Heft 10-2020 | EUR 8,00 | C 12232 E

Sozialismus.de

Monatlich Hintergründe, Analysen und Kommentare | täglich im Netz

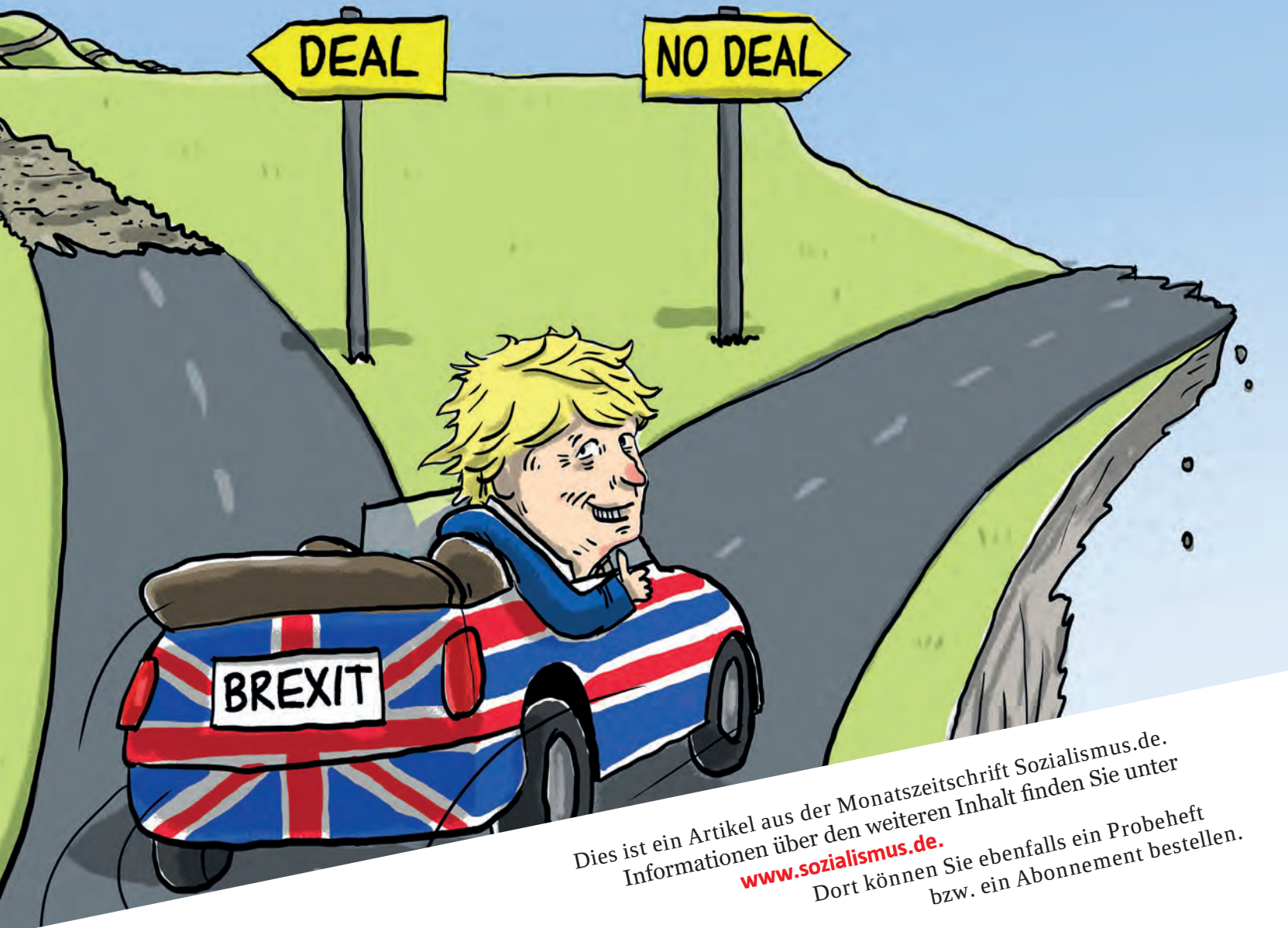
Dieter Sauer: Arbeitszeitpolitik in der Transformation

Kai Burmeister: Arbeit in der Automobilindustrie

Forum Gewerkschaften

Beiträge u.a. von

Gabi Zimmer/Michael Brie, Ulrike Eifler, Ruth Becker/Eveline Linke, Holger Politt, Detlef Umbach, Norman Paech, Joachim Bischoff, Hinrich Kuhls, Helmut Martens



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.de.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Aktuelle Analysen ohne Paywall

veröffentlicht die Redaktion zwischen den monatlichen Printausgaben im Netz auf

www.Sozialismus.de

Rossana Rossanda ist tot

Die »große alte Dame des italienischen Kommunismus« verstarb am 20.9. im Alter von 96 Jahren in Rom. Geboren 1924 in Pola (Istrien) wuchs sie in einem gutbürgerlichen Elternhaus auf, studierte Philosophie und Literatur in Mailand, nimmt teil an Partisanenaktionen der antifaschistischen Resistenza und tritt bereits 1943 in die italienische kommunistische Partei (PCI) ein.

Parteien im Niedergang

Die Kommunalwahlen in NRW waren Stimmungstest für die Bewältigung der pandämiebedingten Krise, für Armin Laschet als Aspiranten auf den CDU-Vorsitz und für die Möglichkeiten einer schwarz-grünen Regierung auf Bundesebene.

EZB bleibt bei der lockeren Geldpolitik

Die Wirtschaft im Euroraum erlebte einen beispiellosen Schock, die Preissteigerungen sind daher im Keller. Bei den Niedrigzinsen wird es erstmal bleiben, die Europäische Zentralbank (EZB) belässt den Leitzins bei 0%.

Dafür brauchen wir Unterstützung!

Wie Abonnent*innen und Leser*innen das konkret machen könnten, steht ebenfalls unter

www.Sozialismus.de

Heft Nr. 10 | Oktober | 47. Jahrgang | Heft Nr. 455

DIE LINKE und ihr Gebrauchswert

Michael Brie/Gabi Zimmer: Sagen, was ist! Zur Strategiediskussion der Partei DIE LINKE im Vorfeld der Bundestagswahl 2021 2

Joachim Bischoff/Björn Radke: Aufbruch in der Linkspartei? 7

Joachim Bischoff: Systemchange im Zeitalter der Weltunordnung 11

Ulrike Eifler: Auch eine plurale Partei braucht Klassenorientierung. Zu den Flugschriften von Katja Kipping, Jan Korte und Bernd Riexinger 15

Weltunordnung und politische Polarisierung

Detlef Umbach: Joe Bidens historische Aufgaben 19

Redaktion Sozialismus: »Lasst nicht zu, dass sie euch die Demokratie wegnehmen« (Barack Obama) 22

Joachim Bischoff/Hinrich Kuhls: Die »revolutionären Konservativen« Rechtsbrüche säumen den Weg zum »Globalen Britannien« 24

Holger Politt: Ungleichzeitigkeit in Übergangszeiten. Die Präsidentenwahl im gespaltenen Polen – ein Rück- und Ausblick 31

Heiko Bolldorf: Parlamentswahlen in Kroatien – neue Kräfte links und rechts 35

Forum Gewerkschaften

Dieter Sauer: Arbeitszeitpolitik in der Transformation 38

Kai Burmeister: Zwischen Rotstift und Transformation Arbeit in der Automobilindustrie 43

Peter Schadt: Digitalisierung in der Autoindustrie. Zur Ideologie der Entlastung von Mensch und Natur durch die Industrie 4.0 48

Care, Corona und Herrschaftskritik

Eveline Linke/Ruth Becker: Care-Ökonomie – eine antikapitalistische Utopie? 52

Helmut Martens: Die Corona-Krise als Störung des »Weiter-so« 57

Juristen im Zeitalter der Extreme

Norman Paech: Gerhard Stuby (13.6.1934-24.8.2020) 63

Udo Achten: Fritz Bauer – antifaschistischer Aufklärer und konsequenter Humanist 66

Impressum | Veranstaltungen & Tipps | Film

Impressum 51

Veranstaltungen & Tipps 68

Klaus Schneider: »Tenet« (Filmkritik) 69

Zwischen Rotstift und Transformation

Arbeit in der Automobilindustrie

von ■ Kai Burmeister

»Schaeffler baut 4.400 weitere Stellen ab«, »Mann + Hummel überprüft 80 Standorte«, »Wer überlebt das Ende des Verbrenners?«, »Protest gegen Werkschließungen« – diese Zeitungsmeldungen stehen stellvertretend für die aktuelle Lage in der Autoindustrie. Die Ankündigungen des Managements in Richtung Personalabbau und Sparprogramme werden mit einem ganzen Bündel an kurz- und mittelfristigen Dynamiken rund um die Transformation der Automobilindustrie begründet. Ist damit die Phase des industriellen Abbaus unwiderruflich eingeläutet worden? Oder besteht die Chance, die Corona-Krise als Grundlage für einen grundlegenden sozial-ökologischen Umbau zu nutzen?

Gewaltiges Absatzplus, aber die Zukunft verpasst?

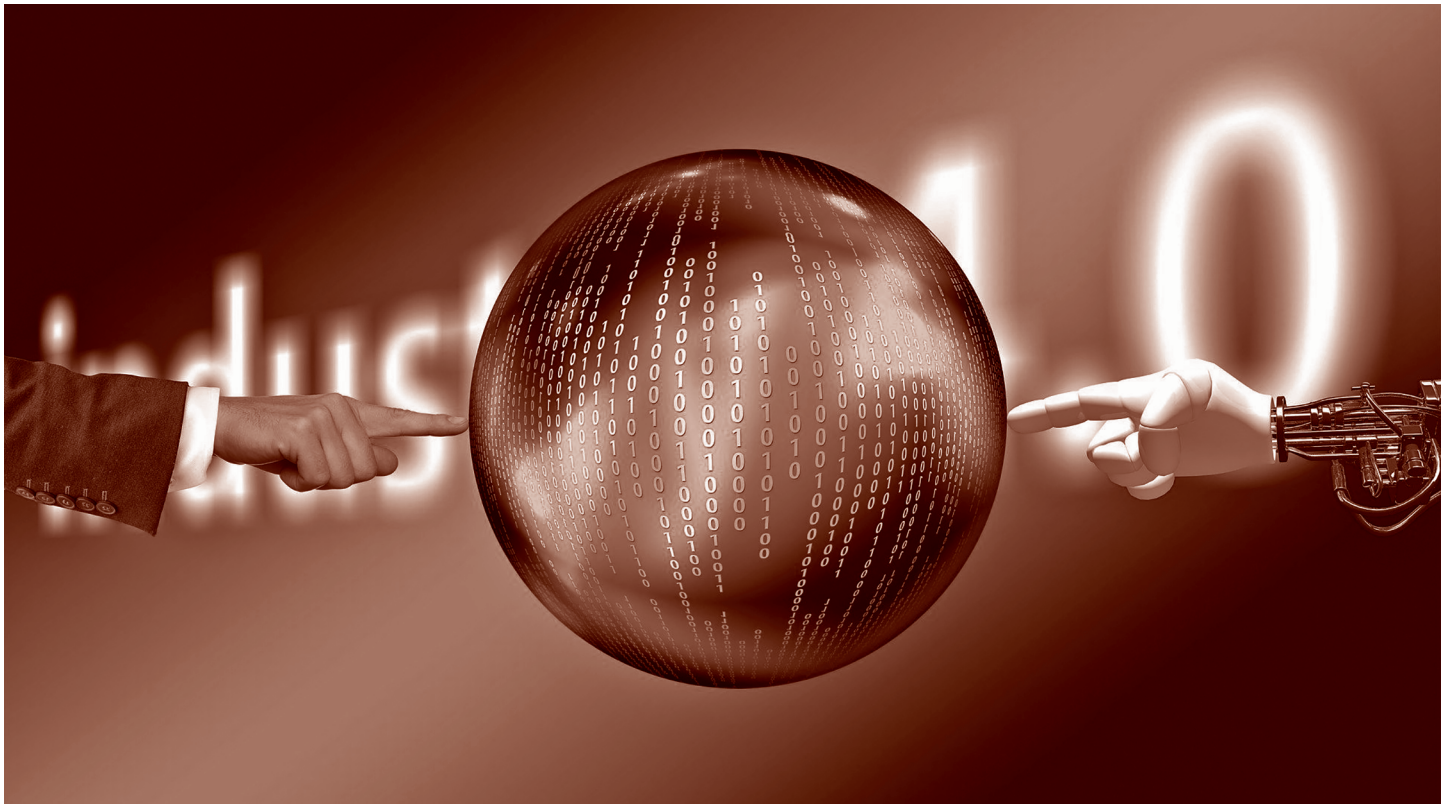
Das vergangene Jahrzehnt verlief für die deutsche Automobilindustrie ausgesprochen erfolgreich. Der Umsatz konnte von 266 Mrd. Euro im Jahr 2009 auf knapp 439 Mrd. Euro in 2019 gesteigert werden. Nun hört man nicht selten die Diagnose, dass die deutsche Autoindustrie wichtige Zukunftsaufgaben rund um die Dekarbonisierung des Verkehrs verschlafen hat.

Während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008ff. hatte sich die Bundesregierung im Rahmen des »Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität« das Ziel gesetzt, eine Million Elektroautos bis 2020 auf die Straße zu bringen. Tatsächlich waren zum Stichtag 1. Januar 2020 nur 136.616 PKW mit reiner Batterieelektrik unterwegs. Werden Plug-in-Hybride hinzugezogen, erhöht sich der Bestand um weitere 102.1745 PKWs mit dem Etikett Elektro-Auto. Doch auch damit ist die Zielstellung klar verfehlt worden.

Forum Gewerkschaften

In China und den USA, den beiden mit Abstand größten Automobilmärkten, sind jeweils mehr als eine Million E-Autos auf den Straßen unterwegs und auch die Steigerungsraten in diesen Ländern sprechen für einen steileren Aufstieg der Elekt-

Kai Burmeister ist Gewerkschaftssekretär der IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg und arbeitet dort zur Transformation der Automobilindustrie.



geralt/pixabay (gemeinfrei)

romobilität bis zum Jahr 2030. Entsprechend ist es nicht überraschend, dass die vier größten E-Autoproduzenten in den USA (Tesla) sowie in China (BYD, BAIC, SAIC) beheimatet sind. Europäische Hersteller fahren bisher hinterher.

Ein ähnlicher Rückstand zeichnet sich rund um die Digitalisierung des Fahrzeugs, das autonome Fahren und die dafür stark auszubauende Softwarekompetenz ab (Bain & Company 2020: 24). Allerdings lassen sich derartige Rückstände mit der nötigen Entschlossenheit angehen. Dafür sind die Unternehmen als auch eine begleitende ambitionierte Industriepolitik von entscheidender Bedeutung.

Es geht um weit mehr als um betriebswirtschaftliche Optimierung oder eine kleine Technikänderung. Die Transformation der Automobilindustrie ist in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung:

- Ohne industrielle Wertschöpfung stehen gut bezahlte Arbeitsplätze, gesellschaftlicher Wohlstand und letztlich auch das demokratische Gemeinwesen auf tönernen Füßen.
- Ohne eine Transformation in Richtung klimaneutraler Produktion und einer Mobilitäts- und Energiewende droht sich die Klimakrise zu verschärfen.
- Ohne verantwortliche Strategien zur Transformation von Standorten droht den heutigen Autoregionen die Deindustrialisierung und den Beschäftigten der Jobverlust.

Und jetzt noch der Corona-Einbruch

Die notwendige Aufholjagd ist mittlerweile zum breit diskutierten Thema rund um die Autoindustrie geworden. Mit der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« und entsprechenden vorangegangenen Initiativen in den Autoländern Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen wurden Formate geschaffen, mit denen Politik, Industrie und Gewerkschaften sowohl eine kritische Bestandsaufnahme vornehmen als auch gemeinsame Strategien verabreden können.

Eine wesentliche Erkenntnis dieser Formate lautet: Die Neuausrichtung der Autoindustrie in Richtung Elektrifizierung und Digitalisierung verlangt hohe Investitionen seitens des Staates und der Industrie. Die notwendigen Finanzmittel müssen aus dem bestehenden Automobilgeschäft erwirtschaftet werden. Und sie müssen investiert werden, im Zweifel zulasten von Ausschüttungen an die Aktionäre.

Entsprechend kommt die Corona-Krise zur Unzeit. Nach Jahren des Aufschwungs zeichnete sich bereits im Jahr 2019 ein konjunktureller Rückgang der Automobilproduktion ab. Ein solcher Abschwung gehört zu ökonomischen Gesetzmäßigkeiten und ist durch konjunktur- wie durch gewerkschaftspolitisches Handeln zu bewältigen. Demgegenüber stellt die Corona-Pandemie eine Gefahr anderer Qualität dar. Im ersten Halbjahr 2020 wurden nur 1.210.622 PKWs neu zugelassen – gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Einbruch um 34,5% (KBA 2020). Ähnlich verlief es in fast allen anderen Ländern.

Wie steht es um die aktuellen Perspektiven rund um den Automobilabsatz? Für Juli 2020 informierte das Kraftfahrtbundesamt über einen nur noch kleinen Rückgang von fünf Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat, der sich im August jedoch wieder auf 20% vergrößerte. Auch wenn die nächsten Monatsmeldungen abgewartet werden müssen, ist doch kaum mit einer schnellen Erholung in Richtung Vor-Corona-Niveau zu rechnen. Der Vorstandsvorsitzende von Bosch spricht öffentlich von einer Überkapazität von 30% auf dem Weltautomobilmarkt. Prognosen gehen davon aus, dass der weltweite Markt im laufenden Jahr auf 70 Millionen Einheiten Jahr einbrechen wird, nachdem im Vorjahr noch über 90 Millionen Einheiten von den Bändern gelaufen sind (Abb. 1). Es erscheint wahrscheinlich, dass die Autoindustrie eine mehrjährige Durststrecke durchschreiten muss, bis wieder ein Vor-Corona-Niveau erreicht werden kann.

Was ist zu tun? Völlig verfehlt wäre es, jetzt den Abgesang auf das Auto einzuläuten, der Abwicklung der Autoindustrie das Wort zu reden und dies als Beitrag zum Klimaschutz misszuverstehen. Vielmehr muss es gelingen, den Nachfrageeinbruch abzufedern und die Aufholjagd rund um autonomes sowie elektrifiziertes Fahren in Angriff zu nehmen. Branchenexpert*nnen gehen davon aus, dass der Bedarf an Autos langfristig wieder zunehmen wird. Im Jahr 2030 könnten jährlich in etwa 100 Millionen Autos produziert und abgesetzt werden. Möglicherweise werden sich solche Prognosen als allzu optimistisch erweisen, weil Corona ein neues Mobilitätsverhalten befördern könnte. Jenseits der Stückzahlprognosen gilt zudem, dass Autos künftig gänzlich anders gebaut und angetrieben werden und Verkehrssysteme intelligenter organisiert sein müssen.

Investitionen in bestehende Standorte contra Verlagerungen

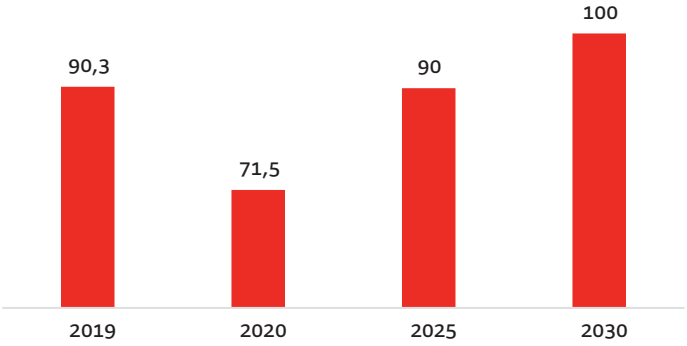
Eine kürzlich veröffentlichte Einschätzung einer Manager-Befragung ist von besonderem Interesse: Drei Viertel der Befragten sind der Auffassung, dass in zehn Jahren nur noch jedes 20. Auto in Westeuropa produziert wird (KPMG 2020). Diese Einschätzung deckt sich mit den Sorgen vieler Beschäftigter, wonach der Technologiewechsel rund um die Antriebe zum Verlust an industrieller Wertschöpfung und damit zu einer Gefahr für Arbeitsplätze werden könnte.

Allgemein wird E-Mobilität mit einem starken Rückgang der Beschäftigung in Verbindung gebracht, weil gegenüber konventionellen Antrieben weniger Teile produziert und montiert werden. Die Beschäftigungswirkungen der Elektrifizierung wurden jüngst in der Studie »Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf Beschäftigung am Standort Deutschland« untersucht, für Baden-Württemberg wurden Beschäftigungseffekte durch die Strukturstudie 2019 der Landesagentur »e-mobil Baden-Württemberg« ermittelt. Der Beschäftigungseffekt hängt dabei von der Geschwindigkeit beim Hochlauf der Elektromobilität ab. Die Bilanz fällt selbstredend umso positiver aus, je mehr neue elektrische Komponenten auch innerhalb der heutigen Wertschöpfungskette gefertigt werden. Entsprechend zielt die IG Metall in Baden-Württemberg darauf, an allen bestehenden Standorten Zukunftsvereinbarungen zu erzielen, die künftige Produkte und entsprechende Investitionen absichern.

Dies stößt auf widersprüchliche Denkrichtungen im Management. Einerseits wird im Zusammenhang mit gerissenen globalen Lieferketten über das Ende von Single Sourcing und über eine stärker resiliente Wertschöpfung nachgedacht, was

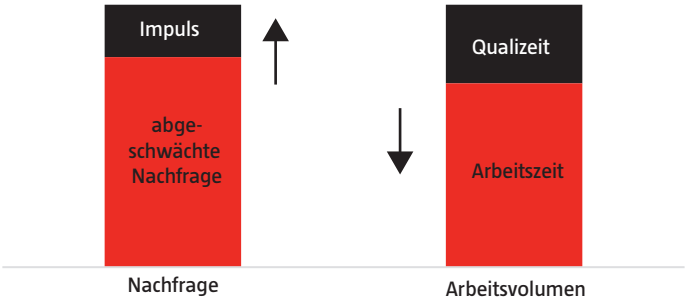
Abb. 1: Welt-PKW-Markt mit mehrjähriger Durststrecke

in Mio. Einheiten



Quelle: ACEA, IG Metall u.a.

Abb. 2: Beschäftigungssicherung rund ums Auto mit 2 Instrumenten



Quelle: eigene Darstellung

für Investitionen in die bestehenden Standorte spricht. Andererseits wird mit dem Technologiewandel auch eine neue Verlagerungswelle angestrebt. Viele Zulieferer haben jüngst Standortschließungen angekündigt und dies mit Verlagerungen in Richtung sogenannter Best-Cost-Countries verbunden.

Entsprechend ist es nicht der Technologiewandel in Richtung Elektromobilität, der zu einer Gefahr für die Beschäftigung wird. Die Gefahren liegen in falschen Managementscheidungen.

Von Einwänden gegen Elektromobilität zum Ziel klimagerechter Mobilität

Der Forderung nach Erneuerung bestehender Standorte entlang von Elektromobilität stehen vielfach die Einwände von nicht nachhaltiger Rohstoffbilanz, Reichweitenangst und zu hohen Anschaffungskosten entgegen. Dennoch ist in den nächsten Jahren mit einem starken Anstieg der Elektromobilität zu rechnen. Dafür sprechen im Wesentlichen zwei Argumente:

1. Sollen die Pariser Klimaziele erreicht werden, führt an E-Mobilität kein Weg vorbei. Die EU-Kommission hat jüngst angekündigt, die CO_2-Regulierung für alle Sektoren ambitionierter zu gestalten (minus 55% gegenüber 1990). Dies wird als Treiber in Richtung Batterieelektrik wirken. Über den Lebenszyklus hinweg verfügen E-Autos bereits heute über eine bessere Klimabilanz als Verbrenner. Durch den Ausbau der erneuerbaren Energien wird sich der Öko-Vorteil weiter verstärken und bis zu einem Drittel ausmachen (Bain 2020: 13). Mit steigendem Anteil regenerativer Energie verbessert sich die Klimabilanz.
2. Durch fallende Batteriekosten und einen veränderten Zellaufbau werden die Anschaffungskosten für E-Mobilität sinken; die »Total Cost of Ownership« werden die Verbraucher in den nächsten Jahren deutlich in Richtung Elektro bringen.

Seit dem ausgegebenen Ziel, eine Million E-Autos auf die Straße zu bringen, hat die Politik viele Rückschläge einstecken müssen. Nicht das Ziel war falsch, eher fehlte es an Entschlossenheit und unterlegten Plänen zur Umsetzung. Die Lernkurve lautet, dass der Antriebswechsel weit über den Motorraum hinausgeht und zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen beinhaltet. Offenbar geht es bei Schlüsseltechnologien um weit mehr als um »Markt oder Staat«. Vielmehr kommt es auf das intelligente Zusammenspiel von Unternehmen, Staat und wissenschaftlichen Einrichtungen an, das an sich zu den Stärken eines eher stakeholderorientierten Wirtschaftsmodells zählt (Mazzucato 2019: 256).

Es bietet sich an, mit Entschlossenheit ein Ziel für die Mobilität 2030 vorzulegen und konkrete Zwischenschritte zu definieren. Die Produktion der Elektromobilität auch in hiesigen Standorten gehört dazu, und dies umfasst eine industrialisierte Zelltechnologie genauso wie den Aufbau eines Batterierecyclings, um Rohstoffe im Sinne der Kreislaufwirtschaft stetig zu nutzen. Auch ließen sich hier sozial und ökologisch verträgliche Lieferketten entlang von Kobalt, Mangan und Lithium im Sinne fairer Lieferketten aufbauen (e-mobil BW 2019). Realistischerweise umfasst das Mobilitätssystem 2030 weitere Technologien wie Brennstoffzellen und Wasserstoff, optimierte Verbrennungsmotoren und defossilierte Kraftstoffe. Eine Chance könnte auch in mehr Hybrid-PKWs liegen, die eine längere batterieelektrische Reichweite erhalten und tatsächlich regelmäßig elektrisch gefahren werden müssen (Poreski u.a. 2020).

Das angelaufene Konjunkturprogramm zur Eindämmung der Krisenfolgen der Pandemie beinhaltet entsprechende Maßnahmen zum Strukturwandel der Automobilindustrie und fördert zukunftsfähige Wertschöpfungsketten. Wenn sich fortschrittliche Politik mit der nötigen Ausdauer dieser Aufgabe annimmt, kann darin der notwendige Aufbruch für eine industriepolitische Neuerfindung der politischen Linken in Richtung einer nachhaltigen Wirtschaftsweise liegen (Dörre 2020). Dazu würde auch gehören, die bald dringlich werdende Eigentumsfrage rund um manche Betriebe der Automobilzulieferindustrie zu klären. Im Land Baden-Württemberg wird beispielsweise rund um Corona über Möglichkeiten und Grenzen von öffentlichen Beteiligungsfonds nachgedacht und gerade bei zurückgehenden Stückzahlen könnte es zur Notwendigkeit kommen, manche Zulieferer finanziell zu stabilisieren. Ein Transformationsfonds könnte darauf die Antwort sein. Seine Aufgabe wäre, Insolvenzen zu verhindern und Zukunftsinvestitionen abzusichern. Die IG Metall selbst hat die Idee einer »Best Owner Group« entwickelt, die als Beteiligungsmodell gedacht ist. Chancen für wirtschaftsdemokratische Erneuerung ergeben sich dadurch nicht automatisch, aber es könnte sich ein Gelegenheitsfenster öffnen. Im nächsten Jahr sind Bundestagswahlen und tatsächlich könnte die Erneuerung der Industrie, die Ausrichtung des Wirtschaftens auf

konsequenten Klimaschutz sowie sichere und gute Arbeit den Kern eines gesellschaftlichen Reformbündnisses ausmachen.

Durststrecke mit Qualifizierungszeiten und Nachfrageimpulsen entgegenwirken

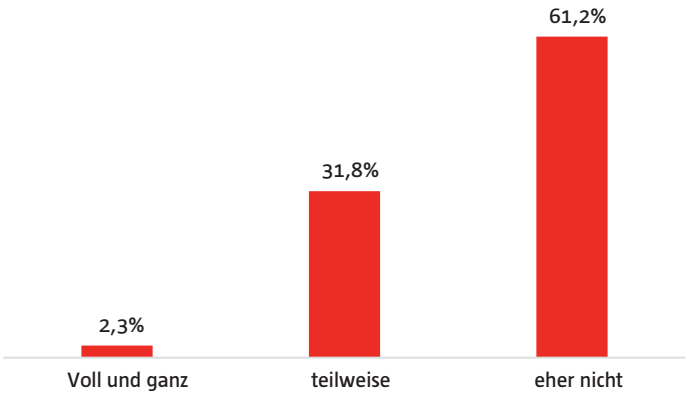
Der öffentlich ausgetragene Dissens zwischen Sozialdemokratie und Gewerkschaften rund um das Konjunkturpaket (Urban 2020) lag nicht in unterschiedlichen Auffassungen über langfristige Ziele, eher über die nötigen Instrumente, um akut Beschäftigung in der Automobilindustrie zu sichern.

Zeitnah muss die Lage dahingehend bewertet werden, ob und welche weiteren konjunkturpolitischen Maßnahmen notwendig sind. Sowohl die Nachfragestärkung als auch die Qualifizierung von Belegschaften erscheinen hier als sich ergänzende Ansatzpunkte (Abb. 2).

Kurzarbeit hat den Corona-Einbruch für die Beschäftigten abgemildert. Zu den vergebenen Chancen gehört allerdings, dass dieses Instrument bis heute nur in Ausnahmefällen mit Qualifizierung der Belegschaften verbunden wurde. Dabei werden für das neue Auto mehr denn je veränderte Kompetenzen benötigt, weil sich in nahezu allen Beschäftigtengruppen neue Arbeitsanforderungen ergeben. Der Qualifizierungsbedarf reicht vom Spezialisten über die Facharbeiter bis hin zu Helfern. Eine Umfrage unter Betriebsräten in Baden-Württemberg kommt dabei zu dieser nüchternen Feststellung: Nur ein kleiner Anteil sieht die Qualifizierungspläne der Unternehmen als voll und ganz ausreichend an (IG Metall Baden-Württemberg 2020). Sechs von zehn Betriebsräten halten die Pläne für eher nicht ausreichend (Abb. 3). Offenbar steht die vielfach postulierte Kultur von Weiterbildung und lebenslangem Lernen in starkem Kontrast zur betrieblichen Realität. Bei der nötigen Verlängerung der Kurzarbeit ist die Kopplung mit Qualifizierung zwingend für eine erfolgreiche Transformation. Im Südwesten haben IG Metall und SPD den Vorschlag gemacht, einen Einkommensausgleich für die Beschäftigten zu schaffen, wenn unterschiedliche Modelle von verkürzten Arbeitszeiten mit Qualifizierung verbunden werden. Stoch und Zitzelsberger (2020) bringen etwa »eine Privilegierung bei Steuern und Sozialversicherungen« ins Gespräch, die entsprechende Arbeitszeitmodelle mit Qualifizierungen öffentlich flankieren würden. Qualifizierung während gewöhnlicher Arbeitstage muss zur neuen Normalität werden, um die Veränderung rund ums Auto zusammen mit den Belegschaften bewältigen zu können.

Während mit Qualifizierung angereicherte Arbeitstage aus der einen Richtung wirken, ist aus der anderen Richtung zu überlegen, wie die Nachfrage durch einen entsprechenden Impuls erhöht werden kann. Die Produktion von Autos ist neben dem Beschäftigungseffekt kein Selbstzweck, der Klimaschutz schon. Das durchschnittliche Alter der Autos auf den Straßen bewegt sich auf zehn Jahre zu, viele erfüllen nicht die Euronorm 5 oder 6. Es sollten noch mal unvoreingenommen die Vor- und die Nachteile eines Austauschprogramms diskutiert werden. Ein entsprechender Impuls müsste mehrere Kriterien erfüllen, bei denen sichergestellt ist, dass es nicht zu einem öffentlichen Rettungsprogramm für die Renditen der Aktionäre kommt. Erstens braucht es einen deutlichen Schritt zu weniger CO_2-Emmissionen. Zweitens darf die Autoindustrie nicht direkt gefördert werden, vielmehr sollten Käufer*innen durch einen Zuschuss bzw. öffentlichen Kredit mit negativem Zinssatz profitieren. Drittens müsste überlegt werden, inwieweit gewerblich genutzte Flotten einzubeziehen sind, die einen hohen Anteil am Fahrzeugbestand ausmachen.

Abb. 3: Ist aus Sicht des Betriebsrates die Qualifizierungsplanung des Unternehmens ausreichend?



Quelle: IG Metall Baden-Württemberg 2020

Die Beschäftigten: viel zu verlieren und eine bessere Welt zu gewinnen

Die Vollbremsung der Industrie haben die Beschäftigten bisher überwiegend gut überstanden. Gesetzliche Kurzarbeit sowie volle Arbeitszeitkonten haben in Verbindung mit einem hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrad dazu geführt, dass Entlassungen bisher die Ausnahme geblieben sind. Tarifverträge in der Metallindustrie im Südwesten haben zudem zu Aufzahlungen der Kurzarbeit geführt, die die Einkommensausfälle kompensieren konnten.

Soweit so gut. Doch allmählich steigt der Druck auf die Beschäftigten und es zeigen sich erste Brüche. Befristete Beschäftigungsverhältnisse werden nicht mehr verlängert. Die Angst vor Arbeitsplatzverlust und Prekarisierung greift allmählich um sich. In vielen Unternehmen verfolgt das Management aktuell das Ziel der Kostendisziplin, um nachhaltige Transformationsstrategien geht es hingegen zu selten. Angetrieben wird die Kostendisziplin vor allem mit der Absicht, die Rendite der Anteilseigner abzusichern. Das ist in einer kapitalistischen Wirtschaft weder neu noch überraschend, aber gerade hier beginnt die Aufgabe demokratischer Politik. Eine an der sozialen Demokratie und der guten Arbeit orientierten Politik fällt die Rolle zu, die Weichen für eine im Interesse der Beschäftigten gelingende Transformation der Autoindustrie zu stellen. Der Zweischritt dazu lautet im Herbst 2020, existierende Beschäftigung entlang der automobilen Wertschöpfung abzusichern und darauf aufbauend den Weg hin zu neuen Produkten und nachhaltigen Geschäftsmodellen anzugehen. Dieser Prozess wird Jahre dauern, darf aber nicht wegen Corona ausfallen oder vertagt werden.

Die Abwehr der Zumutungen des Managements fordert die Gewerkschaften mit ihren Betriebsräten und Vertrauensleuten in starkem Maße. Gleichwohl muss es für die Interessenvertreter der Arbeit in Zeiten der Klimakrise um weit mehr als nur um das Wirtschaftsgeschehen gehen. Ohne ökologische Nachhaltigkeit haben Beschäftigte und ihre Kinder vor allem auch eine Welt zu verlieren. Es geht darum, dem falschen Gegensatz von Beschäftigung und Umwelt entgegenzuwirken. In diesem Kontext muss auch der anstehende Konflikt um die ambitionierteren EU-Klimaziele und die Auswirkungen auf die Industrie betrachtet werden. Statt über Ziele der Dekarbonisierung zu streiten, müsste die Diskussion dahingehend verlaufen, was Staat und Unternehmen für eine technisch mögliche Zielerreichung unternehmen müssten. Statt einer Schuldenbremse geht es hier um öffentliche Investitionen und den Mut in Richtung einer Reformpolitik des New Deal von Roosevelt der 1930er Jahre (Lehndorff 2020).

Weitere Handlungsfelder gibt es rund um eine klimagerechte und ressourcenschonende Produktionsweise, die derzeit mit dem Begriff der klimaneutralen Produktion in den Betrieben diskutiert wird. Hier ist zu klären, welche unterschiedlichen Konzepte der Klimaneutralität gemeint sind und wie diese möglichst ambitioniert gestützt werden können. Es geht auch ganz praktisch um eine Verkehrswende bei den Wegen zur Arbeit und zurück. Die Büro-Beschäftigten haben die hunderttausendfache Corona-Erfahrung gemacht, dass Arbeit jenseits des Werkgeländes erbracht werden kann. Dies spart oft lästige Fahrzeiten und schont die Umwelt. Zur Wahrheit gehört gleichwohl auch, dass für viele Beschäftigte in Fabrikhallen und Werkstätten mobiles Arbeiten fernab der Realität ist und bleibt. Wie wäre es aber damit, die Wege von und zur Arbeit ökologischer zu gestalten. Zu wenige Unternehmen haben ein entsprechendes Mobilitätsmanagement entwickelt, viele Beschäftigte wünschen sich hierbei jedoch Unterstützung. Es gibt Hinweise darauf, dass die Belegschaften bereit sind, Teil einer Mobilitätswende sein zu wollen (RLS 2020).

Beschäftigte können ihre Zukunft selbst in die Hand nehmen. Klar, nicht ohne Grenzen und Einschränkungen, aber es gibt Handlungsspielräume. Corona führt möglicherweise zu neuen Vorstellungen von Arbeit und Leben. Aber aufgepasst: Die neue Arbeitsrealität sollte nicht vorschnell mit den Attributen »schön, frei und selbstbestimmt« versehen werden. Dafür sind die Risiken des drohenden Jobabbaus zu groß und es muss geklärt werden, wie sich etwa der Großversuch des mobilen Arbeitens auswirkt. Viele Beschäftigte befürchten, dass der eigene feste Büroarbeitsplatz mit neuen Büroraumkonzepten verloren gehen könnte und die nächste Sparrunde die Büros treffen wird. Wie steht es zudem um die Auswirkungen auf die Gesundheit und Arbeitszufriedenheit? Hinzu kommt die neue Belastung für Beschäftigte mit Kindern und zu pflegenden Angehörigen, wenn Betreuungseinrichtungen nicht in entsprechender Zahl und Qualität zur Verfügung stehen. Ganz sicher sind durch die Corona-Krise neue Erfahrungen gemacht worden. Daraus neue Ansprüche an gute Arbeitstage zu formulieren und durchzusetzen, ist gewerkschaftliche Aufgabe.

Wenn es gelingt, die Interessen der Beschäftigten zusammenzuführen, kann die Krise bewältigt werden und die Transformation gelingen. Zu Beginn steht die Empörung gegen kurzfristige Sparprogramme. Viele Beschäftigte sind aufgebracht über die Ankündigungen des Managements, an machen Standorten kam es zu Menschenketten für sichere Arbeitsplätze rund um den Betrieb. Erste betriebliche und tarifliche Regelungen zeichnen sich ab. Die Beschäftigten beim Autozulieferkonzern ZF konnten gemeinsam mit ihrem Betriebsrat und der IG Metall ein Regelungspaket mit Beschäftigungssicherheit und zur Begleitung der Transformation im Zuge des Mobilitätswandels durchsetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind bis Ende 2022 ausgeschlossen. Dies ist ein Kontrastprogramm zu Standortschließungen und Entlassungen. Entsprechend heißt es jetzt rund um das Beispiel ZF: Nachmachen erlaubt. Solidarität gewinnt!

Berufsschüler in Linz (flickr.com, CC BY-NC-ND 2.0)

Literatur

Bain & Company (2020): Endspiel in der Automobilindustrie: Entscheidend ist der Tipping Point. München.

Dörre, Klaus (2020): Mit Wumms – für eine industriepolitische Neuerfindung der Linken. www.spw.de/data/spw_doerre_wumms.pdf.

e-mobil BW 2019: Rohstoffe für innovative Fahrzeugtechnologien. Stuttgart.

Fraunhofer IAO (2018): ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland. Stuttgart.

IG Metall Baden-Württemberg (2020): Stimmungs-Barometer Wirtschaft und Beschäftigung. Stuttgart.

Kraftfahrtbundesamt (KBA) (2020): Fahrzeugzulassungen Juli und August 2020. Flensburg.

KPMG (2020): Global Automotive Executive Survey 2020.

Lehndorff, Steffen (2020): New Deal heißt Mut zum Konflikt. Hamburg.

Mazzucato, Mariana (2019): Wie kommt der Wert in die Welt? Frankfurt a.M.

Poreski, Thomas/Koch-Gröber, Hermann/Burmeister, Kai (2020): Mehr Klimaschutz bei erfolgreicher Transformation unserer Autoindustrie. Stuttgart.

RLS (2020): Automobilindustrie und Transformation aus Sicht der Beschäftigten. www.rosalux.de/news/id/42956.

Stoch, Andreas/Zitzelsberger, Roman (2020): Über die Krise hinausdenken: Konkunkturpaket 2.0. Stuttgart.

Urban, Hans-Jürgen (2020): Transformation als Bewährungsprobe. Warum eine sozial-ökologische Reformallianz eine unverzichtbare, aber schwierige Angelegenheit bleibt, in: Sozialismus 9-2020, S. 34-41.

Wirtschaftswoche: www.wiwo.de/my/unternehmen/auto/bosch-weltweit-gibt-es-30-prozent-ueberkapazitaet/25947282.html.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Linke Alternativen
- Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
- Internationales/Krieg & Frieden
- Buchbesprechungen/Filmkritiken
- sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen

ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo (www.Sozialismus.de). Beides geht auch mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

❒ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 75,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto).
Ich möchte die Buchprämie ❒ Kapital ❒ 68er ❒ ABC

❒ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 55,- (für Arbeitslose/Studenten).
Ich möchte die Buchprämie ❒ Kapital ❒ 68er ❒ ABC

❒ Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 16,-/Ausland € 25,-).

❒ Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als Postkarte freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de