

Daimler in der Krise

Dass sich Daimler derzeit, nicht nur wegen COVID-19, in einer Krise befindet, dürfte mittlerweile jedem Beschäftigten bewusst sein.

Der Vorstandsvorsitzende Källenius hat in mehreren Statements, zuletzt auf der Hauptversammlung, einige bemerkenswerte Äußerungen getätigt, wie er sich die zukünftige Ausrichtung des Unternehmens vorstellt.

Zunächst lässt er keinen Zweifel daran, dass Daimler ein Kostenproblem hat, nicht erst seit der Pandemie. Während unter Zetsche die Vorgabe hieß, Stückzahlen, egal was es kostet, spricht sein Nachfolger davon, sich auf das obere Ende der Fahrzeugsegmente konzentrieren zu wollen. Zitat: „Wir sind eine Luxury Brand“, also eine Luxusmarke. Er möchte die Marken Mercedes-Benz (gemeint sind dabei die gehobenen Fahrzeugklassen der Marke), Maybach, AMG und EQ stärken und in diesen Segmenten ein profitables Wachstum erreichen. Denn nur bei den teuren Luxusautos ist die Marge groß und der Vorstand sieht dort noch großes Potenzial, das es zu heben gilt.

Die Kompaktfahrzeugbaureihen, A-, B- oder C-Klasse, können wohl kaum dem Luxussegment zugeordnet werden. Man verdient damit auch kaum Geld. Schlimmstenfalls muss man deshalb die Neuausrichtung so verstehen, dass sich Daimler langfristig vom Massenmarkt verabschiedet und das Portfolio entsprechend zusammenstreicht.

Dies hätte natürlich dramatische Folgen auf einzelne Werke. Den Werken in Rastatt, Bremen und Kecskemet (wo 2019 die geplante Erweiterung auf Eis gelegt wurde), droht damit dasselbe Schicksal wie dem Smart-Werk in Hambach. Dieses soll entweder verkauft oder, wenn sich kein Käufer findet, geschlossen werden.

Hinzu kommt, dass auf der Antriebsseite vom Vorstand die Devise „electric first“ ausgegeben wurde. Daimler möchte das Angebot an batteriebetriebenen Fahrzeugen deutlich ausbauen. Auch diese Transformation wird dramatische Folgen auf die Beschäftigung in der gesamten Automobilindustrie und deren Zulieferern haben. Da ein elektrischer Antriebstrang im Vergleich zu einem konventionellen Antrieb aus deutlich weniger Einzelteilen besteht, werden ungefähr 6 von 7 Arbeitsplätzen in Fertigung und Montage überflüssig.

Die Aussicht, mit einem Bruchteil an Personal hohe Gewinne einfahren zu können, ist für die Automobilhersteller sehr verlockend. Dass in Verbindung von Elektromobilität dann noch suggeriert wird, dass dieser Antrieb nachhaltig und umweltfreundlich sei, verpasst dem Ganzen noch ein grünes Deckmäntelchen. Potenziellen Interessenten an batteriebetriebenen Fahrzeugen soll eingeredet werden, sie würden etwas Gutes für die Umwelt tun, wenn sie sich für solch ein Fahrzeug entscheiden.

Dabei ist Elektromobilität alles andere als nachhaltig und umweltschonend – zumindest heute noch. Die Herstellung der Batterien bringt noch immer eine hohe Emission an Treibhausgasen mit sich, die Förderung der Rohstoffe, vor allem Lithium, verursacht schwerste Umweltschäden und verwüstet ganze Landstriche. Nicht vergessen werden darf das damit einhergehende menschliche Elend durch Kinderarbeit und die Ausbeutung der Arbeitskräfte in den Kobaltminen, die unter menschenunwürdigen und gesundheitsschädlichen Bedingungen arbeiten müssen.

Hinzu kommt, dass die Lebensdauer der Batterien je nach Nutzung nur ungefähr 8 Jahre beträgt und dies einem wirtschaftlichen Fahrzeugtotalschaden gleichkommt. Vorbei die Zeit, in der Autos 30 oder mehr Jahre gefahren werden können. Was soll daran nachhaltig sein?

Es bleibt zu hoffen, dass sich batteriebetriebene Fahrzeuge nicht am Markt durchsetzen, sondern eine Randerscheinung bleiben werden. Sie mögen bei Kleinwagen, die mit einer kleinen Batterie ausgestattet sind, die um die 150 km Reichweite bietet und hauptsächlich im innerstädtischen Betrieb genutzt werden, eine sinnvolle Ergänzung sein. Mehr aber auch nicht.

Stattdessen sollte die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) massiv ausgebaut werden. Diese CO₂-neutralen Kraftstoffe weisen gleich mehrere Vorteile auf.

Abgesehen davon, dass der Schadstoffausstoß deutlich reduziert wird, sind es primär die volkswirtschaftlichen Vorteile, die diese Kraftstoffe deutlich in den Fokus rücken müssen.

Zum einen braucht es – im Gegensatz zur Elektromobilität – keine neue Infrastruktur. Man nutzt das vorhandene Tankstellenetz.

Es bleibt bei Verbrennungsmotoren, die unbestreitbar auf langen Strecken enorme Vorteile bieten. Die Beschäftigung in der Automobilindustrie und den Zulieferern wird damit gesichert. Gut bezahlte Jobs, die dem Staat hohe Steuereinnahmen einbringen, bleiben erhalten. Durch Elektromobilität geht ein Großteil dieser Jobs nicht nur verloren, sondern die dann Arbeitslosen müssen vom Staat auch noch alimentiert werden.

Der Hauptkritikpunkt an synthetischen Kraftstoffen sind die derzeit hohen Herstellungskosten. Dies liegt hauptsächlich daran, dass momentan nur eine homöopathische Menge davon produziert wird. Wenn die Produktion drastisch ausgebaut wird, sinken auch die Kosten deutlich. Der Staat ist außerdem aufgefordert, diese Kraftstoffe – wenn überhaupt – dann nur gering zu besteuern. Durch die oben genannten Gründe, wäre die Gesamtbilanz trotzdem positiv.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat im März 2020 eine interessante, in den Medien jedoch kaum gestreute Presseerklärung herausgegeben. Darin erklärt der VDA, dass Wasserstoff und E-Fuels wichtige Bausteine für klimaneutralen Verkehr sind.

Also auch hier kommen anscheinend Zweifel auf, dass reine Elektrofahrzeuge die Lösung aller Problem darstellen.

Zurück zu Daimler: Personalvorstand Porth hat in einem Interview deutlich gemacht, dass ein Personalabbau notwendig sein wird, der über die bisher kolportierten Zahlen von 10.000 bis 15.000 Arbeitsplätzen hinausgeht. Er schließt auch betriebsbedingte Kündigungen nicht mehr aus und verweist dabei auf eine Klausel in der Zukunftssicherung, die eine solche Maßnahme bei einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglich machen würde.

Davor müssen aber mit dem GBR Verhandlungen mit dem Ziel aufgenommen werden, Maßnahmen zu ergreifen, um Kündigungen zu vermeiden.

Der GBR denkt dabei z.B. an eine kollektive Arbeitszeitverkürzung, die aber laut Herrn Porth das grundsätzliche Problem der vorhandenen Überkapazitäten nicht löst.

Bis Ende Juli soll zumindest eine Brückenlösung gefunden werden, die kurzfristig eine spürbare Kosteneinsparung verspricht.

Dies trifft zunächst die Verwaltungs- und produktionsnahen Bereiche.

Langfristig muss die Belegschaft damit rechnen, dass durch Neuausrichtung und der Transformation ein massiver Abbau und/oder eine Verlagerung der Produktionskapazitäten ins kostengünstigere Ausland, Stichwort globales Produktionsnetzwerk, stattfinden wird.

Die Zukunft der deutschen Standorte wird maßgeblich vom Erfolg von batteriebetriebenen Fahrzeugen am Markt abhängig sein. Wenn sich dieser Antrieb als Flop erweisen wird, wird das direkt dem Erhalt von Arbeitsplätzen zugutekommen.