

Auto-Krise: Next Level

Frederik Haber, Neue Internationale 237, Mai 2019

7.000 Arbeitsplätze will VW vernichten, 10.000 Daimler. Beide haben in den letzten Wochen sogenannte „Sparprogramme“ angekündigt. In den Pressemeldungen wurde zugleich auf die in beiden Fällen lange laufenden „Sicherungen“ verwiesen, die Entlassungen der Stammbesellschaften in Deutschland verhindern würden.

Auch bei den ZuliefererInnen wird gespart. Der weltweit größte, Bosch, hat intern schon klargemacht, dass bei der Produktion von Dieselmotor-Komponenten bis zu 90 % der Arbeitsplätze wegfallen werden. Im letzten Jahr sind schon 600 abgebaut worden. Die Betriebsräte in Stuttgart-Feuerbach und Bamberg trieb dies bereits zu Protestkundgebungen und dazu, zu lokalen Demos gegen Diesel-Fahrverbote aufzurufen.

Der viertgrößte deutsche Zulieferer Mahle hat ebenfalls ein Sparprogramm einschließlich Stellenabbau verkündet und darauf hingewiesen, dass die dort gültige Standortvereinbarung nur bis Ende 2019 gilt.

Gründe

Daimler und VW sprechen von einem Rückgang der Zulassungszahlen und von notwendigen Investitionen in Elektromobilität und Digitalisierung. Tatsächlich sind die Zulassungszahlen – wenn überhaupt – nur leicht gesunken. In Deutschland wurden im März 19 zwar 0,5 % weniger Autos neu zugelassen als im Vorjahresmonat, im ersten Quartal 19 aber sind es 0,2 % mehr als im entsprechenden Zeitraum 2018. Auch weltweit kann noch nicht von einem wirklichen Einbruch des Absatzes gesprochen werden.

Diese Begründungen sind also nur ein Teil der Geschichte.

Mit dem Verbrennungsmotor, insbesondere mit dem Diesel, haben die deutschen Autokonzerne Milliarden verdient und ihre Position auf dem Weltmarkt ausgebaut. Unter den 10 größten AutobauerInnen (nach Umsatz) befinden sich drei deutsche, unter den 30 größten ZuliefererInnen vier. Im Segment Elektro-Autos, so klein es auch ist, führen andere, vor allem chinesische Firmen.

Die Zahl der verkauften Elektroautos ist aber sprunghaft angestiegen. Zwar sind von den im März 19 in Deutschland zugelassenen nur 1,9 % E-Autos, aber die Zahl stieg in einem Jahr um fast 75 %. Solche Zuwächse wecken Begehrlichkeiten.

Für Elektrotechnologie sind allerdings gewaltige Investitionen nötig: in die Entwicklung der

Antriebstechnik, der Produktionstechnik und die Maschinerie selbst. Das Geld dafür wollen die Autokonzerne und die ZuliefererInnen aus existierenden Anlagen und Technik raussaugen. Angesichts dessen, dass der Großteil der verkauften Autos nach wie vor mit Verbrennungsmotoren ausgestattet ist, hat sich die Konkurrenz auf diesem Sektor ebenfalls verschärft. Wer jetzt nicht genug Profit saugen kann, spielt im nächsten Level nicht mehr mit.

Schlechte Aussichten

Die Ankündigungen aus den Konzernetagen sind ernst zu nehmen. Die Sparpläne von VW und Daimler setzen auf schon laufenden Programmen auf. So hat VW schon seit 2016 eines laufen, weltweit 30.000 Stellen abzubauen, 23.000 davon in Deutschland. Im Gegenzug sollen 9.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Dazu kommt eine massive Entlassungswelle von LeiharbeiterInnen. Bei Daimler-Untertürkheim werden allein über 800 entlassen, um die Motorenproduktion zu verlagern und „Zukunftstechnologien“ anzusiedeln.

Diese „Transformation“ ist keineswegs ein ökologischer Fortschritt. Der Verkehrsexperte Winfried Wolf bemerkt völlig zu Recht:

„Weniger Klimabelastung in den USA und Europa? Umgekehrt: Mit der Elektromobilität wachsen die CO₂-Emissionen sogar in den hoch motorisierten Ländern. Die reine CO₂-Bilanz eines E-Pkw ist im Vergleich zu einem Benzin- oder Diesel-Pkw maximal um ein Viertel günstiger - wenn der gesamte Lebenszyklus des Autos betrachtet wird. Und wenn es kleine Elektroautos sind. Nun sind die E-Auto-Modelle inzwischen deutlich schwerer und oft größer als herkömmliche Mittelklasse-Pkw. Der VW Käfer wog 700 Kilogramm. Der aktuelle Golf bringt 1,3 Tonnen auf die Waage. Der E-Golf wiegt 1,6, ein Tesla Model S dann 2,1 Tonnen.“

Dass es den Autokonzernen mitnichten um ökologische Ziele geht, belegt auch das kriminelle Verhalten einiger ihrer führenden Köpfe. Die EU beschuldigt die drei führenden deutschen Auto-Konzerne, Absprachen zulasten der VerbraucherInnen getroffen zu haben. Sie hatten vereinbart, keine weiteren schadstoffreduzierenden Technologien zu entwickeln. In trauter Eintracht hatten sie zuvor schon Abgasmessungen manipuliert und Abschaltvorrichtungen eingebaut.

IG Metall

Die stärkste Industriegewerkschaft der Welt verhält sich bemerkenswert ruhig. Es gibt keine Erklärung zu den Einsparplänen bei VW oder Daimler, schon gar keinen Protest. Der Abbau von 30.000 Jobs bei VW wurde 2016 mit dem Betriebsrat vereinbart. Die vage Zusicherung, dass die anderen Arbeitsplätze gesichert wären, reicht Betriebsrat und IG Metall, dem Kapital freie Hand zu geben.

Es gibt auch keine Debatte in der IG Metall über Verkehrssysteme. Die einfache Logik des Handelskrieges reicht: Wenn China die Elektroautos baut, dann sind unsere Arbeitsplätze weg

und unser Wohlstand auch.

Also tragt die IG Metall weiter hinter dem Großkapital her. So wie sie die Exportoffensive und die Abgaspolitik bei der EU unterstützt hat, am selben Strang ziehend wie Merkel und die Industrie. So wie sie die Agenda 2010 unterstützt hat, die Einführung der Niedriglöhne und die Ausweitung der Leiharbeit, gerade auch in den großen Autofabriken. Wie die Ausgliederung von Produktion an „Logistik“-DienstleisterInnen und die Änderung des Streikrechts, die genau verhindern kann, dass die NiedriglöhnerInnen bei diesen Betrieben mit Streiks die Wertschöpfungskette unterbrechen können.

Mitgefangen

Die Krise der Automobilindustrie ist so auch zu der der Gewerkschaft geworden. Das Konzept der deutschen AutobauerInnen beinhaltete, die Welt mit immer mehr, immer größeren und schwereren Oberklassenautos zuzuschmeißen. Sie haben dies mit KanzlerInnen-Hilfe abgesichert.

Die Strategie der IG Metall bestand in der engstmöglichen Zusammenarbeit mit dem Exportkapital. Das war immer schon Verrat an den LeiharbeiterInnen und den NiedriglöhnerInnen, an den Beschäftigten bei ZulieferInnen und im Ausland. Sie hat eine Mentalität bei den Stammbesitzungen erzeugt, dass der eigene Arbeitsplatz am besten geschützt ist, wenn möglichst viele andere ungeschützt sind. Dass die eigenen Arbeitsplätze auf Kosten anderer mit „Standortsicherungen“ verteidigt werden müssen und Sonderzahlungen aus den Profiten, d. h. der Ausbeutung, im Ausland finanziert werden sollen. Sie hat die Solidarität völlig untergraben, aber dies hat scheinbar funktioniert.

Jetzt wird diese Strategie für deutlich weniger Menschen aufgehen. Die Ankündigungen von Stellenabbau und Entlassungen der letzten Wochen sind ein Warnschuss. Es wird der IG Metall nicht gelingen, diese Arbeitsplatzstreichungen aufs Ausland zu verschieben. Im Gegenteil: Eine in Deutschland eingesparte Stelle spart mehr als eine im Ausland. Neue Stellen aus „Transformation“ werden hingegen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht in Deutschland geschaffen.

Mobilisierung oder Ersatzhandlung?

Offensichtlich wird es auch den StrategInnen im Vorstand in Frankfurt ungemütlich. Sie wollen nicht, dass sich gar nichts tut. Sie rufen zu einer Kundgebung am 29. Juni in Berlin auf:

„Eine gerechte Transformation geht nur mit uns. Wirtschaft und Gesellschaft verändern sich rasant. Die IG Metall will den Wandel im Sinne der Beschäftigten mitgestalten. Egal, ob die Schlagwörter Digitalisierung, Elektromobilität, Industrie 4.0 oder Globalisierung heißen: Wir kämpfen für eine soziale, ökologische und demokratische Transformation. ‚Wandel geht nur gerecht – gegen Profitgier, Politikversagen und Spaltung‘, schreiben wir uns auf die Fahnen.“

Die Rolle der Konzerne kommt nicht vor. Der Kapitalismus kommt nicht vor. Gerade mal „Profitgier“ gibt es, aber wo fängt die an? Wo doch die IGM-Betriebsräte selbst betonen, dass die Gewinne nötig sind, um die Zukunft zu meistern?

Die Forderungen „für sichere und tarifgebundene Arbeitsplätze“, nach „Zurückdrängung prekärer Arbeit“, für „ein Recht auf Weiterbildung und Qualifizierung“, „Einhaltung der Klimaschutzziele, Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, Investitionen in nachhaltige und innovative Industrie“ und „mehr Beteiligung und Mitbestimmung“ sind so unkonkret und beliebig wie ein Wahlplakat der SPD. Damit wird die Gewerkschaft weder wirklich mobilisieren können noch einen nachhaltigen Widerstand aufbauen.

Es ist auch fraglich, ob und wie sich aus der Mobilisierung für Berlin ein solcher entwickeln kann, wenn es keine Debatte über die konkreten Probleme gibt. Wenn weiterhin die Nähe zu den Bossen so eng ist, dass weder die „Transformation“ noch die Digitalisierung noch die E-Autos in Frage gestellt werden.

Ansatzpunkte

Eine Alternative zur Politik der IG Metall-Führung kann nicht sein, die Kapitulation vor den Angriffen der Konzerne nur etwas sozialer zu gestalten oder etwas mehr zu kämpfen. Eine Alternative muss die ganze Situation im Blick haben:

- Welche Verkehrssysteme entsprechen den Bedürfnissen der Massen in Stadt und Land?
- Wie können sie durchgesetzt und umgesetzt werden - national und international?
- Wer kann was produzieren und wer entscheidet darüber?

Die IG Metall fordert in ihrer Satzung die Verstaatlichung der Schlüsselindustrien. In der Gewerkschaft selbst ist das ein Tabu. Doch es ist eine richtige Idee, die Macht der Autokonzerne zu brechen. Aber die Verantwortung dürfen nicht Regierungen und Staat übernehmen.

Wir schlagen eine entschädigungslose Verstaatlichung unter ArbeiterInnenkontrolle vor: Die Entscheidung, was und wo entwickelt wird, müssen die Beschäftigten demokratisch fällen - keine Konkurrenz, sondern Zusammenarbeit für die besten Lösungen. Über die Verkehrssysteme darf nicht der Markt entscheiden, sondern das muss die Gesellschaft tun.

Brennpunkte

Aus dem heutigen Alltag im Betrieb heraus erscheint eine solche Diskussion verwegen, ja abseitig. Heute beschäftigen sich nur wenige weitblickende KollegInnen damit.

Doch wenn wir die Tiefe der

Krise des Kapitalismus, die Notwendigkeit einer grundlegenden Umstrukturierung des gesamten Energie- und Verkehrssystems in Rechnung stellen, so sind solche Fragstellungen nicht abseitig, sondern notwendig, wenn wir eine fortschrittliche Antwort im Interesse aller arbeitenden Menschen – ob nun in der Autoindustrie oder anderen Branchen – entwickeln wollen. Wenn die Ankündigungen der ManagerInnen konkret werden, wenn Entlassungen im Raum stehen und Schließungen, dann wird sich die Lage ändern – die Frage des Kampfs gegen alle Entlassungen muss spätestens dann mit der nach dem für die Umstrukturierung der gesamten Industrie, ja der gesamten Gesellschaft verbunden werden. Dann muss gekämpft werden und dann werden KollegInnen dazu gezwungen sein, weil die Kapitalseite die Sozialpartnerschaft aufkündigt.

In solchen Situationen müssen Alternativen auf den Tisch: Das „Schlimmste verhindern“ und ein paar Arbeitsplätze retten oder gemeinsam für alle die Arbeitsplätze vereidigen? Auf Lohn verzichten und die eigene Haut „standortsichern“ oder betriebsübergreifend und international gemeinsam handeln?

Die Bosse „an ihre Verantwortung erinnern“ oder die Betriebe besetzen, die sie schließen wollen?

Bereiten wir uns darauf vor, Alternativen präsentieren zu können! Die KapitalistInnen haben den Klassenkampf ausgerufen. Wir rufen auf, eine klassenkämpferische Bewegung in der IG Metall aufzubauen! Eine solche Bewegung muss jetzt die Krise der Autoindustrie als eine des Kapitalismus thematisieren. Sie muss jetzt auf die Vorbereitung des Abwehrkampfes drängen, auf Besetzungen und politische Massenstreiks gegen Schließungen, Verlagerungen und Massenentlassungen. Sie muss dies von der Gewerkschaftsführung einfordern, auf Kongressen, in den Gremien und vor allem in den Betrieben einbringen, ohne auch nur eine Minute politisches Vertrauen in die Bürokratie zu setzen.

Und sie muss diesen Kampf organisiert führen – als klassenkämpferische Bewegung, die mit dem Co-Management der eigenen Organisation bricht.