

Konversion der Automobilproduktion für eine klimagerechte Mobilität

von: Willy Sabautzki, 23.10.2021

Ansichten der Automobil-Beschäftigten

Der Wirtschaftszweig Automobilproduktion mit seiner nahezu uneingeschränkten Ausrichtung auf Verbrennungsmotoren erzeugt einen Großteil der gigantischen Dimensionen an CO₂- Ausstoß und verschärft die Klimakrise. Die erzwungenen Zugeständnisse der Automobil-Konzerne an zukünftige Alternativen zu den verbrennungsmotorischen Antrieben sind ein „Technologie-Kompromiss“; sie bedeuten keine Abkehr von einer auf Profit ausgelegten Wachstumssteigerung der Automobil-Produktion, auch nicht mit veränderten Antriebssträngen.

Auf dem Automobilsektor lastet knapp ein Drittel der CO₂ - Produktion und ist mitverantwortlich für die Erderwärmung, den menschengemachten Klimawandel.

Eine zukunftsgerichtete, sozial-gerechte Mobilitäts- und Verkehrswende bedeutet eine Abkehr von der Herstellung von PKW mit Verbrennungsmotoren. Diese hängt ganz wesentlich davon ab, ob es gelingt, eine Konversion der Arbeit, eine Produktionsumstellung in der Autoindustrie zu planen und umzusetzen.



2010 | André, Flickr | CC BY 2.0

Der motorisierte Individualverkehr dominiert in Deutschland mit einem Anteil von etwa zwei Drittel des Verkehrsaufkommens und etwa 75 % der Verkehrsleistung die Personenmobilität. 2017 verbrauchten 46 Millionen Pkw gut 46 Milliarden Liter Kraftstoff.

Getrieben durch die weltweite Konkurrenz befindet sich die Automobilindustrie in einer massiven Umbruchphase: Renditegetriebene Umstrukturierungen, Digitalisierung und Ablaufoptimierungen in den Produktionsabläufen mit einhergehendem Abbau von Arbeitsplätzen. Auch die Zulieferindustrie bleibt von diesen Umbrüchen in der Folge nicht verschont. Die Alternativen zu den Verbrenner-Antrieben sind ebenso auf steigende Profite und eine mengenmäßige Steigerung der Automobil-Produktion ausgerichtet.

Aber das Umsatteln der Produktion, weg vom Verbrenner und hin zur vermeintlich nachhaltigen E-Mobilität, ist ein grüner Anstrich für den ausbeuterischen Umgang mit Umwelt und natürlichen Ressourcen.

Die Verschärfung der zulässigen CO₂ Grenzwerte, ein schrittweises Verbot von Verbrennern erzwingen zwar eine Umstellung auf alternative Antriebstechniken, etwa im Feld der heute realisierbaren E-Mobilität. Sie dämmen den Individualverkehr aber nicht ein. [Der Ausbau einer verbesserten Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel bleibt dennoch eine dringende Forderung, wie sie aktuell von IG Metall und BUND an die Ampel-Verhandlungskoalitionäre gerichtet ist.](#)

Durch den Antriebswechsel und die elektronische Aufrüstung der Fahrzeuge für ein autonomes Fahren nimmt der Einfluss der Informationstechnologien und verbindet zwei der global wirkmächtigsten, wirtschaftlichen Sektoren. Sowohl Fahrzeuge als auch die Produktionsmittel sind immer stärker miteinander vernetzt und bereiten den Weg in eine Restrukturierung von Arbeit vor, begleitet von einer minutiösen Kontrolle und Überwachung von ArbeiterInnen entlang der Liefer- und Wertschöpfungsketten.

Die Dringlichkeit einer Einschränkung des Ausstoßes von CO₂ Emissionen belegt der aktuelle Climate Transparency Report. Er gilt als die umfassendste Analyse der Klimaschutzmaßnahmen der G20-Staaten. Die Treibhausgasemissionen der G20 überstiegen bereits jetzt das Niveau vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie. Die Vorhaben von Deutschland seien „unzureichend“, um zur Einhaltung der globalen Erwärmungsgrenze von 1,5 Grad beizutragen. [Gerade im Hinblick auf den bisher nicht eingehaltenen sektoralen Beitrag des Wirtschaftssektors Automobilbau, will heißen Einsparung der Emissionen durch den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, erteilt der Bericht der Bundesrepublik neben Australien und Russland die schlechteste Bewertung.](#)

Zum automobilen, profitgetriebenen Produktions-Realismus kommt hinzu, dass die staatliche Subventionierung der E-Autos mit verändertem Antriebsstrang keine klimagerechte Mobilitätswende mit einem vielfältigen, bedürfnisgerechten Angebot auf den Weg bringt. Eine besser als nichts Argumentation, also besser e-Mobilität als Verbrenner, ist zwar im Ansatz nicht abzulehnen, aber unter den herrschenden kapitalistischen Produktionsbedingungen besteht für die einflussreichen Auto- und Zulieferkonzerne keine ausreichende, dem Gemeinwohl verpflichtete Veranlassung, wirkliche Innovation zur Erfüllung bedürfnisgerechter Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Land anzugehen. [Hinzu kommt, dass die Produktionsstandorte in eine sich verschärfende radikalisierte Konkurrenz befördert werden: die vom Abbau bedrohten VW-Arbeitsplätzen werden gegenüber den mit 1,1 Mrd. € subventionierten neuen Tesla-Arbeitsplätzen in Stellung gebracht.](#)

Konversion der Automobilindustrie - Beschäftigte zwischen Arbeitsplatzzerhalt und Ökologie

Auch in den Belegschaften der Auto- und Zulieferindustrie, die im lohnbeschäftigten Alltag mit ihrer Arbeitskraft Automobile und Zulieferkomponenten fertigen, ergibt sich der Bedarf einer Erörterung des Klimawandels, der sich verändernden Bedürfnisse der Käufer von Automobilprodukten und der Anforderung nach Reduzierung der

Feinstaub-, Stickoxid- und CO₂ Emissionen. Aus betrieblicher Sicht ist damit eine Veränderung der Art der industriellen Fertigung, der organisatorischen Arbeitsabläufe der einzelnen Produktionsstandorte im Verbund mit den sich ausweitenden internationalen Produktionsstandorten zu erwarten. Auch für die in den Betrieben vor Ort vertretenen Gewerkschaften und ihrer Vertrauensleute bedeutet das ein Umdenken in ihrem bisherigen Selbstverständnis von Interessensvertretung, das Aufgreifen und Behandeln von Fragen der zu fertigenden Produkte und deren Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit. Nicht zuletzt dürfte es um eine Wiederbelebung der vernachlässigten politischen Meinungsbildung zu gesellschaftlichen und sozial-ökologischen Fragestellungen innerhalb der Gewerkschaftsgruppen gehen. Die Beschäftigung mit gesellschaftspolitischen Fragestellungen, Aufklärungsarbeit zu Arbeitsplatzertand und sich verändernden Produktionsstrukturen, erweitert um die Zusammenhänge der gefertigten Produkte und Umweltzerstörung und Klimaschädigung dürfte den Umfang von bisheriger gewerkschaftlicher Tätigkeit deutlich übersteigen.

Diesem skizzierten **automobilen Realismus** steht eine erstarkte Klimagerechtigkeitsbewegung gegenüber.

Es drängt sich die Frage auf nach neuen Bündnissen, etwa zwischen zivilgesellschaftlichen Bewegungen, der Klimabewegung um Fridays For Future und neu zu schaffenden Allianzen zwischen Belegschaften der Automobilproduktion und Klimabewegungen, um die Zusammenhänge von Klimawandel und die Beschäftigungssituation einer klimaschädlichen Automobilproduktion zu erkennen und gesellschaftspolitische Ansätze für eine Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft zu denken und gemeinsam danach zu handeln.

Die im unmittelbaren Arbeitsumfeld tätigen Gewerkschaftsvertreter sehen sich nach ihrem Grundverständnis der gewerkschaftlichen Interessensvertretung, Ansprechpartner für Arbeitsbedingungen und betrieblichen Belange der Kollegen zu sein, auch mit gesellschaftspolitischen Fragen konfrontiert, die für ein Umlenken in Politik und Produktion zur Realisierung einer klimagerechten Verkehrs- und Mobilitätswende unabdingbar sind.

Es geht also darum, wie gerade die Automobil- und Zulieferindustrie in ihren verfestigten renditegetriebenen Strukturen umgebaut, einem sozial-ökologischen Strukturwandel für eine Verkehrs- und Mobilitätswende bei gleichzeitiger Arbeitsplatzsicherung gemeinsam gedacht und bewegungsnah zusammengeführt werden kann.

Wie stehen Automobilbeschäftigte zu Klimawandel, Industrie- und Mobilitätswende?

Die Debatte über eine Konversion der Automobil- und Zulieferindustrie könne nicht allein von Politik und Automobil-Konzernen geführt werden, sondern müsse mit den unmittelbaren Produzenten, den Beschäftigten und ihren innerbetrieblichen Gewerkschaftsgruppen geführt werden.

So kommt denn auch eine Studie der Rosa Luxemburg Stiftung, basierend auf

durchgeführten Interviews mit Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie zu dem Schluss: „Ohne eine Unterstützung aus der Industriearbeiterschaft ist jedes Projekt einer sozial-ökologischen Transformation zum Scheitern verurteilt.“ Es sei nötig, den gesellschaftlichen Konsens, wirksame Schritte gegen den Klimawandel auch im Verkehrssektor zu gehen und mit einem politischen Masterplan und einer breit anschlussfähigen Vision für ein sozial gerechtes, ökologisches Verkehrsmodell der Zukunft zu verbinden[1].

Der notwendige Politikwechsel müsse, so die Studie, demokratisch gestaltet werden – und dazu gehöre zwingend die Unterstützung von erheblichen Teilen der Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie.

Die Verfasser der Studie werfen die Frage auf, ob das, was die Beschäftigten der Automobilindustrie selbst über Klimapolitik, Transformation und Verkehrswende denken, ein blinder Fleck in der Berichterstattung der Massenmedien sei. Sie gehen des Weiteren von der Annahme aus, dass dieser Zustand allzu oft auch im linken und klimabewegten Diskurs zu beobachten sei.

Auch in der Sozialforschung gäbe es praktisch keine Untersuchungen zu dieser Frage.

Zwei Fragestellungen firmieren für die Autoren sozusagen als ein Leitfaden für die Struktur der Studie:

1. Wie blicken Beschäftigte und mittlere gewerkschaftliche Funktionär*innen verschiedener verkehrsmittelproduzierender Betriebe auf Themen wie Klimawandel, Transformation und Mobilitätswende und
2. ergeben sich daraus Anknüpfungspunkte für einen stärkeren Dialog zwischen gewerkschaftlichen und ökologischen Akteuren und damit für die Realisierung eines sozial-ökologischen New Deal?

Im Mittelpunkt der Studie stehen die in Interviews ermittelten Ansichten von Belegschaften, Gewerkschaftsmitgliedern und ehrenamtlichen mittleren GewerkschaftsfunktionärInnen aus 16 ausgewählten verkehrsmittelproduzierenden Unternehmen zu Klimawandel, Konversion der Arbeit, Umbau der Produktion und sozial-ökologischer Verkehrswende.

Die betriebliche Sicht der Beschäftigten auf Umwelt- und Klimaprobleme sei nach den Aussagen der interviewten Interessensvertretern als eine „**kritisch-reflektierte Produzentenintelligenz**“ einzuschätzen. Neben einem tiefen Verständnis von den existierenden Produktionstechnologien, Abläufen in der Produktion und den Produkten selbst wäre eine hohe Sensibilität für die gesellschaftlichen und ökologischen Konsequenzen des Automobilismus vorhanden.

Klimawandel, endliche Ressourcen und eine immer problematischer werdende PKW-Dichte beschäftigen FacharbeiterInnen und IngenieurInnen nahezu selbstverständlich. Auch den inhaltlichen Forderungen von Umweltbewegungen wie Fridays for Future begegnen die Beschäftigten mitunter mit Interesse und bedingt auch mit Zustimmung. Sie erkennen dabei allerdings auch die eigene Interessenslage, den Erhalt ihres Arbeitsplatzes, auch die Beteiligung an der Produktion von fossilen

Verbrennungsmotoren, die ihnen bei allem Verständnis noch als wichtiger erscheint. Stellvertretend steht dafür das geäußerte Zitat „ Mein Arsch oder das Klima“.

In einer **Abwrackprämie**, auch von der Gewerkschaftsspitze befürwortet, sehen die in den Betrieben tätigen mittleren GewerkschaftsfunktionärInnen in erster Linie eine Subventionierung der jeweiligen Konzerne, die grundsätzlich nicht befürwortet wird, weil es nicht um Klimaschutz, sondern um Profitmaximierung ginge.

Die innerbetriebliche Auseinandersetzung um den **Elektroantrieb** verweist auf ein sehr **kontroverses Meinungsbild**. Zum einen ergäbe die Antriebsalternative eine realistische Zukunftsstrategie, zum anderen seien damit aber Ängste von Arbeitsplatzabbau, Rationalisierungsschub und befürchteter Dequalifizierung verbunden. Bedenken würden auch angesichts ungelöster Umwelt- und Ressourcenprobleme bestehen.

In einigen Fällen wird zudem angemerkt, dass das Management den Umbau auf Elektromobilität dazu benutzt, längst geplante Rationalisierungen und Arbeitsplatzeinsparungen zu begründen.

Für den Großteil der Belegschaften der untersuchten Betriebe bleibe das **Auto immer noch das Mittel der Wahl**, was demzufolge auch die ablehnende Haltung gegenüber den beliebten Forderungen nach Fahrverboten der Klimabewegungen führt.

Andererseits gehen die befragten Belegschaftsvertreter von einer **tendenziell abnehmenden Identifizierung mit den markenproduzierenden Unternehmen** aus. Zu früheren Zeiten war der ganze Stolz eines Beschäftigten für VW, „beim Daimler“ oder bei BMW zu arbeiten, demgegenüber rückt heute die Offenheit für den Ausbau des ÖPNV als zentrale Säule einer sozial-ökologischen Transformation stärker ins Bewußtsein auch bei den Automobilbeschäftigten. Als ein Indikator wird dafür eine tendenziell sinkende Nachfrage nach Jahreswagen angesehen.

Als ein Zwischenfazit bleibt festzuhalten, dass die Befragungsergebnisse ein **breit gestreutes, sehr heterogenes Meinungsbild**, stellvertretend für die Belegschaften abgeben. Eine gewisse Aufgeschlossenheit für den sozial-ökologischen Strukturwandel ist erkennbar, aber eine allzu optimistische Haltung der Belegschaften, die eine breitere Bereitschaft für ein gesellschaftspolitisches Handeln für sozial-ökologische Ziele erwarten lassen, liefert das Studienergebnis nicht.

Gleichwohl weist die Studie glaubwürdig eine zu beobachtende **Skepsis innerhalb der Belegschaften gegenüber den Managemententscheidungen** nach. Das wird gerade am Beispiel der öffentlichen Stellungnahme der VW-Vertrauensleute gegenüber der Konzernspitze im Jahr 2020 deutlich, die ein Versagen der Konzernleitung in der Krisenbewältigung, hervorgerufen durch den Diesel-Abgasskandal proklamiert. Die von den

Unternehmen verbreiteten Zukunftsversprechen einer smarten, ökologisch nachhaltigen und sauberen Mobilität, die vorbehaltlose Ausrichtung auf Elektromobilität, werden von vielen Beschäftigten als unglaubwürdig betrachtet.

Transformationsstrategie der IG Metall

Ein wesentliches Ergebnis der Studie ist die Einschätzung der interviewten aktiven Gewerkschafter der Transformationsstrategie der IG Metall. In den nächsten Jahren sollen nach Einschätzung der IG Metall Zehntausende Arbeitsplätze in der Metall- und Elektroindustrie abgebaut werden. Kurzfristig sind nach Einschätzung der Gewerkschaft etwa 50.000 Arbeitsplätze von einem Abbau bedroht und weitere 180.000 Stellen sind gefährdet. Die IG Metall setze auf eine ökologische, soziale und demokratische Transformation der Industriegesellschaft.

Als die zentralen Säulen werden in dem Konzept für eine ökologische, sozial und demokratische Transformation **Qualifikation, Dekarbonisierung, Ausbau der erneuerbaren Energien, Elektromobilität, Ausbau des ÖPNV und des Schienenverkehrs** benannt.

Unternehmen sollen in CO2-neutrale Technologien investieren. Zudem wird der Staat dazu aufgefordert, die Infrastruktur für eine klimafreundliche Wirtschaft bereitzustellen. Elektromobilität wird als zentraler Anker der Verkehrswende gesehen, wobei der Strom für den Betrieb aus erneuerbaren Energieträgern kommen soll. Der Staat solle den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität fördern und vorantreiben.

Fahrverbote für Pkw lehnt die IG Metall ab, so lange es für betroffene Berufspendler*innen keine alternativen Angebote gibt. Explizit fordert die IG Metall in diesem Zusammenhang einen massiven Ausbau des Schienennetzes und des ÖPNV sowie der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.

Neben den bedrohten Arbeitsplätzen insbesondere im Bereich konventioneller Antriebstechnologien sieht die IG Metall durchaus auch **positive Beschäftigungseffekte des ökologischen Umbaus - in der Bahnindustrie, in der Windbranche und in der Batteriefertigung**. Voraussetzung sei, dass Unternehmen nachhaltige Geschäftsmodelle verfolgen und ihre Beschäftigten entsprechend qualifizieren.

Aus Sicht der befragten aktiven Gewerkschafter kommen diese Ideen und Konzepte nur selten in den Betrieben und den betrieblichen Vertrauensleutegremien an. Offizielle Beschlüsse und Positionspapiere, aber auch für alternative, linke Konzepte einer sozial-ökologischen Gewerkschaftspolitik, die in und um die IG Metall diskutiert werden, würden zumeist auf den Führungsetagen der Gewerkschaften verbleiben.

Die Befragten signalisieren eine unverkennbare **Unzufriedenheit mit der konkreten Arbeitsweise der Gewerkschaft**. Diese äußere sich vor allem in dem Bedürfnis, besser informiert zu werden, sowie in dem Wunsch nach einer stärkeren Beteiligung betrieblicher Gremien an den Strategiediskussionen in Bezirk und Vorstandsverwaltung. Der skeptischen bis grundsätzlich ablehnenden Haltung gegenüber Neuausrichtungen von Produktion könnte dadurch besser und nachvollziehbarer begegnet werden.

Eingefordert werden umfassendere **Informationen und Aufklärungen** etwa in Form von Referaten und Inputs von Zukunfts- oder Mobilitätsforschern. Um qualifizierte

Argumente den Kollegen gegenüber in den Betrieben vertreten zu können, wären gesellschaftlich gedachte und nicht unternehmerisch gefärbte Meinungen des gewerkschaftlichen Co-Managements der Führungsspitze zwingend erforderlich. Dies wäre eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von unabhängigen, gewerkschaftlichen Ansätzen, wenn es um die Bewertung von ökologischen Umbaustراتيجien für ganz andere Produkte und eine andere Art des Produzierens gehe. Nach Einschätzung der befragten GewerkschaftsfunktionärInnen sollte diese Thematik grundsätzlich auf der Tagesordnung stehen, um einer weiteren Entpolitisierung der Betriebsratsgremien zu begegnen.

Die Thematik der **Arbeitszeitverkürzung** spiele unter dem Aspekt der Prognosen von Stellenabbau ganz grundsätzlich in allen geführten Gesprächen eine markante Rolle.

Die Studienergebnisse weisen auch darauf hin, dass die Beschäftigten **Zukunftsvisionen und langfristige verkehrspolitische Konzepte von der Politik** vermissen, die der Branche mehr Planungssicherheit geben könnten. Die Befragten trauen den politischen Entscheidungsträger*innen und Verkehrs-unternehmen, insbesondere der Deutschen Bahn, nicht zu, eine tragfähige Verkehrswende auf den Weg zu bringen. Selbst die BefürworterInnen eines Ausbaus des ÖPNV und Bahnverkehrs bringen auch ihre Skepsis gegenüber der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zum Ausdruck.

Es fehle grundsätzlich eine Vermittlung des Status quo und dem komplexen Programm einer sozial-ökologischen Verkehrswende durch konkrete Teilziele und realisierbare Zwischenschritte.

Als wichtige Hindernisse nennen die Befragten dabei sowohl unzureichende Alternativen zum Pkw (schlechter Zustand des ÖPNV) als auch mangelhafte politische Kommunikation und Dialogbereitschaft der gesellschaftlichen Linken und der Umweltbewegung.

Einem ergänzenden **Fallbeispiel aus dem Schienenfahrzeugsektor** ist zu entnehmen, dass die Bahnindustrie als eine zukunftsichere Wachstumsbranche gesehen werden könnte. Ein Ausbau der Bahnindustrie im Zuge einer stärker auf die Schiene ausgerichteten Verkehrspolitik dürfte mit erheblichen Beschäftigungseffekten einhergehen. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz böte eine solche Perspektive auch die Möglichkeit, den wahrscheinlichen Abbau von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie zu kompensieren und sogar organisationspolitisch abzufedern.

Zumindest ein Teil der Belegschaft sieht sich gewissermaßen als Teil der industriellen Basis einer klimagerechten Verkehrswende. Hier bietet sich an, in weiteren vertiefenden Untersuchungen zu ermitteln, welche ordnungspolitischen Voraussetzungen und Fragen zu Eigentumsverhältnissen der Betriebe aufzugreifen wären, um diesen industriellen Sektor zum Schlüsselbereich für die Produktion von nachhaltigen Mobilitätsprojekte auszubauen.

Fazit

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Studie einen überschaubaren Einblick vermittelt zu den in den Belegschaften vorhanden Einsichten, zum Kenntnisstand über

die notwendige gesellschaftspolitische Debatte einer sozial-ökologischen Neuausrichtung. Die GewerkschaftsvertreterInnen in den Betrieben können nach Kenntnisstand und organisatorischen Voraussetzungen ihre Aufklärungs- und Vermittlungsaufgabe von sozial-ökologischen Umbaustrategien, Ansätze einer Konversion der Arbeit nur im Ansatz erfüllen.

Die Studie erfüllt aus Sicht des Verfassers allerdings nicht den Anspruch, ein beachteter und umfassender Inputgeber für die vorliegende Transformationsstrategie der IG Metall zu sein. Sie erfüllt ungeachtet dessen eine enorm wichtige Aufgabe, indem sie vielfältige Hinweise liefert, dass die Bedenken und Ängste der Beschäftigten einerseits überwunden und ihre Bereitschaft des Mitdenkens bei der Erörterung, wie eine zukünftige Ausrichtung der Automobilproduktion mit sozial-ökologischem Strukturwandel zusammengeführt werden können.

Die Belegschaften lassen sich aufklären, lassen sich mitnehmen für eine konstruktiv geführte Transformationsdebatte. Bildungsarbeit und Vermittlung der Zusammenhänge zwischen Strukturumbau, Produktionsalternativen und sozial-ökologische Ausrichtung zukunftsgerichteter Gesellschaften bedarf eines wirkmächtigen Impulses, initiiert durch die Gewerkschaft selbst.

Die Kontakte zu den Klimabewegungen könnten und sollten dazu genutzt werden, die Studienergebnisse in Form von Gesprächskreisen, Seminaren, Veranstaltungen einer breiteren, klimasensiblen Öffentlichkeit nahezubringen und zu vertiefen.

[1] Jörn Boewe, Stephan Krull, Johannes Schulten; E-Mobilität, ist das die Lösung? Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie, luxemburg beiträge Nr. 1 Berlin, Juni 2021