



Berthold Huber
Erster Vorsitzender der IG Metall

Automobil- und Zuliefererkonferenz

**Entwicklungspfade und Gestaltungsoptionen in der Krise –
Die Zukunft der Automobilindustrie nachhaltig gestalten**

Berlin

25. März 2009

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Situation der Automobilindustrie ist so schwierig wie noch nie. Im Januar und Februar war die Produktion in Deutschland mit 41 Prozent rückläufig. Der Export brach um 45 Prozent ein. Viele Betriebe haben Kurzarbeit angemeldet.

Zwar hat sich der Inlandsmarkt (plus 4 Prozent) aufgrund der Umweltprämie stabilisiert, doch kann dies den Rückgang der Produktion nur abmildern. Die deutsche Automobilindustrie liefert rd. 70 Prozent ihrer Fahrzeuge ins Ausland und die Auslandsmärkte sind weggebrochen.

Wenn sich die Nachfrage auf den ausländischen Märkten nicht ändert, wird über das ganze Jahr die Fahrzeug-Produktion einbrechen. Experten erwarten einen Rückgang der weltweiten Nachfrage auf 45 bis 50 Millionen Fahrzeuge. Bei Produktionskapazitäten von über 60 Millionen bedeutet dies Überkapazitäten von 15 bis 25 Prozent weltweit.

In den letzten Monaten hat sich das Käuferverhalten tiefgehend geändert. Es werden verstärkt kleine, verbrauchsarme Fahrzeuge gekauft - auch im Flotten- und Dienstwagengeschäft. Dieses Downsizing hat nicht nur direkte Auswirkungen auf die Wertschöpfung bei den Herstellern, sondern vor allem die Zulieferer sind von den Folgen betroffen. Ein Vierzylinder-Motor braucht nun einmal weniger Kolben, Schläuche und Dichtungen als ein Acht-

oder Zwölfzylinder. Hinzu kommt bei den kleinen Fahrzeugen weniger Innenraumausstattung und eine einfachere Verarbeitung.

Die Krise in Automobilindustrie kann nicht einfach von heute auf morgen überwunden werden. Denn Finanzmarkt-, Konjunktur- und Strukturkrise verstärken sich gegenseitig. Die Automobilindustrie ist von allen dreien betroffen.

Der Zusammenbruch der internationalen Finanzmärkte hat die Weltwirtschaft an den Rand des wirtschaftlichen Abgrunds geführt. Die Krisenkosten der unregulierten Finanzmärkte belaufen sich bis heute auf 2,2 Billionen Dollar. Das ist ein Zahl mit zwölf Nullen.

Die blinde Gläubigkeit der Manager an den Shareholdervalue und die ausschließliche Ausrichtung der Geschäftspolitik an den Quartalsberichten, dies sind die Merkmale des ungezügelter Kapitalismus der letzten Jahre. Investitionen in die Zukunft wurden vernachlässigt, um kurzfristig Gewinne zu maximieren.

Den Druck habt ihr alle am eigenen Leib erfahren. Im Namen der Wettbewerbsfähigkeit und der Gewinnmaximierung wurden Standorte und Arbeitnehmer unter Druck gesetzt.

Das Ergebnis ist eine Schwäche der Binnennachfrage. Die trifft uns vor dem Hintergrund wegbrechender Exportmärkte nun mit voller Wucht.

Und wir befinden uns in einer tiefen Strukturkrise. Weltweite Überkapazitäten und das Erfordernis, neue und andere Autos zu bauen, belasten die Automobilindustrie.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

viele plädieren dafür, die Bewältigung der Krise allein den Märkten zu überlassen. Ich sage ganz deutlich: Wer dies tut, der wird mit massiven Wohlstandverlusten, Massenarbeitslosigkeit und einer lang andauernden Depression bestraft. Die Überwindung der Krise erfordert entschlossenes Handeln der Politik, die bereit sein muss, Strukturen grundlegend zu verändern.

Die IG Metall hat deshalb schon im November mit ihrem Positionspapier „Keine Entlassungen 2009“ Vorschläge zur aktiven Krisenbekämpfung vorgelegt.

Einige dieser Vorschläge hat die Bundesregierung in ihr Konjunkturpaket aufgenommen. Ich möchte hier nur einige Beispiele erwähnen:

- die Verlängerung des Kurzarbeitergelds auf 18 Monate,
- der Schutzschirm von 100 Milliarden Euro an Bürgschaften und Krediten für die Realwirtschaft
- die schnelle Einführung einer CO₂ basierten Kfz-Steuer
- und vor allem die Umweltprämie.

Von all diesen Vorschlägen profitiert heute die Automobilindustrie.

Dass die Vorschläge der IG Metall durch die Politik umgesetzt wurden, das ist auch Eurem Engagement zu verdanken. Wir haben gemeinsam einiges erreicht. Das sollten wir auch in den Betrieben gegenüber den Kolleginnen und Kollegen ansprechen. Denn eins ist klar: mit diesen Maßnahmen wurde Zeit gewonnen – nicht mehr.

Aber wird das reichen? Bislang ist es - von Einzelfällen abgesehen – bei den Stammebelegschaften nicht zu Entlassungen im größeren Stil gekommen. Dies könnte sich aber, wenn ich die Berichte aus den Unternehmen richtig deute, ab Sommer dramatisch ändern. Ich sage hier deutlich: die IG Metall – also wir – werden dafür kämpfen, dass es nicht zu betriebsbedingten Kündigungen kommt. Kurzarbeit ist das intelligenteste Instrument, um in einer Krise Beschäftigung zu sichern.

Die deutsche Automobilindustrie hat in den vergangenen Jahren hohe Gewinne gemacht. Sie ist jetzt in der Pflicht gegenüber den Beschäftigten, die diese Gewinne erwirtschaftet haben.

Und sicher fällt den Unternehmen jetzt nur wieder ein:
Personalkosten drücken.

Wir sagen: Wer von uns etwas haben möchte, der muss Arbeitsplätze garantieren und Beteiligungsrechte einräumen. Ohne erweiterte Mitbestimmung geht da gar nichts. Die IG Metall und ihre Mitglieder sind kein Selbstbedienungsladen – auch nicht in Krisenzeiten.

Und dies gilt auch für die zweite Stufe des Tarifabschlusses. Um es klar zu sagen: es gibt keine flächendeckende Verschiebung, wie von Gesamtmetall gewünscht. Wir werden wie im Tarifvertrag geregelt, jeden Einzelfall genau prüfen und bewerten.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ihre Forderungen zur nachhaltigen Sicherung von Arbeitsplätzen hat die IG Metall vergangene Woche in einem Aktionsplan „Aktiv aus der Krise – Gemeinsam für ein gutes Leben“ zusammengefasst.

Zur Sicherung der industriellen Struktur schlagen wir darin vor:

- die Errichtung eines öffentlich Beteiligungs fonds für die produzierende Wirtschaft,
- und die stärkere Ausrichtung des Insolvenzrechts an der Fortführung des Betriebs

In unserem Aktionsplan fordern wir aber auch mehr Demokratie in der Wirtschaft. Wir wollen, dass die langfristigen Interessen der Beschäftigten stärker berücksichtigt werden. Denn eines ist klar, die kurzfristige Ausrichtung der Aktionäre und Manager am schnellen Profit hat uns an den Rand des Abgrunds geführt.

Konkret heißt das:

- eine Änderung des Aktienrechts um Vorstand und Aufsichtsrat auch auf das Wohl der Beschäftigten und der Allgemeinheit zu verpflichten,

- eine Ausweitung der Unternehmensmitbestimmung, um das Erpressungspotential zu verringern
- eine qualitative Erweiterung der betrieblichen Mitbestimmungsrechte sowie
- die Ausrichtung der Vorstandsvergütungen an nachhaltigen Unternehmenszielen

Dies ist nur ein Teil unserer Forderungen. Aber ein Gedanke ist in unserem Aktionsplan zentral. Die Krise kann Anstoß sein, für längst fällige gesellschaftliche Veränderungen. Sie muss ein Anstoß sein, für mehr Demokratie in Wirtschaft und Gesellschaft.

Dazu gehört, dass der Staat jetzt massiv in die Bereiche investiert, in denen sich die Zukunft unserer Wirtschaft und Gesellschaft entscheidet. Das sind: Öffentliche Infrastruktur, Bildung, Forschung und Entwicklung, Innovation und ökologischen Umbau.

Natürlich: Das erfordert enorme Finanzmittel. Deshalb müssen hohe Einkommen und Vermögen wieder stärker zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben herangezogen werden. Das geht nur, wenn Steueroasen ausgedrocknet werden.

Und wir brauchen eine Renaissance einer aktiven Industrie- und Strukturpolitik. Die Millionen von Arbeitsplätzen in der Industrie sind die Quelle des Wohlstands in diesem Land. Der Staat hat auch eine Verantwortung für die Industriebeschäftigten und für die Zukunft von Regionen.

Deshalb brauchen zukunftsfähige Betriebe der produzierenden Wirtschaft staatliche Absicherung und einen Schutzschirm, wenn es hagelt.

Deshalb unser Vorschlag eines Fonds für öffentliche Beteiligungen.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

was aber bedeutet dies für die Automobilindustrie. Gestattet mir einen Blick zurück.

Auch 1993 ging die Produktion drastisch mit über 18 Prozent zurück. Die deutsche Autoindustrie rutschte nach dem Wiedervereinigungsboom in eine tiefe Rezession. Und sie ging gestärkt daraus hervor.

Die Unternehmen vermeldeten jährlich neue Rekordzahlen bei Umsatz und Gewinn. Mit Modelloffensiven und verstärkten Innovationsanstrengungen verschaffte sich die Industrie einen Vorsprung im internationalen Wettbewerb.

Allein im Jahr 2008 haben die Unternehmen des deutschen Fahrzeugbaus 18,9 Milliarden Euro und damit 37 Prozent aller Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Deutschland getätigt. In den Jahren 2002 bis 2004 wurden in Europa 9.648 automobilbezogene Patente angemeldet, davon allein 6.117 in Deutschland. In den USA waren es im gleichen Zeitraum lediglich

1.728 und in Japan 3.195. Das sind die Fakten, die wir uns vor Augen halten müssen, wenn wir die Situation heute betrachten.

Wir müssen diese Stärken erhalten und ausbauen. Und nicht darüber diskutieren, ob die Automobilindustrie in Deutschland eine systemische Branche ist.

Was bedeutet denn systemisch? Es bedeutet: überlebenswichtig für das System. Für die industrielle Wertschöpfung, den Wohlstand der Menschen und die politische Stabilität der Gesellschaft.

Dieses System wird nicht getragen von Banken oder ungezügelter Märkten. Dieses System wird nicht getragen von neoliberalen Dogmen und dem Recht des Stärkeren. Diese Gesellschaft wird von den Menschen getragen, die in diesem Land leben und den realen Werten, die sie schaffen.

Das Beispiel Opel zeigt, um was es geht. Handelt die Politik nicht, dann findet eine Bereinigung über die Märkte statt – ohne Rücksicht auf Menschen, auf Regionen, auf die Zukunft.

Rd. vier Millionen Familien in Deutschland sind von der Entwicklung der Automobilindustrie direkt betroffen. Ihr wisst, diese Zahl wird immer wieder in Frage gestellt. Laut Statistischem Bundesamt sind in Deutschland 750.000 Menschen bei Automobilherstellern und Zulieferern beschäftigt. Hinzu kommen 470.000 Kolleginnen und Kollegen im Kfz-Handwerk und im Vertrieb.

Da wären noch die Beschäftigten in der Stahlindustrie, der Chemieindustrie, der Elektroindustrie und im Maschinenbau, deren Arbeitsplatz direkt mit der Produktion von Autos verbunden ist. Nimmt man noch die Leiharbeiter, die Ingenieure mit Werkverträgen und die Logistikdienstleister hinzu, kommt man auf fast zwei Millionen Menschen, deren Existenz direkt an der deutschen Automobilindustrie hängt.

Und wir sollten auch den Möbelverkäufer in Stuttgart nicht vergessen, die Immobilienmaklerin in Wolfsburg, den Bäcker in Ingolstadt und und und.

Wer vor diesem Hintergrund behauptet, dass die Automobilindustrie in Deutschland nicht "systemisch" sei, der handelt verantwortungslos.

Ich sage: die industrielle Struktur in Deutschland muss erhalten bleiben. Eine Bereinigung über die Märkte führt zu nicht akzeptablen sozialen Verwerfungen und unkalkulierbaren Kosten. Es ist die Pflicht der Politik, alle Instrumente zur Sicherung der Automobilindustrie einzusetzen. Kredite, Bürgschaften und auch Beteiligungen.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

uns allen ist klar, dass sich die Mobilitätsanforderungen und ihre Struktur verändert. Die Zahl der Millionen-Städte wird zunehmen und dies vor allem in Asien und Lateinamerika. Experten erwarten,

dass im Jahr 2030 rd. 60 Prozent der Weltbevölkerung in Millionen-Metropolen lebt. Heute sind es rd. 30 Prozent.

Diese Entwicklung wird sich auch im Mobilitätsbedürfnis der Menschen niederschlagen. Hier wird der öffentliche Nahverkehr und Elektromobilität eine zentrale Rolle spielen. Hier sind es die integrierten Mobilitätskonzepte, die gebraucht werden.

Diese neuen Konzepte müssen wir mitgestalten und unsere Vorstellungen einer nachhaltigen Industriepolitik einbringen. Denn es geht nicht nur darum, neue Produkte auf den Markt zu bringen. Es geht auch um die Sicherung von Millionen von Arbeitsplätzen. Und es geht um Teilhabe und Mitbestimmung. Wir wollen die Automobilindustrie im Sinne eines demokratischen, sozialen und ökologischen Zukunftsmodells gestalten.

Gerade die ökologischen Herausforderungen, ja Notwendigkeiten, müssen wir stärker in den Vordergrund rücken. Dies haben die Unternehmen in den letzten Jahren zu häufig versäumt, auch getrieben durch die Nachfrage nach großen Fahrzeugen. Und ich sage deutlich, dieses Versäumnis ist mit verantwortlich für die Absatz-Krise.

Die fossilen Brennstoffe auf unserem Planeten sind endlich. Zur Schonung von Ressourcen und unserer Umwelt gibt es keine Alternative.

Im letzten Jahr hatte das durchschnittliche Auto in Deutschland einen CO₂ Ausstoß von 160 Gramm pro gefahrenem Kilometer. Das

waren 5 Prozent weniger als 2007. Das sind zu kleine Schritte. Deshalb hat die Politik zu recht gehandelt. Ab dem Jahr 2015 sind in der EU 120 Gramm im Durchschnitt vorgeschrieben und ab 2020 sollen es im Durchschnitt 95 Gramm sein.

Weniger Emission und zunehmende Urbanisierung werden die Anforderungen an Mobilität prägen. Ich möchte einige Entwicklungslinien skizzieren:

1. Alternative Antriebe und neue Werkstoffe erfordern von den Branchenakteuren neue Kompetenzen, die sie nur in Allianzen erwerben können. Chemie- und Kunststoffspezialisten werden eine wesentliche Rolle spielen, wenn es darum geht, mit alternativen Werkstoffen das Gewicht eines Fahrzeugs zu reduzieren. Anbieter von Energie werden zu Hauptakteuren, wenn Konzepte für Elektromobilität in Ballungsräumen zu entwickeln sind. Die Bedeutung von Elektronik und Softwareentwicklern wird steigen, wenn ich nur an das Thema Fahrerassistenz oder passive Sicherheit denke.
2. Die Fertigungstiefe wird bei den Herstellern weiter abnehmen. Anstelle von unternehmenseigener Produktion wird noch stärker als heute die Kooperation mit externen Unternehmen stehen.
3. Die Wertschöpfung in der direkten Produktion von Automobilen wird insgesamt zurückgehen. Für ein Auto mit Elektroantrieb wird kein Getriebe mehr gebraucht. Die Motorentechnik ist eine andere. Keine Kolben und keine Zylinder.

Was aber bedeutet das für uns? Niemand hat derzeit gesicherte Szenarien darüber, was es für die Beschäftigung bedeutet, wenn im Jahr 2015 oder 2020 zehn, fünfzehn oder zwanzig Prozent der Autos mit Elektromotor ausgestattet sind.

Aber eines wissen wir genau: Nicht nur in der Krise, sondern auch danach wird sich die Automobilbranche nachhaltig verändern. Wir stehen vor einer ungeheuren industriepolitischen Herausforderung. Dieser müssen wir uns stellen. Und das nicht nur technologisch, sondern vor allem auch sozial und ökologisch.

Nicht nur wir sind gefordert. Es ist eine ureigene Aufgabe des Staates, den notwendigen Strukturwandel sozial, demokratisch und ökologisch zu gestalten. Wir können es nicht nur den Unternehmen und dem Markt überlassen. Wo das endet, zeigt uns die aktuelle Krise nur zu deutlich.

Das bedeutet nicht, dass ich Unternehmen aus ihrer Verantwortung entlassen will. Sie müssen ebenso daran mitarbeiten, unsere Industrie zukunftsfähig aufzustellen.

Wir müssen gemeinsam den Strukturwandel aktiv im Sinne der Menschen gestalten. Das ist die Aufgabe.

Ich fordere deshalb die Bundesregierung auf, zusammen mit den Gewerkschaften, den Industrie-Verbänden und den Unternehmen Zukunftsszenarien zu erarbeiten. Wir wollen nicht nur auf Krisen reagieren, sondern vorausschauend Entwicklungswege gestalten.

Wie gut und reibungslos die Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften, Verbänden und Unternehmen funktioniert, das haben wir bei unseren gemeinsamen Anstrengungen um die CO2 basierte Kfz-Steuer oder für die Umweltprämie unter Beweis gestellt.

Ich schlage der Bundesregierung vor: richten sie einen „Branchenrat automobile Zukunft“ ein, in dem Gewerkschaften, Industrieverbände und Unternehmen zusammenarbeiten.

Der Branchenrat sollte Vorschläge erarbeiten, wie wir den Strukturwandel gestalten, damit die Automobilindustrie auch im Jahr 2020 noch eine zentrale Bedeutung für die industrielle Produktion am Standort Deutschland hat. Er sollte sich aber auch damit auseinandersetzen, was wir tun müssen, um die aktuelle Krise zu überstehen. Welche Maßnahmen müssen jetzt getroffen werden, damit die Krise dem Automobilstandort Deutschland nicht dauerhaft schadet.

Wir sollten das gemeinsam anpacken. Im Sinne von Nachhaltigkeit und Demokratie. Im Sinne eines demokratischen, sozialen und ökologischen Zukunftsmodells für unsere Automobilindustrie.

Danke