

„Ökologischer Umbau“ der Automobilindustrie – Alternative zum Jobabbau?

Achim Bigus

Einen Teil der aktuellen Weltwirtschaftskrise bildet die Krise der internationalen Automobilindustrie als einer Schlüsselbranche des heutigen Kapitalismus¹. In dieser Branchenkrise verflechten sich verschiedene Aspekte der allgemeinen Krise:

- Zunächst einmal ist die Automobilindustrie betroffen von einer „klassischen“ zyklischen Überproduktionskrise: Absatzeinbrüche, Überproduktion, weltweite Überkapazitäten als Folge des im Kapitalismus nicht aufzuhebenden Widerspruchs „zwischen einer im Kapitalismus kaum begrenzten Steigerung der Produktion und einer grundsätzlich beschränkten kaufkräftigen Massennachfrage“².
- Diese Krise und ihre Folgen wälzen die Automonopole auf die Bevölkerung ab: durch Lohn-, Sozial- und Personalabbau direkt auf die Arbeitenden der Auto- und Zulieferer-Industrie, durch verschiedenste Formen direkter und indirekter Subventionen („Abwrackprämie“) mithilfe „ihrer“ Regierung auf alle Steuerzahlenden.
- Der kapitalistische Krisenmechanismus wird verschärft durch die sich abzeichnende Ölverknappung und die damit einhergehende Ölverteuerung, nur vorübergehend gebremst durch das Sinken der Nachfrage in der Wirtschaftskrise.
- Zugleich verdeutlicht die Umwelt- und Klimakrise die „Erkenntnis, dass das vorherrschende Transportmodell der Industrieländer für die dramatischen Veränderungen des Weltklimas mitverantwortlich ist“³.

Das „grüne Auto“ als Alternative?

Ein zentrales Element der Krisenbewältigung der Autokonzerne ist das „grüne Auto“ mit Elektro- oder Hybridantrieb als „neues Geschäftsmodell“. Winfried Wolf leistet eine ausführliche Kritik dieser „Reformlüge der Autoindustrie“, auf die ich hier aus Platzgründen nur verweisen kann⁴. Eine „alternative Mobilitäts- und Transportpolitik“, die ein „Recht auf Mobilität“ für möglichst viele Menschen mit möglichst geringem Ressourcenverbrauch und Schadstoffausstoß erreichen will, muss mehr „umbauen“ als nur Automotoren. Die Palette der hierfür nötigen Maßnahmen beginnt bei einer anderen

Stadt- und Regionalplanung zur Schaffung „kurzer Wege“ und endet nicht beim Wiederauf- und Ausbau schienengestützter Verkehrssysteme⁵. So greift auch die IG Metall entschieden zu kurz, wenn sie „Autos auf neue und sichere Bahnen (!) lenken“ will⁶ – allerdings passend zum Einsatz von IGM-Spitze und Gesamtbetriebsräten der Autokonzerne im Streit um die EU-Abgasnormen 2007 an der Seite „ihrer“ deutschen Produzenten schwerer, „durstiger“ und CO₂-intensiver Luxusfahrzeuge. Maßgebliche Kräfte in der IG Metall haben sich offensichtlich weit entfernt von der vor über 20 Jahren entwickelten kritischen Sicht auf „Auto, Umwelt und Verkehr“⁷. Gegen „Arbeit um jeden Preis“ argumentierte bereits August Bebel. Er entgegnete vor 110 Jahren im Reichstag den Befürwortern der kaiserlichen Flottenrüstung, welche die ablehnende Haltung der damals noch marxistischen Sozialdemokratie mit Hinweis auf die durch Rüstung entstehenden „Arbeitsplätze“ angriffen: „Es kommt doch nicht bloß darauf an, dass man Arbeit schafft, sondern es kommt vor allem darauf an, welche Arbeit man schafft und für welche Zwecke Arbeit geschaffen wird, ob ich Arbeit schaffe für Zwecke, die wir von unserem Standpunkte aus in ihren notwendigen Wirkungen und Folgen als kulturwidrig und kulturfeindlich ansehen müssen, oder ob wir Arbeitsmittel und Arbeitszwecke schaffen, die wir als kulturfördernd und kulturhebend ansehen müssen.“⁸

„Grüne Mobilität“ — Antwort auf die Autokrise?

Umstellung auf „ökologische Mobilität“ wäre notwendiger Bestandteil einer Produktionsweise, die den Menschen und nicht den Profit in den Mittelpunkt des Wirtschaftens stellt. Dabei geht es nicht nur um ferne „Visionen“, sondern auch um – bei entsprechenden Kräfteverhältnissen – durchaus im Kapitalismus erreichbare Ziele, wie die Verteidigung und den Ausbau einer Bahn im öffentlichen Eigentum, Verhinderung und Rücknahme von Streckenschließungen oder (Wieder-) Aufbau von Stadtbahnen in mittleren und großen Städten. Aber: ist „Konversion“ auch die Antwort auf die Arbeitsplatzvernichtung in den Autobetrieben? Eine „Konversion“ von Auto- und Zulieferbetrieben stößt zunächst einmal auf technische Probleme wegen der oft hoch spezialisierten Produktionsanlagen. Doch auch die Umstellung auf Kriegsproduktion zu Beginn und auf zivile Produktion nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde technisch gelöst. So baute z. B. Karmann in Osnabrück während des Krieges Flugzeugteile und danach unter anderem – Straßenbahnwaggons! Ein „Investitionsprogramm, das Verkehrswende, Klimaschutz und Schaffung neuer Arbeitsplätze kombiniert“⁹, könnte auch in den Automobilregionen „Ersatzarbeitsplätze“ für wegfallende „Autojobs“ schaffen. Wie Stephan Krull aber richtig feststellt, „löst das Elektroauto das Problem der Überkapazität nicht“¹⁰. Dies gilt ebenso für alle Träger „alternativer“ Mobilität und für alle „alternativen“ Produkte. Die Ursachen von Überproduktionskrisen haben Marx und Engels ausführlich dargestellt, aber auch „Kronzeugen“ mit größerer Nähe zum Kapital wie Guido Reinking, Herausgeber der Fachzeitschrift „Automobilwoche“: „Weil die Autokonzerne mit jedem Modellwechsel ihre Produktivität steigern und deshalb mit gleicher Mannschaft 10 bis 20 Prozent mehr Fahrzeuge bauen können, sind die Werke wegen der stagnierenden Nachfrage immer weniger ausgelastet“¹¹. Oder John J. Rascob, langjähriger Vizechef von General Motors und maßgeblicher Manager des Chemiekonzerns DuPont (damals strategischer Großaktionär bei GM) 1930 mit Blick auf die damalige historische Krise des Kapitalismus: „Wir haben die Produktion so erfolgreich vorangetrieben, dass wir vor dem Problem stehen, wie die Güter, die wir

produzierten, zu konsumieren sind.“¹² Diese Gesetze der kapitalistischen Produktionsweise wirken unabhängig von den produzierten stofflichen Gebrauchswerten, für die Produktion von Fahrrädern, Waggons, Windrädern oder Solaranlagen genauso wie für Benzin-, Diesel-, Hybrid- oder Elektroautos. Der Umbau von Mobilität und Transport ist somit eine notwendige Antwort auf die ökologische Krise der „Autogesellschaft“, nicht aber auf den ökonomisch verursachten Jobabbau. Eine naheliegende und einleuchtende Aktionslösung ist er darum auch eher für Umweltaktivisten und Bahnbeschäftigte oder auf der kommunalen und regionalen Ebene. In den Autobelegschaften liefert die Abhängigkeit vom Produkt Auto eher Anknüpfungspunkte für „Branchenkoalitionen“ zur Verteidigung „ihres“ Produkts gegen ökologische Kritik und Auflagen, vor allem bei einer entsprechenden Politik ihrer Gewerkschaft (s. o.). Wer dies verhindern will, muss den Automobilarbeitern glaubwürdige Antworten auf ihre Beschäftigungssorgen geben. Die langfristige Frage lautet: „Was ist zu tun, einen Umbau dieser Branche, der gesellschaftlich und ökologisch nötig ist, so zu gestalten, dass er nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und ihrer Familien ausgetragen wird?“¹³. Dies verbindet sich kurzfristig mit der Verteidigung der heute bedrohten Jobs.

Arbeit, Umwelt, Sozialismus ...

Stephan Krull betont zutreffend, dass zur Überwindung der „Krise der Autogesellschaft“ an „gesellschaftlicher Planung von Produkten und Produktion kein Weg vorbei führt“¹⁴. Winfried Wolf zeigt mit seiner Analyse des „spezifischen Gewichts“ der Auto-, Öl- und Flugzeugkonzerne, gegen welche mächtigen gesellschaftlichen Interessen Alternativen durchgesetzt werden müssen. Beides verweist auf die Notwendigkeit eines Bruchs mit der Anarchie der kapitalistischen „Marktwirtschaft“ und mit den herrschenden Macht- und Eigentumsverhältnissen: wer „grün“ sein und Arbeitsplätze verteidigen will, muss „rot“ werden! Das erfordert die Entwicklung von Gegenmacht durch die Arbeiterbewegung. Hoffnungen, der von der IGM geforderte „Branchenrat Automobile Zukunft“ könne ein Ansatz für einen Umbau der Branche sein¹⁵, dürften enttäuscht werden. Die „Auseinandersetzung mit den Thesen der IGM zur Zukunft der Automobilindustrie“ im Automobilseminar der DKP (November 2009) führte zu der wohl realistischeren Einschätzung, „dass der geforderte Branchenrat von Unternehmen und Politik sehr an die Konzertierte Aktion erinnere“, zumal festgestellt wurde: „Eine Einbeziehung der Beschäftigten, ja ein Widerstandskonzept fehlt völlig.“¹⁶

... und Arbeitszeitverkürzung

Winfried Wolf verweist für den Zeitraum 1960–2007 auf die „extreme Auseinanderentwicklung von Output (= Vervierfachung) und dem weitgehend konstanten Beschäftigungsniveau“ als „Ausdruck der gerade in der Autobranche dokumentierten immensen Steigerung der Produktivkraft“¹⁷. Die kapitalistische Nutzung dieser enormen Produktivitätssteigerung ist eine entscheidende Ursache der Jobverluste, nicht nur in der Autoindustrie. Eine klassische Antwort der Arbeiterbewegung ist die Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich, was einen harten Kampf um die Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums erfordert. Ist es

ein Zufall, dass die Debatte in der IG Metall über Alternativen zum Auto in der Zeit am entwickeltsten war, als sich diese mit einem auch praktisch erfahrbaren Ringen um kürzere Arbeitszeiten, um eine andere Verteilung von Arbeit und Einkommen verbinden konnte?

Quellen und Anmerkungen:

- 1 Zum „spezifischen Gewicht“ des Öl-, Auto und Flugzeugkapitals in der stofflichen Struktur des Weltkapitals siehe: Winfried Wolf, Weltwirtschaftskrise & Krise der Autoindustrie; Lunapark 21 Extra 02, Oktober 2009, S. 12. Diese Broschüre halte ich insgesamt für eine unverzichtbare Analyse der aktuellen Automobilkrise. Teile daraus erschienen auch in: Marxistische Blätter (MB) 1-09, S. 44–55, dort die hier angeführte Analyse auf S. 51.
- 2 W. Wolf, a. a. O., S. 22; MB 1-09, S. 53
- 3 Tom Adler, IG Metall, Daimler-Betriebsrat, in: W. Wolf, a. a. O., S. 2
- 4 W. Wolf, a. a. O., S. 37–40, vgl. auch Stephan Krull (ehemaliger VW-Betriebsrat): Wohin mit der Autoindustrie; in: Z. Zeitschrift Marxistische Erneuerung, Nr. 80, Dezember 2009, S. 61–70, hier: S. 62
- 5 W. Wolf, a. a. O., S. 26/27, S. Krull, a. a. O., S. 61
- 6 Zur „Branchenkonferenz“ der Hans-Böckler-Stiftung im März 2009 s. S. Krull, a. a. O., S. 68
- 7 vgl. S. Krull, a. a. O., S. 64
- 8 August Bebel, Reichstagsrede vom 10. Februar 1900, in: A. Bebel, Diesem System keinen Mann und keinen Groschen, Berlin/DDR 1961, S. 46
- 9 W. Wolf, a. a. O., S. 26
- 10 S. Krull, a. a. O., S. 62
- 11 In: Financial Times Deutschland, 26. November 2004, Hervorhebungen von mir.
- 12 W. Wolf, a. a. O., S. 22; MB 1-09, S. 53
- 13 Ulrike Schmitz: Umgestalten nicht auf dem Rücken der Beschäftigten, UZ Nr. 47, vom 20. November 2009
- 14 S. Krull, a. a. O., S. 60
- 15 S. Krull, a. a. O., S. 69
- 16 Ulrike Schmitz, a. a. O.
- 17 W. Wolf, a. a. O., S. 8/9, MB 1-09, S. 46–48

Quelle:
Marxistische Blätter 2/10