

STEPHAN RAMMLER

VOLK OHNE WAGEN

Streitschrift für
eine neue Mobilität



Die politische Ökonomie des Automobils

Diese einleitende *Auto-Biographie* wäre unvollständig, wenn sie nicht auch auf die politische Ökonomie des Automobils und die dazugehörige Automobilwirtschaft, also den autoindustriellen Komplex von Automobilproduzenten, Zulieferindustrie und angewandter Forschung, zu sprechen käme.

Die Automobilindustrie entwickelte sich nach der Erfindung des Automobils 1885 rasant und erlebte einen ersten Aufschwung durch die Massenproduktion von Kraftfahrzeugen in Nordamerika durch Henry Ford. In vielen Industrieländern, wie in den USA, Japan, Deutschland, Frankreich, Italien und Südkorea, stellt die Automobilindustrie fast über das gesamte 20. Jahrhundert bis heute einen der bedeutendsten Industriezweige dar. Mit dem Wachstum und dem gleichzeitig abnehmenden Wertschöpfungsanteil der Originalhersteller entwickelte sich dabei eine große Zulieferindustrie, also eine Branche kleinerer Firmen meist im näheren Umfeld der großen Produktionsstandorte, die einzelne Fahrzeugkomponenten wie auch Produktions-, Konstruktions- und Verfahrenswissen zulieferten. Gerade in Deutschland haben sich um die traditionellen Standorte der großen Automobilfirmen im Zuge der Massenmotorisierung des 20. Jahrhunderts auf diese Weise große regionalwirtschaftliche Automobilcluster gebildet, die selbst wiederum global zunehmend eingebunden sind. Der Arbeitsmarkt, der Wohlstand und die Sozialstruktur dieser Regionen werden heute mehr oder minder monostrukturell von der Automobilproduktion dominiert.

Ich bin in einer dieser Regionen geboren und aufgewachsen, in der sogenannten Verkehrskompetenzregion Südostniedersachsen, mitten in der Zuckerrübenwüste zwischen Wolfsburg, Braunschweig, Hannover und Salzgitter. Schon in den siebziger Jahren wuchs der Anteil der Väter in unserem Dorf beständig, die eine Arbeit in einem landwirtschaftlichen Betrieb oder als Handwerker aufgaben, um in einem der VW-Werke in Wolfsburg, Braunschweig oder Salzgitter am

Band Autos zusammenzubauen und dabei eine ganze Menge Geld zu verdienen. Mit der Zeit veränderten der Aufschwung und die damit verbundene Dominanz des Weltkonzerns die Region immer stärker – sie wurde eine VW-Region. Arbeitsmarkt, Wissenschaft und Kultur sind hier aufs engste mit den Interessen, der Nachfrage und der Unterstützungsbereitschaft des Unternehmens verbunden, und die Kaufkraft des sogenannten VW-Adels in der Arbeiterschaft wie im mittleren und oberen Management ließen Einzelhandel, Immobilienmarkt und Gastronomie boomen. Auch kommunale Politik und regionale Institutionen sind hier stark geprägt von den Interessen des Unternehmens, dem Gedanken der Sozialpartnerschaft und einem großen Einfluss der Gewerkschaft IG Metall. In den anderen Automobilregionen sieht es kaum anders aus. Mit anderen Worten: Die Entwicklung der Automobilindustrie hat zur Etablierung von mindestens vier automobilen regionalen Wohlstandsklustern in Deutschland geführt, die in ihrer wirtschaftlichen Stabilität heute von den Verkaufserfolgen in anderen Teilen der Welt abhängen. Diese Abhängigkeit der Regionen und der gesamten Volkswirtschaft bzw. die enormen arbeitsmarktpolitischen und sozialen Folgen von Schrumpfungskrisen sind sicher auch ein wichtiger Grund für die bislang mehr oder weniger ungebrochene Unterstützung der Autoindustrie durch das politische System und Parteien fast jeder Couleur.

Im politischen System der Automobilität setzen sich bislang stets die automobilfreundlichen Politiken durch, während kritische Akteure sich kaum zu Gehör bringen können. Dieser machtpolitische Schulterchluss von Automobilwirtschaft und Politik ist nachvollziehbar, aber aus Sicht der aktuellen Transformationsnotwendigkeit unheilvoll, weil er zur Beharrung und Stabilisierung des Status quo beiträgt und wichtige Entwicklungen, wie etwa die regelmäßige und konsequente Verschärfung von CO₂-Standards als EU-Norm oder eine angemessene Besteuerung der Automobilität, erschweren, verzögern oder sogar verhindern. Nichts tun, was dem Automobilmarkt und der Autoindustrie schaden könnte, so lautet die Maxime der Automobil- und Industriepolitik auf allen politischen Ebenen noch immer. Dabei wird der Zukunftsblick

verstellt und damit auch die Einsicht in die Tatsache, dass nur die Transformation der Autoindustrie und die damit zu verbindende wirtschaftsstrukturelle Diversifizierung der Automobilregionen eine wirklich widerstandsfähige und zukunfts feste Entwicklungsperspektive für Beschäftigung und eine ausgeglichene soziale Lage bieten werden.

Die Menge in der Enge

Und die internationale Perspektive? Die automobilen Zivilisation greift heute bis in fast jeden Winkel der Erde und hat fast überall ihre Infrastrukturen errichtet. Gleichzeitig wächst die Weltbevölkerung stetig weiter an und bündelt sich dabei auf immer engerem Raum in den urbanen Zentren und Regionen. Um die bekannte Metapher einmal mehr zu bemühen: Der Kuchen bleibt gleich groß, während die auf Zuteilung wartende Kundschaft immer zahlreicher wird. Gleichzeitig steigt aber auch die Zahl derjenigen Kunden, die sich ein immer größeres Stück leisten wollen und können, d.h. die Anzahl der Menschen, die sich auf den Weg in die globale Mittelschicht macht, wird immer größer. Mit ihnen steigt der spezifische Ressourcenverbrauch erst recht. Privat-Pkw, Wohneigentum, Fernreisen, Konsumgüter, exotische Speisen – alles was heute den Lebensstil der Mittelschicht ausmacht, ist tendenziell äußerst mobilitäts- und ressourcenintensiv. Angesichts dieser Ausgangslage erscheint es einerseits nicht unrealistisch, dass in den Führungsetagen der Weltautomobilindustrie in zwei Dekaden mit einer Weltautomobilflotte (inkl. Lastkraftwagen) von bis zu 2,5 Mrd. Fahrzeugen gerechnet wird. Und doch erscheint eine solche Situation zugleich als ökologisch und sozial absolut unzumutbar, müssen doch nicht nur die energetischen Ressourcen zum Betrieb dieser riesigen Fahrzeugflotte und ihrer Infrastrukturen bereitgestellt werden, sondern vor allem erst einmal auch die Erze, der Sand, der Beton, die seltenen Erden und Kunststoffe, um die Fahrzeuge und Infrastrukturen zu bauen. Der ökologische Rucksack eines normalen Mittelklassewagens ist heute bereits groß. In Anwendung der Faustregel, dass der Ressourcenaufwand für die Herstellung eines Produktes umso größer ist, je höher das technologische Niveau (Leichtbau, E-Antrieb, Brennstoffzellen bzw. Batterie) des Fahrzeugs ist, ist zukünftig davon auszugehen, dass die ökologischen Rucksäcke noch größer werden. Damit wächst auch der Gesamtaufwand der vermeintlich »grünen« Produktinnovationen im Fahrzeugbereich ins

Unermessliche bei zeitgleichem Bevölkerungswachstum,
Konsumsteigerungen und steigender Mobilitätsnachfrage.