



Berthold Huber
Erster Vorsitzender der IG Metall

Konferenz VDA / IG Metall im Rahmen der IAA in Frankfurt
„Wandel gemeinsam gestalten“

24. September 2009

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Gäste auf dem Podium,

ich begrüße Sie im Namen der IG Metall zu unserer gemeinsamen Veranstaltung VDA.

Herr Bundesarbeitsminister Scholz und Herr Ministerpräsident Oettinger haben heute die Zeit gefunden, mit uns zu diskutieren - trotz der Wahl am kommenden Sonntag. Dafür Ihnen meine Herren ein besonderes Willkommen.

Gerade in der Krise ist gemeinsames Handeln von hoher Bedeutung. Politik, Unternehmen und Belegschaften können nur zusammen den Wandel erfolgreich gestalten.

Lieber Herr Wissmann, ich freue mich deshalb heute gemeinsam mit Ihnen, als Präsident des VDA, Gastgeber zu sein.

Der VDA und die IG Metall arbeiten gut zusammen. Wir haben für eine angemessene CO₂ Regulierung in Europa gestritten und uns für eine CO₂ basierte Kfz-Steuer in Deutschland eingesetzt. Wir waren uns auch einig bei der Forderung nach einer Abwrackprämie.

Ich glaube, keiner von uns hat im letzten Dezember mit diesem durchschlagenden Erfolg gerechnet. Die Menschen in Deutschland haben die Prämie genutzt und sie ist zu einem Exportschlager geworden. England, Japan und die USA – um nur einige zu nennen – alle haben die Prämie übernommen.

Und trotzdem hagelt es Kritik.

Ich möchte die Veranstaltung heute nutzen, um der Kritik mit Fakten zu begegnen.

In Deutschland wurde die Prämie nicht an Umweltkriterien geknüpft. Dies führte bei einigen zu Zweifeln an der Maßnahme.

Diese Zweifel hat das Bundesumweltministerium jetzt in einer Studie ausgeräumt. Das Ministerium stellt fest:

1. Die mit der Umweltprämie gekauften Fahrzeuge haben einen um 20 Prozent niedrigeren CO₂ Ausstoß und verbrauchen im Durchschnitt 1,5 Liter weniger als die verschrotteten.
2. Bei den anderen Luftschadstoffen zeigt sich die Prämie als noch erfolgreicher. Stickoxide reduzierten sich um 87 Prozent und Feinstaub gar um 99 Prozent.
3. Und die neuen Fahrzeuge haben eine deutlich niedrigere Lärmbelastung als die verschrotteten.

Damit dürfte auch dem Letzten klar werden: Die Umweltprämie wirkt positiv auf Klima und Luft.

Ich möchte diese Punkte noch um Analysen der IG Metall ergänzen.

1. Die Umweltprämie kommt vor allem den unteren Einkommen und Normalverdienern zugute. Das ist gerade jetzt in der Krise eine gute Sache.
2. Die Sicherheitsausstattung der Neufahrzeuge ist deutlich besser als die der alten Kisten. Weniger Tote im Straßenverkehr, auch das ist eine Wirkung der Umweltprämie.
3. Ein Hauptkritikpunkt ist die absolute Höhe der Prämie. Fünf Milliarden Euro ist viel Geld, das ist richtig. Aber hat die Prämie wirklich soviel gekostet?

Nein hat sie nicht. Der Finanzminister bekommt die Mehrwertsteuer, die auf den Gesamtpreis des Neufahrzeugs anfällt. Nach Berechnungen der IG Metall fließen rd. 2,5 Milliarden Euro an die öffentliche Hand zurück.

4. Hinzu kommt - und das ist für die IG Metall besonders wichtig - die Umweltprämie bewahrt rd. 200.000 Menschen vor Kurzarbeit und möglicherweise Arbeitsplatzverlust.

Sie beziehen weiter ihr volles Einkommen. Die Bundesanstalt für Arbeit muss kein Kurzarbeitergeld auszahlen. Und der Finanzminister nimmt weiter Einkommensteuer ein. Zusammen sind das auch noch einmal rd. 1,1 Milliarden Euro Entlastung.

Ein Kritikpunkt an der Prämie ärgert mich besonders. Einige Wissenschaftler kritisieren, dass die Prämie den notwendigen Strukturwandel in der Automobilindustrie verhindere.

Was ist denn die Umweltprämie anderes als aktiv geförderter Strukturwandel? Der Anteil von sparsamen, kleinen Autos an den Neuzulassungen steigt auf einen Schlag um 80 Prozent.

Wahrscheinlich fehlen den Herren die sonst üblichen Werksschließungen.

Die Umweltprämie und die veränderten Regelungen zur Kurzarbeit haben bisher Massentlassungen in der Automobilindustrie verhindert.

Dies auch, lieber Herr Bundesminister Scholz, dank der guten Zusammenarbeit mit dem Arbeitsministerium.

Wir alle wissen, dass wir uns hierauf nicht ausruhen dürfen. Der deutsche Markt wird 2010 nach aktuellen Prognosen zweistellig zurückgehen. Ohne steigende Auslandsnachfrage kommen schwierige Zeiten auf uns zu.

Wir brauchen deshalb ergänzende und erweiternde Regelungen zur Kurzarbeit.

Die IG Metall fordert die Wiederaufnahme der geförderten Altersteilzeit, verbunden mit einer Beschäftigungsbrücke. Ältere Menschen, die nach jahrelanger Band- und Schichtarbeit nicht mehr können, haben die Möglichkeit auszusteigen und die Jungen kommen rein.

Gerade die junge Generation darf nicht der Verlierer der Krise sein. Sie ist die Zukunft. Ohne sie haben wir den internationalen Innovationswettbewerb heute schon verloren.

Dieses Thema müssen wir in der aktuellen Krise angehen.

Die Politik darf nicht hinnehmen, dass hunderttausenden von jungen Menschen in Deutschland die Zukunft verbaut wird.

Recht auf Zukunft heißt doch nicht: Warteschleifen, unbezahlte Praktika und befristete Jobs zum Hungerlohn.

Recht auf Zukunft heißt gute Ausbildung, gute Arbeit und sichere Arbeitsplätze für alle.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir alle wissen, dass wir es in der Autoindustrie mit einer Dreifachkrise zu tun haben: einer Konjunkturkrise, einer Finanzierungskrise, die besonders die Zulieferindustrie trifft, und einer Strukturkrise.

Die IG Metall erwartet, dass sich die Finanzierungskrise in der Zulieferindustrie weiter verschärft.

Hieran haben auch die Hersteller Schuld. Jahrelang haben sie ihre Lieferanten ausgepresst. Die Wenigsten konnten Reserven für schlechte Zeiten bilden.

Das rächt sich jetzt.

Bei wichtigen Zukunftstechnologien – etwa der Batterietechnologie – verfügen wir in Deutschland nicht mehr über das notwendige Wissen. Es ist dem Preisdruck zum Opfer gefallen.

Das darf nicht wieder passieren. Hier ist die Industrie, aber auch der Staat gefordert. Die Zulieferer sind die Keimzelle für Innovationen in der Automobilindustrie. Sie müssen in der Krise stabilisiert werden.

Die IG Metall fordert deshalb Public Equity.

In diesem Konzept stellt der Staat über einen Fonds Kapital zur Verfügung. Zum Beispiel über eine stille Beteiligung oder Genussscheine. Dieses Kapital wird verzinst und später wieder zurückgezahlt.

Unternehmen, die gute Produkte haben und nur durch fehlende Finanzierung in Schwierigkeiten sind, können mit diesem Geld die Krise überbrücken.

Der Staat darf aber auch vor einer direkten Beteiligung am Eigenkapital nicht zurückschrecken. Im Einzelfall kann er - ebenso wie die Mitarbeiter - über eine direkte Kapitalbeteiligung Einfluss auf die Stabilisierung der Betriebe nehmen.

Wir stehen vor einem enormen Strukturwandel in der weltweiten Automobilindustrie. Ohne eine stabile Zulieferindustrie werden wir in Deutschland nicht erfolgreich sein.

Ich sehe zwei zentrale Elemente, die den Strukturwandel prägen werden:

1. Die Zahl der Millionenstädte wird zunehmen. Heute leben rund 30 Prozent der Weltbevölkerung in Metropolregionen. Im Jahr 2030 werden es wahrscheinlich 60 Prozent sein.
2. Ökologische Aspekte werden in Zukunft bei Mobilitätsentscheidungen eine zentrale Rolle spielen. Klimaschutz und endliche Ressourcen machen ein Umdenken unausweichlich.

Daraus folgt:

- Der öffentliche Nah- und Regionalverkehr wird als Kernelement integrierter Mobilitätskonzepte eine zentrale Rolle spielen.
- Ebenso wird die Nachfrage nach kleinen, umweltfreundlichen Fahrzeugen weiter steigen. Verbrauchsarme und energiesparende Motoren werden die zukünftigen Modellgenerationen prägen.
- Bei der Bewertung der Umweltfreundlichkeit werden nicht nur der CO₂ Ausstoß, sondern die gesamte Ökobilanz eines Fahrzeugs eine Rolle spielen.
- Alternative Antriebe und neue Werkstoffe erfordern von den Branchenakteuren neue Kompetenzen, die sie nur in Allianzen erwerben können.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen wird heute zu recht diskutiert, dass die Fertigungstiefe in der Industrie weiter abnehmen könnte. Für ein Auto mit Elektroantrieb wird kein Getriebe mehr gebraucht. Die Motorentechnik ist eine andere. Keine Kolben und keine Zylinder.

Die Branche insgesamt wird sich in den nächsten 10 Jahren stark verändern.

Wir sollten alle gemeinsam daran arbeiten, dass der Wandel in Deutschland gelingt.

Die IG Metall schlägt deshalb einen Branchenrat „Zukunft der Mobilität“ vor. Gemeinsam mit Politik, Unternehmen, Gewerkschaften und auch Wissenschaft und Umweltverbänden müssen wir uns Gedanken über die Zukunft der Branche machen.

Es besteht die Gefahr, dass andere Länder – wie China oder auch die USA – bei der Gestaltung des Strukturwandels die Nase vorn haben. Weil sie politische Strukturen haben, die Interessenpolitik begünstigen.

Ich sage: wir brauchen auch in Deutschland Konzepte zur Bewältigung des Strukturwandels. Darin müssen alle Aspekte enthalten sein. Es darf nicht nur der Markt eine Rolle spielen, sondern auch die Bedürfnisse der Menschen und der Beschäftigten.

Nur mit qualifizierten und gut ausgebildeten Belegschaften wird die deutsche Automobilindustrie eine gute Zukunft haben.

Innovationen werden von Menschen gemacht.

Lassen Sie uns deshalb den Wandel gemeinsam gestalten.

Ich danke Ihnen.

Das Wort hat jetzt Herr Appel von der FAZ. Er wird die nun folgende Podiumsdiskussion moderieren.