

Das Wertschöpfungssystem Automobil im Umbruch

Karina Becker, Martin Ehrlich, Madeleine Holzschuh, Thomas Engel, Johanna Sittel

Karina Becker: karina.becker@uni-jena.de, Martin Ehrlich: martin.ehrlich@uni-jena.de, Madeleine Holzschuh: madeleine.holzschuh@uni-jena.de, Thomas Engel: thomas.engel@uni-jena.de, Johanna Sittel: johanna.sittel@uni-jena.de

Was derzeit bereits realpolitisch in Form von Dieselfahrverboten Umsetzung findet und in Forderungen wie der Quotierung von Elektroautos diskutiert wird, sind erste Schritte in Richtung eines gebotenen Pfadwechsels zur Umsetzung ökologischer Nachhaltigkeitsziele in der Automobilität. Den gesellschaftspolitischen Hintergrund dieser Entwicklung bildet das Brüchigwerden eines auf fossilen Energien beruhenden Wachstumstyps. Lange Zeit als Indikator für die Mehrung gesellschaftlichen Reichtums geradezu fraglos akzeptiert, werden die sozialen und ökologischen Kosten dieses Wachstumsmusters infrage gestellt. So setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass sich der Wohlfahrtsgewinn des industriellen Kapitalismus national wie global höchst ungleich verteilt und unter den derzeitigen Bedingungen um den Preis eines beschleunigten Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie steigender Emissionen generiert wird. Der daran ansetzende soziale und ökologische Gesellschaftskonflikt hat nunmehr die deutsche Wirtschaft und deren industrielles Herzstück, das Wertschöpfungssystem Automobil, erreicht. Welche Rolle diesen dabei zukommt, ob und wie die neuen Herausforderungen in den Zulieferunternehmen diskutiert und verhandelt werden und auf welche Weise sich betriebliche und überbetriebliche Akteure strategisch mit dem Transformationsdruck auseinandersetzen, wird auf Basis einer empirischen Studie vorgestellt und diskutiert werden.

Verallgemeinerung und Brüchig-Werden des automobilen Konsens'

Tobias Haas

Tobias Haas: tobias.haas@fu-berlin.de

Das Automobil hat im 20. Jahrhundert die westlichen Gesellschaften durchdrungen und ist eng verwoben mit kapitalistischen und patriarchalen Macht- und Herrschaftsverhältnissen. Die Entwicklung der Infrastrukturen wurde auf das Automobil ausgerichtet, es ist aus dem Alltag breiter Teile der Bevölkerung nicht mehr wegzudenken. Darüber hinaus ist es stark symbolisch aufgeladen und ein zentraler Eckpfeiler des Modell Deutschland. Doch die Hegemonie des Automobils wird in den letzten Jahren zunehmend brüchig. Das hat erstens mit Verfehlungen der Autoindustrie zu tun. Mit dem Dieselskandal und den Kartellabsprachen sieht sich die Autoindustrie mit starker Kritik konfrontiert. Zweitens verbreitern sich vor allem im städtischen Kontext Initiativen, die sich für eine Stärkung der Alternativen zum Automobil einsetzen, seien es Fahrradvolksentscheide oder Bündnisse für einen beitragsfreien ÖPNV. Drittens eröffnen die Digitalisierung und damit verbundene neue Mobilitätsdienstleistungen die Möglichkeit verstärkt intermodale Mobilitätspraxen zu verfolgen, die zu einer Degradierung des Autos führen können. Viertens ist die junge Generation weniger autoaffin als die älteren Generationen. Gleichwohl gibt es Tendenzen zu einer neuen symbolischen Aufladung des Autos, die auch durch die voranschreitende Digitalisierung, Elektrifizierung und das Versprechen autonomer Fahrzeuge genährt werden. In dem Beitrag analysiere ich aus einer Gramscianischen Perspektive die Auseinandersetzungen um das Brüchig-Werden des automobilen Konsens'.

Die Rolle der Beschäftigten in der Konversion der Autoindustrie

Heinz Högelsberger, Markus Wissen

Heinz Högelsberger: Heinz.HOEGELBERGER@akwien.at, Markus Wissen: markus.wissen@hwr-berlin.de

Die Rolle der Beschäftigten im Strukturwandel der Autoindustrie wird bislang primär unter dem Aspekt des Stellenabbaus bzw. Arbeitsplatzerhalts thematisiert. Vor allem für den Übergang zur Elektro-Automobilität wird ein starker Abbau von Arbeitsplätzen sowohl bei den Herstellern als auch bei den Zulieferern prognostiziert. Gesellschaftliche und politische Akteure sowie Teile der Forschung interessieren sich deshalb dafür, wie sich der Übergang mittels einer ökologischen Modernisierung des Verbrennungsmotors zeitlich strecken und gleichzeitig die technologischen Kompetenzen und Produktionskapazitäten der etablierten Hersteller in puncto Elektro-Automobilität verbessern ließen. Bislang noch wenig untersucht sind dagegen die Vorstellungen, die die Beschäftigten der Autoindustrie vom Wandel der (Auto-)Mobilität und ihrer eigenen Rolle darin haben. Diese Frage drängt sich nicht nur angesichts des befürchteten Stellenabbaus auf. Ihre Relevanz ergibt sich auch aufgrund der Vorstellungen und Kompetenzen, mit denen die Automobilbeschäftigten selbst zu wichtigen Akteuren des Transformationsprozesses werden könnten. Der Vortrag stützt sich auf erste Ergebnisse eines vom österreichischen Klima- und Energiefonds (KLIEN) geförderten Forschungsprojekts und behandelt folgende Fragen: Inwieweit resultieren Unsicherheit und Krisenbewusstsein auf Seiten der in der Autoindustrie Beschäftigten in einer konformistischen Haltung, die auf eine Verteidigung oder bestenfalls vorsichtige ökologische Modernisierung des Bestehenden setzt? Inwieweit wird der automobiler Konsens auch auf Seiten der Beschäftigten brüchig, und welche Vorstellungen einer Transformation gehen damit einher? Wie könnten ältere Ansätze einer Konversion der industriellen Produktion, in der soziale, beschäftigungspolitische und ökologische Überlegungen in der Idee der Gebrauchswertorientierung konvergierten, für die heutige Situation fruchtbar gemacht werden?