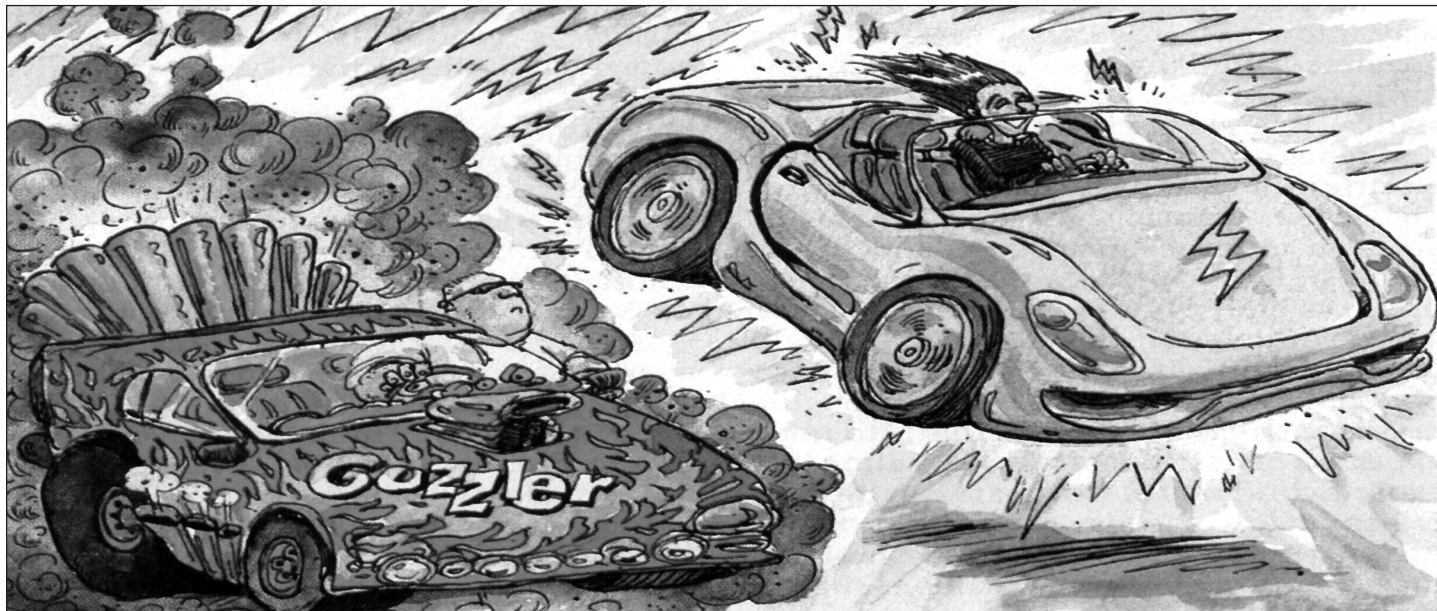


Krise von Auto und Mobilität: Transformation oder Katastrophe

von | Stephan Krull



Karikatur: Economist

Verkehrspolitik ist Wirtschaftspolitik und Zukunftspolitik, sie garantiert das »Recht auf Mobilität« und sorgt für Millionen Arbeitsplätze – damit begründen die Regierenden Milliarden an Subventionen, Landschaftszerstörung, Klimavergiftung, politische und militärische Rohstoffsicherung. Immer noch ist mit dem Auto eine Aura von Freiheit verbunden.

Doch so wie bisher kann es nicht weitergehen. Die Automobilindustrie sucht ihr Heil in einer Ausweitung der Märkte in China und Indien sowie in Elektro-Autos für die »kritischen«, zahlungskräftigen Käufer in den urbanen Zentren. Unbeantwortet bleiben Fragen nach Rohstoffen und Energie, nach der Verträglichkeit der Produktion und des Gebrauchs für Klima und Umwelt. Unbeantwortet bleiben Fragen nach Mobilität in der Fläche, nach einer anderen Mobilität in den Metropolen und Megacities, nach Vermeidung und Entschleunigung von Verkehr, nach Perspektiven für die Beschäftigten und die mono-

strukturierten Regionen, die so genannten Auto-Cluster. Ziemlich dicke Bretter, die zu bohren sind, wenn die Konversion und Transformation von Auto und Mobilität auf die Tagesordnung gesetzt werden.¹

Das Jobwunder und das scheinbare Ende der Krise

Die Regierung erklärt das Ende der Krise: Die Auftragslage ist gut, die Profite steigen, die Arbeitslosigkeit sinkt und die Auto- und Zulieferindustrie »kämpft mit Engpässen«,² Batterie- und Reifenhersteller kommen mit der Produktion kaum hinterher. Die 2008 geschlossene Conti-Reifenproduktion in Hannover führt dazu, dass das Gummi rund um die Welt fliegt – was »natürlich« als ein positiver Wirtschaftsindikator verbucht wird.

Ausgeblendet wird, dass die IKB-Bank, die City-Bank, die Dresdner und

die SEB-Bank verschwunden sind und die Postbank von der Deutschen Bank geschluckt wird. Zur Schuldentilgung der übrig gebliebenen größeren und mächtigeren Banken wurden aus dem »Rettungsfonds« 50 Mrd. € (ca. 2% des BSP) von den Banken in Anspruch genommen. Hinzu kommen 142 Mrd. € für die verstaatlichte Hypo Real Estate; quasi eine Quersubventionierung von Deutscher Bank und Commerzbank, die ihre faulen Kredite bei der HRE deponiert hatten. Insgesamt bisher 192 Mrd. (ca. 8% des BSP), auf EU-Ebene ca. 600 Mrd. €, die als Steuergelder eingesetzt

Stephan Krull ist ehemaliger Betriebsrat bei VW Wolfsburg, Mitglied im Vorstand Rosa Luxemburg-Stiftung Niedersachsen.

¹ Eine Reihe von Tagungen beschäftigt(e) sich aktuell mit diesem Thema u.a. die Heinrich-Böll-Stiftung am 3./4.9. in Lüneburg; die IG Metall am 21.9. in Hannover; die Hans-Böckler-Stiftung am 14./15.9. in Brüssel und am 23./24.9. in Stuttgart; die Rosa-Luxemburg-Stiftung am 27./28.8. in Hannover sowie am 28.-30.10. in Stuttgart.

² HAZ vom 17.9.2009

Tabelle 1: Exportboom

Zulassungen	Deutschland	Frankreich	England	Spanien	Europa	China
1-8/2010 zu 2009	-29%	+ 2%	+13,2 %	+21,9 %	-3,5 %	+ 41%

Tabelle 2: Globale Überkapazitäten in Mio. Stück

Produktion	PKW	LKW / Busse	Summe	Kapazität
2007	58,9	12	71	ca. 90
2008	55,4	11,6	67	ca. 90
2009	53,4	10,6	64	ca. > 90
2010	57,0	11	68	Über 90 Mio.

Quelle: VDA, ACEA, eigene Berechnungen; 2010 Prognose – gerundete Zahlen

Tabelle 3: Konzernumsätze in Europa in Mio. Euro

Umsatz	Audi	BMW	Daimler	VW	Fiat	Peugeot	Renault
2007	33.617	56.018	99.399	108.897	58.529	58.676	40.682
2008	34.196	53.179	98.469	113.808	59.564	54.356	37.791
2009	29.840	50.681	78.924	105.187	50.102	48.417	33.712
1-6 2010	17.565	27.791	46.294	61.809	27.762	28.394	19.668

Quelle: Geschäftsberichte der Unternehmen

wurden, um »das System« zu sichern.

Und was das »Jobwunder« betrifft: Die Zahl der Personen mit Vollzeitarbeitsplatz sank in der letzten Dekade um 10% oder 2,5 Mio., während die geringfügige Beschäftigung um 30% auf über 5 Mio. wuchs; das Bruttoinlandsprodukt stieg im gleichen Zeitraum um 7%, die Zahl der Erwerbstätigen (Vollzeit, Teilzeit, Minijobs etc.) nahm nur um 3% zu.

Das angebliche »Wirtschaftswunder« ist neben gigantischen Subventionen, die jetzt über Sozialabbau refinanziert werden sollen, vom Export induziert, abgesichert mit Exportkreditgarantien der Bundesregierung in Höhe von mehr als 22 Mrd. €, die bei der nächsten Krise fällig werden. Der Exportüberschuss der deutschen Autoindustrie führt nicht nur zu privaten und staatlichen Schulden sowie zu Arbeitslosigkeit in Ländern wie Griechenland, Portugal, Spanien, Irland, sondern zu extremer Abhängigkeit bei einem Exportanteil von über 70% (Tabelle 1).

Von Januar bis August 2010 wurden zwar 17% mehr PKW in Deutschland produziert, aber 29% weniger zugelassen, kompensiert durch Zuwächse in anderen großen Märkten, vor allem in China (Tab. 1). Der Absatz in China und Indien brummt wie im Krisenjahr 2009, während die Zuwächse in einigen europäischen Märkten auf den niedrigen Zulassungszahlen im Vorjahr beruhen.

Chinesische Wirtschaftsplaner warnen bereits vor Überkapazitäten und »blinden Investitionen«. ³ In China wurden im

Jahr 2009 schon 13,8 Mio. Fahrzeuge produziert, rund 200.000 mehr, als im Land abgesetzt wurden. Die hohen Überkapazitäten, die zur strukturellen Krise geführt haben und durch die staatlichen Subventionen sowie durch mangelnde Mitbestimmung und Planung, durch die Verweigerung der Transformation nicht gelöst sind, bestehen in der Weltautomobilindustrie fort (Tabelle 2).

Es bleiben gut 20 Mio. Produktionseinheiten als Überkapazitäten, die zu einer Verschärfung der Konkurrenz führen, wozu die »Kriegskassen« bereits gefüllt werden (Tabelle 3).

In der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie wurden rund 50.000 Arbeitsplätze in den Stammebelegschaften von Juli 2008 bis Februar 2010 abgebaut, bei GM sank die Belegschaft trotz 50 Mrd. \$ Staatshilfe um 11%, bei Ford um 7%. Die Absatzeinbrüche waren größer als der Personalabbau, wodurch die Produktivität sank. Verschärft wird dies durch Arbeitszeitverlängerung bei VW, Daimler, Opel, Delphi, Mahle und anderen Unternehmen.

Die Weltautomobilindustrie befindet sich in einem andauernden Umbruch, der gekennzeichnet ist durch Konzentrationsprozesse und das Schmieden von neuen Allianzen:

- GM trennt sich von Saab, Isuzu, Suzuki und Subaru,
- Ford verabschiedet sich von Mazda, Jaguar, Volvo und Land Rover,
- Volkswagen steigt bei Suzuki ein und übernimmt Porsche,

- Daimler bildet eine Allianz mit Renault/Nissan,
- Fiat beteiligt sich an Chrysler und stößt seine LKW- und Industriemaschinen ab.

Weiter verbleiben Toyota, Hyundai, Honda, PSA Peugeot-Citroen, BMW und Mitsubishi bis auf weiteres als selbständige Autokonzerne; vervollständigt wird das Bild durch neue »Mitspieler« aus China (Geely) und Indien (Tata). Neueigentümer Geely will den Volvo-Absatz in China massiv ausweiten durch den Bau von drei Fahrzeug-Werken und einem Motorenwerk, eine Verdopplung der Kapazität von Volvo und eine Verzehnfachung des Absatzes in China. Dieser neue Player will zwei Mio. Fahrzeuge pro Jahr herstellen und kommt den Plänen der europäischen Autoindustrie damit mächtig in die Quere.

So geht's nicht weiter!

Die andere Seite sind die Klimafolgen unserer Art zu leben, zu produzieren und uns fortzubewegen. Diejenigen, die am wenigsten dazu beitragen, leiden am meisten unter der Klimakrise – wie jetzt Millionen Menschen im überfluteten Pakistan. Am Benzinpreis wird sichtbar, dass Erdöl knapper wird – aber auch die jüngsten Havarien im Golf von Mexiko führen nicht zu einer gesellschaftlichen Kontrolle der Ölkonzerne. Konflikte um die Sicherung von Rohstoffvorkommen sind zwangsläufig bei dem fossilen Energiemodell; jenseits der Worthülsen von »Innovationen als Rohstoff nachhaltiger Mobilität von Morgen«⁴ erklären Regierungen die politische und militärische »Rohstoffsicherung« zu ihren Hauptaufgaben.⁵ Unabhängig von den zur Neige gehenden Ressourcen addieren sich Planungen der Autokonzerne auf eine Kapazitätserhöhung um 300%, der aktuelle Bestand von 800 Mio. Fahrzeugen soll in den nächsten 15 Jahren auf 2,5 Mrd. steigen. Dazu werden Fabriken in China (Verdopplung der Kapazität auf über 30 Mio. Fahrzeuge bis 2015), Indien, Russland und den USA gebaut – in den USA werden gleichzeitig ältere Fabriken geschlossen und anständig bezahlte Beschäftigte entlassen. Aber die Verallgemeinerung des Mobilitätsmodells der

Industrieländer ist eine Horrorvision. Die Treibhausgasemissionen werden die Klimaerwärmung beschleunigen. Kriege um Öl, neue Katastrophen bei der Ölförderung und beim Öl- und Gastransport und durch die Klimaerwärmung ausgelöste soziale Konflikte werden die Folge sein.

Detroit mutiert schon zur Geisterstadt, die Einwohnerzahl hat sich auf 700.000 halbiert, 40% davon leben in Armut! In Westeuropa hat der Prozess mit Fabrikschließungen in Antwerpen, Vilvoorde, Osnabrück und anderen Städten begonnen. Produktivitätssteigerungen in den Fabriken, Rekordgewinne für die Autokonzerne, wenig rosige Aussichten für die Beschäftigten und die Regionen, in denen die Autoproduktion eine lange Tradition hat. GM hat die Wende vom Pleitekonzern zu »New GM« dem Insolvenzrecht der USA zu verdanken. Ohne Umstände konnten alte Werke geschlossen, hohe Schulden abgeschrieben und Kosten für die Kranken- und Rentenversicherung ausgebucht werden. Die Opel-Beschäftigten in Europa werden mit über 260 Mio. € an der Kapazitätsreduzierung durch Werksschließung in Antwerpen und der Vernichtung von 10.000 Arbeitsplätze an den übrigen Standorten beteiligt. In Wolfsburg, der weltweit größten Autofabrik unter einem Dach, wurden »die Kosten pro Fahrzeug seit 2006 um ein Drittel gesenkt bei gleichzeitiger Höchstaus-

lastung«⁶ durch Arbeitszeitverlängerung, Lohnminderung und Personalreduzierung im direkten Bereich von 18.900 auf 17.900 Beschäftigte.⁷ Es greifen wieder die gleichen Mechanismen, die zur Krise geführt haben.

Alternativen denken – Kultur und Lebensweise diskutieren

Höchste Zeit also, im »Mutterland des Automobils«⁸ die Debatte über die Krise von Auto und Mobilität, über unsere Kultur und Lebensweise, über Alternativen und Utopien, über regionale Entwicklung und Demokratie, über globale Gerechtigkeit zu führen. Am Beginn der »Konferenz zur Transformation gesellschaftlicher Verkehrsverhältnisse – Auto und Mobilität in der Krise«⁹ standen widersprüchliche Eindrücke, am Ende viel Übereinstimmung und der Wille von Aktiven aus Betrieben, Umwelt- und Klimaprojekten sowie Verkehrsinitiativen, die Diskussion gemeinsam fortzusetzen, um die Transformation und den überfälligen Umbau der Automobilindustrie anzustoßen. Dabei geht es weder um Arbeit noch um Produktion an sich, sondern um Gute Arbeit und sinnvolle, nachhaltige Produkte. Zeitreichtum und Zeitsouveränität sind in Kombination mit einer sozialen Grundsicherung Voraussetzung und Möglichkeit einer Lebensführung neuer Art: weniger (Kon-

sum) von dem, was uns nicht glücklich, sondern krank macht, stattdessen mehr Zeit für uns.

Die WSI-Mitteilungen¹⁰ schreiben, dass die Gewerkschaften wie die Beschäftigten bezogen auf Deutschland vergleichsweise glimpflich durch die Krise gekommen seien. Dies bestätigt Frederic Speidel von der Wolfsburger IG Metall, der berichtet, dass in den Fabriken längst wieder Überstunden und Wochenendsonderschichten geleistet werden (müssen). Gleichzeitig sei klar, dass die Branche sich in einem »dauerhaften Umbruch« befindet. Die strukturelle Krise, die Neuordnung der Auto- und Zulieferindustrie, ist nicht abgeschlossen, solange die Kapazitäten nicht dem Markt angepasst sind, solange die politische Ökonomie, die Verhältnisse zwischen Staat und Wirtschaft nicht den veränderten

³ Chen Bin von der »Reform- und Entwicklungskommission« NDRC laut »Welt« vom 6.9.2010.

⁴ VDA Jahresbericht 2010.

⁵ »Peak Oil – sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen« vom Zentrum für Transformation der Bundeswehr, Strausberg, Juli 2010.

⁶ Betriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh auf der Betriebsversammlung am 8.9.2010.

⁷ Beschäftigte im direkten Bereich von VW Wolfsburg einschließlich Auto 5000.

⁸ VDA-Jahresbericht 2010.

⁹ Konferenz der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Hannover am 27./28.8.2010 mit Gruppen von attac, Netzwerk Auto, TIE Global, Redaktion express, Redaktion Radio Flora, Bahn von unten und weiteren Initiativen (siehe auch die Beilage zu diesem Heft).

¹⁰ WSI Mitteilungen 9/2010.



LUXEMBURG 3

GESELLSCHAFTSANALYSE UND LINKE PRAXIS 2010

AUTO MOBIL KRISE Kapital-Strategien | Mobilität und Geschlecht
Kritik des E-Autos | Sozialökologische Konversion | Ernährungssouveränität vs. Agrotreibstoff | Care Revolution

MIT BEITRÄGEN VON Magdalena Bernaciak u. Vera Šćepanović
Stephan Kaufmann | Sabine Leidig | Oliver Pye | Bernd Röttger
Hilary Wainwright | Winfried Wolf | Eric Mann | Rainer Rilling |
Ulla Lötzer | Gabriele Winker | Raúl Zibechi und andere

KONFERENZ www.auto-mobil-krise.de

September 2010, 160 Seiten, VSA: Verlag
10,- Euro; Jahres-Abo 30,- Euro (4 Hefte),
Ausland 40,- Euro, ermäßigt 20,- Euro

Herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung,
Franz-Mehring-Platz 1, 10243 Berlin
Redaktion: luxemburg@rosalux.de,
Bestellung: www.zeitschrift-luxemburg.de,
VSA: Verlag: Tel +49 (0)40 28 09 52 77-40, Fax -50,
kontakt@vsa-verlag.de

Machtverhältnissen angepasst sind, gemäß der Beschreibung von Marx und Engels: »Die Bourgeoisie kann nicht existieren, ohne die Produktionsinstrumente, also die Produktionsverhältnisse, also sämtliche gesellschaftlichen Verhältnisse fortwährend zu revolutionieren.«¹¹ Solche Prozesse, in denen Menschen bewegt werden wie Figuren auf dem Schachbrett, führen zu sozialen Ängsten und gesellschaftlichen Verwerfungen. Betriebsräte und gewerkschaftliche Vertrauensleute berichten, dass Entlassungen und Werkschließungen (Karmann & Opel) einhergehen mit ungeheurer Leistungsverdichtung, Lohn- und Sozialabbau (Daimler, Volkswagen, BMW, Opel). Das zugunsten der Unternehmen verschobene Kräfteverhältnis hat sich in der Krise nicht verbessert. Obwohl Gewerkschaften und Betriebsräte viel geleistet haben zur Vermeidung von Entlassungen, sind gewerkschaftliche Handlungsspielräume geringer geworden. Insbesondere wegen der Flexibilisierung und Dezentralisierung der Arbeitszeit¹² gewann die strategische Herausforderung, betriebliche Verankerung zu verteidigen, zu vertiefen und zu verbreitern, an Bedeutung. Zu den weiterreichenden Strategien gehören neben einem Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs, einer Vergesellschaftung und demokratischen Kontrolle dieses Schlüsselbereichs der kapitalistischen Ökonomie auch eine radikale Arbeitszeitverkürzung. Alles zusammen soll auf einen Umbau dieser Industrie hinauslaufen – der nur als gesamtgesellschaftliche Aufgabe angegangen werden kann, weshalb große Teile der Gesellschaft konkret in diese Debatte einzubeziehen sind.

Dabei gibt es Fortschritte, wie der jüngste Beschluss der Internationalen Transportarbeiterföderation ITF zeigt. Einstimmig¹³ wurde auf dem ITF-Kongress Anfang August 2010 in Mexiko City eine Resolution beschlossen,¹⁴ in der es u.a. heißt: »Der Anstieg der Emissionen des Transportsektors ist das Resultat eines Systems, das auf Expansion von Handel und Wirtschaft, just-in-time-Fertigung und die Konkurrenzziele der multinationalen Konzerne ausgerichtet ist ... Der ITF entwickelt eine nachhaltige alternative Transportpolitik,

... die anerkennt, dass das Ziel der Emissionsreduktion grundlegende Veränderungen im gegenwärtigen System der globalisierten Wirtschaftsordnung ... erforderlich macht. ... Der ITF besteht auf der historischen Verantwortung der entwickelten Länder für die Klimakrise. Diese müssen die sich entwickelnden Länder beim Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung durch Transformationsfonds, nationale Kontrolle über die natürlichen Ressourcen und einen freien Technologietransfer unterstützen.«

Damit dieser Beschluss praktische Gewerkschaftspolitik wird, ist viel harte Arbeit und Diskussion erforderlich – auch in den Gewerkschaften, in denen die Beschäftigten der Automobil- und Zulieferindustrie organisiert sind. Das wurde deutlich beim »Europäischen Gespräch« von Hans-Böckler-Stiftung, DGB und Europäischem Gewerkschaftsinstitut am 14./15. September in Brüssel. In der Diskussion über die soziale Gestaltung des ökologischen Wandels wurde nicht über alternative Verkehrskonzepte gesprochen; stattdessen konnte ein Vertreter des Verbandes der Automobilzulieferer unwidersprochen mehr Subventionen für die (Auto-)Industrie fordern, die sonst nach China abwandern würde. Diese Standortkonkurrenz wurde flankiert von Gewerkschaftern und Betriebsräten, die erzählten, deutsche Kohle sei grüner und deutscher Stahl sei sozialer als die jeweiligen Produkte aus China.

Eine alternative Verkehrspolitik ist Voraussetzung für die Transformation der Automobilindustrie. Sie ist gesellschaftlich durchsetzbar, wenn sie überzeugend ausgearbeitet wird. Das zeigen, wie Winfried Wolf auf der RLS-Konferenz in Hannover darlegte, bereits heute Teilaspekte dieser Alternative: Mehr als 75% der BRD-Bevölkerung wollen eine Bahn in öffentlichem Eigentum, der Börsengang der Bahn wurde bisher erfolgreich verhindert und die Proteste in Stuttgart gegen ein großwahnsinniges Verkehrsprojekt reißen nicht ab. Mehr als 50% der Haushalte besitzen kein Auto. Die Forderung nach einem allgemeinen Tempolimit wird von einer klaren Mehrheit unterstützt. Nur die Autolobby verhindert seit Jahrzehnten die Durchsetzung dieses Mehrheitswillens

und wird dabei von willigen Politikern unterstützt.

Tatsächlich haben die Ungleichzeitigkeit der Krise und die Tatsache, dass sie an verschiedenen Orten zu verschiedenen Zeiten unterschiedliche Wirkungen hat, einem eigentlich nötigen Widerstand entgegengewirkt. Daneben sind es fehlende Klarheit und Orientierung seitens der gewerkschaftlichen und politischen Linken in diesen grundlegenden Fragen, die zu fatalistischem Verhalten führen. Deshalb ist es notwendig, die Debatte über Perspektiven der Transformation der gesellschaftlichen Verkehrsverhältnisse zu intensivieren, Themen zu bearbeiten wie neue Initiativen der Mitbestimmung und gesellschaftlicher Kontrolle,¹⁵ sowie die faire Teilung der Arbeit.

Allerdings: Die anhaltende Krise, der dauerhafte Umbruch und die Notwendigkeit einer grundlegenden Transformation bilden nicht nur ein großes Problembündel, sondern lösen auch viele Ängste bei den Beschäftigten, ihren Familien und in den Regionen aus. Dagegen hilft gewerkschaftliche Kampfkraft, die direkte politische Aktion verbindet mit Solidarität und überzeugenden Argumenten. Es gilt aufzuzeigen, was durch Konversion gewonnen werden kann: eine Reduzierung der krankmachenden Geschwindigkeit von Arbeit, Verkehr und Leben, eine Entrümpelung unseres täglichen Überlebenskampfes, das Anhalten des Hamsterrades, die Befreiung von unnötigem Ballast und auf jeden Fall mehr Zeit zum Leben, Lieben und Lachen. Massenhafte Proteste gegen das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 und das starrsinnige Festhalten der Befürworter an diesem unsinnigen Projekt sind Ausdruck neuen demokratischen Engagements einerseits, von postdemokratischen Verhältnissen andererseits, gegen die das Widerstandsrecht nach Artikel 20 Grundgesetz Gültigkeit erlangt.

¹¹ »Das Kommunistische Manifest«, Hamburg 1999.

¹² Steffen Lehndorff in Sozialismus 9/2010: Renaissance der Arbeitszeitverkürzung.

¹³ Mitgliedsgewerkschaften aus Deutschland sind ver.di und Transnet.

¹⁴ »Responding to Climate Change«, 42.ITF-Kongress, 5.-12.8.2010 in Mexico D.F. zitiert nach Lunapark 21, 11/2010, S. 52.

¹⁵ Siehe den Beitrag von Meine/Stoffregen zu Wirtschaftsdemokratie in Sozialismus 7-8/2010.