

Antje Blöcker

## **„Zukunft Auto?“**

### **1. Grundsätzlich: Eine doppelte Transformation ist möglich.**

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

Dieter Klein (2013): Das Morgen tanzt im Heute. VSA Hamburg, 13

Mit „doppelter Transformation“ meinen wir die Aufhebung von Reform und Revolution als nacheinander folgende Phasen des industriellen Umbaus. Systeminterne Veränderungen laufen parallel zu systembrechenden Prozessen. In der Verbindung von Realismus und Radikalität sehen wir einen Weg, unsere Forderungen in den Betrieben und in der Öffentlichkeit belastbar zu machen und in gemeinsamen Aktionen umzusetzen<sup>1</sup>. Wir zielen auf eine breite basisdemokratische Verständigung über Forderungen ab, die einerseits konkret sind und andererseits über die bestehende Form der kapitalistischen Vergesellschaftung hinausweisen. In diesem Sinne ist die geforderte doppelte Transformation der Automobilindustrie viel mehr als „weg vom Verbrennungsmotor“ in einem grünen Kapitalismus der Zukunft.

Als Krisenregulierung innerhalb des Öko-Kapitalismus setzen viele Staaten und die großen Automobilkonzerne zurzeit in erster Linie auf „Elektromobilität“, die mit massiven öffentlichen Mitteln subventioniert wird (mehr dazu unter 7. Elektromobilität). Elektromobilität ist aber weder ein Reformansatz noch ändert sie grundsätzlich etwas am autozentrierten Verkehrssystem.

Unter dem Label Digitalisierung sind u.a. autonomes Fahren und neue Geschäftsmodelle „Mobilität der Zukunft“ im Angebot (v.a. On-Demand-Mobilitätsangebote, kommerzielles Car-Sharing oder App-basierte Fahrtenvermittlung wie z.B. bei „VW Ride Hailing“), wenn es um die Sicherung künftiger Profitraten geht. Die deutschen Auto-Konzerne erhoffen sich davon hohe Umsätze, die v.a. vom bisherigen ÖPNV abgezogen werden sollen. Das sind Sackgassen, das ist noch mehr Privatisierung von Verkehr, Aneignung des öffentlichen Raums und personenbezogener Daten etc. Damit wird das System Auto weltweit stabilisiert und seine ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgekosten werden noch stärker als bisher externalisiert. Das gilt für den globalen Norden wie für den globalen Süden<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Als Einstieg empfehlen wir den Text von Dieter Klein und Mario Candeias „Doppelte Transformation“ aus dem ABC Transformation der Zeitschrift LUXEMBRUG 1/2017, 124-129. Mit Blick auf betriebliche Handlungskorridore und konkrete Umsetzungen, betonen v.a. Bernd Röttger und Mechthild Schrooten die Notwendigkeit der Belastbarkeit der Argumentationen in der Öffentlichkeit. Am 25.08. 2017 erklären wir den Begriff der „doppelten Transformation“ dann für zweckmäßig und halten daran fest, wenn er ausdrücklich als sozial-ökologische Transformation verstanden wird und sich klar von marktförmiger Transformation abgrenzt.

<sup>2</sup> Es gibt große Forschungslücken, was den ökologischen und sozialen Rucksack (Kohle, Stahl, Seltene Erden etc., aktuelle Marktaneignung einiger afrikanischer Regionen usw.) betrifft. Wir freuen uns sehr, dass Ulrich Brand und seine Kolleginnen und Kollegen unter dem Theoriekonzept „Imperiale Lebensweisen“ die deutsche Automobilindustrie in einen „großen“ Forschungsantrag an das ERC (European Research Council) einbeziehen werden. Für den Part „Automobilindustrie“ sind Markus Wissen und Bernd Röttger aktiv an Antragstellung und nach Bewilligung als Bearbeiter beteiligt (ausführlich dazu: Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise. Oekom Verlag. München

Gesellschaftliche Widersprüche werden in diesen von den Konzernen als „große Transformation“ bezeichneten neuen Geschäftsmodellen nur ganz wenig und nur temporär bearbeitet, nicht aber grundlegend gelöst. Wir ordnen sie ein als eine Erweiterung und Fortsetzung der seit Jahren dominanten Verwertungsstrategie, sich über diverse Kredit- und Finanzierungsdienste einen erheblichen Teil der verfügbaren privaten und nun auch öffentlichen Haushaltseinkommen anzueignen. Ohne das Auto kurz- und mittelfristig abschaffen zu wollen, wollen wir die neuerlichen Aneignungslogiken der Automobilkonzerne kritisch hinterfragen und gemeinsam mit Aktiven aus Industrie und Verbänden offenlegen – dies auch vor dem Hintergrund, dass sich die Autoindustrie in ihrer mehr als hundertzwanzigjährigen Geschichte in vielen Krisen historisch als durchaus überlebensfähig gezeigt hat. Das Motto „Nutzen statt Besitzen“ wird im Zuge der neuen Geschäftsmodelle nun umgewertet und benutzt, um verstärkt öffentliche Mittel für entsprechende Infrastrukturbereitstellungen (etwa Extraspuren, Parkplätze für Car-Sharing, Ladesäulen für E-Mobile) einzufordern.

Das ist historisch betrachtet nichts Neues. Nicht zuletzt wurde der europäische Sonderweg der Dieseldieseltechnologie einst als Lösung der ökologischen Krise gepriesen und ein Diesel-Kauf mit der Folge eines hohen Dieselanteils im deutschen und europäischen Fahrzeugbestand mit erheblichen Steuervergünstigungen staatlich belohnt. Nun steht der Dieselantrieb als Umweltverschmutzer Nummer eins ganz oben auf der Streichliste. Ähnlich wie die Abwrackprämie in der Finanzkrise 2008/2009 wird mit (nun als Kombination aus staatlichen und privatwirtschaftlichen) Prämien (als Umwelt- bzw. Zukunftsprämie betitelt) ein enormer Austausch alter Euro 1 bis Euro 4-Diesel (Umweltprämie) und der Wechsel auf Erdgas-, Hybrid- oder Elektroantriebe (Zukunftsprämie) angeschoben<sup>3</sup>.

Werden aktuell insgesamt Rufe (von NGOs und z.T. staatlicherseits wie z.B. in Norwegen oder Frankreich) laut, alle Autos mit Verbrennungsmotoren bis 2030 zu verbieten, bzw. ab dann keine weiteren mehr zuzulassen, reagieren die Autokonzerne prompt mit dem Versprechen, ihre angebotenen Fahrzeugflotten bis zu diesem Zeitpunkt zu einem Drittel auf karbonarme Antriebe umzustellen. Als Ersatz werden Erdgas- Hybrid- und Batterieelektroantriebe angeboten. Wir bestreiten, dass es sich dabei tatsächlich um karbonarme Fahrzeuge handelt, und konstatieren, dass sich am System Auto damit gar nichts ändert. Die Null-Emissions-Anrechenbarkeit im konzernbezogenen Flottenangebot lehnen wir strikt ab.

Mit Blick auf die Dieseldieselproblematik halten die IG Metall und vierzehn Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Automobilindustrie in ihrer gemeinsamen Erklärung vom 31. Juli 2017 an der Dieseldieseltechnologie als unverzichtbare Übergangstechnologie fest und fordern eine flächendeckende Nachbesserung (Euro 5 und 6-Norm). Mit den unterschiedlichen Vorschlägen einer Nachrüstung, die mehr sein muss, als ein billiges Software-Update, haben wir uns intensiv auseinandergesetzt und fordern eine

---

<sup>3</sup> Die bis Ende 2017 vorgesehenen Prämien wurden im Dezember 2017 auf weitere drei bis vier Monate verlängert (siehe dazu die Berichte in: Automobilindustrie und Automobilwoche vom 11.12.2017).

allein von den Konzernen zu tragende umfassende Hardware-Umrüstung. Eine kalte Enteignung zulasten der Endverbraucher lehnen wir ab.

Als linke Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter gehen wir wie das Auto-Team des IGM-Vorstandes<sup>4</sup> davon aus, dass eine sozial-ökologische Transformation der gesamten automobilen Wertschöpfungskette evolutionär und nicht disruptiv („revolutionär“) verlaufen wird. Strittig sind allenfalls die Zeit- und Raumdimensionen (bis 2030-2050, Treiber China oder Europa?)<sup>5</sup>. Um eine Rückkehr zur „alten“ nationalbasierten Standortdebatte zu vermeiden, ist der Verkehrs- und Energiewende-Internationalismus eine zentrale Alternative. Dahin ist es noch ein langer Weg des Übergangs der Lebensweisen und Bewegungsantriebe insgesamt, der Verkehrsantriebe im kleinen Besonderen: eine doppelte Transformation!

Für diese Übergangsphase stehen sozial-ökologische Bilanzen für so genannte Brückentechnologien wie etwa Erdgas-Antrieb und Wasserstofftechnologie noch aus. Nicht zuletzt deshalb suchen wir den Dialog mit der globalen Gewerkschaftsbewegung (u.a. IndustriALL –Global Union für die Metall- und Elektro-, Chemie- und Textil/Bekleidungsindustrien), den europäischen NGOs (T&E Brüssel)<sup>6</sup> und deutschen Verkehrsclubs. Mit deren Beteiligung am 25.11.2017 haben wir damit angefangen und wollen diesbezügliche Argumente auch in z.B. tripartistische Landesinitiativen „Zukunft der Automobilindustrie“ in Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen einbringen.

Auch wenn die Spannung von Arbeit und Umwelt (Jobs kontra Klima) nicht gänzlich ausgeräumt ist, spricht die breite Beteiligung an der Tagung am 25.11.2017 und das bekundete Interesse zahlreicher GewerkschafterInnen (vertreten waren insbesondere DGB, IGM und ver.di) und BetriebsrätInnen an einer Intensivierung des Dialogs mit VertreterInnen von Umwelt- und Verkehrsverbänden für eine Reaktivierung beinahe eingeschlafener Bündnisse der 1970er und 1980er Jahre. Als IGM-Vertreter räumte etwa Thomas Müller ein, dass es mittel- bis langfristig in der Tat um ein Umdenken der Lebensweise gehen würde.

Auch in der IGM-Erklärung vom 28.08.2017<sup>7</sup> heißt es, dass es in Zukunft um weitergehende Konzepte und Strategien für eine Mobilitäts- und Energiewende gehen

---

<sup>4</sup> Iwer, Frank (2017): Ökologischer Umbau der Automobilindustrie – die neue Herausforderung. In: Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hg.): Gute Arbeit. Ausgabe 2018, 85-103

<sup>5</sup> Valter Sanches als Generalsekretär von IndustriALL- Global Union hat am 25.11.2017 ausdrücklich auf die sehr schnelle staatlich-initiierte E-Auto-Offensive in China sowie auf neue bzw. wiedererstartete Wachstumsmärkte in Südamerika und teilweise in Ländern Afrikas verwiesen.

<sup>6</sup> Am 25.11.2017 hat Julia Hildermeier als Vertreterin von Transport & Environment, Brüssel ebenso wie Hans-Christian Friedrichs als Vertreter des VCD Niedersachsen (ökologischer Verkehrsclub Deutschland, dazu siehe die Resolution der Bundesdelegiertenkonferenz des VCD vom 05.11.2017) deutlich gemacht, dass alternative Antriebe und die Verschärfung der Grenzwerte (im Realbetrieb) wichtige Schritte der Verkehrs- und energiewende darstellten, das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel bis 2030 ohne eine deutliche Verlagerung weg vom Auto aber unwahrscheinlich bleibe.

<sup>7</sup> Jörg Hofmann zur Zukunft der Automobilindustrie „Diesel als Chance nutzen“ (<https://igmetall.de/joerg-hofmann-zur-diesel-affaere-25775.htm>).

müsse. Dort heißt es u.a. „die Politik muss verstehen, dass die Mobilitäts- und Energiewende siamesische Zwillinge sind“. Mit Blick auf VW heißt es im Eckpunktetpapier des IGM-Bezirks Niedersachsen/Sachsen-Anhalt zur aktuellen Debatte über die Automobil- und Zulieferindustrie der Zukunft vom 16.08.2017<sup>8</sup>, u.a. dass sich Produkte, Wertschöpfungsketten, die Zahl und Gestalt der Arbeitsplätze wie auch die Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten stark verändern werden. Die IGM-Bezirksleitung stellt sich nicht gegen diese Entwicklung, sondern will den Strukturwandel aktiv mitgestalten. Sie fordert eine in die Zukunft gerichtete Diskussion, die den Schutz der Umwelt, die Sicherung von Standorten und Arbeitsplätzen sowie die Verbraucherinteressen gleichermaßen im Blick behält: „Die Existenzen der Beschäftigten und ihrer Familien dürfen weder für private Profitinteressen noch für politische Profilierungssucht aufs Spiel gesetzt werden“.

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

Die Verengung der Verbrennungsmotoren-Problematik allein auf Diesel, auf Umweltbelastungen in Ballungszentren incl. dortiger Fahrverbote, die Nichtberücksichtigung von Schiffen und LKWs und von Kerosin für Flugzeuge (ein Mitteldestillat der Erdölraffination) etc., vor allem aber die Nichtbeteiligung von Umwelt- und alternativen Verkehrsverbänden sowie anderen gesellschaftlichen Gruppen am Dieseltreffen am 02.08.2017 sehen wir aber als makabren politischen Wiederholungsfehler, weil diese kritischen Kräfte z.B. auch nicht an der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) beteiligt wurden. Der Weg in eine emissionsfreie Mobilität geht nur über eine umfangreiche demokratische gesellschaftliche Beteiligung.

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

Die Türen für eine umfassende gemeinsame Diskussion mit den Belegschaften der Autoindustrie sind weit geöffnet. Der Initiativkreis „Zukunft Auto“ wird die Kontakte mit bereits vorliegende Initiativen an einzelnen Standorten (etwa bei Mercedes in Bremen und Kassel, bei VW in Wolfsburg, Braunschweig, Salzgitter und Hannover sowie bei Zulieferern und viele mehr) ausbauen und Umwelt- und Verkehrsinitiativen sowie VertreterInnen aus der Politik in diesen Dialog integrieren. Das geht nicht

---

<sup>8</sup> Jörg Köther und Andreas Nolte betonten am 25.08.2017, dass zwar die Diesel-Diskussion an den VW-Standorten angekommen wäre, Forderungen in Richtung neuer emissionsfreier Mobilitätskonzepte, wie sie in den Eckpunkten des IGM-Bezirks eingefordert werden, aber noch zu wenig bekannt wären. Hinsichtlich der Arbeitsplatzgefährdung stellen sich sehr standortspezifische Herausforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Während z.B. im NFZ-Standort Hannover Mehrarbeit gefahren wird, hat das Komponentenwerk VW-Braunschweig bereits 800 Arbeitsplätze abgebaut und verleiht derzeit Arbeit ins VW-Werk Kassel. In diesem Kontext bleibt der Widerstand gegen die Ungleichbehandlung von Kern- und Randbelegschaften sehr wichtig, denn von September 2017 bis Ende Dezember 2017 werden die Zeitverträge nahezu aller LeiharbeiterInnen bei VW ohne Aussicht auf Übernahme gekündigt.

von heute auf morgen und braucht v.a. Durchhaltevermögen. Wir werden unsere Initiative im Jahr 2018 fortsetzen und laden gerne zur Diskussion ein.

## **2. Aktuelle Mobilitätswänge und Mobilitätsbedürfnisse aufdecken.**

Auch wenn ökologische Krisen grundsätzlich der kapitalistischen Produktionsweise entspringen, wollen wir unter der doppelten Transformationsstrategie im Diskurs ausloten, wie die gegenwärtige Krise auch selektiv in deren Rahmen bearbeitet werden kann. Deshalb stellen wir gegenwärtige Mobilitätswänge und Mobilitätsbedürfnisse an den Anfang der Auto-Zukunftsdebatte.

Wo sind Autos gesellschaftlich nützlich, wie ergänzen sich Verkehrsträger ohne mehr Verkehr zu erzeugen? André Baier schlägt am 25.08.2017 vor, VertreterInnen aus der Verkehrs-, Raum- und Städteplanung (v.a. auf kommunaler und Landesebene) stärker als bisher in die Diskussion einzubeziehen. Stephan Krull ergänzt diesen Aspekt am Beispiel des unsinnigen Weiterbaus der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg mit einer Milliarde Euro, die z.B. für kurz getaktete S-Bahnen genutzt werden könnten und zudem Arbeit im Trassenbau sowie etwa im Waggon-Bau, Stahl, Elektrik, Elektronik schaffen könnte.

Aber: Ohne die dominante Stellung des individuell und privat genutzten Autos im Verkehrssystem infrage zu stellen, wird das nicht gelingen. Die tiefe kulturelle Verankerung des motorisierten Individualverkehrs ist allerdings schwer aufzubrechen, wenn Politik weiter einseitig Autostraßen bauen lässt. Gleichwohl hat André Baier am 25.11.2017 mit vier Interview-Statements demonstriert, dass v.a. die Jüngeren im erforderlichen Kulturwandel bereits radikale Pfade beschreiten.

Große Einigkeit besteht darin, dass kulturelle Aspekte der Verkehrs- und Energiewende in Zukunft (so auch Rainer Rilling in seinem Resümee am 25.11.2017) viel mehr Beachtung finden müssen. Ohne Alternativen für alle Beschäftigten (Kern- und Randbelegschaften) entlang der automobilen Wertschöpfungskette werden Verkehrs- und Energiewende aber auch nicht gelingen. Es geht nur gemeinsam.

## **3. Die Forderung nach einem Ausstieg der Autoindustrie aus der renditegetriebenen Konkurrenz braucht mehr Transparenz.**

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

Wie belastbar eine solche Forderung ist, muss deshalb mit vielen weiteren Argumenten unterlegt werden. Angefangen haben wir schon: Wir lehnen es ab, dass die Konzerne sich den Transformations- und Revolutionsbegriff aneignen, um den Belegschaften neue Restrukturierungs- und Rationalisierungspakete aufzubürden, die ausschließlich zu ihren Lasten gehen (ein Beispiel ist das so genannte Zukunftspa-

ket VW-Transfer 2025+, in dem Produktivitätssteigerungen von 25 % angestrebt werden, dort ist vom radikalen Umbau und großer Transformation die Rede).<sup>9</sup>

Wir zahlen nicht für den Umwelt- und Sozialbetrug. Wir wollen kein billiges Nachbessern, sondern Umrüsten und Umsteuern. Die Kosten müssen die Konzerneigner alleine tragen. Angesichts der Tatsache, dass sich z.B. VW in der Halbjahresbilanz 2017 trotz Abgas-„Skandal“<sup>10</sup> hinsichtlich der ökonomischen Daten „sehr gut entwickelt“ und auf der Hauptversammlung im Mai 2017 die Umsatz- und Renditeprognosen für 2017 bereits wieder angehoben hat, wollen wir die bisherige Verteilung der Gewinne in die kritische Öffentlichkeit bringen und in Zukunftsprojekte umleiten. Herbert Behrens berichtet am 25.08.2017, dass die Links-Fraktion des Bundestages eine detaillierte Bilanzanalyse des VW-Konzerns an einen externen Betriebswirtschaftler vergeben hat<sup>11</sup>. Sie liegt vor und wurde über den Verteiler des Initiativkreises breit gestreut.

Eigentum soll bekanntlich der Allgemeinheit dienen und kann enteignet werden. Wie bekannt ist das eigentlich? Eine Diskussion darüber setzt genaue Kenntnisse der Eigentumsverhältnisse in der Autobranche und deren spezifische historische Wurzeln (u.a. Gewerkschaft, Staat, Stiftungen wie z.B. Bosch, Mahle, ZF mit Verweise auf das Allgemeinwohl in den Präambeln, Familienclans BMW Quandt, VW-Piëch-Porsche) ebenso voraus wie eine Analyse von Verbleib und Verteilung der Profite und Dividenden. Die Interessen der Industrie sind auf ROE (, die des Staates auf eine schwarze Null ausgerichtet, wie aber sieht es bei den Menschen aus?<sup>12</sup>

#### **4. Der Auto-Staat ist schon lange kein Souverän mehr: Stopp von Subventionen!**

Eine Diskussion über die Funktion und Rolle des Staates/der Staaten bei der Stabilisierung des Systems Auto und die enge Verschränkung der Politik mit der Automobilindustrie und ihren Verbänden (auch TÜV und Kraftfahrtbundesamt KBA) kann z.B. anhand der großen Subventionszahlungen<sup>13</sup>, temporärer öffentlicher Prämienpro-

---

<sup>9</sup> Diese 25 %ige Produktivitätssteigerung über mehr Output zu erreichen ist, schließen wir aus, d.h. im Umkehrschluss, dass es zu erheblichen Personaleinsparungen kommen wird. Stephan Krull berichtet auf seiner Homepage sowie in diversen linken Zeitschriften lfd. zu den Entwicklungen bei VW (<http://stephankrull.info/2017/07/>) und der globalen Autoindustrie, z.B. Stephan Krull (2017: „Autokrieg“. In: Sozialismus 5/2017, 40-44.

<sup>10</sup> Skandal, Skandal – wir brauchen ein eigenes Verständnis im Umgang mit Skandalen: Welche, wer sie macht, für wen sie gemacht werden etc. Das gilt für Diesel- aber auch z.B. für den Kartellskandal (Technologie-, Preisabsprachen usw. insbesondere der Global Player (OEMs und Zulieferer).

<sup>11</sup> Mechthild Schrooten hat diese VW-Bilanzanalyse (und andere) auf der Veranstaltung am 25.11.2017 wiederholt zum Anlass genommen (auch bereits am 25.08.2017), um auf Fehlinterpretationen in Sachsen ROE (Eigenkapitalrendite) und ROI (Kapital- und Anlagenrendite) aufmerksam zu machen.

<sup>12</sup> Unter der Frage „Wer finanziert die Autowende? mahnt Mechthild Schrooten an, dass es so gut wie keine belastbaren Studien zum Zusammenspiel von Staat und Unternehmen bei der Autowende gäbe (siehe Foliensatz, verteilt mit der E-mail vom 01.06.2017).

<sup>13</sup> Mit der Einladung zum 29./30.April hatte ich die Antwort der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 21.April 2017 „Subventionen an die Automobilindustrie“ angehängt. Von 2007 bis 2017 erhielt die Automobilindustrie 969 Mio. Euro für Forschung und Entwicklung (aus vier Ministerien) und 181 Mio. für Investitionen. Kristin Becker vom SWR (SüdWestRundfunk) „So fördert der Staat die Autoindustrie“ hat am 02.08.2017 die

gramme, Steuervergünstigungen, Infrastrukturvorleistungen, unsinnige und menschenverachtende Verkehrs- und Raumplanung usw. zeigen, wie die z.B. Privatisierung der Infrastruktur öffentlich mitfinanziert, wie Mobilität zum exklusiven privaten Gut wird.

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

Wir sehen, dass reale Ansatzpunkte für ein Umdenken und ein Infrage-Stellen hoher Renditenotwendigkeiten (immer wieder ist von chronischer Ertragsschwäche der Marke Volkswagen die Rede) und angeblich notwendiger enormer Produktivitätssteigerungen in den Belegschaften und in Teilen der Gewerkschaften und der Gesellschaft vorhanden sind.

Das macht Mut für den Umbau auch mit den Belegschaften in den Betrieben der Autoindustrie. In Diskussionen hören wir zunehmende Ungerechtigkeitsempfinden mit Blick auf die ungleiche Einkommensverteilung, in Kontroversen über Vorstandsboni<sup>14</sup> ebenso wie im Umgang mit neuen Verteilungskämpfen entlang der Wertschöpfungskette (z.B. bei Zulieferern und in der Kontraktlogistik) sowie lauter werdende Forderungen, dass die Kosten des Abgasskandals allein die Anteilseigner tragen müssen.

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

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

Gemeinsam mit Landes- und Betriebsinitiativen und in kommenden Tarifrunden können Forderungen nach klaren Regeln bei der öffentlichen Beschaffung und bei

---

Antwort der Fraktion DIE LINKE genutzt und die Ergebnisse unter <http://faktenfinder.tagesschau.de/autoindustrie-subventionen-101.html> zusammengefasst. Das zeigt: Mehr Öffentlichkeit geht!

<sup>14</sup> Die Regelungen für die VW-Vorstände können abgerufen werden unter [https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/shareholder-meetings/2017/annex/deutsch/top-5/TOP%205\\_Verg%C3%BCtungssystem.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/shareholder-meetings/2017/annex/deutsch/top-5/TOP%205_Verg%C3%BCtungssystem.pdf)

der Verteilung der Einnahmen, die der Staat direkt und indirekt über die Autoindustrie einfährt, aufgreifen. Gerade Letzteres wurde bisher stark vernachlässigt.

Die Möglichkeiten über VW-Gesetz und über Arbeitnehmer-Vertreterinnen in den Aufsichtsräten der Automobilindustrie, die Verteilungskorridore besser zu nutzen, braucht viel mehr Transparenz. Um auch daraus gewonnene Widerstandskräfte zu stärken, wollen wir gemeinsam über die Eigentumsfrage (wer verfügt über und wem gehört die Fabrik?), die Entstehung und Verteilung von Renditen<sup>15</sup> und insgesamt über die globale Ökonomie des Autos diskutieren. Dazu gehört vor allem eine intensive Auseinandersetzung mit den vom Kapital erzeugten permanenten Krisen.

## **5. Auto-Krisen sind mehr als Umweltkrisen – Krisenverständnis klären.**

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

Die Lösung der jeweiligen Überproduktionskrisen führte bisher nicht zur Kapazitätsreduktion, sondern stets zur „produktiveren“ Auslastung von Kapazität<sup>16</sup> sowie zum massiven weltweiten Aufbau neuer marktnaher Produktionsstätten. Die Autoindustrie gilt weltweit als Wachstumsmotor und wird bis zum Jahr 2030 vermutlich auf eine Jahreskapazität von 115 Mio. hochlaufen. Im Jahr 2016 wurden über 96 Mio. PKW produziert, China hat daran mittlerweile den größten Anteil von 28,4 %. Fast fertiggestellt oder in Vorbereitung sind Fabriken in Mexiko, Russland und Indien, in Südosteuropa, in den ASEAN-Ländern, im Nahen Osten sowie in Ländern Afrikas wie etwa in Kenia, Nigeria, während die z.B. Autowerke in Brasilien und Argentinien an Unterauslastung leiden oder wie in Europa zahlreiche Fabriken (z.B. in Belgien, in Deutschland, Frankreich und Portugal) geschlossen wurden<sup>17</sup>. Obwohl die Verlagerung von Produktion in Richtung Ost- und Südosteuropa bis 2009 ihren vorläufigen Höchststand erreicht hatte, zeigen die Investitionsvorhaben vieler Unternehmen aus der Autoindustrie seit 2013 wieder einen starken Anstieg z.B. in Polen, Ungarn und Rumänien. Immer wieder wird das Drohen mit Verlagerung als Krisenszenario benutzt und dient als Konzessionsinstrument des Managements gegenüber Betriebsräten und Gewerkschaft. Subventionen, Löhne, Einkommen, Naturverbrauch und

---

<sup>15</sup> Im Jahr 2016 lagen die Umsatzrenditen (Gewinn vom Umsatz vor Steuern) von Porsche bei 17,4 %, BMW bei 10,1 %, Mercedes-Benz-Cars bei 8,4 %, Audi 5,1 %, im VW-Konzern insgesamt bei 3,4 %, wobei die Kapitalrendite ROI mit 8,4 % deutlich höher lag.

<sup>16</sup> Den Werkerinnen und Werkern wird eingetrichtert, dass sie erst bei 80 % und mehr Auslastung der Fabriken einen Mehrwert erzeugen und dafür Mehrarbeit notwendig ist.

<sup>17</sup> Andreas Nolte macht darauf aufmerksam, dass in Deutschland und Europa vor allem die Beschäftigten an den Opel-Standorten unter der hausgemachten Krise bei General Motors leiden müssen (Beispiel Stilllegung Opel-Bochum).



Energieerzeugung und v.a. die rechtspopulistische und antieuropäische Ausrichtung geraten dabei in den Hintergrund, sind für eine sozial-ökologische Transformation jedoch das Bindemittel zwischen Betrieb und Gesellschaft.

Die deutsche Automobilindustrie (OEMs und Zulieferer) hat an dieser globalen Krisenproduktion einen großen Anteil. In Deutschland geht es um umfassende Sparmaßnahmen bei hoher Auslastung der Werke und zunehmenden Preisdruck in die Lieferkette hinein, um Geld für Zukunftsprojekte einzusammeln. Dieser vom Kapital getriebene Rationalisierungsdruck führte über Jahre auf Seiten der Gewerkschaften und der Betriebsräte zu Lohnzurückhaltung und zu einer Konzentration der Standortsicherungskonzepte auf die Stammbeslegschaften. Der erhöhte Fabrikoutput (sprich immer mehr Autos) wurde aber ebenso von LeiharbeiterInnen, von Werkvertragsbeschäftigten und weiteren prekär Beschäftigten erzeugt; - trotzdem sind sie die ersten, die in Krisensituationen entlassen werden.

Die Spaltung der Belegschaften in Kern und Rand und so genanntes nearshoring (outsourcing in unmittelbarer Werksnähe oder innerhalb des Werkes) forciert die bestehende Entsolidarisierung innerhalb und außerhalb der Betriebe. Denn: Noch während der Entlassung von Randbeschäftigten läuft die Produktion auf Hochtouren, werden Mehrarbeit und Sonderschichten vereinbart, die Krisenspirale endet nie. An solchen Krisenlösungen kann die IG Metall kein Interesse haben. Wir lassen uns nicht spalten. Auch deshalb wollen wir uns gemeinsam einmischen.<sup>18</sup>

Die Folgen der von den Konzerneignern selbst erzeugten Überkapazitäten mit immer mehr Modellen und einer Ausweitung in alle Fahrzeugsegmente vom Kleinwagen bis zur Luxuskarosse bei Ausnutzung von Gleichteilen und Plattformen, gingen stets zulasten einer Arbeitsverdichtung ohne Lohnausgleich aller Beschäftigten in den Autofabriken, aber auch zulasten der Menschen in autokonformen Gesellschaften, die immer mehr Verkehr, Straßen, Lärm, Unfällen, Gesundheits- und Naturzerstörungen ausgesetzt sind.

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

## **6. Konversion ist nicht per se ein Ausweg: Auch eine ökologische Klassenpolitik muss die Frage der demokratischen Kontrolle neu aufrollen.**

---

<sup>18</sup> Auch beim Umbau in Richtung Elektromobilität spielt die Fremdvergabe von Komponenten oder eine Ausgliederung in eine konzerneigene Tochtergesellschaft eine große Rolle. So wehrte sich die Daimler-Belegschaft gegen die Eingliederung der Daimler-Tochter Accumotive GmbH (bisher in Kamenz/Sachsen) auf das Werks Gelände in Untertürkheim, da die Accumotive GmbH tariflos ist und mit Dumpinglöhnen operiert (ausführlich in: express (8/2017, 4-5).

Wann ist Konversion mehr als eine entweder staatsgetriebene oder weltmarkt- und konkurrenzgetriebene<sup>19</sup> Strategie der Überlebensfähigkeit der kapitalistischen Produktionsweise? Die Erfahrungen aus den Konversionsdebatten der 1980er und 1970er Jahre (v.a. Lucas Aerospace und die dezentralen Arbeitskreise Alternative Produktion der IGM) zeigten vor allem, wie wichtig die Einbindung der unmittelbaren Produzenten bei der Suche und Entwicklung gesellschaftlich nützlicher Produkte ist. In der Verbindung von was, wie und für wen produziert werden soll, lag ein wichtiger basisdemokratischer Ansatz.

Dass viele Initiativen letztlich gescheitert sind, lag vor allem an vier Grenzen (keine Verfügungsgewalt, regionale Begrenztheit (u.a. Werften, Militärkomplex), fehlender langer Atem, fehlende gewerkschaftliche Koordination), die Bernd Röttger zugleich als Formen und Bedingungen an eine zukünftige Konversion/Transformation in die Debatte bringt.

Es bedarf aber weiterer stärker global- und branchenbezogener Analysen über betriebliche und gesellschaftliche Initiativen von Umbauversuchen. Dass nicht nur über andere Produkte, sondern auch grundsätzlich über Grenzen des Wachstums, Verteilung und mehr direkte Beteiligung in der Automobilindustrie diskutiert werden müsse, mahnte Franz Steinkühler wiederholt an und nahm dabei die vier von Bernd Röttger genannten Bedingungen bereits auf:

„Wer, wie es in der Satzung der IG Metall heißt, die Arbeits- und Lebensinteressen der ArbeitnehmerInn wahrnehmen will, der muss sich einmischen in die Politik und der muss Standpunkte beziehen in dieser Gesellschaft... eine andere Zukunft, die Verwirklichung von Alternativen zum herrschen Kapitalismus ist über einen sozialpartnerschaftlichen Anpassungskurs nicht möglich...Der Schritt von der Krisenabwehr zur Zukunftsgestaltung erfordert mehr konzeptionelle Alternativen, mehr Gegenmachtbildung und mehr Mobilisierung“ (Franz Steinkühler, 1. Vorsitzender der IG Metall im April 1989, Leitlinien der IG Metall zur gesellschaftlichen und gewerkschaftlichen Reform)

In einigen Betrieben (Goedevert bei VW) sowie mit „Auto, Umwelt und Verkehr“ (IGM und B.U.N.D.) Anfang der 1990er Jahre kam es im Zuge dessen zu einem kurzen Entflammen der betrieblichen, regionalen und gesellschaftspolitischen Konversionsdiskussion, die betrieblich aber weitgehend ins Leere lief.

„Ökologische Schäden und die soziale Frage, die Rodung der Regenwälder, neue Armut in den Industrieländern und Hunger in den Entwicklungsländern zeigen zugleich, dass Kapitalismus und ungezügelter Wachstum keine Alternativen sind. Regionale Lebensqualität und globales Überleben können wir nur gewinnen, wenn Arbeit und Technik im Einklang mit unseren natürlichen Lebensgrundlagen organisiert werden, wenn soziale Gerechtigkeit und Solidarität mehr gelten als das Recht des Stärkeren und der schnelle Profit“. ( IGM/BUND 1990, 6).

Praktisch umgesetzt wurden einzelne Projekte wie z.B. Rufbusse im Landkreis Gifhorn/Stadt Friedrichshafen und andere ökologische Verkehrsprojekte, die bisher wenig aufgearbeitet sind und in die die Belegschaften sehr wenig integriert waren. Denn auf der betrieblichen Seite standen einerseits die Automatisie-

---

<sup>19</sup> Zur Unterscheidung dieser beiden Typen kapitalimmanenter Konversion siehe den Beitrag von Bernd Röttger (RLS-Auto am 10.02.2017 in Wolfsburg).

rung/Roboterisierungen der 1980er Jahre<sup>20</sup> und die anrollende Lean Produktion-Welle und andererseits die Aneignung der geöffneten Ostmärkte arbeitspolitisch im Vordergrund. Standort- und Beschäftigungssicherung mit der unsäglichen „Mischkalkulation“ stand an erster Stelle. Sie führten zu vielen betrieblichen Konzessionen, die wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Anfang der 1990er Jahre dann die globale Autokrise, auf die etwa VW v.a. mit der Vier-Tage-Woche reagierte. Auch anderenorts wurde das bloße Setzen auf Wachstum kritisiert und immer wieder wurden die Forderungen von „Auto, Umwelt und Verkehr“ aufgegriffen<sup>21</sup>. Verteilungsfragen gerieten aber in den Hintergrund, es gab kaum gewerkschaftliche Koordination, ein langer Atem fehlte und führte im Zusammenhang mit den regionalen Cluster-Konzepten oftmals in Modernisierungsfallen. Gerade kritische Gewerkschaftlerinnen und Gewerkschafter stiegen aus vielen dieser neoliberalen Wachstumspolitiken aus.

Auch deshalb herrschte dann zehn Jahre Stillstand. Erst in der Finanzkrise 2007 entstand eine neue Debatte über Konversion mit betrieblichen und regionalen Initiativen, von der wir neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz erhofften, indem Gewerkschaftsbewegung und ökologische Bewegung für eine sozial-ökologische Transformation zusammengebracht werden. Diese Motive lagen der internationalen Automobilkonferenz Auto.Mobil.Krise vom 28.-30. Oktober 2010 (RLS/DIE LINKE) in Stuttgart zugrunde<sup>22</sup>.

Trotz großer Beteiligung an der Konferenz und auch mit regionalen und betrieblichen Beispielen (etwa in Itzehoe, Esslingen und den Innovationsfonds bei Volkswagen) entwickelte sich daraus nur sehr wenig. Der nächste Boom hatte die Automobilindustrie erreicht, der umweltpolitische Ausweg wurde auf Elektroautomobilität konzentriert.

Um Formen und Bedingungen von Konversion entlang der automobilen Wertschöpfungskette genauer bestimmen zu können, halten wir es für notwendig, mit den Beteiligten der Initiativen deren Erfolge und Scheitern zu diskutieren. Wie wurden z.B. Beschäftigte bei VW an den Innovationsfonds I und II beteiligt, was ist aus den Vorschlägen geworden, was wurde umgesetzt? Darüber ist so gut wie nichts bekannt. Gemeinsam mit den Beteiligten wollen wir aus diesen Erfahrungen lernen.

Mit der Vorlage des konzeptionellen Artikels „Ökologische Klassenpolitik“ von Bernd Röttger und Markus Wissen, der am 25.08.2017 diskutiert wurde und nun

---

<sup>20</sup> Mit vielen betrieblichen Initiativen, dokumentiert etwa in Buhmann u.a. (HG.) „Geisterfahrt ins Leere“ (VSA 1984), zu Lean Produktion (in Anlehnung an die MIT-Studie, die die großen Erfolge von Toyota in den Vordergrund stellte) v.a. die drei Tagungsbände HBS/ IGM sowie insbesondere für VW die Symposien von IGM und Betriebsrat „Zukunft der Automobilindustrie“ von 1986 und 1990.

<sup>21</sup> So heißt es etwa auf der IGM Zukunftskonferenz der Automobilindustrie „Wachstum in den Stau? Arbeitsplätze im Rückwärtsgang“ am 30. Mai 1995: Wir brauchen ein Verkehrssystem, das eine ökologisch nachhaltige Entwicklung gewährleistet, eine Verminderung von Verkehrsströmen und eine bessere Kooperation der Verkehrsträger, eine Aufwertung des regionalen Lebensraums..., wodurch eine Verringerung der notwendigen Mobilität eintreten würde.“

<sup>22</sup> Dokumentiert in Candeias, Mario/Rainer Rolling/Bernd Röttger und Stefan Timmel (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos. VSA, Hamburg 2011

vorliegt<sup>23</sup>, liegt ein wichtiger Baustein für diesen Dialog vor, den u.a. auszeichnet, dass er die historischen Wurzeln des Widerspruchs zwischen Ökologie und Emanzipation beleuchtet. Während in der Vergangenheit die Verbindung zwischen ökologischer Frage und Klassenfrage, oftmals die Ökologie unter die Räder geriet, sind in der Gegenwart beide unter die Räder gekommen. Das hat jeweils spezifische Konsequenzen für die imperialen Lebensweisen im Norden und im Süden. Mit Blick auf die Transformation der Automobilindustrie wird für den globalen Norden die funktionale Rolle von SUVs ebenso wie der spezifische Klassenkompromiss (industrielle Beziehungen) herausgestellt.

Ökologische Klassenpolitik ist u.a. deshalb vor allem eine strategische Herausforderung, bei der es darum geht, die Mechanismen der Stabilisierung zu durchbrechen (Gramsci: „robuste Kette von Festungen und Kasematten überwinden“). Die zwei Ansätze einer ökologischen Klassenpolitik zeigen erstens, dass die Elektromobilität keine Krisenlösung darstellt und zweitens, dass die Widersprüche zwischen Verwertungs- und Profitinteressen und den Bedürfnissen der Menschen enorm zunehmen. Beide Ansätze knüpfen unmittelbar an unsere Diskussion an (dazu weiter unter 10.). Wir begreifen den Artikel<sup>24</sup> als Grundlage, denn die aufgezeigten Ansätze bedürfen neben theoretischer Verortung unbedingt einer sozial-ökologisch transformatorischen Konkretisierung.

## **7. Elektroautomobilität ist kein Ausweg aus der Umwelt- und Beschäftigungskrise**

Mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität und in der Nationalen Plattform Elektromobilität legten sich die Bundesregierung, zahlreiche Verbände und Unternehmen im Jahr 2010 darauf fest, bis zum Jahr 2020 mit 1 Mio. E-Autos auf deutschen Straßen Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden. Dieser Weg wurde mit vielen öffentlichen Geldern von Bund und Ländern begleitet. Trotzdem fehlen sieben Jahre später nicht nur die regenerative Energie zum Laden, die Ladeinfrastruktur, Abrechnungssysteme u.v.m., - auch Autos mit geeigneten Batterien oder Brennstoffzellen laufen selten vom Band. Mit einem Anteil von 0,1 % (34.022 ausschließlich batterieelektrisch betrieben, 20.975 Plug-In-Hybride) an den insgesamt 45,8 Mio. zugelassenen Fahrzeugen im PKW-Bestand in Deutschland am 01.01.2017 ist das Programm absehbar gescheitert.

Dennoch fließt weiterhin viel Geld und Aufmerksamkeit in die Elektromobilität. Die deutschen Autokonzerne und viele Zulieferer haben ihre Forschungs- und Innovationsmittel auf die E-Mobilität (neben autonomes Fahren, Digitalisierung und Mobilität) umgelenkt. VW will bis 2025 über 50 neue, rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sowie 30 PHEVs (Plug-in Hybride) auf einer neuen E-Fahrzeugarchitektur (I.D.-Family) in die Weltmärkte (insbesondere in den staatsregulierten chinesischen Markt) bringen. Die chinesische Regierung hat (mit einer einjährigen Verschiebung

---

<sup>23</sup> Röttger, Bernd/Wissen, Markus (2017): Ökologische Klassenpolitik. In: LUXEMBURG Spezial Dezember, 62-71.

<sup>24</sup> Die TN begrüßen den Entwurf, auch wenn er „für Malocherinnen nicht ganz einfach zu lesen“ ist (Mechthild Schrooten).

auf Drängen der globalen OEMs) zum 01.01.2019 vorgeschrieben, dass alle OEMs in China mit einer Kapazität von über 30.000 Einheiten/jährlich, eine 10 % NEV-Quote zu erfüllen haben.

Obwohl die Klimabilanz der BEV im Nutzungsvergleich der Antriebssysteme sehr negativ ausfällt (siehe die Foliensätze von Alfred Hartung 29.04. und 25.11.2017), geht es in Europa dagegen in erster Linie darum, die Klimaschutz-Vorgaben und Umweltgrenzwerte der EU-Kommission über die Hintertür zu erfüllen und dringend notwendige, erweiterte Grenzwert-Standards (die auch die Realwerte und deren Kontrolle aufgreifen) über Lobbyarbeit zu behindern.

Die Definition von Elektroautos als Null-Emissionsfahrzeuge und die Kompensation bei Grenzwertüberschreitungen (Mehrfachanrechnung von E-Autos) lehnen wir strikt ab. Alfred Hartung hat im Detail die Folgen der Kompensationslösung aufgezeigt, dass z.B. ein E-Auto im Durchschnitt ca. fünf große Autos mit nicht erfüllten Grenzwerten, die Einhaltung der Flotten-Grenzwerte ermöglicht. Die Debatte am 25.11.2017 hat diese Einschätzung nicht nur bestätigt, sondern insofern erweitert, dass der „Flotten-Bezug“ in der Grenzwertdebatte gänzlich abzuschaffen (Thomas Sablowski) und gegen einen Modell-Bezug auszutauschen sei. Nur so könne der SUV-Hype gebrochen werden, was auf große Zustimmung stieß.

Das gilt auch für Super-Credits, die vereinbart wurden, um weiterhin SUVs (Sport Utility Vehicles) bauen zu können. Super-Credits lehnen wir - auch für Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom (Power-to-X) und Agrokraftstoffen ab. Insgesamt führen batteriebetriebene und Plug-In-Hybrid-angetriebene PKWs zu einer Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, wenn der Anteil regenerativer Primärenergieerzeugung und v.a. der Anteil des regenerativen Primärenergieverbrauchs nicht erheblich ausgeweitet wird. Die Schwere zwischen potentieller Erzeugung und tatsächlichem Verbrauch von regenerativer Energie wird aber politisch immer wieder geöffnet und nicht wie von vielen gefordert, verringert. Zu wenig öffentlich ist zudem, dass zurzeit die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen (mindestens bis ca. 2030) weniger von der Antriebsart, sondern von der Masse des Fahrzeugs abhängt.

Ein sehr wichtiges Argument ist in diesem Kontext die Verdrängung des ÖPNV durch die Käufe von Elektroautos. In Norwegen, dem Land in Europa mit den mit Abstand am höchsten E-Autos im Bestand, ging die Nutzung des ÖPNV nach einem Kauf eines E-Autos um 82 % zurück. Die zukünftige Förderung der Elektromobilität darf keine zusätzliche Elektroautomobilität sein und muss sich als Übergangstechnologie auf öffentliche Flotten und gesellschaftlich nützliche Fahrten (Gesundheitsdienste, Post in der Fläche usw.) beschränken.

Wir wollen zeigen, dass Elektroautomobilität kein Ausweg für eine Mobilität der Zukunft bedeutet. Viele Vertreterinnen aus Umweltinitiativen, Betrieben und Gewerkschaften haben über viele Jahre hinweg den umwelt- und beschäftigungspolitischen Erfolg angezweifelt. Umweltpolitisch als Unsinn entlarvt, beschäftigungspolitisch mit Negativbilanz (deutlich weniger Arbeitsvolumen, ganz andere Teile und Montage-Umfänge) und gesellschaftspolitisch kein Weg, ist Elektro"auto"mobilität nicht das Allheilmittel, um Verkehrswende und Energiewende miteinander zu verbinden.

Da nicht zuletzt aus Arbeitsplatzgründen v.a. in besonders von der Umstellung auf E-Autos betroffenen Betrieben, eine intensive Debatte und in einigen Fällen bereits konkrete Produktionen E-Mobilität (z.B. E-Golf, BMWi 3 etc. Leistungselektronik Batterien, Brennstoffzelle-Pilot, Konzentration auf und damit Gefährdung für wenige Standorte wie etwa VW-Zwickau/Model in Sachsen) angelaufen sind, wollen wir diese Erfahrungen stärker als bisher in gemeinsamen Foren und Diskussionsrunden aufgreifen.

## **8. Mobilität darf kein exklusives privates Gut bleiben.**

Die Privatisierung von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur ist in den vergangenen Jahren systematisch vorangetrieben worden. Das reicht weit über z.B. Ausgründungen/Privatisierungen ehemals kommunaler Verkehrsgesellschaften hinaus bis zur Externalisierung aller Verkehrs-(und -folge)kosten auf die Nutzerinnen und Nutzer. Wir wollen faire Mobilitätsgarantien für alle bei Internalisierung aller externen Kosten.

Was in der aktuellen Debatte als neue „gewinnbringende“ Geschäftsfelder der Zukunft unter Mobilitätsdienstleistungen<sup>25</sup> eingebracht wurde, ist nicht nur eine Aneignung und Privatisierung bisher noch öffentlicher Verkehre und Räume, sondern bedeutet ein Mehr an Gesamtverkehr. Dafür fehlen noch viele Analyse-Details besonders im Zusammenhang mit (teil-)autonomen Fahren. Klar ist, dass im Kontext dieser neuer Mobilitätsangebote, die vor allem für urbane Regionen und Megacities entwickelt werden, ein wesentlicher Teil der privaten Nachfrage nach individueller Mobilität im Bereich autonom fahrender „Robo-Taxen“ und Robo-Shuttles“ prognostiziert wird. Geht es in Richtung „Mehr Nutzen statt Besitzen“ kann autonomes Fahren in der Tat zu weniger Autos führen. Ob der Verkehr sich reduziert, ob dann wegen langer 24-Stunden-Nutzungszeiten die Verkehrsunsicherheit noch weiter erhöht wird – alles Fragen, die noch zu klären sind.

Nun sind fahrerlose Transportsysteme in den Betrieben der Automobilindustrie nicht grundsätzlich neu und in der Logistik seit vielen Jahren im Einsatz. Eine Übertragung auf das Gesamtverkehrssystem wirft aber völlig neue Fragen der Ethik, des Gesundheits- und Sicherheitsschutzes auf. Die Ethik-Kommission „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ unter der Leitung von Udo di Fabio (ehemaliger Richter am Bundesverfassungsgericht) hat diesbezüglich am 20.06.2017 ihren Bericht mit 20 Thesen vorgelegt, die aber wenig für die Verkehrswende bieten und wiederum ohne umfassende demokratische Teilhabe formuliert wurden.

## **9. Gute Arbeit in der Automobilindustrie geht nur über Arbeitszeitverkürzung und fair teilen!**

---

<sup>25</sup> Nur einige Beispiele: Mercedes-Benz hat unter dem Namen CASE (Connected – Autonomous – Shared & Services –Electric die Mobilitätsdienstleistung in Daimler Mobility Services gebündelt und z.B. CRSHARING 8Car“go), Taxivermittler (mytaxi), Plattformen (Moovel) gebündelt und kaufte sich im Verlauf des Jahres 2017 in zahlreiche Mitfahrdienste (FlixBus –Start-up in Darmstadt) auch auf europäischer Ebene (in Frankreich in das Unternehmen Privé – Fahrdienst-Chauffeur) ein. BMW kooperiert mit Alibaba (chinesischer Google-Dienst), um Haus und Auto umfassend zu vernetzen. VW startete mit privaten Shuttle-Diensten in Hannover usw.)

Gute Arbeit bedeutet eine konsequente Abschaffung der Klassengesellschaft innerhalb der Belegschaften und im Umfeld regionaler Produktionsnetzwerke bei fairen Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten. Bisherige Trennungen in Arbeitnehmerschaften erster bis sechster+n-Klassen (unbefristete und befristete Stammbesetzungen, LeiharbeiterInnen, WerkvertragsnehmerInnen, Scheinselbstständige, Solo-Selbstständige und CloudworkerInnen) haben kein Platz in einer solidarischen Gesellschaft. Das hat in der Vergangenheit zu einer strukturellen Schwächung der Gewerkschaften nicht nur in Deutschland geführt. Forderungen nach guter und fairer Arbeit und Verteilung kann nur im Einklang europäischer, besser noch internationaler Kräfte gelingen.

Gute Arbeit braucht eine neue Debatte um die Folgen einer aktuellen Wiederbelebung der Automatisierung/smart factories in den Betrieben insbesondere im Umgang mit kollaborierenden Robotern und Maschinenvernetzungen. Wann handelt es sich um Arbeitserleichterung (Ergo-Maßnahmen) und/oder sinnvolle Energie- und Materialeinsparung, wann um reine Ratio-Maßnahmen? Es gibt zu wenig Erfahrungsaustausch über bereits eingesetzte und anstehende Systeme. Einen Anfang sehen wir im Austausch und in mehr Transparenz über praktizierte Mitbestimmungsfälle. Ohne Arbeitszeitverkürzung werden die Rationalisierungseffekte aber nicht zu kompensieren sein.

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

Geld für eine Arbeitszeitverkürzung ist genug da in den Konzernkassen. Sie eröffnet wichtige Korridore für politische Beteiligung, für die in den Betrieben mit Schichtarbeit und mit sehr unsicher gewordenen Taktabrufen oft kaum Zeit bleibt. Demokratische Beteiligung braucht mehr Zeit.

## **10. Demokratische Beteiligung braucht konkrete Initiativen und Bündnispartner**

Welche Bildungs- und Beteiligungsformate eignen sich, um die bisher diskutierten Fragen mit weiteren Bündnispartnern zu vertiefen und in konkrete Handlungsansätze des RLS-Gesprächskreises umzusetzen? Andreas Klepp brachte am 30.04.2017 drei unterschiedliche Formate ein, die zielgruppenorientiert miteinander verbunden werden könnten. Zunächst ging es um Veranstaltungsreihen (2-3 Std.) mit einer Konzentration auf bestimmte Einzelthemen (z.B. Wem gehört die Fabrik bis hin zu Autonomem Fahren), die aufeinander bezogen, dann in komplexere Wochenendseminare (1,5 Tage) einfließen könnten. Auch Bildungsurlaubsseminare könnten als dritte Möglichkeit genutzt werden, sie sind aber sehr voraussetzungsvoll. Am

25.08.2017 wurde über weitere Möglichkeiten diskutiert, die Diskussionen und Zwischenergebnisse des Gesprächskreises einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Wir wollen die bisherigen Papiere zusammen mit Beiträgen der Veranstaltung am 25.11.2017 in einem Reader dokumentieren und über die RLS online zur Verfügung stellen.

Wir begreifen uns als Plattform mit Seminar- und Veranstaltungsreihen, die die sozial-ökologische Debatte nicht additiv bearbeiten, sehr wohl aber selektiv Vertiefungsthemen auswählen kann. Wir streben die Vertiefungsreihen für das Jahr 2018 an.

Um Ungewissheitszonen und Unsicherheiten, die bei den Menschen in den globalen Fabriken, auf den Straßen und in ihren Umwelten erzeugt werden, zu reduzieren, brauchen wir mehr Klarheit über die Elektromobilität, über autonomes Fahren, über neue Geschäftsmodelle, über IT-basierte Vernetzung und über Rationalisierungsfolgen durch Digitalisierung der Fabriken.

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

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