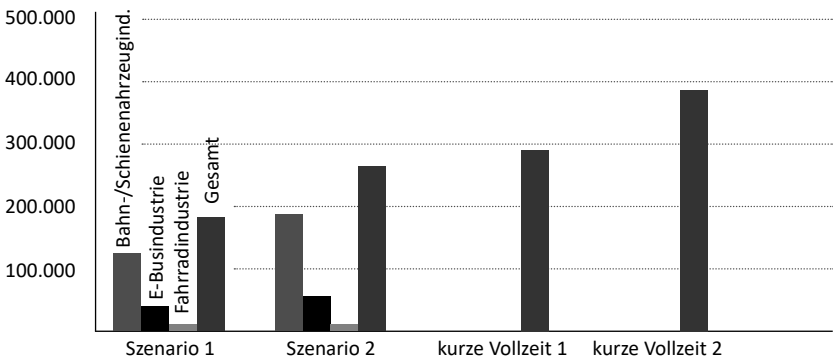
Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie	145.000–235.000
E-Busindustrie	55.000–61.000
Fahrradindustrie	15.000–18.000
Gesamtpotenzial	215.000–314.000

Das Gesamtpotenzial wäre noch deutlich höher, wenn wir eine »kurze Vollzeit für alle« (Spitzley 2006 zitiert in Riexinger/Becker 2017: 35) ansetzen würden, also eine Arbeitszeitreduktion, die um die 30-Stunden-Woche kreist. Dies würde durchschnittlich ca. 27.000 (Szenario 1) bzw. 40.000 (Szenario 2) weitere Stellen im Bereich der alternativen Produktion – die Automobilierteile noch nicht miteinberechnet – mit sich bringen. Mit einer Arbeitszeitverkürzung nach dem Modell der LINKEN kämen 82.500 Arbeitsplätze in der Automobilierteile hinzu. Damit wären wir bei einem *zusätzlichen Gesamtpotenzial* von schätzungsweise 260.000–323.500 (Szenario 1) bzw. 337.000–436.500 Arbeitsplätzen (Szenario 2) (siehe Abb. 1).

Dabei ist noch nicht mitgedacht, dass diese Produktionslinien durchaus für einen maßvollen *Export* geeignet wären – maßvoll, weil es auch der Produktionsalternativen in anderen Ländern bedarf und das deutsche Exportmodell mit seinen andernorts krisenverschärfenden Leistungsbilanzüberschüssen für den Rest Europas (und auch global) nicht tragfähig ist.

Hinzu kämen bei einem linken Green New Deal (Riexinger 2020) die Entwicklung und der Bau von smarten Verkehrsleitsystemen sowie die Schaffung zusätzlicher Energieinfrastruktur. Die neuen Arbeitsplätze, die in der CO₂-neutralen Stahlproduktion entstehen könnten, dürften sich in etwa die Waage halten mit den nachfragebedingt wegfallenden Jobs in der Autoproduktion. Bei diesen Zahlen fehlen zusätzlich noch die vielen Arbeitskräfte, die im Betrieb des Öffentlichen Nahverkehrs, der Bahn oder im Tiefbau beim Umbau der Infrastrukturen benötigt werden. Geschätzt gibt es allein hier einen weiteren Bedarf von über 220.000 Beschäftigten.

Abbildung 1: Zusätzliche Beschäftigung Szenario 1 und 2 sowie unter Berücksichtigung kurzer Vollzeit



Quelle: Eigene Berechnung

Das ökologische Ziel bis 2030 die Automobilproduktion um die Hälfte zu reduzieren und auf Elektromobilität umzustellen, dürfte also mit einem vergleichsweise langsamen Prozess einer um 230.000 Autos pro Jahr reduzierten Produktion zu erreichen sein. Wenn wir sehr grob eine solche Halbierung zugrunde legen, geht es bei den von Studien geschätzten 550.000 verbleibenden Stellen in der Automobilindustrie um die Reduktion von 275.000 Arbeitsplätzen, die über die Rationalisierungen hinaus infolge eines konsequenten sozial-ökologischen Umbaus wegfielen. Dies könnte bereits im Szenario 1 durch die Ausweitung alternativer Produktion aufgefangen werden. Szenario 2 würde dann bereits zu einer beträchtlichen Überkompensation bzw. zu einer Ausweitung der Beschäftigung führen. Rechnen wir die »kurze Vollzeit« als Bestandteil eines »neuen Normalarbeitsverhältnisses« hinzu, wäre das Ergebnis die *Schaffung von hunderttausenden zusätzlichen Arbeitsplätzen*.

Wir reden also nicht von ein paar zusätzlichen Stellen, sondern von der Kompensation bzw. Überkompensation der prognostizierten Arbeitsplatzverluste, mithin dem Ausbau industrieller Beschäftigung im Kernbereich der IG Metall. Und dabei geht es nicht einfach um »Ersatzarbeitsplätze« – wenn wir auf einen neuen Produzent:innenstolz setzen, welches das sozio-technische Wissen der Beschäftigten ernst nimmt, geht es um gesellschaftlich unverzichtbare Tätigkeiten im Sinne der *Schaffung einer industriellen Basis für die klimagerechte Mobilitätswende!*

Gegen die Konzerne, aber mit den Beschäftigten

Die Transformation erfordert unglaublich viel Arbeitskraft. Doch nicht in jedem Fall wird dies für Beschäftigte bedeuten, im selben Betrieb oder derselben Branche bleiben zu können. Damit eine sozialökologische Transformation nicht angstbesetzt ist (oder gar von Betroffenen bekämpft wird), enthält der Vorschlag des Green New Deal der LINKEN die Forderung nach einer Jobgarantie (Riexinger 2020; Candeias 2020): Alle, die erwerbstätig sein wollen, sollen das Recht auf eine öffentlich finanzierte, tariflich bezahlte Arbeit mit »kurzer Vollzeit« haben. Nicht einfach weniger, sondern andere Arbeit und anders arbeiten sind gefragt. »Geht nicht«, wenden einige Kolleg:innen immer wieder ein. Man könne den Schienenverkehr und den ÖPNV nicht so ausbauen, die Leuten wollen einfach Auto fahren etc. Nun, dann wären gesellschaftliche und kulturelle Veränderungen der Vergangenheit auch nicht möglich gewesen. Doch bleiben wir bei den betrieblichen Belangen: Einige Betriebe seien so hochgradig spezialisiert, dass mit den vorhandenen Anlagen ganz andere Produkte nicht gefertigt werden könnten. Das mag für einige Betriebe zutreffen. Doch in der Regel sind die Maschinensysteme sehr flexibel. In vielen Standorten ist im Grunde »jede metallverarbeitende Industrie denkbar, von der Technologie und vom Know-how« der Kolleg:innen her, so ein Betriebsrat (zitiert in Boewe u.a. in diesem Band). An etlichen Standorten gibt es noch Erfahrungen mit eigener Schienenfahrzeug- und/oder Busproduktion, die irgendwann zuvor vom Management aufgegeben und abgewickelt wurde. An einigen Orten, zum Beispiel in Salzgitter, existieren Auto-, Bus- und Schienenfahrzeugindustrie in unmittelbarer räumlicher Nähe – wenn auch in unterschiedlichen Unternehmen. An solchen Standorten sind die Hürden für einen Einstieg in die Diskussion deutlich niedriger.

Dennoch scheint es nicht selbstverständlich, dass darüber ein Austausch stattfindet. Ohnehin bemängeln viele der Befragten aus den Betrieben, dass es viel zu wenige und nicht systematisch geführte Debatten darüber gibt und dass die IG Metall-Strategien zur Transformation kaum auf betrieblicher Ebene diskutiert und übersetzt werden. Dabei wäre es aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung, die unterschiedlichen Erfahrungshintergründe quer zu den Sparten der Mobilitätsindustrien zusammenzubringen. So verweist ein Kollege aus einem Werk für Stadtbusse auf die manufakturartige Produktion von Bussen, mit hohem Arbeitskräftebedarf und anspruchsvollen Tätigkeiten: »Die Kollegen bei uns sind hochqualifiziert. Hohe Entgeltgruppen. Weil: Jeder Bus ist ein Einfamilienhaus. Jeder Kunde will einen anderen Bus. Und so ähnlich ist das auch bei einer Straßenbahn.« (ebd.)

Wir haben es in der Einleitung schon angesprochen: Die Erfahrungen mit Umbauprozessen sind eher negativ konnotiert. Dies gilt auch für große Struk-

turwandelprozesse (vgl. Beese u.a. 2019). »So richtig funktioniert hat es [...] bei Kohle und Stahl ja auch nicht. Also von wegen, die Dienstleistungsunternehmen, die da alle wie Pilze aus dem Boden schießen sollten – war dann doch nicht so. [...] Wir sind ein Mobilitätskonzern. Die werde ich nicht dazu kriegen, Windmühlenflügel zu produzieren«, spitzt ein Betriebsratsmitglied von Daimler zu (Boewe u.a. in diesem Band). In diesem Zitat finden sich zwei verbreitete Missverständnisse: Es geht in unserem Ansatz nicht darum, ganz andere Produkte zu produzieren oder gar in den Dienstleistungsbereich zu gehen (»Busfahrer werden«), sondern darum, in einer eng verwandten Produktionssparte der Mobilitätsindustrien zu arbeiten. Das zweite Missverständnis liegt darin begründet, dass Konversion häufig nur betrieblich oder Konzern-intern gedacht wird. Die betriebliche Konversion ist ein unverzichtbarer und wichtiger Ansatz. Aber tatsächlich geht es hier um einen Strukturwandel, der nicht rein betrieblich erfolgen kann – nicht einmal nur regional. Denn er ist eine gesamtökonomische und politische Aufgabe.

Es wird sicher zu einer regionalen Verschiebung der Produktion und Beschäftigung kommen, da die Schwerpunkte der Bahnindustrie bisher in Nordrhein-Westfalen, Berlin/Brandenburg, teilweise München, also eher im Osten und Norden liegen, während die Automobilindustrie stark in Baden-Württemberg, Bayern und Süd-Niedersachsen verortet ist. Der Strukturwandel ist sicherlich in den Regionen am einfachsten, wo bereits eine Bahnindustrie- (z.B. Alstom, Siemens und Knorr) oder Busindustriestandorte (z.B. EvoBus) existieren. An anderen Orten – wie zum Beispiel an den Standorten der früheren Daimler Rail Systems – kann auf die Infrastruktur der ehemaligen Industrie aufgebaut werden. In anderen Regionen gilt es, Alternativen aufzubauen. Eine gezielte sozialökologische Industrie- und Strukturpolitik muss dabei helfen (vgl. Rieinger 2020 oder Lehndorf u.a. 2022), Transformations-Kurzarbeitergeld und Weiterbildungsansprüche können den Übergang zu zukunftsorientierten Unternehmen erleichtern. Die Qualifizierung und Umprofilierung von Beschäftigten und Berufen ist ein wesentlicher Hebel für alternative industrielle und andere Beschäftigungsperspektiven. Diese notwendige Qualifizierungsoffensive benötigt wiederum mehr Arbeitskräfte (die hier in der Kalkulation noch nicht eingerechnet sind).

Es geht darum, jetzt die richtigen Weichen zu stellen. Der Prozesscharakter der Transformation ist entscheidend, denn nur so können die Vielen einbezogen werden. Es braucht mindestens zehn Jahre, um diesen Umbau zu bewerkstelligen. Beim Ausstieg aus der Braunkohle sind 15 bis 18 Jahre von der Regierung angesetzt worden. Die Energiewende dauert schon einiges länger. Für den Strukturwandel in den Kohleregionen werden 40 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Die Kohleindustrie ist im Vergleich zu den Mobilitätsindustrien jedoch um ein Vielfaches kleiner. Das verdeutlicht die Größenordnung,

vor der wir stehen. Zugleich gibt es den zeitlichen Druck, wenn der Klimawandel noch gemildert werden soll. Deshalb muss jetzt mit dem Umbau unserer Mobilität begonnen werden!

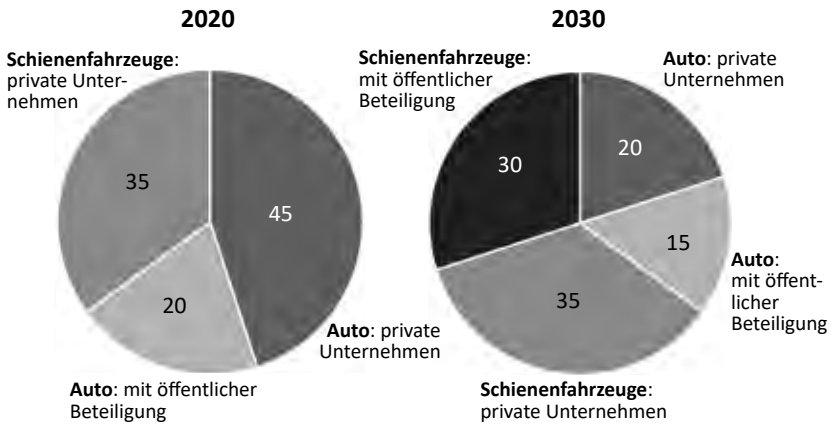
Zurecht wird häufig auf den Unwillen des Managements verwiesen. Die Konzerne werden bei dieser Transformation nicht freiwillig mitmachen. Sie setzen auf die Verwertung des eingesetzten Kapitals und auf die hohen Profite aus dem Verkauf von SUV-Modellen (gern auch elektrisch betriebenen; Köncke in diesem Band) und »reiten das Pferd, bis es tot ist« (Aussage eines Beschäftigten aus einem Automobilunternehmen zit. N. Holzschuh u.a. 2020: 7). Investitionen in unsichere Geschäftsfelder, kleinere (E-)Autos, E-Busse oder gar Konversion sind nicht zu erwarten. Bei Schienenfahrzeugen sind erfahrene Konkurrenten bereits am Markt.

Entsprechend wären staatliche Kapitalhilfen für die Transformation als Hebel zu nutzen, um Druck in Richtung alternative Produktion aufzubauen und um eine Beteiligung am Eigentum sicherzustellen bzw. perspektivisch die volle Vergesellschaftung von Unternehmen zu ermöglichen.⁵ Eine öffentliche Beteiligung wäre mit einer erweiterten Mitbestimmung von Beschäftigten, Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Bevölkerung zu verbinden – zum Beispiel in Form von regionalen Räten. Diese könnten über die konkreten Schritte entscheiden, die notwendig sind, um die Konversion von Automobilkonzernen in ökologisch orientierte Dienstleistungsunternehmen für die Stärkung der öffentlichen Mobilität voranzutreiben. Denn ein solcher Umbau kann nur gelingen, wenn er von umfangreicher Partizipation getragen wird. Die Menschen in den betroffenen Regionen, insbesondere die Beschäftigten, wissen, dass ein Strukturwandel bevorsteht. Es wäre sinnvoll, an das enorme Wissen und den Produzent:innen- bzw. Gebrauchswertstolz der Beschäftigten anzuknüpfen. Die entscheidende Frage ist: Schaffen wir einen sozialökologischen Umbau der Industrie, der zugleich Jobs – nicht zuletzt im Metallbereich – und die Zukunft der Menschheit auf diesem Planeten sichert?

Vielleicht müsste noch einen Schritt weitergegangen werden, denn die Konzerne zu vergesellschaften dürfte eine fast unmögliche Aufgabe sein. Selbst wenn mit großen staatlichen Aufträgen Planungssicherheit geschaffen werden könnte und Privatunternehmen gewünschte Produktionen ausweiten würden, bliebe dies nur ein zusätzliches Segment für die Konzerne und die Kosten würden wegen der Renditeerwartungen tendenziell höher ausfallen. Weshalb

⁵ »Forderungen nach mehr Mitbestimmung in Betrieben und Unternehmen enden meist an den kapitalistischen Eigentumsstrukturen. Gegenüber den Vorgaben der (globalen) Märkte bleiben sie erstaunlich kleinmütig. [...] Ein neuer sozialpartnerschaftlicher Transformations-Korporatismus, der faire Interessenausgleiche oder gar eine Veränderung der Spielregeln ermöglicht, ist unwahrscheinlich.« (Urban 2019: 133f.)

Abbildung 2: Schematische Zielvorstellung der Relation von Automobil- und Schienenfahrzeugindustrie in privater Hand & öffentlicher Beteiligung (%)



Quelle: Eigene Berechnung

sollte daher nicht ein öffentliches Unternehmen für die alternative Produktion der notwendigen E-Busse, Straßenbahnen und Züge aufgebaut werden, streng gemeinwohlorientiert, sozusagen ein »VEB gerechte Mobilität«? Das wäre ein Projekt für die bundespolitische Ebene. Allerdings könnte damit bereits auf der regionalen und kommunalen Ebene begonnen werden: So wie auch bei der Produktion von Wohnungen die Diskussion in Richtung Bauhütte geht, könnten kommunale Verbände eigene Produktionsstandorte für unterschiedliche E-Busse oder Straßenbahnen initiieren. Der Umbau der Automobilindustrie und eine andere materielle Infrastruktur für die Mobilitätswende sind eigentlich nur durch veränderte Eigentumsstrukturen zu bewerkstelligen (ein veränderter Eigentums-Mix, siehe Abb. 2). Dies ist eine Diskussion, die noch nicht einmal begonnen wurde.

Es sind dicke Bretter, die zu bohren sind, weite Wege, bis zur Umsetzung. Es mangelt jedoch an Orten für den Austausch, den Impuls und die Organisation solcher Prozesse. Es braucht intensivere Diskussionen, viele Arbeitskreise für alternative Produktion, in denen Beschäftigte, Ingenieur:innen, Umweltverbände und -Bewegungen, Mobilitätsinitiativen, Sozialverbände und politische Vertreter:innen zusammen kommen. Es bedarf des Drucks aus den Betrieben und den Gewerkschaften gegen die einseitigen Vorhaben der Konzerne. Es fehlt eine Strategie dafür, wie eine gesellschaftspolitische Allianz aus Gewerkschaften, Umweltbewegungen und politischer Linken das Produzent:innenwissen der Beschäftigten, von Ingenieur:innen und Facharbeiter:innen in

eine überbetriebliche Initiative überführen kann, die für eine alternative industrielle Produktion im Sinne einer Mobilitätswende nutzbar wird.

Insbesondere das Potenzial anderer Mobilitätsindustrien und der entsprechenden Zulieferer findet in Debatten um Transformation kaum Erwähnung. Hier wird ein großes Potenzial verschenkt, insbesondere beim Thema der gerechten Übergänge, welches dafür genutzt werden könnte, dass Jobsicherheit und Klimagerechtigkeit nicht so leicht gegeneinander ausgespielt werden können.

Natürlich muss die IG Metall in der Konfliktpartnerschaft mit Kapital und Regierung machbare Strategien verfolgen. Insofern spricht aus ihrer Sicht nichts dagegen, den Weg einer Antriebswende hin zur E-Mobilität mitzugehen. Die IG Metall ist dabei keineswegs aus Uneinsichtigkeit etwas strukturkonservativ oder in der Perspektive verengt. Ein schneller Strukturwandel kann zum Verlust ihrer Organisationsmacht führen. Die Kräfteverhältnisse für mehr sind kaum gegeben. Doch weshalb nicht eine *Doppelstrategie* verfolgen, mit eigenen Konzepten, die sich nicht an der konzerngetriebenen Transformation abarbeiten, sondern eigene Maßstäbe setzen und zusammen mit Umwelt- und Klimabewegungen und der breiten gesellschaftlichen Linken in Deutschland eine zweite Linie entwickeln? Denn die Debatte wird von Beschäftigten selbst als verengt wahrgenommen: »die vorherrschende Meinung in der IG Metall-Spitze: eine Transformation des Antriebs hin zur E-Mobilität und nicht eine Transformation von Individualmobilität zur Kollektivmobilität«, so ein Betriebsrat bei Daimler. Ein VW-Vetrauensmann ergänzt: Die »enge Krise der rein betrieblichen Belange« muss »durchbrochen werden« (zitiert in Boewe u.a. in diesem Band).

So könnten sich die Gewerkschaften nicht nur als unabhängige Akteure mit allgemeinpolitischem Mandat und gesellschaftlicher Verantwortung positionieren, sondern zusätzlichen Druck auf ihre »Konflikt«-Partner ausüben, um in ihrem Sinne mehr Kompromisse durchzusetzen. Verfolgen sie nicht stärker eine eigenständige Transformationsstrategie, sind sie den Veränderungen durch Unternehmensentscheidungen (Verlagerung, Restrukturierung, Umbau), ökologische Reformen und Krisen ausgesetzt. Die bestehende institutionelle Macht der Gewerkschaften reicht für mehr nicht aus. Eine entsprechende Durchsetzungsmacht für die eigenständige Gestaltung der Transformation kann aber *organisiert* werden – betrieblich, branchenweit und gesellschaftlich.

Es beginnt bei der Zusammenführung der Abwehrkämpfe im Bereich der Automobil-Zulieferindustrien und endet bei neuen Allianzen (vgl. Einleitung in diesem Band) für eine gerechte Mobilitätswende – oder gar für eine »Green Industrial Revolution« (wie es bei Jeremy Corbyn hieß). Nur wenn es gelingt, die unterschiedlichen Machtressourcen von Gewerkschaften – auch gewerkschaftsübergreifend – (etwa IGM, EVG und ver.di), Bewegungen (von FFF, BUND

und VCD bis zu Mobilitätsinitiativen) und linken Organisationen (von #unteilbar bis Die LINKE) zu bündeln, kann ausreichend Gegenmacht aufgebaut werden. Fridays for Future und ver.di haben ganz im Sinne einer ökologischen Klassenpolitik und eines linken Green New Deals bereits begonnen, so zu denken und durch die Entwicklungen gemeinsamer Praxen gezeigt, welches Potenzial solche Kooperationen bergen (vgl. Autor:innenkollektiv climate.labour.turn in diesem Band).

Literatur

- Beese, Birgit/Dörre, Klaus/Röttger, Bernd (2019): Von Seilschaften zu innovativen Netzwerken? Strukturwandel, regionale Industriepolitik und die Gewerkschaften, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz, Berlin, 113-135, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studien_4-19_Nach_der_Kohle.pdf (11.11.2021).
- BMW – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2021): Automobilindustrie, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html (11.11.2021).
- Candeias, Mario (2011): Strategische Probleme eines gerechten Übergangs, in: LuXemburg, 1, 90-97.
- Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hrsg.) (2011): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität.Arbeit.Konversion, Hamburg.
- Falck, Oliver/Czernich, Nina/Koenen, Johannes (2021): Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, in: ifo (Hrsg.), Studie im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie, München.
- GK – Gesprächskreis Zukunft Auto Umwelt Mobilität (2020): Die Autoindustrie vor und nach »Corona«: Konversion statt Rezepte von gestern! in: Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/news/id/42065/die-autoindustrie-vor-und-nach-corona-konversion-statt-rezepte-von-gestern?cHash=d75b11f97b0e779c88fa8043be322106 (11.11.2021).
- Heinrich-Böll-Stiftung/Verkehrsclub Deutschland (2020): Mobilitätsatlas. Daten und Fakten für die Verkehrswende, Berlin.
- Heintze, Cornelia/Öttsch, Rainald/Troost, Axel (2020): Die Beschäftigungslücke in der sozialen Infrastruktur. Ungedeckte Bedarfe für eine gute Versorgung mit öffentlichen und gemeinwohlorientierten Dienstleistungen in Deutschland, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Studien 2/2020, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studien_2-20_Beschaeftigungsluecke.pdf (11.11.2021).
- Holzschuh, Madeleine/Becker, Karina/Dörre, Klaus/Ehrlich, Martin/Engel, Thomas/Hinz, Sarah/Sittel Johanna/Singe, Ingo (2020): »Wir reiten das Pferd, bis es tot ist!« Thüringens Auto- und Zulieferindustrie in der Transformation, Jena.
- IfG – Institut für Gesellschaftsanalyse (2020): Ein Gelegenheitsfenster für linke Politik? Wie weiter in und nach der Corona-Krise, in: LuXemburg, www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-gelegenheitsfenster-fuer-linke-politik-wie-weiter-in-und-nach-der-corona-krise/ (11.11.2021).

- IG Metall (2020): #FAIRWANDEL jetzt! www.igmetall.de/tarif/tarifrunden/metall-und-elektro/fairwandel-jetzt-argumente-zur-tarifrunde (11.11.2021).
- Lehndorf, Steffen u.a. (2022): Sozial-ökologischer Umbau der Industrie in Deutschland, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.), Berlin (im Erscheinen).
- M-Five/Fraunhofer ISI - Institut für System- und Innovationsforschung (2020): Synthese und Handlungsempfehlungen zu Beschäftigungseffekten nachhaltiger Mobilität Beschäftigungseffekte nachhaltiger Mobilität: Eine systemische Analyse der Perspektiven in Deutschland bis 2035, m-five.de/wp-content/uploads/M-Five-ISI_Synthese_und_Empfehlungen_Besch%C3%A4ftigung_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t_200221_Final.pdf (11.11.2021).
- Riexinger, Bernd (2020): Ein linker Green New Deal. Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Autoindustrie, in: LuXemburg, www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-linker-green-new-deal/ (11.11.2021).
- Riexinger, Bernd/Becker, Lia (2017): For the many, not the few: Gute Arbeit für Alle! Vorschläge für ein Neues Normalarbeitsverhältnis, in: Sozialismus, Supplement zu Heft 9, www.sozialismus.de/fileadmin/users/sozialismus/pdf/Supplements/Sozialismus_Supplement_2017_09_Riexinger_Becker_NAV.pdf (11.11.2021).
- Rudolph, Frederic/Giustolisi, Alessio/Butzin, Anna/Amon, Eva (2020): Branchenstudie Fahrradwirtschaft in Deutschland: Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz, in: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie/Institut Arbeit und Technik der Westfälischen (Hrsg.), www.ziv-zweirad.de/uploads/media/Studie_der_Fahrradwirtschaft_lang.pdf (11.11.2021).
- Statista (2021): Anzahl der produzierten Personenkraftwagen in Deutschland von 1990 bis 2020, de.statista.com/statistik/daten/studie/75210/umfrage/produktion-von-pkw-in-deutschland-seit-1990/ (11.11.2021).
- Urban, Hans-Jürgen (2019): Wirtschaftsdemokratie als Transformationshebel, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, 11, 105-114.
- Waßmuth, Carl (2020): Eine andere Bahn ist möglich. Wieso die Deutsche Bahn grundlegend umgebaut werden muss, in: LuXemburg, www.zeitschrift-luxemburg.de/eine-andere-bahn-ist-moeglich/ (11.11.2021).
- Waßmuth, Carl/Wolf, Winfried (2020): Verkehrswende. Ein Manifest, Köln.
- Wolf, Winfried (2020a): Die E-Auto-Lüge öffnet Scheunentore für die Rechtsextremen, in: [lunapark21, www.lunapark21.net/die-e-auto-luege-oeffnet-scheunentore-fuer-die-rechtsextremen/](http://lunapark21.net/die-e-auto-luege-oeffnet-scheunentore-fuer-die-rechtsextremen/) (11.11.2021).
- Wolf, Winfried (2020b): Weiter so mit Alibi. Warum die deutschen Autokonzerne bislang recht gut durch die Krise kommen, in: LuXemburg, www.zeitschrift-luxemburg.de/weiter-so-mit-alibi-warum-die-deutschen-autokonzerne-bislang-recht-gut-durch-die-krise-kommen/ (11.11.2021).
- ZIV – Zweirad-Industrie-Verband (2021): Themenblatt: Die Fahrradwelt in Zahlen, www.pd-f.de/themenblaetter/die-fahrradwelt-in-zahlen (11.11.2021).

Autor:innen

Antje Blöcker ist Sozialwissenschaftlerin und Lehrbeauftragte im FB Soziologie – Arbeit und Wirtschaft an der Ruhruniversität Bochum. Seit vielen Jahren hat sie eine exzellente Expertise über Entwicklungen in der Automobilindustrie und darüber hinaus ausgebildet.

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn sind Lea Knoff, Max Schwenn, Lara Zschiesche, Rika Müller-Vahl, Hannah Harhues, Rhonda Koch, Julia Kaiser. Die Redaktion dieses Textes hatten Rhonda Koch und Julia Kaiser. Das Autor:innenkollektiv versteht sich als sozialistischer Flügel von Fridays for Future/Students for Future. Die Autor:innen sind auch engagiert im SDS, dem Studierendenverband der LINKEN.

Bernd Riexinger ist Bundestagsabgeordneter der LINKEN, ehemaliger langjähriger Ko-Vorsitzender der Partei die LINKE und leidenschaftlicher Gewerkschafter. Er war in der Sozialforumsbewegung aktiv und Mitbegründer der WASG. Zuletzt erschienen von ihm zwei konzeptionelle Bücher im VSA-Verlag »Neue Klassenpolitik. Solidarität der Vielen statt Herrschaft der Wenigen« (2018) und »SystemChange. Plädoyer für einen linken Green New Deal – Wie wir den Kampf für eine sozial- und klimagerechte Zukunft gewinnen können« (2020).

Bernhard Knierim ist Biophysiker, Politikwissenschaftler und Autor. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestagsbüro von Sabine Leidig, ist Sprecher des Bündnisses Bahn für Alle, das sich für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand einsetzt, und engagiert sich im Netzwerk Back on Track für ein attraktives europäisches Bahnnetz.

Carla Noever Castelos ist aktiv im I.L.A.-Kollektiv, das solidarische Alternativen zur imperialen Lebensweise stärken will. Sie ist außerdem Mitarbeiterin im Projekt »Gutes Leben für alle« der BUNDjugend.

Carsten Büchling, 49 Jahre alt, aktiv in der IG Metall seit 1991, Mitglied des Betriebsrates der Volkswagen AG im Werk Kassel seit 1999, Mitglied der Partei DIE LINKE seit ihrer Gründung, ehrenamtlicher Richter am Landesarbeitsgericht Hessen, Absolvent der Akademie der Arbeit sowie des B.A.-Studiengangs Business Administration an der Academy of Labour in Frankfurt am Main.

Jörn Boewe und Johannes Schulten betreiben gemeinsam das Journalistenbüro »work in progress« in Berlin. Als Autorenteam beschäftigen sie sich vor allem mit Arbeitskampfstrategien und Fragen gewerkschaftlicher Organisation.

Kai Burmeister ist Gewerkschaftssekretär der IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg und arbeitet dort zur Transformation der Automobilindustrie.

Lars Hirsekorn, Jahrgang 1972, arbeitet seit 1994 bei Volkswagen in Braunschweig (Ausbildung zum Zerspanungsmechaniker), momentan in der Kolbenstangenfertigung als Anlagenführer (Drehen, Härten, Schleifen). Neben

der außerparlamentarischen Politik beschäftigt er sich noch mit der Feuerwehr, dem Bergsteigen und dem Kanuwandern.

Marie-Luisa Wahn ist Jugendvertretung im BUND-Bundesvorstand, philosophiert mit ihrem Vater (KFZ-Meister) seit der Kindheit über die Zukunft der Automobilbranche.

Mario Candeias ist Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Ein sozial-ökologischer Umbau der Mobilität und gerechte Übergänge sind seit langem Schwerpunktthemen seiner Arbeit, zu der er vielfach veröffentlichte. Jüngste Publikation zu einem anderen Thema beim Argument-Verlag »Klassentheorie. Vom Making und ReMaking« (2021).

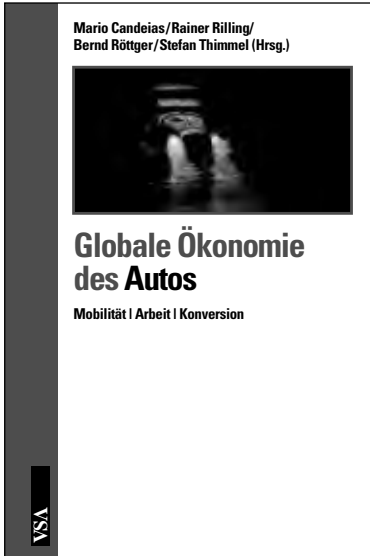
Markus Wissen lehrt an der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin Gesellschaftswissenschaften und ist Fellow am Institut für Gesellschaftsanalyse und Mitglied des Beirates der RLS. Er forscht insbesondere zu Fragen sozial-ökologischer Transformation und ökologischer Klassenpolitik. Von ihm erschien unter anderem das Buch »Imperiale Lebensweise« (2017), das er gemeinsam mit Ulrich Brand veröffentlicht hat.

Philipp Köncke ist Doktorand am Institut für Volkswirtschaftslehre der Universität Rostock und forscht zur ungleichen Entwicklung innerhalb der Europäischen Union. Seine hier abgedruckte Studie ist im Rahmen seiner Projektarbeit am Institut für Gesellschaftsanalyse entstanden.

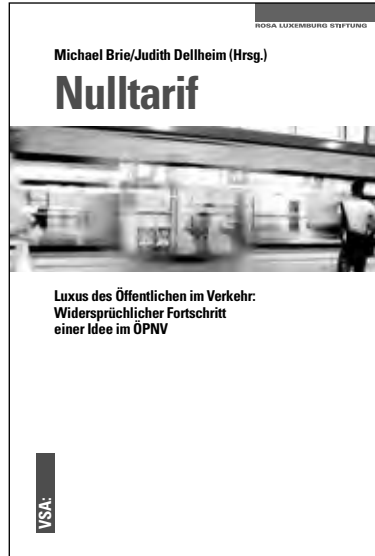
Reinhard Kratzert ist Betriebsratsvorsitzender bei Alstom in Salzgitter und Mitglied des Ortsvorstandes der IG Metall Geschäftsstelle Salzgitter-Peine.

Stephan Krull ist ehemaliger Betriebsrat bei VW Wolfsburg und Koordinator des GK »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Mitglied im Attac Rat und im Landesvorstand der LINKEN in Sachsen-Anhalt. Blog: stephankrull.info.

Zum Thema dieses Buches verweisen wir auf die folgenden weiteren Veröffentlichungen aus der Rosa-Luxemburg-Stiftung:



www.vsa-verlag.de/nc/detail/artikel/globale-oekonomie-des-autos/



www.vsa-verlag.de/nc/detail/artikel/nulltarif/



www.zeitschrift-luxemburg.de/bahn-frei/



www.rosalux.de/dossiers/spurwechsel

In diesem Dossier auf der RLS-Webseite geht es um die zentralen Fragen: Wie sieht Mobilität für alle mit weniger Verkehr aus? Welche Projekte und Ansätze zu einer öffentlichen und ökologisch nachhaltigen Mobilität gibt es?

VSA: Können Linke regieren?



Harald Wolf
(Nicht)Regieren ist auch keine Lösung
Chancen, Risiken und Nebenwirkungen,
wenn Linke sich beteiligen
Eine Veröffentlichung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung
224 Seiten | EUR 16.80
ISBN 978-3-96488-095-6
Harald Wolf war an rot-grünen, rot-roten
und rot-rot-grünen Koalitionsverhandlungen
beteiligt und lange in Berlin Regierungs-
mitglied. Er blickt zurück auf historische
Debatten und reflektiert aktuelle Erfahrun-
gen mit linken Regierungsbeteiligungen.



Paul Wellsov (Hrsg.)
Es ist eben nicht egal, wer regiert
Bilanz und politische Perspektiven
von Rot-Rot-Grün in Thüringen
Eine Veröffentlichung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung
200 Seiten | EUR 14.80
ISBN 978-3-96488-119-9
»Es ist eben nicht egal, wer regiert« – was
wie eine Binsenweisheit klingt, war wohl
selten so zutreffend wie in Thüringen in
den Jahren 2014 bis 2021. Aber haben
gerade die linken Kräfte selbst sie ver-
standen? Und was ist aus dem »Thüringer
Weg« für politische Fortschritte zu lernen,
die nur durch Regierungshandeln bewirkt
werden?

VSA:

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/28 09 52 77-10
Fax 040/28 09 52 77-50
Mail: info@vsa-verlag.de

www.vsa-verlag.de

VSA: Regieren mit Alternativen



Andrej Holm (Hrsg.)
Wohnen zwischen Markt, Staat und Gesellschaft
Ein sozialwissenschaftliches Handbuch
Eine Veröffentlichung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung
248 Seiten | EUR 16.80
ISBN 978-3-96488-080-2
Ein kompakter Einblick in zentrale Debatten und Konzepte zu Geschichte, Politik und Ökonomie des Wohnens. Und es geht um Alternativen: Wie ist der Widerspruch zwischen Wohnen als Zuhause und Wohnen als Immobilie aufzulösen? Wo kann angesetzt werden, um eine sozial gerechte Wohnungspolitik zu erkämpfen?



Dieter Klein
Regulation in einer solidarischen Gesellschaft
Wie eine sozial-ökologische Transformation funktionieren könnte
Eine Veröffentlichung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung
240 Seiten | EUR 16.80
ISBN 978-3-96488-117-5
Im Mittelpunkt von Dieter Kleins Überlegungen stehen drei Hauptkomponenten künftiger Regulation: gesellschaftliche Planung und Lenkung, ein eingehogter Marktmechanismus und das Handeln zivilgesellschaftlicher Akteure. Wie könnte die Regulationsweise in einer künftigen demokratisch-sozialistischen Gesellschaft funktionieren – einer Gesellschaft, die es noch gar nicht gibt?

VSA:

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/28 09 52 77-10
Fax 040/28 09 52 77-50
Mail: info@vsa-verlag.de

www.vsa-verlag.de