

Für den Erhalt aller Arbeitsplätze in der Autoindustrie

Ein sozialistisches Programm für die Autobranche

(aus der Solidarität – Sozialistische Zeitung Nr. 86 – Januar 2010)

Nachdem jahrzehntelang massive Überkapazitäten aufgebaut wurden, steuert die Autoindustrie inmitten der jetzigen kapitalistischen Krise auf einen großen Crash zu. Weltweit ist die Autoindustrie, neben dem IT-Sektor, eine Schlüsselindustrie. Etwa 700.000 Menschen (im Jahr 2008 noch 750.000) sind in Deutschland in der Fertigung und Zulieferindustrie beschäftigt. Rechnet man Handel, Werkstätten, Mineralölindustrie, Tankstellen, Reifenindustrie, Logistik hinzu, kommt man auf eine Zahl von um die zwei Millionen.

Es knarrt kräftig im Gebälk. 100.000 von 320.000 Beschäftigten in der deutschen Zulieferindustrie sind von Entlassung bedroht. „Nabezu jeder dritte Zulieferer kämpft ums Überleben“, so Götz Klink, Unternehmensberater bei A. T. Kearney. Der Mittlere Neckarraum könnte zum Detroit Deutschlands werden.

Arbeitsplatzabbau

Auch wenn die Zulieferindustrie (deren Betriebe großteils eine dünnere Kapitaldecke haben) als erstes betroffen ist, wäre es falsch zu glauben, dass bei den großen Automobilherstellern nicht mit massivem Arbeitsplatzabbau zu rech-



nen ist. Bei Opel sollen nach den aktuellsten Plänen des Vorstands 8.300 Arbeitsplätze in Europa gestrichen werden.

In den USA, wo die Rezession schon früher ihre Wirkung entfaltete und der Pkw-Absatz bereits 2008 um 35 Prozent unter dem des Vorjahres lag, leiteten General Motors (GM) und Chrysler im Sommer 2009 Insolvenz ein, um mit riesigen staatlichen Geldern gestützt zu werden. Bei GM wurde in der Folge ein massives Kürzungsprogramm durchge-

setzt, das die Schließung von 14 Fabriken beinhaltete und für die übrig gebliebenen Beschäftigten weitere Lohn- einbußen vorsieht. Auch bei Chrysler fielen schon Zehntausende Arbeitsplätze weg.

Das sind die Vorboten davon, was in der globalen Autoindustrie bevorsteht. Insgesamt sind von den über acht Millionen Arbeitsplätzen direkt in der internationalen Autoindustrie eine Million akut gefährdet, in der Bundesrepublik mehr als 150.000.

Überkapazitäten

Es gab Absatzeinbrüche von etwa 20 Prozent in den Jahren 2008 und 2009. Zur Zeit könnten weltweit fast 90 Millionen Autos produziert werden, 2009 wurde aber nur 56 Millionen Fahrzeuge gebaut. Die kaufkräftige Nachfrage der Masse der Arbeiterklasse geht in der Krise deutlich zurück, so dass sich die Profitaussichten für die Kapitalisten weiter verschlechtern. Das heißt, die aufgebauten Überkapazitäten werden abgebaut – Kapital wird in der Krise massenhaft vernichtet.

Jeder Konzern steht im Konkurrenzkampf mit den anderen Unternehmen. Fiat-Boss Sergio Marchionne erwartet,

Gegenwehr

Die jetzige IG-Metall-Spitze bietet überhaupt keine Antwort auf die Krise. Anstatt einen standort- und firmenübergreifenden Kampf um den Erhalt aller Arbeitsplätze zu führen, gestaltet sie den Arbeitsplatzabbau „sozialverträglich“ mit. Es ist dringend nötig, eine inhaltliche und personelle Alternative zur heutigen Gewerkschaftsführung aufzubauen. Die jetzigen Ansätze oppositioneller Betriebsratslisten und Gruppen wie die „Alternative“ bei Daimler in Berlin, Mettingen und Sindelfingen sowie die „Daimler-“ und die „Auto-Koordination“ müssen dringend ausgebaut und miteinander verbunden werden.

SAV Sozialistische Alternative
www.sozialismus.info – info@sav-online.de
© (030) 24 72 38 02 V.i.S.d.P.: A. Amm, c/o SAV, Littenstr. 106, Berlin

E-Mobil – alles öko?

Die Abgase aus Personenkraftwagen tragen knapp zwölf Prozent zu den CO₂-Emissionen in Deutschland bei. Dazu kommen der bei der Produktion der Fahrzeuge entstehende Ausstoß. Auf der Website von Daimler ist zu lesen: „Wir sind dem Klimaschutz verpflichtet und bieten hierfür vielfältige Lösungen an.“ Überall wird von der Zukunftstechnologie emissionsarmer Pkws gesprochen, zum Beispiel dem Elektroauto.

Es handelt sich beim Elektromotor aber keineswegs um eine „Zukunftstechnologie“, mit der das Klima gerettet werden kann. Abgesehen vom Landschaftsraub, der generell eine Folge des Individualverkehrs ist, gilt: „Ihre Akkus werden mit dem bundesdeutschen Mix von 23 Prozent Atomstrom, 60 Prozent Strom aus fossilen Brennstoffen und nur rund 15 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen geladen. Bei dieser Stromstruktur kommen die Abgase anstatt aus den Kfz-Auspuffrohren aus den Kraftwerkskaminen. Die Kohlendioxid-Emissionen liegen dann weitgehend auf der gleichen Höhe wie die Emissionen eines herkömmlichen Kleinwagens“ (Winfried Wolf, „Die Reformlüge“, 20. Juli 2009).

dass von den noch 13 übrig gebliebenen weltweit führenden Autokonzernen nur noch sechs übrig bleiben werden. Um im globalen Wettbewerb zu bestehen, liegen daher schon die Pläne für Lohnkürzungen, weitere Verlagerungen in so genannte Billiglohnländer, Entlassungen und Standortschließungen in den Schubladen der Konzernvorstände.

Kurzarbeit und Abwrackprämie keine Lösung

Bisher wurden die brutalsten Angriffe durch Kurzarbeit und Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnausgleich nur verschoben. 3,9 Prozent der Stellen wur-

den bislang abgebaut – davon waren vor allem Zehntausende LeiharbeiterInnen sowie befristet Eingestellte betroffen. Die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden sank in der Autoindustrie aber um 12,6 Prozent. Das gibt eine Vorstellung, wie viele Arbeitsplätze ohne verschiedene Formen von Arbeitszeitverkürzung vernichtet worden wären – und was noch bevorsteht.

Wenn es sich für sie nicht mehr lohnt zu produzieren, werden auch die großen Autokonzerne trotz Kurzarbeiterregelung früher oder später massenhaft Beschäftigte entlassen und ganze Werke schließen. Beschäftigungssiche-

rungsverträge werden das Papier nicht wert sein, auf dem sie stehen. Schon jetzt finden sich darin zumeist Öffnungsklauseln, die den Unternehmern erlauben, sie einfach für null und nichtig zu erklären, wenn „eine besondere wirtschaftliche Situation“ eintritt.

Darauf müssen Gewerkschaften, wie auch die Partei DIE LINKE dringend eine Antwort geben. Ein Programm für den Erhalt aller Arbeitsplätze in der Automobilindustrie ist nötiger denn je. Es wird notwendig sein, die Grenzen der kapitalistischen Produktionsweise zu durchbrechen, um eine Alternative aufzuzeigen.

Im Zusammenhang damit muss auch die Frage beantwortet werden, wie die Zerstörung der Natur gestoppt werden kann. Der massenhafte Aufbau von Überkapazitäten in der Autoindustrie ist nicht nur ökonomisch eine Katastrophe, sondern auch für diesen Planeten. Die derzeitige Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre könnte zu einer weltweiten Erwärmung von mehr als zwei Grad Celsius führen. Um noch schlimmere Folgen zu verhindern, müsste der Ausstoß der Treibhausgase unmittelbar um 60 bis 80 Prozent verringert werden. Deshalb gilt es, ein Programm für die Rettung der Arbeitsplätze mit einem Programm zur Rettung der Umwelt durch Produktionsumstellung zu verbinden.

Das Programm der SAV für die Autobranche

Für den Erhalt aller Arbeitsplätze - Schluss mit dem Verzicht!

Die Bosse versuchen, die Beschäftigten zu erpressen – frei nach dem Motto: Entweder ihr verzichtet auf einen Teil Eures Lohnes, oder Eure Arbeitsplätze sind weg. Verzicht rettet jedoch keinen einzigen Arbeitsplatz. Im Gegenteil.

Wolfgang Schaumburg, ehemaliger Opelener und oppositionelles Betriebsratsmitglied, erklärt: „*Verzichtsverträge bekamen wir seit 1993 einen nach dem anderen aufgedrückt. Wir waren damals noch 19.200 Beschäftigte in Bochum, jetzt sind wir nur noch 5.200.*“ Gerade Vereinbarungen zu flexibleren Arbeitszeiten oder schnelleren Taktzeiten ermöglichen es den Unternehmen, noch mehr Personal einzu-

sparen. Jetzt geht das Spiel weiter. Nun soll bei Opel ein weiteres Kürzungsprogramm durchgesetzt werden, das den Beschäftigten eine Summe von 265 Millionen Euro jährlich abverlangt – trotz der beschlossenen Stellenstreichungen.

Gesamtbetriebsratschef Klaus Franz hat das bereits akzeptiert – er möchte dafür eine Mitarbeiterbeteiligung von zehn Prozent und mehr Mitbestimmung. Das löst allerdings kein Problem, sondern bringt den Beschäftigten noch Nachteile: Bei weiteren Lohneinbußen bekommen sie zusätzlich die Risiken von Unternehmensverlusten durch die Krise aufgeladen. Darüber, was produziert werden soll und zu welchen Bedingungen gearbeitet wird, haben sie (mit ihren Minderheitsanteilen) dennoch nicht zu entscheiden. Weiterhin

würde das Unternehmen rein nach Profitinteressen geführt.

IG-Metall-Führung: weniger Arbeit = weniger Lohn

In den Augen von IG-Metall-Chef Berthold Huber gibt es für Lohnerhöhungen bei der nächsten Tarifrunde im Frühjahr 2010 „keinen Spielraum“. Anstatt sich um die Lage der Beschäftigten zu kümmern, sorgt er sich um die Probleme der Unternehmer.

Nun werden Vorschläge erarbeitet, wie bei den Löhnen noch mehr eingespart werden kann. So schlagen verschiedene IG-Metall-Bezirksleiter für die gesamte Metallindustrie ein riesiges Kürzungspaket vor: Mit der richtigen Forderung nach Arbeitszeitverkürzung verbinden sie weitere drastische Lohnverluste.

Schon jetzt erlaubt der Flächentarifvertrag, dass die Arbeitszeit in Krisenzeiten auf 30 Stunden reduziert werden kann – bei entsprechendem Lohnverlust. Das will die IG Metall weiter ausdehnen. Für eine Arbeitszeitverkürzung auf 28 Stunden fordern die Spitzenfunktionäre dann einen Teillohnausgleich von lediglich 25 Prozent. Daran soll sich der Staat auch noch beteiligen, in dem die Kapitaleigner von Steuern und Sozialabgaben freigestellt werden. Bei diesem Konzept zahlen die Beschäftigten gleich zweimal: Mit Lohnverlusten von mehreren hundert Euro pro Monat und einer steuerpolitischen Bezuschussung ihrer eigenen Löhne. Martin Kannegeßer, Chef des Arbeitgeberverbandes Gesamtmetall, findet diesen Vorschlag gut.

Es wäre naiv zu glauben, dass diese Vorschläge tatsächlich vor massivem Arbeitsplatzabbau schützen. Das Ausmaß der jetzigen Krise macht für die Kapitalisten den Abbau von Überkapazitäten und die Schließung von Standorten „notwendig“. Bei den Restbelegschaften werden sie dafür sorgen, dass die Arbeit weiter verdichtet und flexibilisiert wird.

Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich

Seit Jahrzehnten hat sich die Zahl der Autobeschäftigten weltweit nicht erhöht. Winfried Wolf, sozialistischer Verkehrsexperte, schreibt in der Extra-Ausgabe von „Lunapark21“ zur Krise in der Autoindustrie über das Produktivitätswachstum: „Im Zeitraum 1960 bis 2007 wurde die Zahl der pro Jahr erstellten Kraftfahrzeuge um das Viereinhalbfache – von 16,5 auf 73,2 Millionen gesteigert.“ Die gleiche Anzahl von ArbeiterInnen konnte also immer mehr Autos produzieren. Anstatt die Entwicklung neuer Technologien zu nutzen, um die Arbeit zu erleichtern und die Arbeitszeit deutlich zu verkürzen, wird sie im Kapitalismus zur Steigerung der Profite genutzt: Arbeitskräfte werden eingespart, es entsteht ein wachsendes Heer von Arbeitslosen.

Anstatt den Abbau von Stellen und Massenarbeitslosigkeit zu akzeptieren, müssen die Gewerkschaften den Kampf für eine drastische Arbeitszeitverkürzung – bei vollem Lohn- und Personalausgleich – organisieren. Die

Kapitalisten jammern, sie hätten dafür kein Geld. Zunächst einmal wollen wir wissen, was mit den Gewinnen passiert ist, die sich zum Beispiel bei Daimler allein 2007 noch auf 8,7, bei Volkswagen auf 6,5 und bei BMW auf 3,9 Milliarden Euro vor Steuern beliefen. Dafür brauchen wir eine sofortige Offenlegung der Geschäftsbücher.

Großkonzerne verstaatlichen!

„Aber wenn die Unternehmen in der Krise nicht sparen, dann fahren sie doch gegen die Wand. Dadurch verlieren dann alle Beschäftigten ihren Arbeitsplatz.“ Das ist allerdings das Argument, was dazu zwingt, ein Zugeständnis nach dem anderen zu machen – für die Profitinteressen der Kapitalisten. Die Gegenfrage lautet: Wenn die Bosse sagen, sie müssen Produktion abbauen und es sich angeblich nicht mehr leisten können, Arbeitsplätze zu erhalten oder neue zu schaffen – welchen Sinn macht es dann, dass ihnen die Fabriken gehören?

Milliarden an Steuergeldern werden aufgewendet, um Banken und Konzernen „unter die Arme zu greifen“. Angesichts der Absatzkrise und der riesigen Überkapazitäten bleibt aber – auf Basis der Profitlogik – die Notwendigkeit zum massiven Arbeitsplatzabbau, solange das Unternehmen in Privathand ist. Jeder Cent öffentlicher Gelder an Private ist deshalb verschwendet. Die notwendige Schlussfolgerung? Jeder Betrieb, der geschlossen werden soll oder wo massenhaft Entlassungen drohen, gehört verstaatlicht!

Demokratische Kontrolle und Verwaltung

Verstaatlicht werden darf aber nicht wie bisher. Angela Merkel und die anderen Regierungschefs vertreten selbst die Interessen der Konzernoberen. Die bisherigen Verstaatlichungen waren nur kurzfristige Maßnahmen, um einen Betrieb zu sanieren, damit er zu einem späteren Zeitpunkt für private Investoren wieder profitabel ist. Wie bei dem zu 60 Prozent verstaatlichten GM-Konzern in den USA würde auch das Entlassungen bedeuten.

Um die Arbeitsplätze wirklich zu retten – und damit auch die Kreativität und

das Know-How von Hunderttausenden hochqualifizierten KollegInnen –, muss die Forderung nach einer Verstaatlichung mit der demokratischen Kontrolle und Verwaltung durch die arbeitende Bevölkerung verbunden sein.

Die Leitung von Daimler, Volkswagen, Opel oder Bosch könnte ein Gremium übernehmen, das sich folgendermaßen zusammensetzt:

- ein Drittel demokratisch gewählte VertreterInnen aus der Belegschaft. Sie könnten die Interessen der Belegschaft, ihr Wissen und Know-How einbringen.
- ein Drittel gewählte VertreterInnen der Gewerkschaften (zum Beispiel auf dafür extra einberufenen Delegiertenversammlungen), die durch die Belegschaft des betreffenden Betriebes bestätigt werden. Dadurch könnte die Verbindung zu den anderen Betrieben hergestellt und die Gesamtinteressen der Arbeiterklasse eingebracht werden.
- ein Drittel VertreterInnen des Staates, um die Belange der Bevölkerung zu berücksichtigen. Sie müssten regelmäßig in öffentlichen Sitzungen Rechenschaft ablegen.

Zusätzlich könnten Verbraucherschutz-, Umwelt- und andere Initiativen und Organisationen beratend an diesen Leitungsgremien beteiligt werden.

Die gewählten Leitungsgremien der verschiedenen Betriebe könnten sich vernetzen und einen gemeinsamen Plan für den Umbau der Autoindustrie entwickeln. Auf dieser Grundlage ließe sich ein Produktionsplan erstellen, mit der auch die Bedürfnisse von Mensch und Umwelt befriedigt werden könnten. Denn es macht in der Tat keinen Sinn, weiterhin Millionen von Autos zu produzieren.

Ökologischer Umbau dringend nötig

Technisch gibt es viele Möglichkeiten, die Produktionsanlagen, Maschinen und Fertigkeiten der Belegschaften für andere Produkte zu nutzen. Der US-Filmemacher Michael Moore erinnerte daran, wie bei General Motors 1942 innerhalb weniger Monate die Autoproduktion auf die Herstellung von Flugzeugen, Panzern und Maschinengewehren umgestellt wurde. Wenn das also

möglich ist, dann kann auch rasch eine Umstellung der Produktion auf sinnvolle Güter organisiert werden.

Stephan Krull, ehemaliger Betriebsrat bei Volkswagen und derzeit im attac-Rat, schrieb Anfang 2009: „Die Profite der vergangenen Jahre können abgeschöpft und eingesetzt werden, um Alternativen zu denken, zu planen, zu entwickeln und zu produzieren. (...) 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“ (Sozialismus 1/2009). Dem ist zuzustimmen.

Notwendig wäre eine komplette Umstellung des Verkehrssystems weg vom Individualverkehr hin zu einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem. Dafür gibt es schlagende Argumente, unter anderem die Zahl von über einer Million Verkehrstoten auf der Erde pro Jahr (UN-Angabe Juni 2009). Wie ineffektiv diese Art der Fortbewegung geworden ist, wird dadurch deutlich, dass beispielsweise die Durchschnittsgeschwindigkeit im Pkw-Verkehr von Los Angeles unter 25 Stundenkilometer liegt. Eine wirkliche Alternative läge im massiven Ausbau des Schienennetzes sowie häufig und regelmäßig fahrender Bahnen und Busse. Die Nutzung müsste zum Nulltarif ermöglicht werden.

Demokratische Planwirtschaft

Die Überführung der Autoindustrie und weiterer zentraler Industrien in öffentliches Eigentum, wie sie sogar in der IG-Metall-Satzung gefordert wird, könnte der Ausgangspunkt für eine demokratisch geplante Wirtschaft sein. So wie im Einzelbetrieb könnten branchenweite, lokale, regionale, nationale und schließlich internationale Leitungsstrukturen gewählt werden. Ihre Aufgabe wäre es, nach den Bedürfnissen der

Gesellschaft und unter Berücksichtigung des Umweltschutzes Produktionsziele und -pläne aufzustellen und diese gemeinsam umzusetzen. An die Stelle von Konkurrenz würde die solidarische und harmonische Produktion treten. So könnte vorab festgestellt werden, was benötigt wird, was nicht. Die heutige Überproduktion und die Überkapazitäten wären dann Vergangenheit.

Der (verschwenderische) Irrsinn, dass jeder Konzern seine Forschung und Entwicklung nur für sich betreibt und die Patente in Privatbesitz bleiben, könnte ebenfalls beendet werden.

Anstatt der zerstörerischen Kräfte des Kapitalismus würde sich in einer sozialistischen Demokratie die Kreativität der gesamten arbeitenden Bevölkerung entfalten und für die Bedürfnisse der Gesellschaft zum Einsatz kommen. Die Aufgabe einer sozialistischen Umgestaltung stellt sich dringender denn je – für Mensch und Umwelt.

- Erhalt aller Arbeitsplätze und Werke
- Verteilung der Arbeit auf alle durch drastische Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich
- Unbefristete Übernahme aller Auszubildenden
- Überführung der Autokonzerne in öffentliches Eigentum. Demokratische Kontrolle und Verwaltung durch Belegschaftskomitees und die arbeitende Bevölkerung
- Aufstellung eines Plans für die Umstellung der Produktion durch ein gewähltes Gremium aus VertreterInnen der Belegschaften, Gewerkschaften und des Staates unter Einbeziehung von Umwelt-, Verbraucherschutz- und anderen Organisationen
- Umbau der Autoindustrie: weg vom Individualverkehr hin zu einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem, weg von fossilen Brennstoffen hin zu erneuerbaren Energien
- Statt Produktion für den Profit – Überführung der Banken und Konzerne in Gemeineigentum. Planung der Produktion nach den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt

Mach mit bei den SozialistInnen!

- Ich möchte **weitere Informationen** über euch.
- Ich möchte die **solidarität – SOZIALISTISCHE ZEITUNG** abonnieren. (Kosten und Bedingungen für das Abo: 15 Euro für ein Jahr innerhalb Deutschlands, 20 Euro für ein Jahr außerhalb Deutschlands. Das Abo verlängert sich nach Ablauf um ein weiteres Jahr und kann jederzeit gekündigt werden.)
- Ich möchte ein **Förderabo** der **solidarität – SOZIALISTISCHE ZEITUNG** mit einer monatlichen Spende von ___ Euro (ab 3 € pro Monat)
- Ich will Mitglied der SAV werden

Name

Straße

PLZ und Ort

Telefon/Email

Dazu ermächtige ich – jederzeit widerruflich – die SAV, 15 € /20 € oder meine regelmäßige Spende von meinem Konto einzuziehen.

Name KontoinhaberIn

Kontonummer

Bank

Bankleitzahl

Datum

Unterschrift

Bitte ausschneiden und senden an:
SAV, Littenstraße 106/107, 10179 Berlin oder
Fax: 030 – 247 238 04

