

Stephan Krull

Der Motor stottert: Abbruch oder Umbau? **Krise als Chance zum Umbau der Automobilindustrie?**

1. Die Wahrnehmung der Krise

Dass wir es mit einer ausgewachsenen Wirtschaftskrise zu tun haben, bestreiten CDU und SPD nicht länger, Lautsprecher der Neoliberalen wie Rürup können die Krise nicht mehr leugnen. Auf Nachfrage, ob der Kapitalismus obsolet sei, fällt dem „Wirtschaftsweisen“ Hans-Werner Sinn nichts ein als die Aussage, „diese Frage stelle sich gar nicht“. In der Automobil- und Zulieferindustrie, der Investitionsgüterindustrie, in Handel und Handwerk sind Hunderttausende auf Kurzarbeit gesetzt, zehntausende Zeit- und LeiharbeiterInnen verlieren aktuell den Job; sie waren bisher massiv benachteiligt und sind nun die ersten, bei denen die Krise brutal ankommt. Die Schärfe der Krise liegt im Zusammentreffen von Finanzmarktkrise und zyklischer Krise des kapitalistischen Produktionssystems¹, weitere Krisenursachen sind Profiterwartungen über 20%, die im Produktions- und Dienstleistungsbereich ohne schärfste Ausbeutung und Betrug nicht zu bringen sind, von den Vorständen um ihrer eigenen Boni willen aber gefordert.

Die Fragen sind also, wer die Lasten trägt und ob die Auto- und Zulieferindustrie als weltweite Schlüsselindustrie sozial-ökologisch umstrukturiert werden kann?

In Deutschland sind in diesem Industriezweig über 700.000 Menschen beschäftigt, viele im Handel, den Werkstätten, der Mineralölindustrie, bei Tankstellen, der Stahlindustrie, der chemischen Industrie, der Reifenindustrie, in der Logistik usw., insgesamt fast 10% aller Arbeitsverhältnisse, ähnlich in Frankreich, Italien und Spanien, seit einigen Jahren auch in Polen, Tschechien, Slowakei und Rumänien. Wenn die durch die Krise sinkenden Steuereinnahmen und die daran hängenden Arbeitsplätze hinzugerechnet werden, wird die Arbeitsplatzvernichtung dramatisch. Produktivkräfte werden zu Destruktivkräften.

Ob diese Krise ein besserer Lehrmeister als die vorangegangenen wird, wird sich zeigen. Wohl werden Unternehmen mit verschiedenen Kulturen unterschiedliche Antworten und ihren spezifischen Weg aus der Krise suchen. Die Absicht ist die gleiche, nämlich die Konkurrenz zu vernichten, um bessere Ausgangspositionen für die nächste Runde in der Konkurrenz zu haben. Welche Rolle Betriebsräte dabei spielen, zeichnet sich ab: Sie werden im Interesse ihrer Belegschaften mit den jeweiligen Konzernleitungen darum kämpfen, dass „ihr Konzern“ oder „ihr Standort“ überleben wird. Das ist bei Opel so, wo das US-Management „das Geld zum Fenster rauswirft“ und für die Krise verantwortlich erklärt wird oder bei VW, wo „die Banker“ als Krisen-Verursacher ausgemacht sind², obwohl – z.B. – die fünf Mitglieder des VW-Vorstandes im Oktober mit Aktienverkäufen des eigenen Unternehmens 25 Millionen € kassiert haben. Bei Daimler hat der Betriebsrat angekündigt, dass Arbeitszeitreduzierung auf 30 Stunden zur Absenkung der Produktion nicht ausreicht. Eine bedeutendere Rolle kommt den Gewerkschaften zu, die die Beschäftigten der Branche und eines Industriezweiges vertreten, die Gesamtinteressen vor Brancheninteressen und vor einzelbetriebliche Interessen zu stellen haben. Auf Basis des politischen Anspruchs der Gewerkschaften muss diskutiert werden, ob eine überlebte Technik (Verbrennen des zur Neige gehenden Erdöls), ein Ressourcen verschlingendes Produkt (Raubbau an begrenzten Vorkommen von Eisen, Kupfer und anderen Metallen), der Klimakiller Auto in einem gesteigerten Ausbeutungsprozess und mit staatlichen Subventionen für eine Schicht von Menschen weiter ungebremst herzustellen ist; noch dazu, wenn mit den Subventionen die Egalisierung sozialer Standards auf niedrigstem Niveau verbunden sein sollte, wie das US-Repräsentantenhaus das bei der Abstimmung im Dezember und die Konzerne im Kanzleramt unisono fordern.

Die tendenziell hohen Benzinpreise, die Anforderung zur Senkung des CO₂-Ausstoßes sind gute Vorzeichen für ein Umsteuern, weil dieses auch im Bewusstsein der Menschen als Erfordernis angekommen ist. Fehlt noch ein starker Antrieb zum Umsteuern im sozialen Bereich – soziale Bewegungen und Gewerkschaften haben einzufordern und

¹ Jörg Goldberg in „Z“ Nr. 76, 12/2008, „Die Finanzmarktkrise und das neoliberale Akkumulationsmodell“

² BRV Klaus Franz (Opel) am 10.12. in der Frankfurter Rundschau; und: „Wir sind zu Zugeständnissen bereit“, Klaus Franz (FAZ, 9.12.08). BRV Bernd Osterloh (VW) bei der Betriebsversammlung am 9.12.2008 in Wolfsburg

durchzusetzen, was nationale Regierungen und Institutionen wie EU, IWF oder Weltbank nicht auf der Tagesordnung haben.

2. Dimensionen der Krise und Krisenerscheinungen:

Die Berater der Autoindustrie haben vor kurzer Zeit ein Wachstum auf 90 Millionen produzierte PKW und NFZ im Jahr 2020 vorausgesagt³, die Arbeitsplätze seien sicher und die Zahl der Hersteller werde sich auf ca. 20 erhöhen. Während das Jahr 2008 für die europäischen Hersteller mit steigender Produktion, Produktivität und Profiten begann und sich die Prophezeiungen zu erfüllen schienen, hat das 4. Quartal 2008 die Erwartungen gründlich verhagelt. Die Big Three der USA (GM, Ford, Chrysler) kämpfen gegen drohende Insolvenzen, in deren Strudel die Konzern-Töchter Saab, Opel und Volvo unterzugehen drohen. Nicht nur dadurch ist deutlich, dass es sich um eine Krise der Weltautomobilindustrie handelt, überall einbrechende Absatzzahlen sind deutliche Belege. Die PKW-Verkäufe sind im 4. Quartal 2008 um über 20% rückläufig, auf einzelnen Märkten wie USA oder Spanien um fast 50%, selbst in definierten „Zukunftsmärkten“ wie Russland und China um etwa 15%. Toyota verkauft in Europa fast 14% weniger, Opel 12%, PSA (Citroen/Peugeot) 7,5%, Daimler 4%, Skoda 3% und VW 2,5%. Ford hat für 2009 die Produktionsplanung um 40% reduziert, deutliche Produktionsrückgänge mit Reduzierung der verausgabten Arbeit bzw. Arbeitszeit gibt es bei allen Herstellern und Zulieferern; Chrysler wird sich nur durch eine Fusion retten können, Daimler findet keinen Käufer für seinen 20%-Anteil an Chrysler – wer will sich denn schon solch einen „Klotz“ ans Bein hängen? Die Krise ist der Beginn für weitere Konzentration und Zentralisation von Kapital und Markt mit allen negativen Begleiterscheinungen. Die Autobanken (Leasing und Kredite) haben Finanzierungsprobleme⁴, weil Geschäftsbanken kein Geld mehr zur Verfügung stellen.

Der Automarkt steht vor einem Zusammenbruch oder Umbau, in dessen Ergebnis es die Big Three der USA so nicht mehr geben wird, Fiat sucht einen „strategischen Partner“, VW lagert seine LKW-Sparte an MAN aus. Am Ende des Prozesses, während Kapazitäten liquidiert und Konkurrenten ausgeschaltet werden, wird es – neben den neuen indischen und chinesischen Herstellern – noch 5 bis 6 Massenhersteller geben. Indiz dafür sind die Fusionen oder Kooperationen zwischen Daimler und Chrysler, Renault und Nissan, Daimler und Volkswagen, Ford und Mazda und nicht zuletzt die Übernahme von Volkswagen durch Porsche. Es bleiben Markennamen wie bei VW-LKW's in Brasilien, Autos werden sich weiter äußerlich unterscheiden, Entwicklung und Technik jedoch werden rationalisiert und vereinheitlicht.

Wenn der weltweite Absatz von PKW 20% sinkt, dann sind das ca. 10 Millionen Autos pro Jahr, entsprechend etwa der Kapazität z.B. von Toyota. Die Unternehmen gehen davon aus, dass die Konkurrenz die Überkapazitäten hat („es mag sein, dass es zu viele Autos gibt, auf jeden Fall aber zu wenige von BMW“⁵) und es wird einen gnadenlosen Kampf um die schrumpfenden Märkte geben. Personalabbau und Standortschließungen sind absehbar in der Autoindustrie, schneller noch in der Zuliefer- und Investitionsgüterindustrie. Die Konzerne beschränken sich auf „innovative“ Investitionen in Elektroautos, Hybridfahrzeuge, spritsparende Motoren und Leichtbauweise – um Material und Arbeit zu sparen und mit sparsameren Autos Kunden zu halten und den zu Konkurrenzkampf zu bestehen.

3. Politische, unternehmerische und gewerkschaftliche Versäumnisse:

Die Überkapazitäten wurden in den zurückliegenden Jahren mit Subventionen aufgebaut – insbesondere in den ehemals sozialistischen Ländern mit gut ausgebildeter Facharbeiterschaft. In Brandenburg und Sachsen, von Polen bis Slowenien, von Ungarn bis Rumänien haben die Konzerne trotz Milliarden Gewinnen viele hunderte Millionen € „Investitionsbeihilfen“ kassiert. Das ist Teil der Umverteilung von unten nach oben, weil dieses Geld z.B. für Bildung nirgends mehr zur Verfügung stand.

³ Pressinformation des Instituts für Automobilwirtschaft IFA, Geislingen/St., 22.8.2007.

⁴ Die VW-Bank am 9.12.2008, andere Autobanken werden schnell folgen.

⁵ Aussage eines ehemaligen BMW-Chefs in den 80er Jahren

Zu den Fehlentscheidungen gehört die Verkehrspolitik, die auf individuellen Verkehr setzt in einer Zeit, in der Klimakatastrophe und Energiekrise andere Konzepte erfordern. Deshalb sind die Absichten der konzertierten Aktion⁶ aus dem Kanzleramt falsch, mehr Autobahnen zu bauen und die Landschaft zu betonieren, wo Schienenausbau sinnvoller und Investitionen in Schulen dringend erforderlich sind.

Die Unternehmen haben in den zurückliegenden Jahren immer hochgerüstetere Modelle entwickelt und neue Fahrzeugklassen erfunden. Wer braucht einen 300-PS-Schlitten, außer als tonnenschweres Symbol der „eigenen“ Potenz und Überlegenheit? Abgesetzt wurden diese Karossen oft – in den USA überwiegend – als Leasingfahrzeuge bzw. durch nicht gedeckte Kredite. Der größere Teil wird als Geschäfts- oder Dienstfahrzeug verkauft, von der Steuer abgesetzt und so subventioniert⁷. Jetzt wird dieses Segment zum Milliardengrab, weil Spritpreise, CO₂-Emission und Finanzkrise zu Absatzeinbrüchen und Autohalden führen. Kleine Autos, familienfreundlich, sparsam und sicher, standen nicht oben auf den Auftragszetteln der Entwickler, ebenso wenig neue Verkehrskonzepte, für die sich Mobilitätsunternehmen durchaus zuständig fühlen könnten. Aus betrieblicher Logik haben Konzerne auf Wachstum um jeden Preis gesetzt, aus volkswirtschaftlicher Logik, aus Gründen des Klima- und Ressourcenschutzes, wegen der Energie- und Nahrungsmittelkrise war dieses schon lange falsch.

Selbst die Gewerkschaften haben kaum Lehren aus den vorherigen Krisen gezogen, sie sind aus ihrer geschwächten Position dazu übergegangen, „das Schlimmste zu verhüten“. „Das Schlimmste“ wäre, wenn Betriebe die Beschäftigten entlassen oder Standorte schließen, auch weil damit die Mitgliederbasis der Gewerkschaft einbricht. Dass eine alte Industrie mit großen Überkapazitäten einem Strukturwandel unterworfen ist und dass es gilt, diesen Veränderungsprozess im Interesse der Beschäftigten und der Menschen insgesamt zu befördern und zu begleiten, konnten die Gewerkschaften aufgrund zum Teil selbst verschuldeter Schwächen nicht leisten. Deshalb haben sie mit betrieblichen Öffnungsklauseln⁸, mit partiellen Lohnsenkungen und Arbeitszeitverlängerungen versucht, „Beschäftigung und Standorte zu sichern“, aber tatsächlich Ausbeutung und Profite erhöht, zur Konkurrenz beigetragen, wo Solidarität die Aufgabe wäre. Diese Form der Krisenbewältigung hat beigetragen zur Konzentration⁹ der Unternehmen, zur Verschärfung von Ausbeutung und Konkurrenz in der Produktionskette.

4. Die betriebliche Situation:

Produktivitätssteigerungen von 10%, Kostensenkung durch höhere Arbeitsintensität, Einsatz von Leiharbeit und Druck auf Zulieferer kennzeichnen die Situation in den Betrieben. Vorerst wird Kurzarbeit angewandt – betrieblich verordnete Arbeitszeitkürzung ohne Lohnausgleich, gesetzlich verlängerte Kurzarbeit oder Nutzung tariflicher Flexibilität, immer mit Entgelteinbußen der Beschäftigten. Standort- und Betriebsschließungen sind eher wahrscheinlich als ausgeschlossen, beginnend in der Zulieferindustrie.

Den Zusammenhang von Krisen, Profiten und Löhnen hat der Vertrauenskörperleiter bei VW in Wolfsburg auf den Punkt gebracht¹⁰: „Oft haben wir gesagt, dass so ein System in sich zusammenbricht! Wer traut denn jemanden, der 25% Zinsen verspricht? Das geht nur mit Betrug! Dieses Schneeballsystem ist wie ein Kartenhaus zusammengebrochen! Auch deshalb, weil wir Arbeitnehmer jahrelang verzichtet haben; weil unser Anteil am Erwirtschafteten immer weniger wurde, wussten die Reichen nicht mehr, wohin mit der Kohle. Nun sollen wir die Verluste tragen! Wie wurde uns der Verzicht eingeredet! Aus Stammebelegschaften wurden Leiharbeiter, nur dass die am Ende viel weniger in der Tasche hatte. Lohnverzicht wurde uns von allen Seiten gepredigt. Gleichzeitig stiegen Einkommen und Vermögen von Managern und Eigentümern unermesslich!“

⁶ Die „Konzertierte Aktion“ war in früheren Jahrzehnten der Versuch, die Gewerkschaften in Regierungspolitik einzubinden, Zugeständnisse zu erwirken und Opposition auszuschalten. Lohnsenkungen und Arbeitszeitverlängerung waren Folgen – und die Botschaft, wir säßen „alle in einem Boot“.

⁷ Deshalb der Streit um die „Dienstwagensteuer“

⁸ IG Metall Tarifvertrag, Pforzheimer Abkommen 2004

⁹ Dies gilt unabhängig davon, dass die Fusion Daimler - Chrysler gescheitert ist.

¹⁰ Betriebsversammlung VW Wolfsburg am 9.12.2008

Für Beschäftigte und ihre Familien gibt es keine Planungssicherheit, weil die Produktion „auf Sicht“ fährt. Eingeplant werden Produktionsausfälle von 10% bis 20%. Die Unternehmen hoffen, bei sinkendem Absatz und schrumpfenden Märkten ihren Marktanteil erhöhen zu können. Das dieses nicht aufgehen kann, liegt auf der Hand. Wen wird die Katastrophe erwischen? – genau darum geht die Angst in den Betrieben. Aber hoffen und harren hilft nicht! Jetzt muss über Alternativen beraten werden. Es gibt keinen bequemen Weg aus der Krise, der Fahrstuhl nach unten ist besetzt! Wie unverschämt Unternehmen sind, wird an der Verschiebung der Rentenauszahlung bei Opel deutlich – 20 Millionen € zu Lasten der Rentnerinnen und Rentnern – und die Angriffe werden weiter gehen!

5. Die Krise sozial und ökologisch wenden

Kapitalismus in Deutschland war lange sozial verbrämt. Das Wohlstandsdenken und Pleiten, Aktiengewinne und Hartz IV, Milliardärsmissen und Massenentlassungen zwei Seiten einer Medaille sind, wollen viele nicht wahrhaben. Nun ist unübersehbar: Wer Kapitalismus will, bekommt nie nur „soziale Marktwirtschaft“, ein von den Mächtigen ungeliebtes Konstrukt, das nötig war in der Systemkonkurrenz der Bi-polaren Welt und deshalb einige soziale Blüten trug.

Andererseits: Es gibt ausreichend Konsumgüter und Lebensmittel, aber ungerecht verteilt; der Markt für Automobile ist voll, die globale Expansion vorerst abgeschlossen. Wir stecken in einer Schrumpfung unserer Ökonomie - es ist zu diskutieren, wie wir diese offensiv wenden können.

Wie kann die Wende aussehen, wer wird sie bezahlen? Geld ist, wie bewiesen, da¹¹. Die Profite der vergangenen Jahre können abgeschöpft und eingesetzt werden, um Alternativen zu denken, zu planen, zu entwickeln und zu produzieren. Die Reichen müssen zu einer Vermögensabgabe herangezogen werden, um diese Zukunftsaufgabe zu packen. Dabei geht es um die Deutsche Bank, um die Milliardärschicht, Leute wie Porsche, Piëch, die Quandts, Frau Klatten und andere.

Kurzfristig können Alternativen darin bestehen, mit Motoren viele Blockheizkraftwerke zu betreiben, mit optimierten Kleinbussen den Personenverkehr in ländlichen und städtischen Gebieten attraktiver und preiswerter zu gestalten. Langfristig bedarf es eines ökologisch-sozialen Umbaus unter Einbeziehung der Gewerkschaften, der sozialen Bewegungen und anderer zivilgesellschaftlicher Gruppen, um die Konversion unserer Industrie mit den Menschen gemeinsam zu gestalten. Mit den Entwicklungskapazitäten und Qualifikationen in den Betrieben können in neuen Strukturen z.B.

Meerwasserentsalzungsanlagen oder Gezeitenkraftwerke gebaut werden, alles arbeitsintensive Anlagen zum Nutzen der Menschheit.

Die Beschäftigten in den Fabriken dürfen in dieser Krisen- und Umbruchsituation nicht allein gelassen werden – Solidarität bedeutet aber nicht, auf eine zukunftsfeindliche Technologie zu setzen. Es darf keine Gelder geben für Technologien und Investitionen, die Menschen und Umwelt gefährden, die zu Lohndumping, Arbeitszeitverlängerung oder Entlassungen führen! Eine Konversion der Automobil- und Zulieferindustrie ist möglich, so können Wissen, Kenntnisse, Fähigkeiten und Arbeitsplätze genutzt und erhalten werden. Die Krise bietet Chancen für das überfällige Umsteuern der Wirtschaft.

6. Arbeitszeitverkürzung so oder so – zivilisiert statt brutal!

Die Zahl derjenigen, die ihren Lebensunterhalt mit Vollzeitarbeit verdienen, ist in den OECD-Staaten rückläufig und eine Rückkehr zur Vollbeschäftigung alten Typs (40-Stunden-Woche) nicht denkbar. Solche Vollbeschäftigung kann in einem gesättigten Markt (bezogen auf die Industrieländer und das Produkt „Auto“ bzw. Mobilität) bei steigender Produktivität nicht aufrechterhalten werden, - schließlich gibt es in Europa über 20 Millionen Erwerbslose. Es ist Zeit, uns einen neuen Begriff von Arbeit und Einkommen zu machen; auch, weil eine Beglückung der Welt mit Autos wie in USA oder Westeuropa unververtretbar ist; die Ressourcen an Rohstoffen und fossilen Brennstoffen erlauben das so wenig wie die durch Produktion und Nutzung emittierten klimaschädlichen Gase. In einer Gesellschaft, in der ein Teil des vorhandenen

¹¹ Schui/Spoo, „Geld ist genug da“, Diestel-Verlag Heilbronn

Arbeitspotentials ausreicht, um die Bedürfnisse zu befriedigen, mit denen eine gute Lebensqualität erreicht wird, besteht zur fairen Teilung von Arbeit zwischen den Geschlechtern und Generationen sowie der Einkommen und Vermögen zwischen Arm und Reich keine Alternative. Es lohnt aber eine Debatte, was wir wirklich zum Leben brauchen, wenn oder - besser noch bevor - vieles zusammenkracht.

Das Problem von weniger Erwerbsarbeit ist nicht die Tatsache selbst, sondern die Einbeziehung unbezahlter gesellschaftlich notwendiger Arbeit, ihre faire Teilung zwischen Männern und Frauen, Jungen und Alten, Erwerbstätigen und Erwerbslosen und die Finanzierung all dieser Arbeit. Das Problem ist nicht ökonomischer sondern machtpolitischer Natur.

Für gute Arbeit gibt es viele Bezugspunkte; stärker als je gehört Arbeitszeitverkürzung dazu, wie sie auch von Gewerkschaftern ins Gespräch gebracht wird¹², wie sie durch Produktionsrückgänge brutal erzwungen wird. Wir erleben Zwangspausen in den Betrieben, die von den Beschäftigten selbst bezahlt werden. Die Situation erfordert jedoch kollektive und radikale Arbeitszeitverkürzung. Arbeitgeber erzwingen Arbeitszeitverlängerungen mit Lohnkürzungen¹³, jetzt sollte eine Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich möglich sein – andernfalls werden mehr Menschen in Arbeitslosigkeit und in Hartz IV gestürzt! Die Arbeitsplatzbilanz wäre besser, als auf Jobgarantien beim Kanzlergipfel zu hoffen, die eine Halbwertzeit von nur einem Tag hatten.

Arbeitszeitverkürzung ist betriebswirtschaftlich wegen höherer Produktivität und volkswirtschaftlich wegen vermiedener Kosten für Arbeitslosigkeit und gesicherten Einnahmen für Steuer und Sozialversicherungen die bessere Lösung!

Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich (voll für untere Entgeltgruppen, weniger bis gar nicht für höhere Entgeltgruppen) muss durch den Mindestlohn abgesichert werden. Zu guter Arbeit gehört eine Vergütung, die ein würdiges Leben ermöglicht.

Mit der Zurückweisung der Arbeitszeitrichtlinie am 16.12.2008 im EU-Parlament besteht die Möglichkeit, Arbeitszeitverkürzung europaweit zu erkämpfen. Bündnispartner dafür gibt es in allen Ländern, wie die Demonstration des EGB in Straßburg gezeigt hat. So argumentiert auch Lars Henriksson im Beitrag für die Betriebszeitung von Volvo in Malmö¹⁴: „Eine vernünftige Maßnahme wäre, die Arbeitswoche zu verkürzen ohne den Lohn zu kürzen. Es ist verrückt, dass einige länger und härter arbeiten sollen, während andere zur Muße verdammt werden. Statt den Leuten Arbeitslosengeld zu bezahlen, damit sie nicht arbeiten, könnte man das Geld dafür verwenden, dass alle von uns weiter arbeiten, aber weniger Stunden.“

7. Solidarität statt Konkurrenz

Tragisch wäre es, würde ein Wettrennen um geringe Löhne, längste Arbeitszeiten und höchste Effektivität beginnen. Von solcher Konkurrenz würden nur die Aktionäre profitieren. Es ist die Aufgabe der Gewerkschaften, die Solidarität zwischen den Belegschaften zu organisieren. Ihre eigene Zukunft als Tarifvertragspartei und Verhandlungspartner wird damit entschieden. Es geht darum, die Lasten der Krise nicht auf die Menschen abzuwälzen, die die Krise weder verursacht haben noch von ihr profitieren. Solidarität benötigen vor allem benachteiligte Gruppen (Frauen, Jugendliche, Ältere, Migrantinnen) um zu verhindern, dass sie aus den Betrieben gemobbt werden. Dies ist auch erforderlich, um rechten Demagogen keinen Raum zu geben. Es geht darum, soziale Sicherheit zu erkämpfen und zu verteidigen. In diesem Sinne brauchen die Beschäftigten, die Betriebsräte und Gewerkschaften jede Unterstützung, auch durch zugespitzte Forderungen und Aktionen (Produktkonversion, Mindestlohn von 10 €, Arbeitszeitverkürzung auf 30 Stunden und eine armutsfeste Grundsicherung), weil eine Offensive gegen die „Weiter so“-Versuche der Politiker und Manager von Banken und Fabriken erforderlich ist.

Wenn staatliche Eingriffe vorgenommen werden, um Betriebe zu stützen, kann das mit Forderungen nach Mitbestimmung und sinnvoller Produktion verbunden werden.

¹² IGM-Bezirksleiter Armin Schild (Frankfurt) am 4.12.2008 in der taz: „Betriebsbedingte Kündigungen wollen wir verhindern. Denkbar ist eine Arbeitszeitverkürzung ...“

¹³ VW-Tarifvertrag 2006, Arbeitszeitverlängerung auf 35 Stunden ohne Lohnausgleich

¹⁴ Siehe www.vsp-vernetzt.de/sozkoeln/index2.htm

Betriebsräte, Gewerkschaften, soziale und ökologische Bewegung sind an den Entscheidungen zu beteiligen – eventuell mit den schon früher konzipierten Wirtschafts- und Sozialräten. Es ist zu verhindern, dass es um Marktbereinigung (z.B. Vernichtung von General Motors/Opel) geht, um anschließend die alte Produktionsweise unter neuen Konkurrenzbedingungen profitabler fortzusetzen! Dann wäre aus der Krise nur Furchtbares entstanden – und die nächste Krise käme fürchterlicher, weil die Konkurrenz verschärft wäre. Wir kommen um die Diskussion unserer Zukunft nicht herum – es sei denn, wir überlassen sie denjenigen, die die Misere verursacht haben.

Auch um Konkurrenz zu minimieren ist ein Umbau der Autoindustrie erforderlich. Mit dem Programm „Auto, Umwelt und Verkehr“¹⁵ war die IG Metall schon weit, daran lässt sich anknüpfen: Verbesserungen bei der Herstellung und Nutzung der Autos, Aufbau eines integrierten Verkehrssystems, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, neue Fahrzeugkonzepte und diese fördernde politische Rahmenbedingungen.

Weitsichtigere Manager hatten ähnliche Überlegungen¹⁶, wurden aber von denen mit „Benzin im Blut“ (Piëch über sich selbst) ausgebremsst und abgeschoben. Das grüne Mäntelchen, das sich jetzt die Autohersteller umhängen, ist unglaubwürdig und zu spät; ein „grüner BMW“ ist so unredlich wie ein vegetarisches Raubtier; das wird deutlich an der Polemik gegen die CO₂-Richtlinie und die an Verstöße dagegen gekoppelten Strafen. Es geht nicht um grün lackierte Autos, es geht um alternative Verkehrskonzepte! Eine solche Konversion wirft Fragen nach Mobilitätsnotwendigkeiten und neuen Verkehrs- und Siedlungskonzepten auf. Für solche Forschung und Entwicklung sind staatliche Gelder notwendig, nicht aber zur Stützung von Banken und Automobilfabriken, nicht zur Sicherung und Wiederherstellung der Macht eben dieser. Nötig sind Investitionen in den Transport auf Schiene und Wasser, der Gütertransport muss reduziert und von der Strasse verbannt werden. Die Autoindustrie kann zu zukunftssträchtigen Mobilitäts-Lieferanten umgebaut werden, Standorte können zu Innovations- und Experimentierzentren für integrierte Verkehrssysteme gewandelt werden. Durch all das entstehen neue Arbeitsplätze – sinnvoller als die gegenwärtigen.

Ohne die Eigentumsverhältnisse zu berühren, ohne die Verfügungsgewalt und damit die Wirtschaft zu demokratisieren, sind solche Veränderungen nicht zu haben. Aber wann kann der Einfluss von Belegschaften, Gewerkschaften und Öffentlichkeit eingefordert werden, wenn nicht in der Situation, in der der Staat viel Geld ausgibt, um die Wirtschaft in Gang zu halten und beide, Staat und Kapital, in der politischen und ideologischen Defensive sind. Diese Situation ist existenziell für Millionen Menschen, erfordert ein wirksames Eingreifen und legitimiert zu politischen Streiks, wenn die Regierenden ihrer Verantwortung nicht gerecht werden.

Am Beispiel der Geschichte von Volkswagen und der Auseinandersetzung um das VW-Gesetz wird deutlich, dass wir uns unserer Geschichte nicht und nicht unseres Eigentums berauben lassen dürfen.

Artikel von Stephan Krull, erschienen in Sozialismus 1/2009 – wir danken!

¹⁵ Auto, Umwelt und Verkehr, Schriftenreihe der IG Metall Nr. 122, ohne Datum; Verantwortlich für dieses Heft war der damalige IGM-Sekretär Horst Neumann, heute Personalvorstand der VW AG.

¹⁶ D. Goedevert, Vorstandsmitglied bei Ford und VW, Auftraggeber der Studie von F. Vester: „Ausfahrt Zukunft“, München 1990