

Autor: Specht, Frank
Seite: 004
Ressort: Tagesthema

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 092
Auflage: 68.728 (gedruckt) ¹ 136.428 (verkauft) ¹
 141.142 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,450 (in Mio.) ²

Seitentitel: Streit um Kaufprämie (Handelsblatt-Beilage)

¹ IVW 1/2020

² AGMA ma 2019 Tageszeitungen

"Wichtig ist der Eigenbeitrag der Hersteller"

Der IG-Metall-Chef spricht über Auto-Kaufprämien als Teil eines Konjunkturprogramms, sinnvolle Hilfen für die Unternehmen und Auswege aus der tiefsten Industrierezession der Nachkriegsgeschichte.

Am Dienstag hat der IG-Metall-Vorstand beraten - unter anderem über ein Konjunkturpaket. Eine Kaufprämie für Neuwagen dürfe es nur als Bestandteil eines solchen umfassenden Gesamtpakets geben, betont Gewerkschaftschef Jörg Hofmann im Interview - auch wenn viele der IG-Metall-Mitglieder bei Autoherstellern und ihren Zulieferern arbeiten und darauf hoffen, dass die Branche bald wieder Fahrt aufnimmt.

Herr Hofmann, wie steht die Metall- und Elektroindustrie in der Coronakrise heute da?

Die Lage ist sehr unterschiedlich. Teile des Maschinen- und Anlagenbaus haben die letzten Aufträge vor Corona abgearbeitet und werden erst jetzt in die Krise reingezogen. Die Autohäuser und Werkstätten sind wieder geöffnet, aber leider fehlt es dort noch an Kundschaft. Bei Elektronik oder IT läuft es ganz gut und die Situation in der Konsumgüterbranche, etwa Elektrowerkzeuge oder weiße Ware, wird sich dann schnell normalisieren, wenn die Kaufkraft nicht durch steigende Arbeitslosigkeit abbricht. Aktuell steckt die Metall- und Elektroindustrie aber in der tiefsten Rezession der Nachkriegsgeschichte.

Rechnen Sie mit Jobverlusten?

Ich glaube, dass die Kurzarbeit weiter eine tragende Brücke für die Beschäftigung ist. Personalanpassungen, die gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen mehr und mehr auf die Tagesordnung kommen, haben ihre Ursache vor allem in Liquiditätsproblemen. Aber natürlich gibt es auch den einen oder anderen Arbeitgeber, der in Corona jetzt die Chance sieht, schon länger im Tresor schlummernde Personalabbaupläne durchzuziehen.

Die Politik will im Juni über eine Kauf-

prämie für Autos entscheiden. Halten Sie die für sinnvoll?

Als alleinstehende Maßnahme nicht. Wir brauchen ein Konjunkturprogramm, das der Breite der Wirtschaft Schwung verschafft. Und dies muss schnell kommen, eine Politik des Abwartens würde die gesellschaftlichen Kosten enorm erhöhen. Dieser Schwung muss auf eine Beschleunigung des ökologischen und digitalen Umbaus zielen. In diesem Zusammenhang muss man die Frage stellen, wo die stärksten Triebkräfte sind, um dieses Schwungrad in Gang zu setzen.

Und wo sehen Sie die?

Da kommt ohne Zweifel dem Fahrzeugbau eine Schlüsselrolle zu. Denn ohne dass dieser aus der Rezession rauskommt, wird dies auch nicht dem Maschinenbau, dem Stahl, Teilen der Chemie und anderen Branchen gelingen. Sie hängen zu stark an dieser Leitbranche. Das ist die nüchterne Analyse. Wichtig für die Bewertung ist: Es geht da nicht im Schwerpunkt um die Hersteller, sondern die Tausenden von Zuliefererfirmen und ihre Beschäftigten, die in existenziellen Nöten sind, wenn Umsatzeinbrüche von 60 Prozent wie derzeit die Lage bestimmen. Daher ist, eingebettet in ein Konjunkturprogramm, auch eine klar konditionierte Umweltprämie sinnvoll. Sie muss drei Prämissen erfüllen.

Welche?

Sie muss erstens nachweisbar zu einer deutlichen Senkung der Emissionswerte beitragen. Sie muss zweitens unmittelbar beschäftigungs- und produktionswirksam sein - vor allem bei den Zulieferern. Und drittens ist auch den Herstellern selbst ein nennenswerter Eigenbeitrag abzuverlangen. Der Steuerzahler darf nicht die ohnehin gewährten

Rabatte finanzieren.

Also sollten auch Autos mit emissionsarmen Verbrennungsmotoren gefördert werden?

Ja, sonst wird das mit der zweiten Prämisse, Produktion und Beschäftigung zu stützen, nichts. Eine reine Elektroprämie nützt ja nichts, wenn wir trotz Krise jetzt schon Lieferzeiten von sechs bis acht Monaten für Elektrofahrzeuge haben, weil einfach die Batteriezellen nicht schneller zu beschaffen sind. Wenn wir in den Werken der Zulieferer und Hersteller möglichst schnell wieder aus Kurzarbeit in Arbeit kommen und die Sozialkassen entlasten wollen, dann muss eine Prämie natürlich auch die Teile der Industrie umfassen, die heute an modernsten Verbrennern arbeiten. Umweltverbände werden das nicht gerne hören.

Wichtig ist: Es muss nachweisbar ein signifikanter Einsparungseffekt in den Emissionen realisiert werden. Das gelingt etwa, wenn Sie ein altes Euro-3-Fahrzeug durch einen modernen, emissionsarmen Verbrenner ersetzen.

Fürchten Sie nicht Kritik, dass der Staat Hersteller stützt, die den Wandel hin zur E-Mobilität verschlafen haben?

Wenn da etwas verschlafen wurde, dann von Politik und Unternehmen gemeinsam, die den Wandel in Richtung Elektrifizierung viel zu spät begonnen haben. Deshalb stehen wir jetzt vor der schwierigen Situation, dass die Industrie beim besten Willen nicht mehr elektrifizierte Fahrzeuge liefern kann, weil wir gerade im Beginn des Umbaus dieser Branche stehen und etwa Batteriezellen Mangelware sind. Da können doch jetzt nicht die Beschäftigten zu Opfern gemacht werden, indem man sie einfach abknipst.

Das heißt?

Wir schaffen eine ökologische und soziale Transformation nur, wenn möglichst viele Betriebe dabei mitmachen und Schritt für Schritt vom Verbrenner auf Elektrokomponenten umstellen. Die Idee, wir lassen die alte Leitbranche einfach absterben und daneben blüht gleich etwas Neues, wird nicht funktionieren.

Ist nicht Eile geboten? Solange alle auf eine Kaufprämie spekulieren, schafft sich doch niemand ein neues Auto an. Das Ei hat sich die Automobilindustrie selbst ins Nest gelegt. Sie hat zu Unzeiten nach Kaufprämien geschrien und beklagt sich jetzt, dass die Käufer darauf warten.

VW hat 2019 unterm Strich gut 13 Milliarden Euro Gewinn gemacht, BMW immerhin noch fünf Milliarden. Was sollen noch stärker betroffene Branchen wie die Gastronomie oder Hotellerie sagen, wenn jetzt Staatsgeld für die Autoindustrie fließt?

Bei Hotels und Gaststätten kann man den Schalter umlegen, wenn der Gesundheitsschutz es erlaubt. Die Nachfrage ist da. Hier muss man Überbrückungshilfen anbieten, damit nicht zu viele Betriebe in Konkurs gehen. In der Industrie und den industrienahen Dienstleistungen dagegen erleben wir eine tiefe Rezession auf der Angebots- und Nachfrageseite. Deshalb brauchen wir Impulse für die Industrie, die sich im Übrigen schnell wieder refinanzieren lassen mit den dadurch erreichten Steuermehreinnahmen. Und was die Gewinne der Hersteller im Jahr 2019 angeht - gerade deswegen sehen wir eine Eigenbeteiligung an Kaufanreizen. Sonst ist das gesellschaftlich nicht darstellbar.

Hilft eine nationale Prämie bei der Exportabhängigkeit der deutschen Autoindustrie überhaupt?

Das Mindeste, was wir brauchen, ist eine europäische Koordination des Hochlaufs. 40 Prozent der Fahrzeuge, die die deutsche Autoindustrie baut,

werden im europäischen Ausland verkauft. Solange Hauptmärkte wie Italien, Spanien oder Frankreich praktisch tot sind, hat ein nationales Konjunkturprogramm nicht die gleiche Wirksamkeit, als wenn man europäisch koordiniert vorgehen würde. Aber auch das ist ein Henne-Ei-Thema. Wir sollten jetzt im nationalen Rahmen vorangehen und gleichzeitig darauf drängen, dass wir europäisch koordiniert etwas Vergleichbares hinbekommen.

Was sollte neben der Kaufprämie noch drinstecken im Konjunkturpaket?

Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die helfen können: Etwa Sonderabschreibungen für Investitionen, die zum Klimaschutz beitragen. Wir sollten auch Technologien fördern, die die Energieeffizienz etwa im Maschinenbau steigern, oder für die Energie- und Verkehrswende gebraucht werden. Und um den Eigenkapitalschwund zu stoppen, die Verbesserung des Verlustvortrags für das Jahr 2020. Das sind Instrumente, die quer über alle Branchen wirken.

Was ist mit Steuersenkungen?

Ich halte nichts von einer Senkung der Mehrwert- oder der Unternehmensteuern. Das wäre teuer und wenig zielgenau. Uns nützt auch kein Konjunkturprogramm, das stark auf Bauleistungen setzt, weil die Bauindustrie gut ausgelastet ist.

Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, Konsumgutscheine auszugeben?

Ich würde es für viel sinnvoller halten, möglichst schnell möglichst viele Menschen von Kurzarbeit wieder in reguläre Arbeit zu bringen. Das ist der beste Konsumgutschein. Daneben müssen Lösungen gefunden werden, wie wir Hotels, Gaststätten und Teile des Einzelhandels vor dem wirtschaftlichen Ruin schützen können, bis wieder eine volle Auslastung möglich ist. Solange die in Teilen geschlossen sind, wirkt auch kein Konsumgutschein.

Welche Beiträge können von den

Arbeitnehmern zur Bewältigung der Coronakrise erwartet werden?

Die Beschäftigten haben riesige Beiträge geleistet. Sie nehmen jetzt in Kurzarbeit empfindliche Einkommensverluste hin, haben vorher schon Arbeitszeitkonten oder freie Tage eingebracht und den Betrieben enorme Kosten erspart. Wenn Unternehmen jetzt öffentliche Unterstützung beantragen und anschließend meinen, sie müssten auch noch die Beschäftigten zur Kasse bitten, dann machen wir da nicht mit. Die Beschäftigten werden nicht zweimal zahlen - erst mit Abstrichen beim Entgelt und dann als Steuerzahler. Erste Arbeitgeberverbände wie Südwestmetall stellen bereits tarifliche Leistungen wie das Ende Juli fällige Zusatzgeld zur Disposition. Was sagen Sie dazu?

Solange auch große Mitgliedsunternehmen von Südwestmetall der Öffentlichkeit gute Erträge und Dividendenzahlungen präsentieren, sollte der Verband nicht über Arbeitnehmereinkommen und das Abschmelzen tariflicher Leistungen fabulieren.

Herr Hofmann, vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Frank Specht .

ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Ohne Zweifel kommt dem Fahrzeugbau eine Schlüsselrolle zu.

Vita Jörg Hofmann Gewerkschafter Der 64-jährige Schwabe ist seit Oktober 2015 Erster Vorsitzender der IG Metall mit ihren rund 2,3 Millionen Mitgliedern. Automann Der Ökonom aus dem Autoland Baden-Württemberg sitzt im Aufsichtsrat von Volkswagen und beim Zulieferer Bosch. Hofmann liegt die E-Mobilität am Herzen, die er auch als Mitglied im Lenkungskreis der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität vorantreiben will.

Abbildung: action press

Wörter: 1365

Urheberinformation: Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG 2020: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.