

Autoindustrie ohne Zukunft?

Die mutmaßlich tiefste Rezession in der bundesrepublikanischen Nachkriegsgeschichte prognostizierte die Bundesbank bereits im Dezember letzten Jahres für das bevorstehende neue Jahr. Ein noch viel trüberes Bild malte zum gleichen Zeitpunkt die Deutsche Bank: Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) könne im Jahr 2009 sogar um bis zu vier Prozent schrumpfen.¹ Den bisher stärksten BIP-Rückgang erlebte die BRD im Jahr 1975. Damals belief sich das Minus auf ‚nur‘ 0,9 Prozent. Derweil die Auguren die Krise der Gesamtwirtschaft noch prophezeiten, legte der Verband der Automobilindustrie (VDA) zum Jahresende 2008 bereits ‚belastbare Daten‘ für ‚seine‘ Branche vor:²

Bis zum August 2008 verzeichnete der deutsche PKW-Inlandsmarkt noch ein Plus von zwei Prozent, danach kippte die Autokonjunktur (November 2008: minus 18 Prozent; Dezember 2008: minus 7 Prozent; Gesamtjahr 2008: minus 2 Prozent). „Damit liegen die Autoverkäufe fast wieder auf dem Niveau der alten Bundesrepublik vor der Wiedervereinigung.“³

Die Exporte lagen in der ersten Jahreshälfte 2008 noch leicht über dem Vorjahresrekordniveau, dann brachen sie ein (Dezember 2008: minus 22 Prozent; Gesamtjahr 2008: minus 4 Prozent).

Die PKW-Produktion war im Jahr 2008 erstmals seit fünf Jahren wieder rückläufig: minus drei Prozent (im Dezember 2008 sank die PKW-Produktion um 22 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat).

Auf der letzten Jahrespressekonferenz musste der VDA-Präsident resümierend feststellen: „Die Automobilmärkte haben eine Talfahrt genommen, die in dieser Geschwindigkeit und Ausprägung noch nie vorher stattgefunden hat. Die Krise beschränkt sich nicht auf ein Land, sondern hat alle wichtigen Märkte weltweit erfasst. Angesichts des dramatischen Nachfragerückgangs im In- und Ausland fahren die deutschen Hersteller ihre Produktion derzeit ausnahmslos ‚auf Sicht‘ und passen ihre Kapazitäten an. Dies wird auch Auswirkungen auf die Beschäftigung haben.“⁴

Die Arbeit wird knapp

Dass die Stammebelegschaften in den Automobilwerken den konjunkturpolitischen Gegenwind zunächst nur verhalten spüren, liegt zum einen an der beschäftigungspolitischen Möglichkeit, die Zeitarbeitsverträge der Randbelegschaften einfach auslaufen lassen zu können. Nach VDA-Angaben sind im

¹ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) vom 6.12.2008.

² Vgl. www.vda.de/de/zahlen/monatszahlen/index.html.

³ FAZ, 7.1.2009.

⁴ Vgl. www.vda.de/de/meldungen.

Jahr 2008 die Verträge von bis zu 10.000 ZeitarbeiterInnen in der deutschen Automobilindustrie nicht verlängert worden. Ausgedehnte Weihnachtsferien (4 Wochen beispielsweise in den Mercedes-Werken oder sogar 5 Wochen im Münchener Stammwerk von BMW), der Abbau von Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sind die nächsten Schritte, das betriebliche Arbeitsvolumen den Absatz- und Produktionskürzungen anzupassen. Insbesondere die Kurzarbeit spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, Arbeitsplatzabbau im Bereich der Stammebelegschaften möglichst zu vermeiden. Dass selbst bei Mercedes-Benz, bislang Vorzeigeunternehmen in der Autobranche, erstmals seit 15 Jahren Kurzarbeit, und zwar für alle Werke, vereinbart wurde, wird vielfach als Menetekel aufgefasst. Mit der von der Bundesregierung Ende 2008 beschlossenen erheblichen Verlängerung der maximalen Nutzungsfrist von Kurzarbeit (18 Monate statt bislang 6 Monate) sind die betrieblichen Möglichkeiten zur temporären Reduzierung des Arbeitsvolumens ohne Stellenabbau massiv ausgeweitet worden. Es sind vor allem Grossbetriebe, die hiervon profitieren. Geht die Rechnung mit der Kurzarbeit allerdings nicht auf und folgen Entlassungen, so sind Steuer- und Beitragsmittel in Milliardenhöhe verloren. Bezogen auf die Automobilindustrie wurde schon Ende 2008 gemutmaßt, dass „der Kurzarbeit von heute die Werksschließungen von morgen folgen (können). Denn die gesamte Automobilindustrie hat ein hohes Maß an Überkapazitäten aufgebaut“.⁵

Auch die von Unternehmensseite oft geschmähte und von den Gewerkschaften meist nur noch halbherzig verfochtene Arbeitszeitverkürzung lebt als Instrument von Beschäftigungspolitik in Krisenzeiten wieder auf. Opel und die Daimler-AG waren die ersten Automobilhersteller, die Ende 2008 die 30-Stunden-Woche für ihre Fahrzeugwerke ins Gespräch brachten. Im Zuliefersektor der Automobilindustrie senkte beispielsweise Bosch noch im Dezember 2008 die Wochenarbeitszeit in einigen Werken von 35 auf 30 Stunden. Dass die spürbare Verkürzung gerade der Wochenarbeitszeit speziell in großen Industriebetrieben weitaus mehr sein kann, als ein bloß temporäres Instrument zur Bewältigung akuter Beschäftigungsprobleme, wurde schon in der ersten Hälfte der neunziger Jahre sichtbar, als durch die Vier-Tage-Woche bei VW rund 30.00 Arbeitsplätze gesichert werden konnten.⁶

Darüber ob, und falls ja wann, im Zuge der aktuellen Krise Arbeitsplätze der Stammebelegschaften in den Automobilwerken in größerem Umfang vernichtet werden, soll hier nicht spekuliert werden. Kurz- und mittelfristig schützen noch diverse Betriebsvereinbarungen vor betriebsbedingten Kündigungen in der Automobilindustrie. Bei VW beispielsweise gilt eine tarifvertragliche Be-

⁵ FAZ, 9.12.2008.

⁶ Vgl. D. Düe, Wenn weniger mehr ist – Beispiel Automobilindustrie: Umverteilung von Arbeit, Einkommen und Freizeit als Krisenbewältigungsstrategie, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, 2/1994, S. 191-203; ders., Weniger arbeiten, zukunftsfähig leben – Schlussfolgerungen aus dem VW-Modell, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, 4/1996, S. 437-447.

schäftigungsgarantie für die Stammebelegschaft bis zum Jahr 2011. Für den gleichen Zeithorizont schließt eine Abmachung bei Ford betriebsbedingte Kündigungen aus. Ähnliches gibt es bei der Daimler AG („Zukunftssicherung 2012“) mit noch mehr als zwei Jahren Laufzeit, während der „Zukunftsvertrag“ bei Opel den Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen nur noch bis zum Jahr 2010 festschreibt. Die Möglichkeit drastischer Absatz- und Produktionseinbrüche, wie sie jetzt eingetreten sind, war beim Abschluss der genannten Beschäftigungsgarantien außerhalb der Vorstellungswelt der Vertragsparteien. Damals ging es vor allem um mögliche Produktionsverlagerungen ins Ausland und inländische Investitionssicherung. Deshalb ist es auch mehr als fraglich, ob derartige Vereinbarungen im Fall anhaltender, großer Produktionsausfälle und möglicher Werkschließungen überhaupt tragen. Nicht übersehen werden sollte außerdem, dass Arbeitsplatzabbau auch bei Stammebelegschaften nicht unbedingt betriebsbedingter Kündigungen bedarf. Beispielsweise hatte Opel vor zwölf Jahren noch 46.000 Beschäftigte. Auch ohne betriebsbedingte Kündigungen schmolz diese Zahl auf gegenwärtig rund 25.000 ab. Im Kernbereich der deutschen Automobilindustrie, der Herstellung von Kraftwagen und Motoren, sind von 2001 bis 2007 fast zehn Prozent (oder 39.000) der Arbeitsplätze verschwunden.⁷ Im Automobilzuliefersektor mussten schon Ende 2008 die ersten Betriebe Insolvenz anmelden. Für die der Fahrzeugproduktion nachgelagerten Autowerkstätten und den Autohandel rechnet deren Verbandspräsident im laufenden Jahr mit dem Abbau von voraussichtlich 30.000 Arbeitsplätzen.⁸

Ursachen der Autokrise

Es ist nichts Neues, dass als erstes die Autoverkäufe zurückgehen, wenn die Gesamtkonjunktur schwächelt. Auch in der Vergangenheit war die Automobilindustrie stets ein Konjunkturindikator. Der Kauf langlebiger Konsumgüter (das betrifft zuallererst PKW) kann innerhalb eines bestimmten Rahmens zeitlich verschoben werden. Verlangsamt wachsende Realeinkommen und Anzeichen einer Unsicherheit der Arbeitsplätze machen sich in zunehmenden Absatzproblemen zuerst auf den Automobilmärkten bemerkbar. Insofern ist es durchaus ‚normal‘, dass im Vorlauf einer periodischen Wachstumsverlangsamung der kapitalistischen Produktion (Konjunkturzyklus) die Fahrzeugnachfrage sinkt. Der aktuellen Finanzmarktkrise kommt dabei eine Rolle weniger als Krisenursache denn als Verstärker des auf dem Investitionszyklus basierenden Konjunkturabschwungs zu.⁹ Wobei der ursächliche Einfluss des Zusammenbruchs des Immobilienmarktes und der Bankenkrise in den USA auf den Absatzzrückgang am nordamerikanischen Fahrzeugmarkt fraglos höher

⁷ Vgl. VDA, Jahresbericht 2008, Frankfurt/M. 2008, S. 264.

⁸ Vgl. FAZ vom 4.12.2008 und 6.1.2009.

⁹ Vgl. J. Goldberg, Die Finanzmarktkrise und das neoliberale Akkumulationsmodell, in: Z 76, Dezember 2008, S. 8ff.

einzuschätzen ist. Neben den konjunkturellen und spezifischen temporären (wechselkursbedingten und rabattaktionsverursachten)¹⁰ Krisenursachen schleppt die Automobilindustrie schon seit Jahren Strukturprobleme mit sich, die jetzt wieder deutlich zutage treten.

Mehr oder weniger stagnierende Absatzmärkte in den großen traditionellen Verkaufsregionen (USA, Europa, Japan) treffen auf übermäßige Produktionskapazitäten. Schon zu Beginn des neuen Jahrtausends wurden die weltweiten Überkapazitäten in der PKW-Fertigung auf mehr als 20 Millionen Einheiten geschätzt. Hier schaffen auch die ‚Hoffnungsmärkte‘ China, Indien, Brasilien und Russland keine Abhilfe, obwohl beispielsweise China im Jahr 2007 von Japan die Rolle als wichtigster PKW-Markt Asiens übernommen hat und hinter den USA den zweiten Platz in der Skala der bedeutendsten Fahrzeugmärkte belegt. In den genannten Ländern übersteigt ([noch] mit Ausnahme Russlands) die PKW-Produktion bereits den Inlandsabsatz: So in China im Jahr 2007 um 0,1 Millionen, in Brasilien um 0,5 Millionen und in Indien ebenfalls um rund 0,5 Millionen. Insbesondere in China, nach Japan und den USA das Land mit der dritthöchsten Kfz-Produktion, zeichnen sich bereits Überkapazitäten ab.¹¹ Das Überkapazitätsproblem in der Automobilindustrie wird durch diese „Länder mit der weltweit höchsten Absatzdynamik“ (VDA) also nicht ent-, sondern im Gegenteil weiter verschärft.

Auch die seit langem favorisierte Modellpolitik, die gemäß dem Leitsatz „big cars – big profits“ darauf setzte, möglichst große, leistungsstarke und teure Autos auf den Markt zu bringen, gehört, ebenso wie das Überkapazitätsproblem, zu den ‚hausgemachten‘ strukturellen Krisenfaktoren. Besonders betroffen sind in diesem Zusammenhang die US-amerikanischen Hersteller, allen voran General Motors (GM). (Aber auch deutsche Hersteller wie Mercedes Benz, BMW und Porsche verbuchen für ihre großvolumigen Modelle überproportionale Absatzprobleme.) Mit der unverhältnismäßigen Konzentration von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen auf spritfressende Geländewagen bzw. SUV (Sport Utility Vehicles) und sogenannte pick ups bei

¹⁰ Der japanischen Automobilindustrie machen die Absatzeinbrüche auf den großen Exportmärkten stärker zu schaffen als anderen, weil der Kurs der Landeswährung nach den Zinssenkungen der Notenbanken in den USA und in Europa spürbar angestiegen ist. Der Yen kletterte gegenüber dem US-Dollar auf den höchsten Stand seit 13 Jahren und hat in der zweiten Jahreshälfte 2008 gegenüber dem Euro ein Drittel an Wert zugelegt. So musste der bisherige Branchenprimus Toyota sein Produktionsziel von zehn Millionen Fahrzeugen im Jahr 2008 schon im August aufgeben. Auch die übrigen japanischen Autokonzerne haben wechselkursbedingt erhebliche Produktionskürzungen hinzunehmen. Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt wirken sich gegenwärtig auch die Folgen vergangener Rabattaktionen aus. Seit 2001 versuchten vor allem GM, Ford und Chrysler mit teilweise erheblichen Preisnachlässen die schwächelnde Autonachfrage anzukurbeln. Hierdurch wurde der Markt quasi künstlich übersättigt, indem Autokäufe vorgezogen wurden, die jetzt bei der Nachfrage fehlen. Vgl. FAZ vom 18.12.2008 und 7.1.2009.

¹¹ Vgl. VDA Jahresbericht, a.a.O., S. 51ff. sowie E. Heymann, Volkswirtschaftliche Perspektiven und Trends in der Automobilindustrie, Branchenanalyse, April 2007, Deutsche Bank Research, S. 16.

gleichzeitiger Vernachlässigung sparsamerer, umweltverträglicherer Modelle sowie alternativer Antriebssysteme wurden wichtige Markttrends ignoriert. In Zeiten kräftiger konjunktureller Einbrüche rächen sich derartige Versäumnisse besonders heftig. Kürzlich wurden plausible Überlegungen vorgestellt, die die bisherige Modellpolitik im Automobilbau („Es gibt im Autodesign eine Gewaltspirale – was sich verkaufen soll, muss wie eine Waffe aussehen“) grundsätzlich in Frage stellen und ihr keine Zukunft mehr einräumen.¹² Die gegenwärtige Absatzkrise sei in bestimmten Bereichen auch eine Krise der „Ästhetik der Aggression“ und insofern vergleichbar „mit dem Aussterben der Straßenkreuzer“. Würden hieraus die richtigen Konsequenzen gezogen (in Richtung einer „ökologischen High-Tech-Bewegung“), könnten sich völlig neue Marktchancen beispielsweise für einen Hersteller wie Opel ergeben.

Spezifische Beschäftigungsrisiken

Bedroht schon eine ‘normale’ konjunkturelle Absatzkrise die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie, so erhöhen die genannten strukturellen Probleme die Beschäftigungsrisiken in der Branche zusätzlich. Hinzu kommen zwei weitere Faktoren, die den schon seit der ersten Hälfte der neunziger Jahre feststellbaren Trend¹³ eines dauerhaften Arbeitsplatzabbaus in den deutschen PKW-Produktionswerken begünstigen.¹⁴ Zum einen trifft gebremstes Absatzwachstum auf unausgeschöpfte Produktivitätsreserven in der Fahrzeugfertigung. Folge ist die scherenartige Auseinanderentwicklung der Zuwächse von Arbeitsproduktivität und Produktion. Dadurch sinkt das in den Automobilwerken erforderliche Arbeitsvolumen. Zum zweiten steigt der traditionell hohe Internationalisierungsgrad in der deutschen Fahrzeugfertigung vor allem durch wachsende Auslandsproduktion weiter an. Dies geht einerseits zu Lasten der Ausfuhr (Exportsubstitution), andererseits wird so in zunehmendem Masse die deutsche Fahrzeug-Inlandsnachfrage durch Produktionsstätten deutscher Hersteller im Ausland befriedigt (Substitution bislang binnenmarktorienter Inlandsproduktion durch Auslandsfertigung). Die traditionellen einheimischen Produktionsstandorte haben so auch in Wachstumsphasen immer mehr das Nachsehen.

Bemerkenswert an der gegenwärtigen Situation ist, dass die Automärkte weltweit eingebrochen sind, weswegen auch keiner der Hersteller völlig ungeschoren davonkommt. Selbst der seit langem erfolgsverwöhnte Branchenprimus Toyota, der im Jahr 2008 die Weltmarktführerschaft (gemessen am Absatz) übernommen hat und damit den seit 77 Jahren führenden GM-Konzern übertrumpfte, meldet erstmals einen operativen Verlust für das abgelaufene

¹² Vgl. den äußerst instruktiven Beitrag von N. Maak „Ein neues Mantra für den Manta“, in FAZ vom 20.11.2008.

¹³ Durch konjunkturelle Aufschwünge wird dieser Trend zwar immer wieder durchbrochen, aber nicht umgekehrt.

¹⁴ Vgl. D. Düe, Abbau im Aufschwung? in: Z 32, Dezember 1997, S. 139ff.

Geschäftsjahr. Toyota reagiert auf seine Absatzprobleme mit Produktionskürzungen, Kurzarbeit sowie Arbeitsplatzabbau (zunächst ‚nur‘ ZeitarbeiterInnen). Überproportional betroffen ist bekanntlich die US-amerikanische Automobilindustrie. Im Jahr 2008 ging der Autoabsatz in den Vereinigten Staaten um 18 Prozent zurück. Im Dezember des gleichen Jahres meldeten GM und Ford ein Minus von mehr als 30 Prozent. Bei Chrysler bezifferte sich der Absatzeinbruch gar auf 53 Prozent. Auch nach der im Dezember 2008 erfolgten Kreditzusage über 17,4 Milliarden Dollar durch die damalige Bush-Regierung (ergänzt um 3,3 Milliarden aus Kanada) wurden die Kreditbewertungen für GM und Chrysler weiter herabgestuft. Für US-amerikanische Rating-Agenturen sind GM und Chrysler „unverändert insolvenzgefährdet.“ Am gravierendsten sind die Probleme bei Chrysler, dessen Liquiditätsdecke so dünn ist wie bei keinem anderen seiner einheimischen Konkurrenten. „Es werden Spieler aus dem Markt ausscheiden“ formuliert sportlich ein Analyst von Credit Suisse. Aussagen darüber, wer eventuell wann nicht mehr zahlungsfähig ist, gehören zurzeit trotzdem noch ins Reich der Spekulation. Eine erste beunruhigende Nachricht kommt allerdings schon aus Südkorea: Der fünftgrößte Autobauer des Landes hat seine Produktion auf unbestimmte Zeit eingestellt.¹⁵

Krisenstrategien der Autokonzerne

Auf den konjunkturellen Absatzeinbruch reagieren die Automobilunternehmen mit den bereits geschilderten ‚bewährten‘ Maßnahmen. Die Profitminderung aus Absatz- und Produktionsrückgängen soll durch die Entlassung von Randbelegschaften, Arbeitszeitverkürzungen (i. d. R. ohne Lohnausgleich) und Kurzarbeit bewältigt werden. Außerdem werden betriebliche Kostensenkungsprogramme aufgelegt, die in Krisenzeiten leichter durchsetzbar sind und den Druck auf die noch in der Produktion verbliebenen Stammebelegschaften erhöhen. Sollte es erforderlich werden, wird der Arbeitsplatzabbau auch vor diesen Stammebelegschaften nicht haltmachen.

Das strukturelle Überkapazitätsproblem in der Fahrzeugfertigung ist bekanntlich nicht neu und wird auch zukünftig weiterbestehen, denn aus einzelwirtschaftlicher Sichtweise sind für Überkapazitäten immer nur die „anderen“, die Mitkonkurrenten, verantwortlich. Die Autokonzerne gehen unterschiedlich mit diesem Problem um. Zum einen werden Kooperationen angebahnt oder vertieft. Seit Sommer 2008 bemühen sich beispielsweise Mercedes Benz und BMW um eine intensivere Kooperation. Außerdem möchte BMW mehr kleinere Motoren produzieren, als selbst gebraucht werden. Deswegen laufen Verkaufsverhandlungen mit Fiat und GM. Andererseits werden Kapitalbeteiligungen angestoßen oder ausgebaut – bis hin zur Übernahme von Mehrheitsbeteiligungen. So erklärten sich beispielsweise GM und Chrysler im Dezem-

¹⁵ Vgl. FAZ vom 22.12.2008, 7.1.2009, 14.1.2009, 22.1.2009 und Financial Times Deutschland (FTD) vom 10.12.2008.

ber 2008 bereit, einen Fusionsplan zu schmieden, sollte der US-amerikanische Kongress dies zur Auflage für die Milliardenhilfe machen. Anfang 2009 kündigte Fiat an, zunächst 35 Prozent des Aktienkapitals von Chrysler übernehmen zu wollen. Hier wird versucht, mit geringem Kapitaleinsatz (laut FAZ gab es die Beteiligung „quasi kostenlos“) schnell auf dem nordamerikanischen Markt präsent zu sein, ohne erst ein Händlernetz aufbauen und bezahlen zu müssen. Andererseits hatte Chrysler anlässlich einer Händlerversammlung Ende 2008 noch mitteilen lassen: „Wir müssen kleiner werden.“ „Hier sucht (...) ein schwer Kranker ein Bündnis mit einem Sterbenden“ lautet der Kommentar der FAZ (21.1.2009) zu den Erfolgsaussichten dieser beabsichtigten Kapitalbeteiligung. Ein wirklicher Kapazitätsabbau scheint demgegenüber ernsthaft bei GM erwogen zu werden. Hier sollen die Marken Saab, Hummer, Saturn und Pontiac zur Disposition stehen. Die Verkaufsbemühungen ziehen sich allerdings weitaus länger hin, als zunächst angenommen. Anscheinend unbeeindruckt vom Überkapazitätsproblem hält demgegenüber VW an seinen Plänen fest, im Süden der USA für eine Milliarde Dollar ein neues Werk zu errichten, das 2.000 Beschäftigte haben soll (weswegen die öffentliche Hand auch 'Anreize' im Wert von mehr als 500 Millionen Dollar zuschießt).¹⁶

In der Modellpolitik soll vor allem durch Elektroautos und Benzinsparmodelle der strukturellen Nachfrageveränderung auf dem PKW-Markt entsprochen werden. Den größten Nachholbedarf haben hier bekanntlich die US-amerikanischen Autokonzerne. GM will Ende 2010 mit dem Elektrofahrzeug „Chevrolet Volt“ verlorene Marktanteile zurückgewinnen (ein ähnliches Modell ist bei Opel für Ende 2011 geplant). Ford will bis 2012 gleich mit vier Elektroautos präsent sein, und Chrysler-Chef Nardelli verspricht für die nächsten vier Jahre 24 neue Modelle, darunter verschiedene mit Elektroantrieb.¹⁷ Ob den nordamerikanischen Dinosauriern wirklich soviel Zeit eingeräumt werden wird, ihr Überleben zu sichern, steht allerdings in den Sternen.

Staatsknete

Es sieht ganz so aus, als könnte die Automobilindustrie in der aktuellen Krise endlich einmal von ihrer Rolle als Vorreiter der allgemeinen Konjunkturerwicklung profitieren. Nachdem im Zuge der Finanzmarktkrise weltweit öffentliche Gelder in bisher nicht gekanntem Ausmaß bereitgestellt worden sind, um den Bankensektor durch Bürgschaften, die Übernahme sogenannter toxischer Papiere oder direkte Eigenkapitalbeteiligungen zu stützen, wintern auch die Autokonzerne eine Chance, ihre Verluste (die überwiegend Managementfehlern und der konjunkturellen Abwärtsentwicklung geschuldet sind) mit Staatsgeldern einzudämmen. Erfolgreich sind sie mit dieser Strategie verständlicherweise gerade in denjenigen Ländern, in denen die Fahrzeugferti-

¹⁶ Vgl. FAZ vom 6.12.2008, 27.12.2008, 12.1.2009, 13.1.2009, 21.1.2009, 22.1.2009 und FTD vom 27.11.2008.

¹⁷ Vgl. FAZ vom 30.12.2008, 13.1.2009, 14.1.2009.

gung einen gewissen gesamtwirtschaftlichen Stellenwert hat.

Schlagzeilen machten zuerst die *USA*, wo die Vorstandsvorsitzenden der „big three“ (GM, Ford und Chrysler) gleich zweimal in Washington vorstellig wurden (beim ersten Mal angereist im Privatjet, danach bescheidener im PKW), damit die scheidende Bush-Regierung noch rasch die Liquidität von GM und Chrysler bis zum Frühjahr 2009 mit Bürgschaften sichert. Die insgesamt zugesagten 17,4 Milliarden Dollar dürften wohl nicht das letzte Wort gewesen sein. Verdächtig ruhig geworden ist es allerdings um einige¹⁸ der Bedingungen, mit denen die Bürgschaften zunächst verknüpft sein sollten, während andere¹⁹ dieser Bedingungen vermutlich erfüllt werden. Auch die *französische* Regierung lässt ihre Automobilindustrie nicht im Regen stehen. Eine Verschrottungsprämie von 1.000 Euro für ein mindestens zehn Jahre altes Auto soll den Absatz ankurbeln. Zusätzlich will der französische Staat diejenigen Hersteller mit fünf bis sechs Milliarden Euro unterstützen, die keine Inlandswerke schließen und den Erhalt eines bestimmten Produktionsvolumens und der Auftragsvergabe an Zulieferer in Frankreich garantieren.²⁰ Auch die Dividendenausschüttungen sollen begrenzt werden. Geprüft wird außerdem, ob sich der Staat stärker an den französischen Automobilherstellern beteiligen sollte (bisher gibt es einen fünfzehnprozentigen Staatsanteil an Renault, PSA Peugeot Citroën ist demgegenüber vollständig in Privatbesitz). Eine Verschrottungsprämie (1.500 Euro) führt auch die Regierung von *Österreich* ein. Als Gründe werden die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Zulieferindustrie und die starke Exportabhängigkeit von Deutschland genannt. Selbst *China* und *Indien* planen Steuernachlässe beim Autokauf und weitere Unterstützungsmassnahmen für die in ihren Ländern ansässige Automobilindustrie.²¹

¹⁸ So sollte nach Regierungsvorstellungen ein Oberkontrolleur im Handelsministerium die Aufsicht über die Automobilunternehmen verantworten („Auto-Zar“). Es sollten Obergrenzen für Managergehälter und Dividendenausschüttungen festgelegt werden. Ferner sollte vereinbart werden, dass das Geld aus dem Rettungspaket von den Automobilherstellern nicht für Klagen gegen Schadstoffbegrenzungen in den Bundesstaaten verwendet werden darf (sic!). Schließlich sollten die Autokonzerne prüfen, ob überschüssige Kapazitäten für die Produktion von Zügen und Bussen für den Nah- und Fernverkehr genutzt werden könnten. Vgl. FAZ vom 8.12.2008, 9.12.2008, 10.12.2008.

¹⁹ Im Gegenzug zu den staatlichen Hilfen kündigten GM und Chrysler Produktionskürzungen, die Schließung von Fabriken und Entlassungen an. GM will bis 2012 seine Produktionsstätten von derzeit 47 auf 38 verringern und ein Drittel seiner derzeit 96.000 US-amerikanischen Arbeitsplätze abbauen. Vgl. FAZ vom 4.12.2008.

²⁰ Nach Schätzungen des europäischen Autoverbandes ACEA könnten in Frankreich im Jahr 2009 15 bis 20 Prozent der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie (d. h. bis zu 200.000) vernichtet werden. Vgl. FAZ vom 21.1.2009.

²¹ Unbestätigten Pressemeldungen zufolge sollen sich auch der zu GM gehörende *britische* Hersteller Vauxhall sowie Jaguar Land Rover (JLR; gehört dem indischen Mischkonzern Tata) an die britische Regierung mit der Bitte um Finanzhilfen gewandt haben – ohne Erfolg. Wahrscheinlich weiß London, dass über das Schicksal dieser Hersteller in den USA und in Indien entschieden wird. Ein oder zwei Milliarden britische Pfund spielen dabei wohl keine aus-

Weniger lautstark als die „big three“ in den USA, aber keinesfalls weniger effektiv agiert die *deutsche* Automobilindustrie, wenn es darum geht, den Staat für die eigenen Interessen einzuspannen. Mit ihrem derzeitigen Verbandspräsidenten Matthias Wissmann (ehedem Bundesverkehrsminister unter Helmut Kohl) hat sie einen Lobbyisten par excellence gefunden. Schon Ende letzten Jahres musste die Finanzkrise dafür herhalten, die von der europäischen Union geplante Reduzierung der Kohlendioxidemissionen für Neuwagen mit tatkräftiger Unterstützung des Bundesumweltministers Gabriel gemäss den Interessen der Automobilindustrie (und hier vor allem der Hersteller großvolumiger Modelle) aufzuweichen. Auf direkte Absatzförderung zielte dann die von der Bundesregierung beschlossene befristete Befreiung der NeuwagenkäuferInnen von der Kraftfahrzeugsteuer. Richtig in Fahrt kam die Sache allerdings erst mit der Abwrackprämie in Höhe von 2.500 Euro,²² wenn ein mehr als neun Jahre altes Auto verschrottet und dafür ein Neuwagen gekauft wird. Bis zu 1,5 Milliarden Euro sind in der Staatskasse hierfür reserviert, was die „Prämierung“ von 600.000 Neuwagenkäufen ermöglicht. Ende Januar 2009 wird gemeldet, dass diese Art der Absatzförderung besser funktioniert, als zunächst erwartet. Ob hierdurch wirklich der deutsche Inlandsmarkt im Jahresverlauf 2009 so stark belebt wird, dass der Exporteinbruch spürbar kompensiert werden kann, bleibt abzuwarten.²³ Wenig Wirkung dürfte die im Januar beschlossene – unter Umweltgesichtspunkten – halbherzige Reform der KfZ-Steuer haben.

Ob die deutschen Automobilunternehmen über die massive Absatzförderung aus der Staatskasse hinaus noch weitere öffentliche Mittel einfordern werden, hängt vor allem vom weiteren Krisenverlauf ab. Um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, erarbeitet der VDA nach eigenen Angaben „gemeinsam mit der Politik“ Kriterien für eine Inanspruchnahme staatlicher Bürgschaften im

schlaggebende Rolle, obwohl sie bestimmt gern mitgenommen würden. Auch aus der *italienischen* Regierung ist von Finanzhilfen für die Automobilindustrie noch nichts zu hören. Das mag damit zusammenhängen, dass Fiat darauf spekuliert, zunächst über seine bevorstehende Chrysler-Beteiligung von der US-amerikanischen Unterstützung zu profitieren. Jedenfalls forderte Chrysler im Januar 2009 zusätzliche drei Milliarden Dollar an Krediten von der US-Regierung u. a. mit der Begründung, sie seien eine Bedingung von Fiat für den Einstieg bei Chrysler. Vgl. FAZ vom 8.12.2008, 14.1.2009, 20.1.2009, 21.1.2009, 23.1.2009.

²² Dass die IG Metall die Abwrackprämie Umweltprämie nennt und für die Verschrottung eines mehr als zehn Jahre alten Autos sogar 3.000 Euro aus der Staatskasse fördert, die im Fall eines Neuwagenkaufs durch den Händler auf 4.500 Euro aufgestockt werden sollen, ist eigentlich kaum zu glauben, stand aber doch so in der Zeitung. Vgl. FAZ vom 12.12.2008.

²³ Der größte Teil dieser „prämierten“ Autokäufe sind sicherlich nur vorgezogene Käufe, die früher oder später ohnehin getätigt worden wären. Allerdings könnte ein in der genannten Größenordnung vorgezogener Inlandsabsatz den aktuellen Einbruch in der Fahrzeugbranche spürbar abmildern. Zwar dürfte dann die irgendwann folgende konjunkturelle Erholungsphase für die Automobilindustrie wohl auch weniger stürmisch ausfallen, aber das wäre vielleicht nicht das Schlechteste. Auf jeden Fall hilft die Abwrackprämie (wenn auch nicht auf Dauer) gegen den für den Autoabsatz lästigen Trend der Verlängerung der 'Lebenszeiten' von PKW (immerhin werden hier zwei Jahre mehr im Vergleich zu früheren Zeiten genannt).

Kontext des zweiten Konjunkturpaketes. VW, Daimler und BMW ließen bereits durchblicken, gegebenenfalls Interesse an staatlichen Garantien für die Refinanzierung des Leasinggeschäfts sowie von Krediten zu haben, die sie ihren Kunden beim Autokauf einräumen „Ich würde (...) nicht von Staatshilfen sprechen wollen. Es geht nur um das Sicherstellen von funktionierenden Märkten“, versuchte Daimler-Chef D. Zetsche in diesem Zusammenhang aufkommende Vermutungen zu entkräften, die Autokonzerne könnten noch weitere Staatshilfen beanspruchen. Opel hatte allerdings bereits Ende 2008 eine staatliche Kreditbürgschaft über 1,8 Milliarden Euro beantragt. Bei Opel könnte die Situation dann prekär werden, wenn der US-amerikanische Mutterkonzern GM insolvent werden würde. GM könnte in diesem Fall zwar seine Geschäfte weiterlaufen lassen (und auch Übergangskredite erhalten), bräuchte seine Gläubiger vorerst aber nicht mehr bedienen. Da Opel noch Forderungen in Milliardenhöhe an seine „Mutter“ hat, soll für den Fall der Fälle mit einer staatlichen Kreditbürgschaft vorgesorgt werden (außerdem könnte Opel, mit einer solchen Kreditbürgschaft im Rücken, von zinsvergünstigten Krediten der Europäischen Investitionsbank profitieren).²⁴

Aussichten

Auch wenn die gegenwärtige Autokrise stärker ausfallen sollte, als vergangene Einbrüche, auch wenn sie (was niemand ausschließen, aber auch nicht seriös prognostizieren kann) bislang nicht gekannte Verwerfungen nach sich ziehen sollte (z. B. die Zahlungsunfähigkeit von GM und Chrysler und damit das Ende der US-amerikanischen Hegemonie zumindest auf dem Automarkt oder die Schließung von PKW-Werken auch in Deutschland), so wird diese Krise doch vorübergehen. Es werden wieder mehr Autos gekauft werden (schließlich werden ja nicht nur China und Indien noch dem automobilen Sog' erliegen), und der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird weiterhin seinen Beitrag dazu leisten, dass das „globale Treibhaus“ ausreichend beheizt wird. Akteure, die schlagkräftig genug wären, dem „business as usual“ in der Automobilindustrie ein Ende zu bereiten, sind nicht auszumachen.

Konzeptionelle Vorstellungen allerdings schon. Teilweise fast schon 20 Jahre alt, haben sie an ihrer Aktualität kaum etwas eingebüsst. Vor allen Dingen das schon bei seinem Erscheinen im Jahr 1990 im wahrsten Sinn des Wortes wegweisende „Verkehrswende“-Konzept.²⁵ Auch der IG Metall ist zu den Entwicklungsperspektiven der Automobilindustrie schon weitaus mehr eingefallen als die Verschrottungs-Umweltprämie.²⁶ Die allgemeine Orientierung, gesellschaftliche Arbeit stärker auf bestimmte Nutzeffekte hin auszurichten und nicht auf bloße Güterproduktion, also beispielsweise „Fahrzeugprodukti-

²⁴ Vgl. FAZ vom 22.11.2008, 3.12.208, 5.1.2009, 13.1.2009, 21.1.2009, 24.1.2009.

²⁵ Vgl. M. Hesse/R. Lucas, Verkehrswende, Schriftenreihe des IÖW 39/90, Berlin und Wuppertal, September 1990.

²⁶ Vgl. IG Metall, Auto, Umwelt und Verkehr, Frankfurt/M. 1990.

onsunternehmen zu Verkehrsdienstleistungsunternehmen²⁷ umzubauen, passt zu aktuellen Überlegungen, eine neue Art der Produktion zu entwickeln, „deren Ziel es ist, Dinge nicht weniger schädlich, sondern nützlich herzustellen“ und beispielsweise „nicht Autos (zu) verkaufen, sondern Mobilität.“²⁸

Die aktuellen Aussichten der Automobilindustrie sind demgegenüber viel grauer. Zumindest sollte erreicht werden, dass nicht noch mehr öffentliche Mittel in die Autoabsatzförderung fließen. Zudem wäre eine bedingungslose Subventionierung von in Probleme geratenen Automobilunternehmen abzulehnen, sollte sie auf die Tagesordnung gesetzt werden. Auch im Fall Opel. Sollten die nicht auszuschließende Insolvenz von GM und in der Folge eine ‘Kreditklemme’ bei Opel eintreten, müsste es zunächst darum gehen, Opel eigentumsrechtlich vollständig aus dem GM-Konzerngefüge herauszulösen; nicht nur in der Absicht zu verhindern, dass Gelder für Opel im Moloch GM verschwinden. Opel müsste dann ein völlig anderes Gesicht bekommen, eben das eines Verkehrsdienstleistungsunternehmens bzw. Mobilitätsbereitstellers. Hierfür eingesetzte staatliche Finanzmittel wären dann endlich einmal zukunftsorientiert investiert.

²⁷ Vgl. D. Düe, Der Nutzeffekt der gesellschaftlichen Arbeit, in: Z 22, Juni 1995, S. 92ff.

²⁸ Vgl. das Interview mit M. Braungart in FAZ vom 10.1.2009 sowie ders./W. McDonough (Hg.), Die nächste industrielle Revolution, Hamburg 2008.