

Der Autogipfel im Prüfmodus marktwirtschaftlicher Krisenbewältigung

von: Willy Sabautzki, 11.09.2020



2020 | compact, Flickr | CC BY-NC 2.0

Das mittlerweile online veranstaltete „Autogipfel-Hüpfen“ von einem zum anderen endete beim zurückliegenden Hüpfen mit einer Absichtserklärung: Politik und Wirtschaft wollen prüfen, mit welchen zusätzlichen Hilfen die angeschlagene deutsche Automobilindustrie wieder flott zu bekommen ist. Im Kern geht es darum, ob und gegebenenfalls wie ein „marktwirtschaftliches Konzept“ zur Stärkung des Eigenkapitals vor allem von Zulieferunternehmen entwickelt werden könnte. Dem Ergebnispapier des Autogipfels ist zu entnehmen, dass spezielle Fonds helfen sollen, den Umbruch der Branche zu finanzieren.

Nach einer Studie des Instituts der Deutsche Wirtschaft hat die Corona-Pandemie „die Autoindustrie im Branchenvergleich hart getroffen“. Zunächst seien die globalen Lieferketten von einem Angebotsschock getroffen worden. **„Jetzt ist die Branche mit einem Nachfrageschock konfrontiert, von dem sie sich nur langsam wieder erholt“.**

Die Bundesregierung will prüfen, „ob und wie ein marktwirtschaftliches Konzept zur Stärkung des Eigenkapitals insbesondere von Zulieferunternehmen entwickelt werden könnte“. Die Auto-Konzerne zeigen sich zumindest nicht unzufrieden, dass mittels staatlicher Förderprogramme markt-wirtschaftliche Anreize für die Zulieferindustrie zur Aufrechterhaltung der Belieferung der Auto-Konzerne gefunden werden sollen. Infolge der längst gegebenen Auslagerung von Überproduktions-Kapazitäten sowie Entwicklungs- und Innovationskosten von den Autoherstellern an die Zuliefer-Unternehmen sind diese unter einen enormen Kosten- und Zeitdruck geraten. Die „just in time“-Zulieferung für die Produktion der mächtigen Auto-Konzerne ist gerade unter den erschwerenden Pandemiebedingungen für die mittelständischen Zulieferbetriebe eine Frage der Existenzsicherung. **So erwähnt etwa das Handelsblatt, dass Zulieferer leiden, die in den vergangenen Jahren aufgrund des Margendrucks und den Investitionen zur Aufrechterhaltung ihrer Lieferfähigkeit wenig Rücklagen bilden konnten.**

Der ursächliche Zwang zur Absicherung und Ausweitung der Profitabilität des investierten Kapitals zwingt die marktbeherrschenden Auto-Konzerne zu immer mehr Produktion, die letztlich zum Aufbau der heutigen Überkapazitäten geführt hat. Die Präsidentin des führenden Automobil-Lobbyverbandes VDA, Hildegard Müller räumt auch ein, dass die gegenwärtige Krisensituation dadurch erschwert werde, dass bereits hohe Überkapazitäten existieren und der technologische Wandel die Geschäftsergebnisse belastet habe.

Nur wo Neues produziert wird, entsteht auch neuer Profit. Dazu müssten die produzierten PKW abfließen. Der Autogipfel schien für die eingebrachte Forderung der Beteiligten nach Kaufanreizen für Konsumenten zur Marktbelebung die geeignete Plattform.

Und dennoch ergab sich für eine direkte staatliche Abverkaufshilfe der auf Halden geparkten PKW, ein auffälliges Merkmal der Überproduktion an Automobilen, keine konzerngewollte Entscheidung. Verkehrsminister Andreas Scheuer und der bayerische Ministerpräsident Marcus Söder ließen bei ihrem Plädoyer für eine Verkaufsförderung für PKW mit Verbrennungsmotoren ihr politisches Mandat zugunsten der Profitabilität der Auto-Konzerne erkennen.

Mit rund 47,7 Millionen Fahrzeugen erreichte der Pkw-Bestand in Deutschland - die Anzahl der in der Bundesrepublik zugelassenen PKW - am 1. Januar des Jahres 2020 den höchsten Wert aller Zeiten. Der Pkw-Bestand war seit dem Jahr 2008 kontinuierlich angestiegen. Pkw mit Verbrennungsmotor, d.h. mit Otto-, Diesel- oder Gasmotor, machen einen Anteil von 99,7 % aus. Im Gegensatz dazu beträgt der Flotten-Anteil der 136.617 rein Batterie-elektrisch angetriebenen PKW lediglich ca. 0,3%. Aufgrund der Zunahme von Bestand und Fahrleistungen ist der Kraftstoffverbrauch insgesamt stetig gestiegen. Der Verkehrsaufwand im Personenverkehr erhöhte sich zwischen den Jahren 1991 und 2018 um ca. 35%. Der motorisierte Individualverkehr - PKW und Krafträder - nahm dabei um etwa 31% zu und behält seine dominierende Stellung bei. Sein Anteil am gesamten Personenverkehrsaufwand liegt bei einem Anteil von 79,1%. Nach den Prognosen dürfte sich das Niveau bis 2040 nur geringfügig verändern.

Und somit stellt sich die Frage, was aus dem Pariser Klimaschutzabkommen wird, aus dem auch für Deutschland eine Dekarbonisierung des Verkehrs abzuleiten ist? 2017 verbrauchten 46 Millionen Pkw gut 46 Milliarden Liter Kraftstoff. Aufgrund der Zunahme von Bestand und Fahrleistungen ist der Kraftstoffverbrauch insgesamt stetig gestiegen. Bei den Benzinern ist der Verbrauch der leistungsstarken Pkw kontinuierlich um 15% gewachsen.

Bei den Diesel-Pkw mit mehr als 100 kW Leistung (ein Kennzeichen für das stark wachsende SUV-Segment) ist der Verbrauch in diesem Zeitraum sogar um 69% gestiegen. Der Verkehrsaufwand im Personenverkehr erhöhte sich zwischen den Jahren 1991 und 2018 um ca.35 %. Der motorisierte Individualverkehr - PKW und Krafträder - nahm dabei um etwa 31% zu und behält seine dominierende Stellung bei. Sein Anteil am gesamten Personen-verkehrsaufwand liegt bei einem Anteil von 79,1%. Nach den Prognosen dürfte sich das Niveau bis 2040 nur geringfügig verändern.

Bis heute ist der Verkehr trotz der verpflichtenden EU-Vereinbarungen absolute Beiträge zum Klimaschutz und zum Erreichen der Energiewendeziele der Bundesregierung schuldig geblieben. Die Energiewendepolitik hat zudem bisher kaum belastbare Spuren im Verkehrsbereich hinterlassen, während die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, dem Mineralöl, zugenommen hat.

Die Gipfelrunde beriet zum wiederholten Male, auch unter dem Eindruck der nicht vorankommenden Zulassungen von elektrisch betriebenen PKW, den Ausbau eines „kundenfreundlicheren“ Stromversorgungsnetzes sowie die Förderung alternativer Kraftstoffe und auch die Digitalisierung der Branche. Die Automobil-Konzerne signalisierten dabei ihrerseits den Willen, für den Wandel der bisher nahezu uneingeschränkt auf Verbrennungsmotoren fixierte Automobilindustrie viel mehr privates Kapital in die Entwicklung von neuen und ergänzenden Antrieben zu organisieren.

Der online ausgetragene Autogipfel verständigte sich ergänzend dazu auf eine Überprüfung, „welche weiteren Aspekte bei den im Konjunkturpaket vorgesehenen. Zukunftsinvestitionen in die Fahrzeugbranche‘ Berücksichtigung finden könnten. Die Erörterung des dafür erforderlichen zusätzlichen Förderprogramme für die Automobilunternehmen soll beim nächsten Autogipfel im November erneut thematisiert werden.

Die gute Stimmung der Gewerkschaftsvertreter

An der Videokonferenz nahmen am Dienstagabend neben Kanzlerin Angela Merkel, mehreren Bundesministern und Vertretern von Auto-Konzerne sowie Ministerpräsidenten aus den „Auto-Ländern“ Baden-Württemberg und Niedersachsen auch Gewerkschaftsvertreter teil.

Die IG Metall hatte sich ähnlich wie Grüne und SPD im Vorfeld des Autogipfels dafür stark gemacht, für die mittelständisch strukturierten Zulieferer finanzielle Hilfestellungen zur aktuellen Krisenbewältigung einzutreten. Sie würden ja schließlich noch am Verbrenner hängen und bedürfen der Förderung zur Bewältigung des vorgezeichneten Strukturwandels der Autobranche. Das ist nicht verwunderlich, liefern sie doch mit ihrer Tätigkeit das, was die Auto-Konzerne für ihre Verbrenner-Autos brauchen und verlangen. Wer hätte nicht bessere Karten in der Hand als die Gewerkschaftsvertreter, genau an dieser Stelle durch staatliche Intervention die Planungsvorgaben für einen sozial-ökologischen Umbau der Automobilbranche einzufordern: Vorgaben für die bestimmenden Auto-Konzerne für die zeitlich begrenzte Zulassungs-Praxis für verbrennungsmotorische Antriebe sowie die anzustrebende Hubraumbegrenzung auf das Ein - bis Drei Liter-Auto und eine hohe Quotenvorgabe für die Produktion von rein elektrisch betriebenen PKW. Das wäre ein markanter, radikaler Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und ein wichtiger erster Schritt zur Begrenzung der ausufernden PKW-Produktion. Dazu reichte es beim zurückliegenden Gipfel nicht. Jörg Hofmann, Erster Vorsitzender der IG Metall sprach sich dafür aus, die Bundesregierung möge Transformationsfonds einrichten, was vermutlich eine erneute Aufnahme von Finanzkapital bedeuten dürfte, um das Eigenkapital kleiner und mittlerer Zulieferer für Zukunftsinvestitionen zu stärken.

Die unverbindliche Zusage, dass dieses marktwirtschaftliche Instrumentarium, die Bezuschussung und Vorfinanzierung von Vorhaben zur Marktbefähigung mittelständischer Zulieferbetriebe, reichte dem Gewerkschaftsvertreter offensichtlich aus, den September- Autogipfels als zufriedenstellend empfunden zu haben. Es ist kaum vorstellbar, dass dieser für die Zulieferindustrie bestimmte Fond irgendeine Wirkung auf Klimaziel, Einschränkung der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs erzielt.