

Ein linker Green New Deal. Mobilitätswende und sozial-ökologische Transformation der Autoindustrie

Die deutsche Automobilindustrie steckt in ihrer größten Krise seit 100 Jahren. Zusammen mit den vielen Zuliefererbetrieben ist sie die Schlüsselbranche in Deutschland. Als hochproduktiver, qualitäts- und exportorientierter Wirtschaftszweig mit mehr als 800.000 Beschäftigten trägt sie maßgeblich zur Volkswirtschaft und zum Steueraufkommen im Nachkriegsdeutschland bei. Mittlerweile erweist sich die starke Abhängigkeit der Industriestruktur in Deutschland von der Autoproduktion für den Export immer mehr als fatale Sackgasse. Ohne staatliche Eingriffe, politische Regulation und demokratische Richtungsentscheidungen über Investitionen wird es zu einem massiven Beschäftigungsabbau kommen. Schon jetzt führen die Überkapazitäten und die Strategien der großen Markenhersteller zu Entlassungen bei Zulieferern. Eine Umstellung auf E-Antrieb mit weniger erforderlichen Fahrzeugkomponenten wird erhebliche Teile der mittelständischen Zulieferer in Existenzkämpfe stürzen. Es braucht daher eine Politik, die eine sozial-ökologische Mobilitätswende mit Arbeitsplatz- und Einkommensgarantien verbindet.

Der Autoverkehr ist eine Hauptursache dafür, dass Deutschland die festgelegten Klimaziele verpassen wird. Ein „Weiter so“ wäre verheerend. Um das Klima zu retten, müssen wir die CO₂-Emissionen, Energie-, Rohstoff- und Flächenverbrauch im Verkehrssektor radikal senken. Die Autokonzerne und die Bundesregierung blockieren jedoch den notwendigen Ausbau von Bus, Bahn und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten. Es ist an der Zeit für ein grundsätzliches Umsteuern, für eine sozialökologische Mobilitätswende. Laut Umfragen würden 48 Prozent der Deutschen auf ein Auto verzichten, wenn es zuverlässige und günstigere Alternativen gäbe. Aber für viele Menschen fehlen alltagstaugliche und bezahlbare Alternativen zum Auto. Das wollen wir ändern.

Mobilitätswende heißt: bezahlbare und ökologische Mobilität für alle statt Abhängigkeit vom Auto. *Ziel ist es, dass die Industrieproduktion bis 2035 CO₂-neutral und energieeffizient gestaltet - und die Industriestruktur in Deutschland unabhängiger wird vom Export von Autos wird. Eine solche Transformation kann nur gelingen, wenn sie sozial gerecht ist. Klimagerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit gehören untrennbar zusammen. Die Beschäftigten dürfen nicht dazu gezwungen werden, sich zwischen einem sinnvollen Arbeitsplatz, einem guten Leben im Hier und Jetzt und der Zukunft ihrer Kinder und Enkelkinder entscheiden zu müssen. Die Mobilitätswende sichert und schafft Arbeitsplätze, auch in der Auto-Industrie.*

Mit einem linken Green New Deal können in den nächsten 15 Jahren gut bezahlte Industriearbeitsplätze mit Zukunft in Deutschland gesichert werden und neue entstehen. Dies geschieht durch eine Strategie mit zwei Phasen: zum einen eine schnelle soziale und ökologische Transformation der Auto-Modelle, mit Arbeitsplatz- und Einkommensgarantien für die Beschäftigten, zum anderen eine mittelfristige Konversion der Autoindustrie mit gerechten Übergängen.

Keine staatlichen Subventionen für Beschäftigungsabbau und klimaschädliche Modelle

Der Einstieg in die notwendige sozial-ökologische Transformation muss jetzt – in der Krise – beginnen. Die Bundesregierung ist in der Verantwortung, die Weichen neu zu stellen, statt mit einer Abwrackprämie klimaschädlichen Geschäftsmodelle zu verlängern.

Elektromobilität – insbesondere für (Klein-)Busse – kann ein wichtiger Beitrag zu einer sozialökologischen Mobilität der Zukunft sein. Aber ein technologischer Antriebswechsel hin zu E-

Autos allein reicht nicht. Er ist keine Lösung der ökologischen und Klimakrise. E-SUV und Sportwagen lösen kein Problem. Die Klimabilanz hängt maßgeblich von Größe, Gewicht, Fahrleistung (PS) und Ausstattung (volldigitalisierte Innenausstattung) ab. Die Produktion von E-angetriebenen Luxuslimousinen ist eine Sackgasse. Ein massiver Ausbau der E-Mobilität weltweit würde die Ressourcenkrise verschärfen. Die Produktion von Batterien für E-Autos ist von knapper werdenden Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und Nickel abhängig und verbraucht sehr viel Wasser. Das Ziel eines klimaneutralen Verkehrssektors erfordert eine massive Verringerung des Energieverbrauchs. Eine Ersetzung der Verbrennungsmotoren durch E-Motoren ohne Verringerung der Pkw-Zahl, Gewicht und Größe der Fahrzeuge würde – zusammen mit der zunehmenden Digitalisierung des Alltags und der Infrastruktur – einen massiven Energieverbrauch bedeuten. Es ist daher keine Lösung – wie die Grünen es vorschlagen –, die Produktion von E-Autos zu fördern, ohne in die Geschäftsmodelle einzugreifen und so an der Abhängigkeit der deutschen Industrie vom Export von Luxuslimousinen festzuhalten.

Ein „Antriebswechsel“ zu E-Mobilität wird Milliarden Euro an Investitionen kosten. Die Auto-Konzerne wollen, dass der Staat die Kosten für den Ausbau der notwendigen Infrastruktur übernimmt und mit Abwrackprämien den Verkauf ankurbelt. Vergessen wird dabei, dass die großen Auto-Konzerne Daimler, VW und BMW 2019 Gewinnrücklagen in Höhe von knapp 180 Milliarden hatten.¹ Allein Volkswagen hat im ersten Quartal 2020 weitere vier Milliarden Euro in die Gewinnrücklagen geschoben. An die Großaktionäre wie Piech, Klatten oder die Scheichs von Katar haben Daimler, VW und BW noch 2019 über 3 Milliarden Dividenden ausgeschüttet. Die notwendigen Investitionen in den klimaneutralen Umbau müssen daher von den Konzernen und ihren Aktionären aus den Gewinnrücklagen bezahlt werden.

Der Einstieg: Industrie-Produktion für die Mobilitätswende

Die Mobilitätswende sichert und schafft Arbeitsplätze, auch in der (Auto-)Industrie. Für das Gelingen einer Mobilitätswende ist ein massiver Ausbau der Bahn (mit entsprechender Produktion von Bahninfrastruktur und Zügen) und des ÖPNV (mit entsprechend höherem Bedarf an Bussen, Kleinbussen sowie Pkw für Carsharing) notwendig. Das schafft Arbeitsplätze, im öffentlichen Dienstleistungsbereich und in der Industrie. Nur so kann der drohende Wegfall von Arbeitsplätzen durch die Umstellung auf E-Fahrzeuge, durch Industrie 4.0 sowie durch einen Rückgang beim Export kompensiert werden. Die Bundesregierung muss ein Investitionspaket für einen schnellen Aufbau von Investitionen in diesem Bereich auflegen.

Der Staat muss die Autokonzerne auf einen Korridor verpflichten: ökologische Transformation der Produktion, Sicherung von Arbeitsplätzen und schrittweise, tariflich ausgestaltete Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich. Die Autoproduktion muss am gesellschaftlichen Bedarf und dem Ziel einer europäischen (und möglichst weltweiten) Mobilitätswende ausgerichtet werden – und nicht an den hohen Renditezielen der Aktionäre. Vorrang muss daher die Produktion von Fahrzeugen für kollektive Mobilitätskonzepte haben (z.B. energieeffiziente E-Pkw, E-Kleinbusse, E-Busse). Dies ist ökologisch und gesellschaftlich sinnvoll, schafft notwendige Planungssicherheit und sichert Arbeitsplätze, die auch in 20 Jahren eine sichere Zukunft bieten.

In den nächsten fünf Jahren können wir die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die Autoindustrie in Deutschland umgebaut wird: weg von sprit- und energiefressenden Pkw hin zu Fahrzeugen für die kollektive und sozial gerechte Mobilität der Zukunft. Das kann Drei-Liter-Autos ebenso einschließen wie energieeffiziente E-Autos. Die Bundesregierung muss gemeinsam mit den

¹ Vgl. dazu u.a.: <http://stephankrull.info/2020/05/03/autogipfel-im-kanzleramt-ausgerechnet-vw-daimler-und-bmw/>

Beschäftigten und Gewerkschaften, mit unabhängigen Wissenschaftler*innen und regionalen Wirtschaftsräten verbindliche Branchenziele erarbeiten.

Die Umstellung von energie- und CO₂-intensiven Fahrzeugen auf CO₂-neutrale und energieeffiziente Fahrzeugtypen erfordert staatliche Eingriffe und verbindliche Produktionsstandards:

Antriebswechsel: Der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis spätestens 2030 ist nicht nur klimapolitisch sinnvoll, sondern schafft auch Planungssicherheit für die Beschäftigten und für Investitionen in die Zukunft. Spätestens ab 2030 dürfen keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr neu zugelassen oder exportiert werden.

Ressourcenfreundlicher Umbau der Fahrzeuge. Es braucht schnellstmöglich klare und verbindliche ökologische Produktionsstandards, damit Fahrzeuge mit geringerem Gewicht, niedrigerer PS-Zahl, geringerem CO₂-Ausstoß (inkl. der Produktion und gesamten Lieferkette) und weniger Energieverbrauch gebaut werden. Unabhängig von der Antriebsart (also auch für die Produktion von E-Autos) müssen strikte Grenzwerte für Höchstenergie- und Ressourcenverbrauch sowie CO₂-Emissionen bei der Produktion und je gefahrenen Kilometer gesetzlich festgelegt werden. Dazu gehört ein Lieferkettengesetz, das die CO₂-Bilanz und die Arbeitsbedingungen bei der Rohstoffproduktion einbezieht.

Ökologische Innovation fördern. Die Forschung für eine längere Nutzbarkeit von Fahrzeugen, für CO₂-neutrale Produktion und für recyclebare Materialien und Batterien muss massiv ausgeweitet werden. Die Forschungsförderung muss öffentlich organisiert sein und unter anderem durch Umweltverbände kontrolliert werden. „Technologieoffenheit“ für energieeffiziente und klimaneutrale Antriebsformen und Materialien ist sinnvoll. Sie darf aber nicht zum Herauszögern der Abkehr vom herkömmlichen Diesel- und Verbrennungsmotor führen. Daher: Forschung v.a. im Bereich energieeffiziente Elektrofahrzeuge, Batterierecycling und zum sinnvollen Einsatz von Wasserstoffbrennzellenantrieb (insbesondere für Kleinbusse, Busse und ggf. Luftfahrt).

Transformations- und Konversionsfonds: Zulieferer unterstützen, Mitbestimmung ausweiten

Mit einem Transformations- und Konversionsfond über 20 Milliarden/Jahr wollen wir sozialökologische Innovation in Industrieunternehmen fördern. Die Investitionsmittel werden im Gegenzug für Arbeitsplatzgarantien und Belegschaftseigentumsanteile vergeben. Insbesondere in der Autozuliefererindustrie kann so eine notwendige Umstellung auf den Weg gebracht und können Arbeitsplätze gesichert werden. Für mittelständische Zuliefererbetriebe oder mittelständische Maschinenbauer, die oft nicht über das notwendige Kapital für eine sozialökologische Modernisierung der Produktion verfügen, muss der Staat unter anderem öffentliche Bankkredite und Bürgschaften zur Verfügung stellen. Aus dem Transformations- und Konversionsfonds kann zudem ein Transformationsweiterqualifizierungsgeld für Beschäftigte, deren Arbeitsplätze wegfallen und die sich weiterqualifizieren, in Höhe des aktuellen Einkommens für einen Übergang finanziert werden.

Unternehmen, die staatliche Hilfen erhalten, müssen zu einer erweiterten Mitbestimmung der Beschäftigten verpflichtet werden. Dazu gehören Vetorechte der Betriebsräte gegen Massenentlassungen, Standortschließungen und bei der Arbeitsorganisation/Personalbemessung sowie die verbindliche Einbeziehung der Belegschaften bei diesen Fragen durch Belegschaftsversammlungen. *Die Mobilitätswende mit einer Produktion von E-Bussen und E-Kleinbussen, Bahnfahrzeugen und Bahn-Infrastruktur muss ökologische und soziale Interessen von Anfang an verbinden. Der Weg dahin: eine Kombination aus öffentlicher Beteiligung und Belegschaftseigentum. Zusammen müssen die öffentliche Hand und die Belegschaften 51 Prozent der Eigentumsanteile halten und so die Mehrheit in den Vorständen und Aufsichtsräten haben.*

Die Mobilität der Zukunft gestalten - klimaneutrale Alternativen fördern

Wir wollen eine Mobilitätswende, die dazu führt, dass sich die Zahl der Autos in Deutschland und international in den nächsten 15 Jahren deutlich verringert. „Weniger Autos“ kann aber nicht heißen, diejenigen, die derzeit aus Mangel an bezahlbaren (oder im Alltag machbaren) Alternativen aufs Auto angewiesen sind, zu bestrafen. Eine Verringerung der Zahl ist notwendig und möglich ohne Gering- und Normalverdienende zu belasten. Durch überzeugende Alternativen. Der Weg, den DIE LINKE vorschlägt: *umweltfreundliche, CO₂-neutrale, für alle bezahlbare und gut erreichbare Alternativen ausbauen. Ein solcher Wandel würde mehr statt weniger Lebensqualität für die Menschen bringen: kürzere Wege, autofreie Innenstädte, mehr Sicherheit, mehr freie Zeit und weniger Stress.*

In die sozial- und klimagerechte Mobilitätswende investieren:

- Kostenfreier ÖPNV und Senkung der Bahnpreise: Innerhalb von fünf Jahren wollen wir den ÖPNV massiv ausbauen und für die Menschen kostenfrei, bequem und barrierefrei machen. Die Bahnpreise wollen wir deutlich senken. Dafür haben wir als einzige Partei bereits 2018 ein konkretes und finanzierbares Gesamtkonzept vorgelegt.²
- Der Ausbau von ÖPNV und Bahn muss Priorität vor Subventionierung des Autoverkehrs (inklusive E-Autos) haben. Die versteckten Subventionen für die Autoindustrie wollen wir abschaffen: grundsätzlichen Stopp von Straßenneubau und Umlenkung der Investitionen in den Schienenausbau. Wir wollen neun Milliarden Euro pro Jahr in den Ausbau der Bahninfrastruktur, bessere Taktzeiten und Pünktlichkeit investieren – in eine Bürgerbahn, die sich am Bedarf der Menschen statt an Profiten orientiert.
- Verkehr vermeiden: durch Stadtplanung und regionale Wirtschaftspolitik können kürzere Wege im Alltag ermöglicht und Mobilitätswänge (wie lange Pendelstrecken, lange Wege zum Einkaufen oder zum Arztbesuch) verringert werden. Entscheidend dafür sind ein stärker regional orientiertes Wirtschaften, eine bessere Versorgung und Infrastruktur im ländlichen Raum sowie eine Stadtplanung für kurze Wege im Alltag.
- Wir wollen autofreie Innenstädte bis 2025 und ein sofortiges Tempolimit (maximal 30 Stundenkilometer in Innenstädten und 120 Kilometer auf Autobahnen)
- Auch in Kleinstädten, ländlichen und weniger stark besiedelten Gebieten müssen der ÖPNV und eine öffentlich organisierte Mobilitätsinfrastruktur (inklusive Rufbusse, Taxis, Schnellradwege, Car-Sharing-Angebote wie „Dorfautos“) eine echte Alternative zum eigenen Pkw werden. Wir wollen Leih- und Share-Systeme in gemeinwohlorientierter und genossenschaftlicher Hand fördern.

Notwendig ist eine sozial gerechte Mobilitätspolitik der zwei Geschwindigkeiten: In den Großstädten kann innerhalb von fünf Jahren eine Mehrheit vom Auto unabhängig werden, in ländlichen Regionen werden die Menschen noch einige Jahre länger auf regelmäßige Autonutzung angewiesen sein. Bis 2035 könnte durch eine gelingende soziale und ökologische Mobilitätswende mit Ausbau von Bus, Bahn, Carsharing und neuen kollektiven Mobilitätsdienstleistungen der individuelle Autobesitz zur Ausnahme statt zur Regel werden. Aber auch dann sichert die Mobilitätswende plus Arbeitszeitverkürzung Arbeitsplätze in der unmittelbaren Autoproduktion. Es werden weiter E-Kleinbusse, Klein-Pkw für innerstädtisches und regionales Carsharing, Familien-Pkw für Menschen mit besonderen Platz- und Mobilitätsbedarfen, schwerere wie spezialisierte Nutzfahrzeuge (beispielsweise Feuerwehrfahrzeuge) benötigt. Diese sind jeden Tag mehr unterwegs als die meisten heutigen Pkw, die im Privatbesitz sind. Zudem wird ihre maximale Einsatzdauer daher wahrscheinlich – trotz Innovationen in den nächsten Jahren – gegenüber (heutigen) durchschnittlich acht Jahren für Privat-Pkw schneller erreicht sein.

² <https://www.die-linke.de/themen/oepnv>

