

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Arbeitskreis Wirtschaft, Arbeit, Finanzen

Die Krise der Automobilindustrie

Ulla Lötzer MdB

10.03.2009

1.1.	Die US-Krise ist nicht neu.....	3
1.2.	Katalysator Finanzkrise	3
1.3.	Das „Rettungspaket“ der US-Regierung.....	4
2.1.	Die Situation der deutschen Automobilindustrie	5
2.1.1	Automobilproduktion	5
2.1.2	Export	6
2.2.	Auswirkungen der Krise auf den deutschen Automobilmarkt.....	8
2.2.1	Direkte Auswirkungen der Finanzkrise	8
2.2.2.	Überproduktion und Verdrängungskonkurrenz	9
2.2.3	Nachfragekrise	9
2.2.4	Die Rolle der Produktpalette:	10
2.2.5	„Öko-Autos“	10
2.2.6	Die Rolle der Wirtschaftspolitik	11
2.2.7	Auswirkung auf die Beschäftigten	11
2.2.8	Sonderfall Opel	12
2.3.	Maßnahmen gegen die Krise	13
2.3.1	Verschiebung der CO2-Grenzwerte, Steuerbefreiung, Verschrottungsprämie und zinsgünstige Kredite für Innovationen: eine Fehllenkung	13
2.3.2	Staatliche Hilfen für Automobilkonzerne.....	15
3.3.2	Maßnahmen bei Opel	15
2.3.2	Fonds für Zulieferer	16
2.4.	Strukturwandel sozial und ökologisch.....	16
2.4.1	Beschäftigungssicherung statt Arbeitsplatzabbau	16
2.4.2	Zukunftsorientierte Industriepolitik	17

1. Die Krise auf dem US-Markt

1.1. Die US-Krise ist nicht neu

Der lange Zeit weltweit größte Automobilkonzern **General Motors** erlebt seit 2005 einen rasanten und anhaltenden Absturz. 2004 erzielte das Unternehmen letztmalig einen Gewinn, 2005 verbuchte es bereits einen Verlust von 10,6 Mrd. \$. Im Jahr 2006 schrieb GM „nur“ einen Verlust von 2 Mrd. \$. Dieser niedrige Verlust wurde teuer erkaufte. Der Konzern verkaufte er seine profitabelste Sparte, die Finanzsparte GMAC, für 14 Mrd. \$ an eine Investorengruppe unter Führung des Hedgefonds Cerberus. 2007 erlitt das Unternehmen ein Rekordminus von 38,7 Mrd. \$ und 2008 ein Minus von 30,9 Mrd. \$.

Der zweitgrößte US-Automobilkonzern **Ford** konnte 2005 noch Gewinne verbuchen. 2006 schrieb auch er bereits 12,7 Mrd. \$ Verluste, 2007 2,7 Mrd. und 2008 14,6 Mrd. US \$

Auch **Chrysler** schreibt seit 2006 wieder Verluste. 2006 mussten 1,1 Mrd. \$ Verlust verbucht werden, 2007 1,6 Mrd. \$ und 2008 8 Mrd. \$.

Der Anteil von General Motor auf dem US-Automobilmarkt sinkt seit drei Jahrzehnten kontinuierlich. Im Jahr 2007 lag er bei 23,6%. Ford musste 2007 seinen zweiten Platz an Toyota abgeben: Toyota 16,2%, Ford 16%. Chrysler konnte 12,7% Marktanteil erzielen. Die asiatischen Hersteller sind weiterhin auf dem Vormarsch auf dem US-Markt. 2007 konnten sie bereits 32,4% Marktanteile verbuchen. Dagegen spielen die deutschen Hersteller eine eher untergeordnete Rolle. BMW, Mercedes, VW, Audi und Porsche kamen zusammen nur auf einen Anteil von 5,4%. Allerdings können sie einen Zuwachs von 1,4% aufweisen.

Über Jahre hinweg haben die Automobilunternehmen versucht, mit Rabattschlachten ihren Marktanteil wieder zu vergrößern, ohne Erfolg. Die Folge waren Werkschließungen mit hohen Abfindungskosten, die die Verluste zusätzlich erhöhten.

Eine wesentliche Ursache für die Krise der US-Automobilindustrie ist die Unbeweglichkeit bei den Produktlinien. Alle drei Unternehmen haben über Jahre stur auf die traditionellen US-amerikanischen Autos gesetzt. Auf schwere Geländewagen, auf Pick-ups und Vans. Alles Autos, die einen enormen Spritverbrauch aufweisen. Der Absatz dieser teuren Wagen ist jedoch seit Mitte dieses Jahrzehnts vor dem Hintergrund der steigenden Bezinkekosten auf dem Rückgang. Anstatt ihre Produktpalette zu diversifizieren bekämpften die Konzerne lieber schärfere Abgasvorschriften.

Nach Jahren der Ignoranz ist die Erkenntnis in den Konzernzentralen der drei US-Firmen so langsam angekommen, dass auch sie auf kleinere Autos setzen müssen, um Marktanteile zu behalten. Allerdings sind dafür Umstrukturierungen und Umrüstungsinvestitionen notwendig und so werden die Fahrzeuge erst in einigen Jahren zur Verfügung stehen. Im August 2008 gab Ford den Startschuss für die nächste Generation des Ford Fiesta in Köln, der dann ab 2010 in den USA zum Verkauf stehen soll. Autos verkaufen sich aber nicht automatisch, nur weil sie klein sind und aus Europa kommen. GM wollte den Opel Astra unter dem Namen Saturn Astra auf den amerikanischen Markt bringen. 45.000 Autos sollten in 2008 verkauft werden. In den ersten 7 Monaten waren es gerade mal 4.400.

1.2. Katalysator Finanzkrise

Auf diese strukturellen Krise der US-Autoindustrie trafen 2008 die Auswirkungen der Bankenkrise. Sie wirkten wie an Katalysator für einen weiteren drastischen Absatzeinbruch, der inzwischen alle Hersteller erfasst.

Im Zuge der Finanzkrise erhalten immer weniger US-Amerikaner Kredite für einen Neuwagenkauf. Gleichzeitig ist es für Banktöchter der Autokonzerne immer schwieriger, sich am Kreditmarkt zu versorgen. Deshalb kann von ihnen der Absatz nicht mehr mit günstigen Finanzierungskonditionen angekurbelt werden. Da diese Situation anhält wird der Absatz im kommenden Jahr weiter zurückgehen. Die US-amerikanische Autohandelsgruppe Auto Nation prognostiziert für 2009 einen weiteren Absatzeinbruch von minus 20%.

Chrysler hat am 1. August 2008 das Leasinggeschäft ganz aufgegeben. Der Restwert eines geleasteten Fahrzeugs ist deutlich niedriger als in der Vergangenheit. Dazu häufen sich die Zahlungsausfälle. Dies trifft die Leasing-Finanzierer besonders hart, da sie den Preis der Neuwagen vorfinanzieren müssen. So hat sich eine Geldmaschine zum Verlustbringer gewandelt, den Chrysler nicht mehr tragen wollte.

Die schlechten Börsennotierungen verstärken die Probleme der Autokonzerne. Die Aktie von General Motors erlitt 2008 ein Minus 80%, die von Ford von minus 70%. Die Kreditbewertung der Unternehmen ist auf tiefstem Junk-Niveau (Ramschniveau) was die Konditionen auf dem Kreditmarkt für die Unternehmen zusätzlich belastet.

So verringern sich die Barbestände der Unternehmen in einem atemberaubenden Tempo. GM wies im 1. Quartal 2008 noch 23,9 Mrd. \$ Barbestände aus, im 2. Quartal 20 Mrd. \$ und im 3. Quartal nur noch 16,2 Mrd. \$. Der minimal notwendige Wert an Barbeständen wird mit 11-14 Mrd. \$ angegeben, ansonsten muss Insolvenz angemeldet werden. Bei Ford sieht es nicht besser aus. Dort verringerte sich der Barbestand von 26,6 Mrd. im 2. Quartal auf 18,9 Mrd. Dollar im 3. Quartal.

Vor dem Hintergrund, dass nicht einmal mehr der laufende Betrieb gesichert ist, ist nicht absehbar, wie die dringend notwendigen anstehenden Investitionen für neue, klimafreundliche Technologien aufgebracht werden sollen.

GM, Ford und Chrysler haben etwa 250.000 Beschäftigte in ca. 100 Werken. Bei Zulieferern arbeiten weitere rund 2,3 Mio. Beschäftigte. Die Hersteller sprechen von 4,5 Mio. Menschen in den USA deren Job von der Autoindustrie abhängen, das sind rd. 3% aller Beschäftigten in den USA.

1.3. Das „Rettungspaket“ der US-Regierung

GM bekommt vom 29. Dezember an einen Nothilfekredit von 9,4 Milliarden Dollar, Chrysler von vier Milliarden Dollar. Ford hatte letztlich auf einen Notkredit verzichtet. Die drei Unternehmen hatten zusammen 34 Mrd. \$ staatliche Hilfen beantragt. Nachdem die US-Demokraten und das Weiße Haus sich auf ein 15 Milliarden Dollar schweres Hilfsprogramm geeinigt hatten, verweigerte die Mehrheit des Senats die Zustimmung. Sie bezweifelten, dass die Unternehmen nach vielen Krisenjahren nun zu gravierenden Umstrukturierungen bereit seien.

Da die Insolvenz von GM und Chrysler ohne Kredite kaum abwendbar ist, stellte der scheidende Präsident Bush den beiden Konzernen die Mittel von insgesamt 17,4 Mrd. \$ aus dem Bankenrettungsfonds zur Verfügung.

Chrysler und GM erhalten das Geld unter der Bedingung, dass sie bis Ende März ihre Überlebensfähigkeit unter Beweis stellen. Sonst müssen sie die Kredite zurückzahlen. Das heißt, statt Beschäftigungssicherung stehen Massenentlassungen und Lohnsenkungen auf dem Plan.

2. Die deutschen Automobilkonzerne

2.1. Die Situation der deutschen Automobilindustrie

Die Situation der deutschen Automobilkonzerne ist nicht mit der US-amerikanischen vergleichbar. Die deutschen Unternehmen schrieben in den letzten Jahren hohe Gewinne. Wenn nun seit einem Vierteljahr negative Zahlen von den Konzernen vermeldet werden, so handelt es sich um einen Rückgang der Gewinnerwartungen, keineswegs um rote Zahlen, die 2008 geschrieben werden mussten. Im Gegenteil, der VW-Konzern schrieb im Jahr 2008 sogar einen Rekordgewinn von 6,6 Mrd. Euro. Daimler erzielt 2,3 Mrd. Euro Gewinn, eine Tatsache die mit der dramatischen Schlagzeile „Gewinneinbruch bei Daimler“ verkündet wurde.

Gewinne der deutschen Automobilkonzerne in den letzten zwei Jahren (vor Steuern bzw. EBIT):

	2006	2007	2008
BMW	4,124 Mrd.. €	3,873 Mrd. €	921 Mio.
Daimler-Konzern	4,992 Mrd.. €	8,710 Mrd. €	2,730 Mrd.
VW-Konzern	1,793 Mrd. €	6,543 Mrd. €	6,608 Mrd.
	2006/2007	2007/2008	
Porsche	5.857 Mio. €	8.569 Mio. €	

(Quelle Geschäftsberichte, das Geschäftsjahr bei Porsche geht vom 1.8. – 31.7.)

Da das Geschäftsjahr bei Porsche erst am 31.7. endet gibt es von diesem Unternehmen keine aktuellen Zahlen. Allerdings teilte das Unternehmen Anfang März mit, dass das Ergebnis in 2008 vor Steuern gestiegen sei und die Umsatzrendite im zweistelligen Bereich bleiben würde.

In einer anderen, weil von der Lage der US-Mutterkonzerne direkt abhängigen Situation befinden sich die anderen beiden in Deutschland produzierenden Autobauer Ford und Opel.

Ford Europa schreibt nach harten Umstrukturierungen seit 2006 wieder schwarze Zahlen. 2008 lag der Vorsteuergewinn sogar erstmals seit fast 20 Jahren wieder über einer Milliarde Dollar. Mitte März verkündete der Mutterkonzern, im Kölner Motorenwerk 200 Mio. Euro zu investieren um dort einen neuen sparsamen Motor für Kleinwagen bauen zu können.

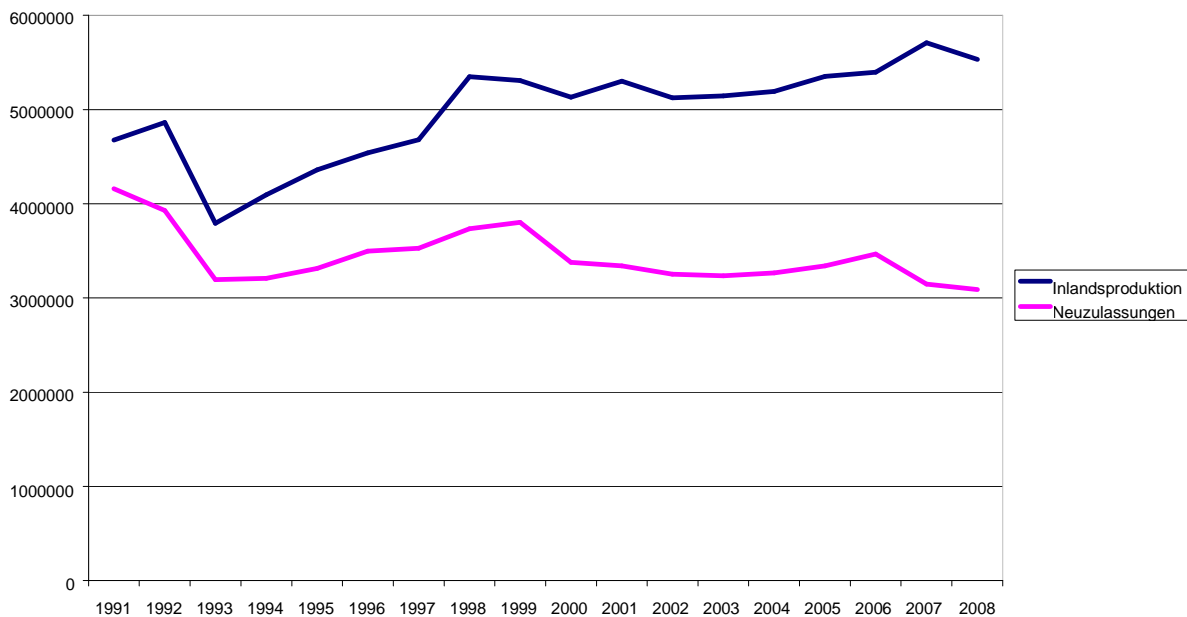
Schlechter sieht es bei der GM-Tochter Adam Opel AG aus. Auch dort wurden 2006 und 2007 schwarze Zahlen geschrieben. Doch aktuell ist Opel von der Krise von General Motors voll erfasst.

2.1.1 Automobilproduktion

Nicht nur die meisten Gewinne, auch die Produktion von Automobilen stieg in den letzten Jahren in Deutschland.

Der Absatzeinbruch von 9,2% im Jahr 2007 korrespondiert mit dem Anstieg in 2006 und ist auf die Mehrwertsteuererhöhung zum 1.1.2007 zurückzuführen. So stiegen im November und Dezember 2006 die Neulassungen außergewöhnlich an.

Verhältnis Inlandsproduktion deutscher Automobilhersteller zu Neuzulassungen PKW



(Quelle: Kraftfahrzeugbundesamt / Verband der Automobilindustrie)

Im ersten Halbjahr 2008 war die deutsche Automobilindustrie noch sehr zuversichtlich, überstiegen die Neuzulassungen die Zahlen aus dem Vorjahr wieder um 3,6%. Der richtige Einbruch kam im August 2008.

Das Kraftfahrt-Bundesamt vermeldet für 2008 einen Rückgang der Neuzulassungen in Deutschland um 1,8% auf 3,09 Millionen. Wobei deutsche Hersteller weniger starke Rückgänge zu verkraften gehabt hätten als Importeure.

BMW verzeichnete nach 15 Jahren stetigen Wachstums 2008 ein Minus von 4,3%, liegt mit 1,436 Millionen verkauften Fahrzeugen jedoch noch über dem Ergebnis von 2006 mit 1,37 Millionen. Daimler vermeldet ein Minus von 2,3 % und liegt damit knapp über dem Ergebnis von 2006. Das Minus ging allein auf das Konto der Kernmarke Mercedes-Benz, die um 5,4 Prozent nachgab. Die Kleinwagenmarke „smart“ erzielte dagegen ein kräftiges Plus von 34,0 Prozent. Die Marke Opel/Vauxhall muss 2008 ein Minus von 10% einstecken. (Für Ford Deutschland liegen derzeit noch keine Zahlen vor).

VW dagegen konnte für das Jahr 2008 einen „historischen Verkaufsrekord“ vermelden. Weltweit 6,23 Millionen Autos wurden ausgeliefert, 0,6% mehr als im Vorjahr, eine neue Bestmarke. Während in Europa der Absatz um 2,1% und in den USA um 4,5% zurückging legte VW in Deutschland um 0,4% zu, in China um 12.5% und Brasilien um 8,9%.

Der deutsche Automarkt wird zu knapp 65% von den deutschen Herstellern gedeckt. Marktführer ist VW mit knapp 20% gefolgt von Mercedes mit 10,6% und BMW mit 9,2%

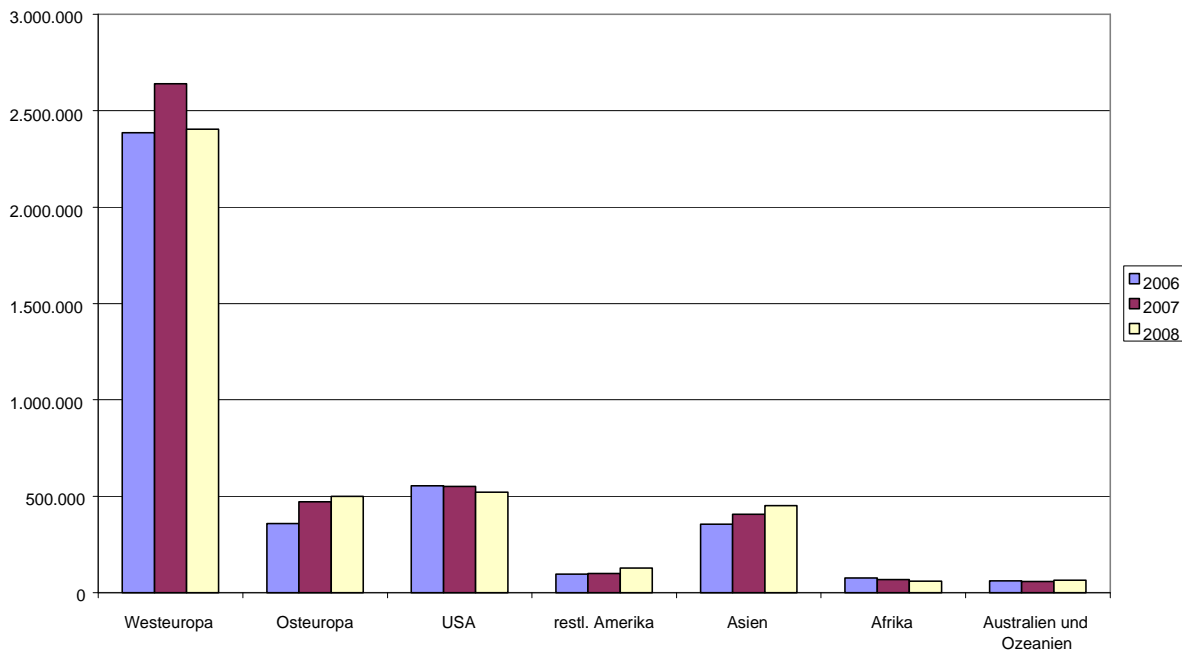
2.1.2 Export

Das Auseinanderdriften von Automobilproduktion und Neuzulassungen in Deutschland zeigt, dass die deutsche Automobilindustrie immer abhängiger vom Export wird. Der Export von PKW ist von 2006 auf 2007 um 10,6% gestiegen. 2008 gab es einen Rückgang um 4%. Der Export liegt aber noch deutlich über den Zahlen von 2006. Hauptexportregion für in Deutschland gefert-

tigste PKW ist natürlich Westeuropa, gefolgt von den USA, Osteuropa und Asien. Größte Zuwächse gibt es im Geschäft mit Osteuropa und in Asien.

Die Märkte in Westeuropa, Japan und den USA sind weitgehend gesättigt. Zwangsläufig verschärfte sich der Wettbewerb auf diesen Märkten und entwickelte sich zum Verdrängungswettbewerb. Anders in Osteuropa, Asien und Südamerika. Die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, China und Indien) vereinigen inzwischen rund 20% des weltweiten Markets und können mit überdurchschnittlichen Zuwachsraten aufwarten. Von 2006 auf 2007 erhöhte sich der Kfz-Absatz in Brasilien um 27,3%, in Russland um 27,2%, in China um 21,8% und in Indien um 13,6%.

Exporte aus Deutschland nach Zielregionen



(Qu

elle Verband der Automobilindustrie, Zahlen für 2008 teilw. vorläufig)

Selbst wenn deutsche Hersteller Exportsteigerungen in diesen Ländern aufweisen können darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass die deutschen Produkte zumindest für die einfachen chinesischen und indischen Massenmärkte zu teuer sind. In China gibt es die größten Zuwächse im Preissegment von 6000 bis 12.000 Euro für einen Neuwagen. Mit solchen Preisen können die westlichen Automobilhersteller auf Dauer nur konkurrieren, wenn sie ein Billigauto in ihrer Modellpalette einführen und ihre Produktionsstätten vor Ort aufbauen würden. Letzteres geschieht, bei ersterem befürchten die Hersteller, dass damit ihr Renommee auf anderen Märkten leiden würde.

Noch ist VW Marktführer in China mit 15%, gefolgt von Toyota mit 9% und Honda mit 8%. Der chinesische Automobilsektor selbst ist noch sehr zersplittert. Hier sind sowohl Fusionen als auch weitere Preissenkungen durch Produktivitätssteigerungen zu erwarten, was den Druck auf die Importeure weiter steigen lassen wird.

Der indische Markt wird beherrscht vom indischen Hersteller Maruti (44%) und Tata (16%). Der kleine Wagen Nano des indischen Herstellers Tata kostet nur 1600 €.

2.2. Auswirkungen der Krise auf den deutschen Automobilmarkt

Der deutsche Automobilmarkt bricht im August 2008 drastisch ein, kommt im September noch einmal an die (niedrigen) Vorjahreswerte heran und befand sich im 4. Quartal 2008 weiterhin auf Talfahrt.

2.2.1 Direkte Auswirkungen der Finanzkrise

Verunsicherung der Konsumenten angesichts der dramatischen Entwicklungen auf dem Finanzmarkt in den USA und den ungewissen Auswirkungen auf Deutschland ist die eine Ursache für den Einbruch Mitte letzten Jahres. Drastischer Rückgang der Bestellungen aus dem Ausland die andere, die die exportabhängige deutsche Automobilindustrie besonders trifft.

Finanzierung: Zwei Drittel aller Neufahrzeuge in Deutschland werden bislang finanziert, die Hälfte davon ist geleast. Das Leasinggeschäft selbst ist zu einem hohen Risiko geworden. Im Kampf um Marktanteile haben sich Hersteller und Händler mit günstigen Leasingraten überboten, die nichts mehr mit dem tatsächlichen Wert der Fahrzeuge zu tun haben. Nun gehen die Restwerte der Gebrauchtwagen in den Keller, was hohe Abschreibungen zur Folge hat.

Auch die Risikovorsorge wird teurer. Sowohl bei Kundenkrediten als auch bei Krediten an die Händler steigt die Gefahr, dass diese zahlungsunfähig werden. Im November 2008 ist die Zahl der Händlerinsolvenzen um 20 Prozent gestiegen.

Neben den Händlern spielen die Autobanken eine immer größere Rolle bei der Finanzierung. In der Vergangenheit waren die Autobanken eine wichtige Ertragsquelle für die Konzerne. Immerhin steuerte die Abteilung Financial Services 2007 bei BMW ein Fünftel zum Gewinn vor Steuern bei, bei Volkswagen waren es 17 Prozent, bei Daimler etwa sieben. Doch die Institute müssen ihren Finanzbedarf auch auf den internationalen Kapitalmärkten decken. Und dies ist gegenwärtig nur zu sehr viel höheren Kosten möglich. Grund genug für die VW Financial Services als erste Autobank Staatshilfen für die Refinanzierung von Autokrediten zu beantragen um sich billiger frische Liquidität an den Geldmärkten zu beschaffen.

Fazit ist, dass sich die Konditionen für die Finanzierung von Neuwagen verschlechtern was einen Nachfragerückgang befördert.

Die **Händler** treffen der Nachfragerückgang und die Verteuerung der Finanzierungsbedingungen vor dem Hintergrund eines seit Jahren anhaltenden scharfen Verdrängungswettbewerbs. Auch im Handel gibt es Überkapazitäten und einen Konzentrationsprozess zulasten der selbständigen Autohändler.

Die Vertragshändler von Herstellern müssen eine Vielzahl von Auflagen erfüllen, die sie enorm finanziell belasten. Das reicht von hohen Stromkosten durch die vorgeschriebene Ausleuchtung der Verkaufsräume bis hin zum Zwang, eine vorgeschriebene Anzahl von Fahrzeugen in den Verkaufsräumen auszustellen. Diese Wagen müssen die Händler dem Hersteller sofort voll bezahlen unabhängig, wann sie dafür einen Käufer finden.

Verteuerung der Konditionen im Kredit- und Leasinggeschäft schlagen direkt bei den Händlern zu Buche. Trotz zum Teil riesigen Preisnachlässen, bleiben sie auf der Ware sitzen. Deshalb verringern ihren Bestand drastisch, so sie können. Auch die Händlerzulassung von Neuwagen um sie preiswerter als „Jungwagen“ verkaufen zu können, geht zurück.

Insbesondere die **Zulieferer** leiden unter den Folgen der Finanzkrise. Nicht nur dass die Autohersteller von ihren Zulieferern über Jahre hinweg einerseits Investitionen in neue Technologien und andererseits höhere Kostenersparnisse verlangen. Die Zulieferer sind in der prekären Situation, dass bei den Automobilkonzernen Zahlungsziele von 60 bis 120 Tagen normal sind. Mitunter müssen sie über ein Jahr auf die Bezahlung von Rechnungen warten. Das heißt, sie müssen ihren Materialeinkauf und ihre Produktion über Kredite vorfinanzieren. Die Hausbanken verhalten

sich bei Kreditvergabe im Zuge der Finanzkrise jedoch restriktiv und die Kreditversicherer kündigen im Kurzfristgeschäft die Versicherung. Dies trifft die Zulieferer in ihrer Existenz.

2.2.2. Überproduktion und Verdrängungskonkurrenz

Die Folgen der Finanzkrise treffen auf eine Branche, die sich in einer zyklischen Krise befindet, daraus ergibt sich die besondere Schärfe. Produktivitätssteigerung, billige Leiharbeit und Sonderschichten haben zur Überproduktion geführt. Optimistische Szenarien über den weltweiten Zuwachs an Automobilen und der Wunsch, einen größtmöglichen Anteil an den Zuwächsen zu ergattern haben die Überproduktionskrise internationalisiert. Alle Automobilkonzerne haben in der Hoffnung die riesigen Märkte in China, Indien, Brasilien und Russland für sich zu gewinnen ihre Produktionskapazitäten in diesen Ländern viel zu groß ausgelegt.

Beispielhaft für die ehrgeizigen Ziele der Automobilkonzerne sei hier das Programm des damaligen VW-Vorstandes Winterkorn „Mach 18“ aus dem Jahr 2007 genannt. VW soll den Absatz bis 2018 um fünf Mio. von 6,2 auf 11,2 Mio. Fahrzeuge erhöhen. Allein der Absatz der Kernmarke VW soll von 3,6 Mio. im Jahr 2007 auf mindestens 6,5 Mio. Stück im Jahr 2018 steigen. Die Produktivität soll jedes Jahr um zehn Prozent zulegen. Mit diesem Programm sollen die Wachstumsmärkte erobert werden, schließlich ist der deutsche Markt weitgehend gesättigt. Prognostiziert ist ein Anwachsen des Weltmarktes für Automobile um 20 Millionen auf 90 Millionen. VW will mit „Mach 18“ ein Viertel dieser Zuwächse für sich vereinnahmen. Andere Konzerne haben ähnliche Strategien. Die Folge sind weltweit zu hohe Produktionskapazitäten die logischerweise zu einem scharfen Verdrängungswettbewerb führen.

Im Inland haben wir in den letzten Jahren regelrechte Rabattschlachten erlebt, die den Autoabsatz steigern sollten. Marketing- und Abverkaufsaktionen direkt von den Herstellern an den Händlern vorbei und Händlerzulassungen, die aus einem Neuwagen einen preiswerten „Jungwagen“ machten, drückten die tatsächlichen Kaufpreise nach unten. Trotzdem blieben viele Wagen auf Halde stehen. Die Produktionskürzungen um die Jahreswende 2008/2009 dienen auch zum Abbau dieser Lagerbestände.

2.2.3 Nachfragekrise

Die Überproduktionskrise geht einher mit einer Nachfragekrise. Sinkende Realeinkommen, Arbeitslosigkeit, Ausweitung von Mini- und Midijobs, Billiglohnkräfte, Leiharbeit und Hartz IV führen dazu, dass die Kaufkraft breiter Bevölkerungsschichten abnimmt. Gleichzeitig steigen die Kosten für Mittel des notwendigen Lebensunterhaltes, insbesondere die Energiepreise haben das frei verfügbare Einkommen von Privathaushalten in den letzten Jahren deutlich eingeschränkt. Viele können sich keinen Neuwagen mehr leisten. Die Unsicherheit über die berufliche Zukunft und die Bedrohung, mit Hartz IV bereits nach einem Jahr Arbeitslosigkeit seinen Lebensstandard zu verlieren und in die Armut zu rutschen befördert eine Zurückhaltung wenn es um größere private Investitionen geht. Die Unsicherheit über die Auswirkungen der Finanzkrise verstärkt den Nachfragerückgang.

Die exportabhängige Automobilindustrie leidet ebenfalls unter dem Nachfragerückgang der alle wesentlichen Märkte gleichzeitig erfasst hat. In Japan sanken die Neuzulassungen 2008 um 6,5%, der niedrigste Stand seit 34 Jahren. Der Absatz deutscher Hersteller in die USA ist 2008 um 6% zurückgegangen. Dabei haben sie noch gut abgeschnitten, der Gesamtabsatz in den USA ging um mehr als 18% zurück. In Westeuropa konnten die deutschen Hersteller sogar noch ein plus von 0,7% erzielen während der Gesamtmarkt Westeuropa um 8% zurückging, In China erzielten sie ein plus von 0,1%, in Russland ein plus von 1,5% Trotzdem ging der Gesamtexport der deutschen Autoindustrie nach sechs Rekordjahren 2008 um 4% zurück.

2.2.4 Die Rolle der Produktpalette:

Nach welchen Modellen verlangen die KäuferInnen. Haben die deutschen Hersteller ein geändertes Nachfrageverhalten ignoriert? Ja und Nein! Laut einem Dossier der financial times Deutschland vom 5.12.08 würden ca. 18% der Autokäufer den Spaß am Fahrzeug schätzen, ca. 20 % verlangen umweltfreundliche Autos, ca. 29% suchen besonders kostengünstige Wagen und die restlichen 33% liegen dazwischen.

Es gibt ein steigendes Bewusstsein der VerbraucherInnen für spritsparende Autos, insbesondere, wenn die Preise an der Tankstelle auf Rekordhöhe steigen. Andererseits muss auch festgestellt werden, dass es in dem Zeitraum von 1998 bis 2007 zwei Segmente gibt, in denen die Neuzulassungen gestiegen sind, in allen anderen sind sie gesunken. Beides keine Segmente für verbrauchsarme Autos. Im Segment von 2500 bis 2999 ccm Hubraum haben sich die Zulassungszahlen mehr als verdoppelt, von 134.797 (1998) auf 291.355 (2007) und im höchsten Segment über 4000 ccm Hubraum, dort gab es eine Steigerung von 31.387 (1998) auf 36.338 (2007). Dies soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass mit Abstand am meisten Fahrzeuge in dem Segment von 1500 bis 1999 ccm Hubraum zugelassen werden, aber hier gab es immerhin einen Rückgang von 2.015.266 (1998) auf 1.644.810 (2007).

Während die deutschen Hersteller also die Nachfrage nach größeren Autos gut bedienen können, sieht es bei preiswerten Fahrzeugen schon anders aus. Während 1983 im Schnitt 9460.- € für einen Neuwagen hingelegt wurden, waren es 2007 bereits 24.853 €. Das heißt, die Preise für Neuwagen am deutschen Markt stiegen wesentlich stärker an, als die allgemeinen Lebenshaltungskosten.

Neben externen Effekten wie der Erhöhung der Mehrwertsteuer führen folgende Trends zur Preissteigerung: Höhere Sicherheits-Ausstattung, höhere Komfort-Ausstattung, stärkere Motorisierung und der Trend zu höherwertigen Marken. Eine steigende Nachfrage nach preiswerten Autos kommt gegenwärtig den Importeuren zugute.

2.2.5 „Öko-Autos“

Der Individualverkehr ist ein bedeutender Emittent von CO₂. Von 1990 bis 2004 stiegen die Emissionen im Straßenverkehr in der EU um 26%. Gründe sind eine Zunahme des Durchschnittsgewichts von Neuwagen um etwa 15% bei gleichzeitiger Steigerung der durchschnittlichen Motorleistung um fast 30%. Die durchschnittlichen Emissionen von CO₂ liegen bei Fiat bei 144g/km, bei PSA (Citroen/Peugeot) bei 142g/km und bei Renault bei 147g/km. Dagegen stehen bei den deutschen Herstellern (oder Töchtern) bei GM/Opel 157g/km, bei Ford 162g/km, bei VW 165g/km, bei BMW 184g/km, bei Daimler 188g/km und bei Porsche sogar 282g/km. Porsche plant, das Problem durch die Übernahme von VW „zu lösen“ indem die Abgaswerte beider Unternehmen miteinander verrechnet werden sollen.

Völlig verschlafen haben die deutschen Hersteller die Produktion von Hybridmotoren zum Spritsparen. Führend im Hybrid-Sektor sind Toyota und Honda. Insgesamt hat Toyota bereits 1,6 Mio. Hybridautos verkauft, davon 160.000 in Europa. In Japan hat der Hybridantrieb bereits einen Marktanteil von 25%.

Auf dem Vormarsch ist die Nutzung pflanzlicher Rohstoffe für Verbrennungsmotoren. Die Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion, die ökologischen Probleme der intensiven Landwirtschaft, die negative Auswirkung der Stickstoffdüngung auf das Klima und die Vernichtung wertvoller Regenwälder für Palmöl lassen den ökologischen Nutzen zweifelhaft erscheinen. Zumindest hat diese Nutzung des Bodens natürlich Grenzen.

Seit vielen Jahren wird über einen Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb diskutiert. Derzeit wird der Antrieb mit Prototypen und Kleinserienfahrzeugen getestet. Das Umweltbundesamt schreibt 2006 hierzu: „Die Verwendung von Wasserstoff im Verkehr ist wegen der hohen Energieverluste

und Kosten der Produktion, der Aufbereitung und des Transportes *nicht* zu befürworten. Auch die Herstellung von Methanol vor allem aus Erdgas ist nicht sinnvoll, da das Erdgas auch ohne die Verluste der Methanolherstellung direkt genutzt werden könnte.“

Eine unheilige Allianz hat sich zwischen Umweltschützern, Automobil- und Stromkonzernen in Punkto Elektroautos ergeben. VW, BMW und Daimler wollen bis zum Jahr 2010 bzw. 2012 Autos mit Elektromotor auf den Markt bringen. Ende 2007 warb die Grüne Bärbel Höhn gemeinsam mit dem E.ON-Vorstand Maubach auf einer gemeinsamen Pressekonferenz für Elektroautos. Klar, dass die Stromkonzerne hier Morgenluft und ein riesiges Geschäft wittern. Wenn eines Tages nicht nur die Privathaushalte und die Industrie sondern auch noch der Verkehr auf die Strommonopolisten angewiesen sein würde – das würde ihre Macht noch einmal potenzieren. Beim derzeitigen Strommix – so wird vorgerechnet – verringern sich die CO₂-Emissionen eines Pkws auf 90g/km. Gleichzeitig steigt jedoch auch die Nachfrage nach Kohle- und Atomstrom. Bei einer Diskussion über Elektroautos dürfen die Machtverhältnisse auf dem Strommarkt nicht unberücksichtigt bleiben.

Verfechter der Elektroautos verweisen gerne auf die Nutzung regenerativer Energien. Tatsächlich verzögert eine Elektro-Mobilisierung das energiepolitische Ziel, den Stromverbrauch drastisch zu reduzieren und zu 100% durch regenerative Energien zu decken. Erst sobald dies erreicht ist, sollte der weitere Ausbau erneuerbarer Energien auch für den Individualverkehr vorangetrieben werden. Interessant ist bei der Elektromobilisierung der Effizienzfaktor, wenn beim Bremsen oder Gefällefahrten der Strom in die Akkus zurück geladen werden kann. Aber auch hier entscheidet die Ausgangsenergie über die Gesamteffizienz. Wird diese in einem AKW mit nur 30% Wirkungsgrad erzeugt, sieht die Bilanz wesentlich schlechter aus.

Kleinere Motoren, geringeres Gewicht, verbrauchsparende Technologien bei allen Komponenten des Autos, das wären im Bereich des Individualverkehrs die vordringlichsten Maßnahmen zur CO₂-Reduktion. Die geltende EU-Regelung, die die erlaubten CO₂-Emissionen mit dem Gewicht des Fahrzeugs in Relation setzt, steht diesem notwendigen „downsizing“ jedoch entgegen.

2.2.6 Die Rolle der Wirtschaftspolitik

Die Ausrichtung der Wirtschaftspolitik auf Liberalisierung und die Orientierung auf Exportmärkte haben die derzeitige Situation der Automobilindustrie befördert. Wenn alleine der shareholder value zählt, also die kurzfristige Rendite und die Höhe der Dividendenausschüttung, bleiben notwendige Zukunftsinvestitionen, die sich erst mittelfristig rechnen würden auf der Strecke. Durch die Ausrichtung auf den shareholder value sind die Unternehmen inzwischen völlig abhängig vom Aktienkurs geworden. Nur wenn sie die Kurse in die Höhe treiben können sie sich vor feindlichen Übernahmen schützen. So musste Daimler 5 Milliarden Euro in den Rückkauf eigener Aktien stecken um die Kurse zu halten. Geld das fehlt für die Entwicklung umweltfreundlicherer Modelle.

Die fehlenden Innovationen werden sich jedoch rächen, wenn die Nachfrage nach verbrauchsarmen, preiswerten, und umweltfreundlicheren Autos steigt und die deutschen Hersteller diese nicht bedienen können. Doch bei der gegenwärtigen Wirtschaftspolitik bleiben für eine Ausrichtung auf mittelfristige Überlebensstrategien von Unternehmen wenige Möglichkeiten.

2.2.7 Auswirkung auf die Beschäftigten

In vielen Werken wurde die Winterpause durch die Konzernleitung zwangsweise verlängert, die Beschäftigten mussten ihre Arbeitszeitkonten abbauen. Die Produktionspausen sind teilweise modellspezifisch. Während die einen Kollegen in die verlängerte Winterpause geschickt wurden, mussten andere im gleichen Werk, während der Weihnachtszeit in 10-Stunden Schichten durcharbeiten.

In allen Unternehmen gibt es Kurzarbeit für einen Teil der Beschäftigten. Die Einkommenseinbußen für die MitarbeiterInnen fallen dabei sehr unterschiedlich aus. Müssen die einen mit dem gesetzlichen Kurzarbeitergeld auskommen, bekommen die anderen vom Unternehmen Zuschläge zum Kurzarbeitergeld. Insbesondere die Beschäftigten in den Zulieferbetrieben sind von spürbaren Einkommenseinbußen betroffen. Erschwerend kommt hinzu, dass sie teilweise nach wesentlich schlechteren Tarifen, z.B. dem Textiltarif, bezahlt werden. Auf der anderen Seite müssen die KollegInnen bei VW bisher bei Kurzarbeit lediglich auf Schicht- und Erschwerniszuschläge verzichten.

Die eindeutigen Verlierer der Krise sind die Leiharbeitskräfte. Während es für die Stammbeschäftigten in den Automobilunternehmen Beschäftigungsgarantien für mehrere Jahre gibt, existiert gleiches für Leiharbeiter nicht. Sie sind die Verfügungsmasse in der Krise und springen als Erste über die Klinge. Der Autozulieferer Continental schickt ebenso wie BMW 5000 Leiharbeiter nach Hause, bei MAN verlieren 3400 ihre Arbeit. Auch Volkswagen denkt daran, sich vom Großteil seiner 5400 Leiharbeitskräfte in Deutschland zu trennen. Nicht nur, dass die Leiharbeitskräfte ihre Arbeit in der Automobilindustrie verloren haben, viele wurden sofort auch von ihren Leiharbeitsfirmen entlassen.

2.2.8 Sonderfall Opel

Opel und Ford sind als Töchter der US-Konzerne General Motors und Ford direkt von der Krise der US-Automobilindustrie betroffen. Während Ford glaubt, noch ohne Nothilfekredite der US-Regierung auszukommen, steht GM ohne staatliche Hilfe vor dem Bankrott. Mit den Nothilfekrediten der US-Regierung Ende Dezember wurde die sofortige Insolvenz abgewehrt, die Zukunft von GM ist jedoch denkbar ungewiss. Gleichzeitig wirft der Opel-Betriebsrat dem Gesamtkonzern vor, massive Verluste, die in den USA eingefahren werden würden mittels ihrer Verrechnungsmethoden nach Europa abzuschieben, um die Bilanz aufzupolieren.

Mitte Januar einigte sich der Mutterkonzern GM mit den europäischen Arbeitnehmervertretern bezüglich der Reduktion der Arbeitskosten bei GM Europe auf ein Rahmenabkommen, das allerdings noch nicht unterzeichnet ist. Betriebsbedingte Kündigungen und Werksschließungen sollen ausgeschlossen, Produktionsdrosselungen über Arbeitszeitverkürzungen aufgefangen werden. Bei Arbeitszeitverkürzungen sollen die MitarbeiterInnen einen 50% Ausgleich für nicht geleistete Arbeitsstunden erhalten, das staatlich geförderte Kurzarbeitergeld soll um 12,5% aufgestockt werden.

Das Damoklesschwert der Insolvenz des Mutterkonzerns schwebt jedoch weiterhin über Opel. Mitte Februar hatte GM einen Restrukturierungsplan vorgelegt, der folgendes vorsieht:

- Wegfall von 47.000 Stellen weltweit (=19%), 20.000 in den USA, 27.000 an den anderen Standorten.
- Straffung der Modellpolitik. Bis 2012 Reduzierung um 25% auf 36 Modelle. Verkauf der Geländewagenmarke Hummer und der schwedischen Tochter Saab.
- Bis 2011 bis zu weitere 16,6 Mrd. US\$ Staatshilfen. Darüber hinaus sind mehrere Milliarden US\$ Staatshilfen in Deutschland, Großbritannien, Schweden und Thailand einkalkuliert.

Bis Ende März will die US-Regierung über ihr weiteres Vorgehen entscheiden. Auch ein Insolvenzverfahren nach „Chapter 11“ ist nicht vom Tisch. Die Gläubiger müssen dann sofort ihre Vollstreckungsmaßnahmen einstellen und es wird eine Restrukturierung der Verbindlichkeiten, des Kapitals und der Verträge eingeleitet. Sämtliche materiellen und immateriellen Werte des Konzerns weltweit werden in diese Massen einbezogen und stehen für andere Strategien wie z.B. der Herauslösung der Europäischen Werke aus dem Konzern nicht mehr zur Verfügung. Die For-

derungen der deutschen Opeltochter und der Zulieferbetriebe in Milliardenhöhe können dadurch verloren gehen.

Unabhängig vom Restrukturierungsplan von GM hat GM Europa Anfang März einen eigenen Rettungsplan bei der Bundesregierung eingereicht. Dieser sieht laut Zeitungsberichten vor:

- Schaffung eines europäischen Unternehmens aus Opel und Vauxhall mit Werken in mehreren Ländern. Zentrale und Entwicklungszentrum soll in Deutschland sein.
- 3,3 Milliarden Euro Staatshilfen.
- Suche nach neuen Investoren für 25%-50% des Unternehmens.
- Einsparung von 1,2 Mrd. Dollar durch Personalabbau, Lohn- und Gehaltskürzungen sowie dem Verkauf einzelner Werke.

Die Bundesregierung lehnt es ab, selbst ein Konzept zu erstellen, das den Beschäftigten bei Opel eine Zukunft eröffnen würde. Stattdessen lehnt sie sich zurück und signalisiert große Skepsis.

2.3. Maßnahmen gegen die Krise

2.3.1 Verschiebung der CO₂-Grenzwerte, Steuerbefreiung, Verschrottungsprämie und zinsgünstige Kredite für Innovationen: eine Fehllenkung

Die derzeitigen Maßnahmen der Bundesregierung zur kurzfristigen Anheizung der Nachfrage nach Autos sind industriepolitisch, ökologisch und sozial kontraproduktiv.

Industriepolitische Fehllenkung

Es ist absehbar, dass die weltweite Nachfrage nach Modellen steigen wird, die erschwinglich sind, die einen geringen Treibstoffverbrauch aufweisen oder mit umweltfreundlicheren Treibstoffen fahren können. In den USA ist diese Änderung im Nachfrageverhalten seit einiger Zeit deutlich spürbar. Die Massenmärkte in China und Indien sind sowieso preiswerten Autos vorbehalten. Doch anstatt Innovationen für kleinere, umweltfreundlichere Modelle zu befördern, behindert und verzögert die Bundesregierung mit ihren derzeitigen Instrumente genau eine solche Umstellung.

Der betriebswirtschaftlichen Logik folgend, die heute gleichzusetzen ist mit kurzfristiger Rendite, werden die Automobilkonzerne eine Umstellung auf kleinere schadstoffärmere Autos so lange wie möglich hinauszögern. Einerseits sind die Margen bei einem großen Auto mit luxuriöser Ausstattung höher, als bei einem Kleinwagen. Andererseits ist jede Umstellung bei der Modellpalette mit hohen Investitionskosten verbunden während sich die Investitionen in die Produktionsstraßen für die ältere Modelle bereits amortisiert haben.

Nur klare politische Vorgaben, Gesetze und Rahmenbedingungen, die einen Übergang zu einer neuen Produktpalette zwingend vorschreiben, werden dazu führen, dass die Unternehmen ihr eigenes mittelfristiges Überleben einleiten. Die deutsche Automobilindustrie besitzt weltweit die meisten Patente auf Sprit sparende Technologien. Diese müssten schnellstmöglich in die Entwicklung neuer Modelle umgesetzt werden. Nur wenn die Modelle, die künftig nachgefragt werden heute entwickelt und morgen produziert werden ist es möglich, die bestehenden Arbeitsplätze zu erhalten und gegebenenfalls innovative Arbeitsplätze zu schaffen.

Durch die Aufweichung und das Verschieben der Klimaziele werden auch die dringend notwendigen Investitionsprogramme der Automobilkonzerne für verbrauchsärmere Autos aufgeschoben. Da ist es nachgerade schizophren, wenn Vertreter der Regierungskoalition einerseits die Klimaziele verwässern und andererseits die Automobilkonzerne an den Pranger stellen, weil diese keine umweltfreundlicheren Autos auf den Markt bringen. Die befristete Steuerbefreiung beim

Neuwagenkauf ist industriepolitisch völlig sinnlos. Sie wird einfach mitgenommen ohne dass ein einziges zusätzliches Auto verkauft wird.

Klassischer Weise folgt ja der Überproduktion die massenhafte gewaltsame Vernichtung von früher produzierten Werten mittels Krieg oder Bürgerkrieg, um die Nachfrage nach Waren und Erzeugnissen wieder zu steigern. Insofern können wir froh sein, dass mit der Verschrottungsprämie eine zivile Variante von Vernichtung von Volksvermögen gewählt wurde. Neuwagenkäufer, deren Auto noch in diesem Jahr zugelassen wird, erhalten eine Prämie von 2500 Euro, wenn sie ihr bisheriges, mindestens neun Jahre altes Fahrzeug verschrotten lassen. Dafür sind etwa 1,5 Milliarden Euro vorgesehen. Aber es ist doch irrsinnig, dass Steuergelder dafür ausgegeben werden sollen, dass geschaffene (Gebrauchs)Werte, die noch voll funktionstüchtig sind, vernichtet werden um sich die neue Ware zu kaufen, die den gleichen (Gebrauchs)Wert hat ohne dass die einen eindeutigen ökologischen Zusatznutzen hat. Anstatt öffentliche Gelder zur Steuerung ökologischer Innovation und damit zu einem längerfristigen Überleben der Industrie zu nutzen werden die gegebenen Strukturen zementiert.

Ökologische Fehllenkung

Den Willen der Autoindustrie folgend hat sich die Bundesregierung massiv und erfolgreich für eine Verschiebung und Aufweichung der CO₂-Grenzwerte eingesetzt. 1998 hatte die europäische Autoindustrie freiwillig versprochen, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw auf 140 g/km zu reduzieren um härtere Regelungen abzuwenden. Passiert ist allerdings wenig. Anfang Dezember 2008 einigte sich die EU auf einen mehr als faulen Kompromiss: Der von der EU-Kommission geplante Grenzwert von 130g/km CO₂ muss nun nicht 2012, sondern stufenweise erst 2015 erreicht werden. Zusätzlich können sich die Hersteller sogenannte „Öko-Innovationen“ wie Solardächer und besonders sparsame Lichtanlagen anrechnen lassen. Das heißt, von EU-Seite geht für die nächsten Jahre keine ökologische Lenkungswirkung aus.

Statt klarer Regeln zur Absenkung des CO₂-Ausstoßes hat die EU-Kommission im November 2008 ein Programm aufgelegt, über das Hersteller und Zulieferer zinsgünstige Kredite von der europäischen Investitionsbank für Innovationen abrufen können, die über geltende Umweltstandards hinausgehen. Angesichts der Gewinne, die bei den Automobilkonzernen eingefahren werden ist dies eine unnötige Verschleuderung von Steuergeldern. Klare Vorgaben würden die Innovation erzwingen, die Investitionen können von den Unternehmen selbst getragen werden sobald sie es müssen.

Auch die Steuerbefreiung für Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2009 ist kontraproduktiv für den Klimaschutz. Die Freistellung gilt für alle Wagen ein Jahr und für die Schadstoffklassen Euro-5 und Euro-6 bis zum 31.12.2010. Der Kohlendioxid-Ausstoß wird dabei nicht betrachtet. Das heißt, auch ein spritfressender Porsche fährt bis 31.12.2010 steuerfrei.

Die Verschrottungsprämie als Umweltprämie zu bezeichnen erinnert an die Zwiesprachlichkeit in George Orwells Roman 1984. Die ökologische Wirkung einer Verschrottungsprämie hängt vom individuellen Kaufverhalten ab, da mit der Verschrottungsprämie jeder Neuwagenkauf subventioniert werden soll. Wenn also von einem verbrauchsärmeren Kleinwagen auf einen spritfressenden Geländewagen umgestiegen wird, ist die ökologische Wirkung eindeutig negativ. Selbst bei einem Umstieg auf einen verbrauchsarmen Wagen hängt die ökologische Wirkung vom betrachteten Nutzen ab. Betrachtet man nicht nur isoliert den CO₂-Ausstoß sondern den gesamten Ressourcenverbrauch und analysiert man die Stoffströme, so empfiehlt sich, ein so aufwendiges Produkt wie ein Auto so lange wie möglich zu nutzen. Denn für die Gewinnung von Rohstoffen werden Unmengen Natur bewegt, die Produktion eines Fahrzeugs ist energieintensiv und in den Produktionshallen werden zahlreiche problematische Stoffe eingesetzt.

Soziale Fehl lenkung.

Auch aus sozialen Gründen ist die Steuerbefreiung für den Neuwagenkauf ungerecht. So sparen die Käufer eines modernen, Sprit sparenden Kleinwagens Steuern in Höhe von 135 Euro. Käufer eines Audi Q7 V12 TDI, ein Auto mit 11,3 Litern Verbrauch und einem CO₂-Ausstoß von 298g/km, sparen jedoch Steuern in Höhe von 1.852 Euro.

Noch mehr ins Gewicht fällt, dass sich einkommensschwächere Haushalte sowieso keinen Neuwagen leisten können. Sie nutzen also weder von der Steuerbefreiung noch von einer Verschrottungsprämie. Hier wird nur denen gegeben, die sich einen Neuwagen eh leisten können. Zugleich wird der Markt für gebrauchte Fahrzeuge künstlich verknappt. Das heißt, einkommensschwächere Haushalte profitieren nicht nur nicht von den „Wohltaten“ der Bundesregierung, sie müssen auch mit einer Verteuerung auf dem Gebrauchtwagenmarkt rechnen.

Die Stimmen aus Politik und Wirtschaft zum Konjunkturpaket 2, die sofort eine Rentenkürzung, eine raschere Heraufsetzung des Renteneintrittsalters, sowie die Verankerung einer Schuldenbremse im Grundgesetz fordern, lassen erahnen, dass die Zeche für die „Rettung“ der Gewinne erzielenden Unternehmen wieder „unten“ bezahlt werden muss.

2.3.2 Staatliche Hilfen für Automobilkonzerne

Solange die deutschen Automobilhersteller Milliarden Gewinne einfahren gibt es keine Veranlassung, sie staatlicherseits zu subventionieren. Im Gegenteil, dies würde nur eine weitere Umverteilung von unten nach oben bedeuten, da das Geld in anderen Bereichen (Soziales, Bildung, etc.) wieder eingespart werden würde.

Die IG Metall und die Gesamtbetriebsräte der deutschen Autokonzerne haben für die Gewährung europäischer Kredite für Autohersteller folgende Bedingungen formuliert, die DIE LINKE übernehmen sollte, auch für die Diskussion um Bürgschaften für Opel: Keine betriebsbedingten Kündigungen, keine Kürzung fester Entgeltbestandteile, keine Dividendenausschüttung, Begrenzung der Managergehälter, Verwendung der Mittel für Zukunftsinvestitionen, nicht fürs laufende Geschäft und Finanzierung auch von Weiterbildung und Qualifikation.

3.3.2 Maßnahmen bei Opel

Falls GM Pleite gehen würde, wird kontrovers diskutiert, ob Opel bzw. GM Europa alleine überleben könnten. (Zur Europasparte gehört auch die Marke Chevrolet/Daewoo, die einen guten Absatz in Osteuropa und Asien aufweist.) Ein strategischer Partner für die Europasparte und staatliche Unterstützung in Form von Beihilfen und Kreditgarantien werden vielfach als Mindestvoraussetzung für die Überlebensfähigkeit gesehen. Bofinger hat vorgeschlagen, Opel ganz zu verstaatlichen.

Sollten Kreditbürgschaften für die geplanten Investitionen notwendig werden, so bleibt die Frage offen, ob tatsächlich verhindert werden kann, dass die Gelder an den US-Mutterkonzern abfließen. Während von einem Opel-Sprecher darauf verwiesen wird, dass die Adam Opel GmbH eine eigene Buchführung habe und Zufluss und Verwendung von Mitteln jederzeit nachvollziehbar seien, weisen andere darauf hin, dass interne Zahlungsströme kaum zu kontrollieren seien.

Für die Linke ist klar, dass Steuergelder nicht ohne Gegenleistung fließen sollen. Bürgschaften und Subventionen sind nur unter Bedingungen zu gewähren. Das schließt Beschäftigungssicherung und ökologische Bedingungen ein. Subventionen sind nur als Eigenkapitalbeteiligung mit Mitbestimmungsrechten zu gewähren, Verzicht auf Belegschaften sind ebenfalls in Eigentumsanteile umzuwandeln, die mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten von Betriebsräten und Gewerkschaften über die weitere Entwicklung zu verbinden sind.

Die betroffenen Bundesländer, Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz müssen mit Beteiligungen bei Opel einsteigen, so dass sie analog zu VW mindestens eine

Sperrminorität bei Opel erlangen. Der Bund muss über die Beteiligungen der Länder hinaus Opel durch Bürgschaften für Kredite absichern.

Nur eine rechtlich selbständige europäische Lösung kann die Standorte und Arbeitsplätze bei Opel und den Zulieferern retten. Die neue Struktur muss sicherstellen, dass die Geschäftsstrategie in dem europäischen Unternehmen bestimmt wird und Gelder nicht an General Motors abfließen. In Bezug auf Entwicklung und Patente, wie auch andere Geschäftsfelder kann mit GM kooperiert werden. Diese Kooperation ist rechtlich klarzustellen.

2.3.2 Fonds für Zulieferer

Die Zulieferer verlangen von der Bundesregierung ein umfassendes Hilfspaket aus Bürgschaften, Zinsverbilligungen und Abschreibungsverlagerungen. Die IG Metall fordert die Bildung eines Finanzierungsfonds der Automobilindustrie zur Stabilisierung der Zulieferernetzwerke. Dieser Fonds sei einerseits von den Automobilherstellern und andererseits durch staatliche Zuschüsse und Bereitstellung zinsgünstiger Kredite durch die KfW auszustatten.

Inwieweit der Staat, also der Steuerzahler zur Finanzierung dieser Zuliefererfonds herangezogen werden sollte, ist zu diskutieren und meines Erachtens frühestens der dritte Schritt. Die erste Maßnahme, die die Situation der Zulieferer sofort verbessern würde wäre, wenn die Hersteller sich mit normalen Zahlungszielen von 2-4 Wochen zufrieden geben würden und die monatelange Vorfinanzierung der großen Konzerne durch die kleineren Zulieferer entfallen würde.

Zweitens sollte, wie dies die IG Metall auch fordert, die Regelungen des Rettungsschirms für Banken dahin geändert werden, dass diese zur Kreditversorgung der Realwirtschaft verpflichtet werden, anstatt den Schirm ausschließlich zur Sanierung ihrer Eigenkapitalbasis zu nutzen.

Erst dann und abhängig vom konkreten Einzelfall können staatliche Hilfen für Zulieferer sinnvoll sein. Allerdings immer damit verbunden, dass entweder der Staat oder die Belegschaft Anteile am Unternehmen in Höhe der gezahlten Subventionen erhält.

2.4. Strukturwandel sozial und ökologisch

Ein Abbau der Überkapazitäten und ein Strukturwandel im Automobilssektor sind letztlich unumgänglich. Der Kampf um die begrenzten Märkte ist voll entbrannt. Personalabbau und Standort-schließungen sowie ein weiterer Konzentrationsprozess in der weltweiten Automobilindustrie sind absehbar und werden durch die Maßnahmen der Bundesregierung gestützt. Es kann jedoch politisch Einfluss darauf genommen werden, ob nur die nächste Krise vorbereitet wird oder ob die Unternehmen über Innovationen, sinnvolle Produktion und Produktkonversion neu aufgestellt werden. Es ist beeinflussbar, mit welchen Brüchen und Verlusten, auf wessen Kosten und mit welchen Strategien der anstehende Wandel vollzogen wird.

2.4.1 Beschäftigungssicherung statt Arbeitsplatzabbau

Es gibt überhaupt keinen Grund, die Lasten für den anstehenden Strukturwandel auf die Belegschaft abzuwälzen. Die deutsche Automobilindustrie fährt seit Jahren satte Gewinne ein. Wir fordern: Abbau der Überproduktion durch Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich und drastische Senkung der gesetzlichen Arbeitszeit und ein Verbot von Massenentlassungen zur Gewinnsteigerung. Die Mitbestimmung muss zu einer echten paritätischen wirtschaftlichen Mitbestimmung ausgeweitet werden. Mitbestimmungspflichtig werden sollen auch Kapitalerhöhungen und Aktienrückkäufe, Verlegungen und Übernahmen oder der Verkauf von Betriebsteilen oder Betrieben. Weitreichende Entscheidungen sind mit Belegschaftsabstimmungen zu verbinden.

Begleitende Maßnahmen müssen sein: Einführung des Synchronisationsverbots für Leiharbeit, gleichen Lohn und gleiche Arbeitsbedingungen für gleiche Arbeit, Mitbestimmung von Betriebsräten über die Zahl von LeiharbeiterInnen und befristeten Beschäftigten sowie Begrenzung der

Ausleihfrist auf 6 Monate. Kurzarbeit muss verpflichtend mit Weiterbildungsmaßnahmen verbunden werden und darf nicht zu Lohneinbußen führen. Die Differenz haben die Arbeitgeber zu tragen.

2.4.2 Zukunftsorientierte Industriepolitik

Mit dem Individualverkehr werden wertvolle und endliche Ressourcen verschleudert. Durch den massiven Ausbau der Individualmotorisierung anderer Kontinente wird die Klimakatastrophe dramatisch beschleunigt. Wenn es für die Branche eine Zukunft im gegenwärtigen Umfang geben soll, darf eine Diskussion über Mobilität, integrierte Verkehrssysteme und die Rolle der Automobilunternehmen dabei kein Tabu mehr sein.

Wir waren in dieser Diskussion schon einmal weiter. In den Achtziger Jahren wurde sowohl bei Umwelt- und Verkehrsverbänden, als auch in der IG Metall intensiv über alternative Verkehrskonzepte diskutiert. 1990 hat der Vorstand der IG Metall seine Leitlinien „Auto, Umwelt Verkehr“ formuliert. Das Ziel sollte ein humanes, umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem sein in dem das Automobil als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes neu konzipiert werden sollte. Daran muss in der Krise angeknüpft werden.

Kurzfristig muss die Politik Regeln erlassen, die die notwendigen Investitionen für Innovationen in Produktion, Verbrauch und den Antriebsarten von Autos auslösen würden. Die IG Metall hat 1990 u.a. folgende Forderungen aufgestellt: Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, Minderung des Verbrauchs und der Schadstoffemissionen, schrittweiser Ersatz der fossilen durch regenerierbare Energieträger. Dazu käme noch Erschließung der Energieeinsparpotentiale bei der Automobilproduktion.

Die „Verbesserung des Automobils“ alleine greift jedoch zu kurz. „Notwendig ist ein differenziertes Einsatzkonzept der Verkehrsträger, das den Autoverkehr in den Ballungszentren auf ein erträgliches Maß reduziert, den Zugang durch einen besseren öffentlichen Verkehr erleichtert, ein bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht und den Verkehrsfluss des Autoverkehrs außerhalb der Wohnbereiche verbessert und verstetigt. Die große Aufgabe, vor der wir stehen, ist der Übergang vom bisherigen Konkurrenzmodell zu einem Kooperationsmodell aller Verkehrsträger.“ (IG Metall 1990)

Anstatt in den Unternehmen Geld und geistige Kapazitäten in die Entwicklung weiterer Modelle mit 200-300 PS zu stecken, müssen die Ressourcen in die Entwicklung neuer Verkehrssysteme, sowie Verkehrsinformations- und Leitsysteme gesteckt werden. Mit optimierten Kleinbussen könnte zum Beispiel der öffentliche Verkehr in der Fläche attraktiver und preiswerter gestaltet und damit die Mobilitätsprobleme auf dem Lande entschärft werden.

Die finanzielle Austrocknung der Kommunen und die Vorbereitung des Unternehmens DB AG auf den Börsengang haben zu einem Abbau des öffentlichen Nahverkehrs geführt. Anstatt Steuergelder für den vorgezogenen Autobahnausbau zur Verfügung zu stellen, muss in Forschung und Entwicklung neuer Verkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Schiene und den Öffentlichen Personennahverkehr investiert werden. Der ÖPNV muss flexibler, dichter, komfortabler und zuverlässiger werden.

Darüber hinaus treten für die Bildung eines **Staatsfonds für Industrieinnovation und Zukunftssicherung** ein. Dieser über eine Anleihe zu finanzierende Zukunftsfonds soll zu einem demokratisch kontrollierten Instrument günstiger öffentlicher Kredite oder Subventionen oder Beteiligungen für Innovationen in der Industrie – z.B. für neue Verkehrssysteme, eine ökologische Energieversorgung oder ressourcensparende Produktion – ausgebaut werden. Statt weiter Dividenden auszuschütten, sollen die Konzerne mit ihren Gewinnen der letzten Jahre an den Kosten des Fonds beteiligt werden. Gewinne aus den Maßnahmen sollen zur weiteren Finanzierung einbezogen werden. Bund und Länder beteiligen sich an der Finanzierung. Der Fond soll von ei-

nem öffentlichen Konsortium unter Führung der KfW und Beteiligung der öffentlichen und Genossenschaftsbanken, der Gewerkschaften, der Arbeitgeber, von ökologischen Interessensverbänden und öffentlichen Vertretern kontrolliert werden.