

## **Perspektiven der Automobilindustrie - Zukunft der Menschen**

### **Ein Diskussionsbeitrag/Diskussionsangebot der DKP Stuttgart**

Stand Juni 2010

Als der Daimler-Vorstand, anfangs 2010, beschloss, die C-Klasse aus Sindelfingen abzuziehen, wurden auch hier, in der Region mittlerer Neckarraum, diesem Ballungsraum der Autoindustrie, die längst brodelnden Katastrophen-Potenziale der KFZ-Überproduktionskrise sichtbar. Schlagartig und grell! Schon vorher waren massenhaft Leiharbeitskräfte auf die Straße gesetzt, der Stammebelegschaft ein rigoroses Sparprogramm verordnet worden.

Protest und Empörung der Beschäftigten haben zunächst zu der Zusicherung geführt, betriebsbedingte Kündigungen würden ausgeschlossen. Nur die Sindelfinger Stammebelegschaft betreffend, wohlgemerkt! Die Kündigungen wurden jedoch in andere Betriebe (Zulieferer-Betriebe vor allem) verlagert, nicht generell verhindert. Und auch im Stammwerk findet der Arbeitsplatzabbau statt, „sozialverträglich“ schleichend eben. Die Kinder der Daimler-Beschäftigten werden sich trotzdem, größtenteils, anderswo einen Job suchen müssen. Die Beschäftigungsperspektiven sind nicht besser geworden.

Das Problem geht weit über die Region hinaus, es hat weltweite Dimension. Der „Beschäftigungsmotor der deutschen Wirtschaft“, die Automobilindustrie generell, stottert. Vom KFZ-Bau geht nicht mehr Dynamik steten Wachstums aus, sondern Verschärfungsdynamik der schwersten Nachkriegs-Weltwirtschaftskrise. Die Folgen sind unabsehbar.

Das wirkt objektiv betrachtet, die Frage auf, ob die Forderung der Daimler Beschäftigten „die C-Klasse bleibt“, die auf ein „weiter wie bisher“ hinausläuft, nicht zu kurz greift.

### **Die Automobilkrise ist eine der bestprognostizierten Überproduktionskrisen der Industriegeschichte.**

Dabei handelt es sich nicht nur um eine relative Überproduktion im marxistischen Sinn, hervorgerufen durch die Diskrepanz zwischen Produktionsmenge und kaufähiger Nachfrage. Es geht auch um den ökonomischen Sinn und die ökologische Verträglichkeit des ständig wachsenden Autoverkehrs.

Schon jetzt sind weltweit ungeheure Überkapazitäten aufgebaut worden. Die enormen Mengen gebundenen Kapitals in den hochtechnologisierten Auto-Betrieben schreien nach immer höherer Auslastung. Diese kann jedoch längst nicht mehr realisiert werden. Gesellschaftspolitisch geht es nicht nur um das investierte Geld, sondern vor allem um die Beschäftigung. Die ständig wachsende Produktivität der Auto-Betriebe würde stete und sprunghaft steigende Absatzsteigerungen erfordern, wenn die Beschäftigtenzahl dauerhaft auch nur gehalten werden sollte.

Das würde aber in vielfacher Hinsicht zu einem unausbleiblichen Kollaps führen.

In den entwickelten Industrieländern würde die „Automobildichte“ schon bald objektive Grenzen erreichen, wo in dem vorhandenen Straßennetz der Verkehr nicht mehr fließen könnte. Was in dieser Beziehung in vielen Ballungszentren jetzt schon ansatzweise erkennbar wird, führt unausbleiblich zum „Verkehrsinfarkt“ wenn die Entwicklung ungebremst weitergeht.

**Auch das Inkaufnehmen immer weiteren Flächen- und Landschaftsverbrauches durch Bau weiterer Straßen könnten da nur aufschiebende Wirkung haben. Ebenso die Optimierung des Verkehrsflusses durch Navigationssysteme und Stau-Vermeidungs-Strategien**

**Heute schon führt der täglich millionenfache Einsatz der Autoverbrennungsmotoren zu Emissionsschäden die das ökologische Gleichgewicht der Erde lebensbedrohlich beeinträchtigen. Dabei geht es längst nicht mehr „nur“ um Luftverschmutzung, Waldsterben usw. sondern in Wechselwirkung mit diesen Problemen um globale Überlebensfragen der Menschheit z. B. dem Klimawandel.**

**Würde die „Automobildichte“ der Industrieländer weltweit (oder auch nur auf die heutigen Schwellenländer) ausgedehnt, wäre die Katastrophe nicht mehr reparabel. Dabei wird es nicht möglich sein, hierzulande weiter zu machen wie bisher, aber von Anderen zu erwarten, dass sie Abstinenz üben. Wobei die Autokonzerne diese Abstinenz ja auch gar nicht anstreben, sondern im Gegenteil nach neuen Absatzmärkten lechzen.**

**Nach Absatzmärkten, die aber, selbst wenn sie erschlossen würden, in den alten Industrieländern keine dauerhafte Perspektive für Beschäftigung und den Wirtschaftsmotor Auto böten, weil die Produktion mit zunehmender Geschwindigkeit in die neuen Absatzgebiete verlagert wird.**

**Momentan werden die Überproduktionsprobleme mit der Ansage kleingeredet, zurzeit würde das „Auto neu erfunden“. Kleinere, leichtere und verbrauchssparende Autos würden die gegenwärtige Generation ablösen. Jedoch selbst wenn diese vielfach publizierte Behauptung wahr wird, könnte das den Kollaps bestenfalls verzögern und verlangsamen, nicht aber aufhalten. Sogar ganz kühne Spekulationen, die gesamte weltweite Autoflotte müsste / würde ersetzt werden und das sichere über Generationen die Automobilarbeitsplätze, können nicht aufgehen. Wie schnell ein solcher Beschäftigungseffekt verpufft und sich in der Folge sogar als Absatzbremse auswirkt, zeigt z. B. die Erfahrung in Deutschland mit der „Abwrackprämie“.**

Im Übrigen verbrauchen auch Hybrid-Autos (Autos mit gemischten Antriebssystemen) und reine Elektro-Autos Energie. Der Strom, der aus der Steckdose kommt, muss ja erzeugt werden. Und die Behauptung, diese Autos wären sauber, weil es nicht (oder weniger) aus dem Auspuff qualmt, aber dafür mehr aus den Kraftwerken, wo man es nicht so sieht, ist Augenauswischerei. Erst recht das weitere Setzen auf Atomstrom wäre keine zukunftssichernde Alternative für die Menschheit.

**Millionenfacher Chemieabfall künftig ausgemusterter Autos der neuen Kunststoff-Generation, und Millionen zu entsorgende Hochleistungsbatterien werden sogar neue Umweltprobleme schaffen.**

## **Absatzkrise durch Reallohnverlust.**

Die Zukunft der Automobil-Arbeitsplätze wird aber auch durch einen anderen Effekt bedroht. Einen Effekt, der die genannten Probleme vielleicht sogar zeitweilig verlangsamen und abmildern kann, aber die Automobilkrise trotzdem rasant beschleunigen wird.

Sinkende Massenkaufkraft und Zukunftsangst führen zu Auftragseinbrüchen. Vor und nach der „Abwrack-Prämie“ gingen die Verkaufszahlen in Deutschland drastisch zurück.

Die Absatzprobleme im Binnenmarkt wurden lange Zeit mit hohem Exportüberschuss in andere Länder übertüncht. Sie kommen in Form von Finanzkrisen zurück. Länder mit Wirtschaftsbilanzdefiziten werden faktisch ruiniert.

**Seit dem Jahr 2000 sind die Reallöhne in Deutschland um über 9% gesunken. Deutsche Dumping-Löhne verschärfen die internationalen Handelsbilanzunterschiede und damit die Weltwirtschaftskrise.**

Die Antwort der Herrschenden in Staat und Wirtschaft sind erneute „Sparprogramme“. Sparprogramme, mit denen die kapitalistischen Staaten den Banken und Spekulanten immer ungeheurere Profite sichern wollen.

**Wer aber allein durch Erpressung und politische Machtausübung, also ohne eigene Wertschöpfung, dreistellige Milliardensummen einstreicht, verliert das Interesse an materieller Produktion, schöpft industrielle Potenzen nicht aus und entwickelt sie nicht weiter. Auch nicht für neue, sinnvolle Produkte.**

So wird die Wirtschaft kaputtgemacht. Die ins Extreme gesteigerte staatliche Umverteilung von unten nach oben droht sowohl den Binnenmarkt als auch wichtige Exportmärkte zu zerstören.

**Mit erpresserischer Gewalt (wirtschaftlich und zunehmend auch militärisch) wird versucht, Exzesse des sozialen Raubzugs in jeden Winkel der Erde zu tragen. Die kauffähige Nachfrage bricht dadurch erst recht tendenziell zusammen, auch in Exportregionen.**

Die Finanzkrise findet ihr Gegenstück in der kapitalistischen Überproduktionskrise auch der Auto-Industrie, die derzeit kapitalistisch gelöst wird. Das heißt, die Kapazitätsvernichtung findet statt, unkontrolliert, ungesteuert und unabhängig vom Wollen der Akteure.

Es wird eine Frage des Kräfteverhältnisses sein, ob die Konzerne dies auf dem Rücken der Beschäftigten durchsetzen können, um danach weiter/wieder Monopolprofite zu erzielen, oder ob ein demokratisch kontrolliertes Umsteuern der überschüssigen Produktivkräfte, entsprechend der gesellschaftlichen Bedürfnisse, durchgesetzt werden kann. Zu diesen gesellschaftlichen Bedürfnissen gehören sinnvolle Produkte ebenso wie beschäftigungssichernde Produktion.

## **Wechselwirkung von Kaufkraftvernichtung und Arbeitsplatzvernichtung**

Gegenwärtig findet weltweit ein gewaltiges Monopoly-Spiel statt, in dem die Autokonzerne Marktberreinigung durch Fusionen betreiben. Immer verbunden mit Kahlschlag an Arbeitsplätzen, an Löhnen, an sozialen Leistungen und erkämpften Rechten für die Beschäftigten in allen Standorten.

Hilflose Betriebsräte und Gewerkschaftsfunktionäre neigen teilweise dazu, dies nach dem Sankt-Florian Prinzip zu tolerieren. Auch von Beschäftigten-Funktionären geht teilweise Standortkonkurrenz, Lohn- und Sozialdumping aus. Dadurch wird jedoch kein Problem gelöst. Im Gegenteil verschärft dieses Zurückweichen die Krise für die Beschäftigten aller Standorte.

Mehr noch als die Auto-Stammebelegschaften kommen Beschäftigte der Zulieferer-Industrie unter Druck, weil Konzernen wie Bosch, Behr, Mahle usw. nicht nur selbst kapitalistische Auswege aus der Krise suchen, zulasten der Beschäftigten. Sondern weil sie zugleich den verstärkten Druck auf die Belegschaften abwälzen, der auf sie selbst von den Autokonzernen ausgeht.

Das alles schreit geradezu nach grundsätzlichen Alternativen, die aber nicht zu realisieren sein werden, ohne grundlegend an den Macht- und Entscheidungsverhältnissen etwas zu verändern.

Es bedarf **neuer Antworten für die Verkehrspolitik und die Beschäftigungspolitik**. Antworten, die das ökologische Überleben der Menschheit sichern. Antworten aber auch, die den Beschäftigten und künftigen Generationen Arbeit und soziale Sicherheit geben. Antworten, welche die Potenziale an Arbeitskraft und Qualifikation, die gewaltigen Möglichkeiten der modernen Industrie und Infrastruktur, die Produktivkraft, auf Sinnvolles und wirklich Notwendiges lenken.

**Verkehrspolitisch** sind Grenzen der Automatisierung sinnvoll und nötig. Vor allem der Schienenverkehr (und was den Güterverkehr betrifft auch die Schifffahrt), ist wesentlich preisgünstiger und umweltschonender.

Es ist nicht sinnvoll, für einzelne oder wenige Personen, die von a nach b wollen, tonnenweise Blech in Form von PKWs mit zu bewegen (oder für relativ geringe Gütermengen in Form von LKWs).

Für den Personen- und Güterverkehr können die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel erheblich mehr genutzt, diese ausgebaut, statt stillgelegt werden. Neue öffentliche Verkehrsmittel sind zu entwickeln.

Darüber hinaus kann der Zwang zur „Kilometerfresserei“ eingeschränkt werden. Es ist z. B. nicht sinnvoll, Arbeitsplätze weit weg von den Wohnungen der Beschäftigten zu konzentrieren, sodass täglich Millionen Pendler-Kilometer zurückzulegen sind, Millionen Liter Treibstoff verbrannt, Unmengen von CO<sup>2</sup> in die Atmosphäre geblasen werden. Städtebaukonzepte, die z. B. Einkaufszentren in die Wohngebiete holen und nicht lange Anfahrtswege des Einkaufs irgendwo auf der grünen Wiese erfordern, sind ebenfalls notwendig.

**Beschäftigungspolitisch** ist festzustellen, dass stagnierende Autoproduktion keinesfalls zwangsläufig zu steigender Arbeitslosigkeit führen muss. Fürs Erste wäre eine deutliche Arbeitszeitverkürzung beschäftigungssichernd. Sie wäre eine gewaltige Entlastung. Es geht allerdings um eine **Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, der die Kaufkraft erhält**.

Langfristiger Ausweg ist also nicht Kurzarbeit welche die Konzerne von Überkapazitäten entlastet und durch die Sozialversicherungen (also aus den Kassen der Beschäftigten), und/oder aus

Steuermitteln bezahlt wird. Auch nicht sonstige von den Beschäftigten selbst finanzierte Kapazitätsentlastung, durch die kauffähige Nachfrage zerstört wird. Die allgegenwärtige kapitalistische (relative) Überproduktionskrise (relativ, weil der Diskrepanz zwischen Produktivität und Kaufkraft geschuldet) darf nicht durch Kaufkraftsenkungen weiter angeheizt werden, sonst würde sich der Beschäftigungseffekt einer Arbeitszeitverkürzung gleich wieder aufheben.

Die Beschäftigten der Autoindustrie sind starke, gut organisierte und kampferprobte Abteilungen der Arbeiterbewegung. Ihre Kraft wird erforderlich sein, um die richtigen gesellschaftlichen Alternativen zu entwickeln und durchzusetzen. Schon deshalb wäre ein fatalistisches Hinnehmen der massenhaften Liquidierung ihrer Arbeitsplätze grundfalsch. Der Kampf um jeden Arbeitsplatz heute steht nicht im Gegensatz zu den Forderungen nach sinnvoller Produktkonversion für die Zukunft. Im Gegenteil, angesichts der gesellschaftlichen Machtverhältnisse bedingt das Eine das Andere.

Die Automobilkonzerne haben jahrzehntelang Maximalprofite eingefahren. Sie haben durch Automatisierung und Rationalisierung zigmillionen Lohnkosten eingespart. Sie haben Senkung der Lohnstückkosten hierzulande, unter das Niveau in Entwicklungsländern durchgesetzt. Sie können Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhungen bezahlen.

**Perspektivisch muss stagnierende oder rückläufige Autoproduktion schon gar nicht zwangsläufig zu ansteigender Arbeitslosigkeit führen.** Die Menschheit steht vor gigantischen ungelösten Aufgaben, deren weiteres Liegenlassen menscheitsgefährdend wird. Die weitere Vernichtung der Umwelt muss gestoppt, mehr noch die Umwelt muss von vorhandenen Schäden repariert werden, weltweit. Saubere erneuerbare Energie muss sowohl die Verbrennung fossiler Rohstoffe als auch die Atomenergie ersetzen.

Autokonzerne wie z. B. der Daimler Benz Konzern waren in ihrer Geschichte schon Allroundtechnologieriesen. Sie könnten im Zusammenwirken mit anderen Hightechbetrieben dazu entscheidende Beiträge leisten, sowohl was Forschung und Entwicklung, als auch was die Produktion betrifft.

### **Es gibt Arbeit in Hülle und Fülle.**

Die Menschheit hätte mehr zu tun, als sie gegenwärtig leisten kann. Zu nennen wären die weltweite Beseitigung des **Hungers**, die Ausrottung von **Krankheiten** und Seuchen.

Weltweite Probleme wurden wesentlich von den kapitalistischen Industrieländern verursacht. Diese haben die Hauptverantwortung für ihre Überwindung zu tragen. Nicht zuletzt, weil sie über den Reichtum, die technischen Voraussetzungen und das Know-how verfügen und weil der Reichtum auch aus der Ausbeutung anderer Länder entspringt.

Und schließlich gibt es **endlose Reserven für Vollbeschäftigung in der Ausweitung der öffentlichen und sozialen Bereiche.**

Ein zukunftsorientiertes **Bildungssystem** erfordert eine bessere Ausstattung von Schulen; Universitäten und anderen Bildungseinrichtungen. Vor allem erfordert es mehr Lehrer und Professoren für weniger Schüler und Studenten. Es braucht längere Schul- und Studienzeiten statt Schnellschuss-Schmalspurausbildung.

Das Wissen der Menschheit vervielfacht sich in immer kürzeren Zeiträumen, aber die

Ausbildungszeiten zur Vermittlung dieses Wissens werden immer weiter gesenkt.

Die Entwicklung der industriellen und gesellschaftlichen Potenziale erfordert immer mehr humanistische Bildung, die den Blick auf verantwortungsvollen Umgang mit denselben schärft, aber das Bildungssystem produziert immer mehr „Schmalspur-Fachidioten“. Das ist gefährlich für Alle!

Bessere und menschenwürdige Versorgung alter und kranker Menschen erfordert erheblich mehr Investitionen in das **Gesundheitswesen**. Mehr und besser ausgebildete Ärzte und Pflegekräfte.

Das alles und noch viel mehr wäre machbar. Es gibt die Menschen, die das leisten können. Es gibt die Qualifikation dafür. Es gibt die Infrastruktur. Es gibt die Rohstoffe. Es gibt die Maschinen und Fabriken. Alles ist da. Wir könnten alle die Ärmel hochkrepeln und loslegen.

### **Kapital und Kabinett blockieren die nötige Umgestaltung.**

Regierung, Banken und Industrie tönen: „Aber wer soll das bezahlen? Der Staat ist doch über viele Generationen verschuldet!“ Das sagen die Gleichen, die sich überschlagen zur „Rettung der Banken“, zur Absicherung der Spekulanten-Profite immer aufs Neue hunderte von Milliarden Euro an Geschenken und Bürgschaften aufzubringen. Aus Steuergeldern!

Mit diesen Geldern könnten die genannten Aufgaben rauf und runter finanziert werden. Die Menschen könnten für notwendige Arbeit gutes Geld verdienen, wenn die öffentlichen Mittel nicht den Banken in den Rachen geworfen würden.

Auch zur Subventionierung der Auto-Konzerne werden enorme Summen aufgewendet. Die KFZ-Industrie ist eine der am stärksten subventionierten Branchen hierzulande und weltweit. Die Subventionierung erfolgt direkt, in Form von Steuergeschenken, Standort- und Investitionszuschüssen, in Form von Infrastrukturmaßnahmen usw. und indirekt, weil der Bau von Straßen (die Voraussetzung für den Kraftfahrzeugverkehr) genau so öffentlich finanziert wird, wie die Sanierung von Emissionsschäden (die Versorgung der Folgen).

Sie erfolgt in Form von extrem aufwändigen Absatzförderungsmaßnahmen wie z. B. der Abwrack-Prämie.

Heftig steuerlich subventioniert (Anschaffung, Unterhalt, Abschreibung, Missbrauch als verkappte sozialversicherungsfreie Lohnbestandteile, etc.) werden darüber hinaus Firmenwagen / Dienstfahrzeuge. 2007 betrug der Anteil derselben, an allen diesem Jahr in Deutschland neuzugelassenen PKW deutlich mehr als die Hälfte, nämlich 62 %. Es handelt sich hier also um eine staatliche Absatzförderung gewaltigen Ausmaßes.

Für Profitsicherung ist nichts zu teuer, aber die Menschen werden arbeitslos gemacht, weil sich die Finanzierung sozialer und ökologischer Aufgaben „nicht rechnet“. Die Konzerne und Banken, die Spekulanten, die Großkonzerne, haben kein Interesse an notwendigen Menschheitsaufgaben. Die Lösung sozialer Probleme ist für sie hinausgeschmissenes Geld.

### **Privatkapitalistische, staatsmonopolistische Verwertungsstrategien stoßen immer mehr auf Grenzen der gesellschaftlichen Existenzbedürfnisse.**

Wo das Kapital herrscht wird der Profit zum Maßstab aller Dinge.

Wo der Profit Maßstab aller Dinge ist kommen menschliche und gesellschaftliche Werte und

Maßstäbe unter die Räder. Weil das Kapital kein (Verwertungs-) Interesse hat, muss sich die Gesellschaft den Luxus leisten, dass viele Millionen arbeitsloser Menschen daran gehindert werden, zu tun, was dringend erforderlich wäre. Auch in reichen Ländern werden sie massenhaft ins Elend gedrängt.

Krisenbewältigung auf kapitalistische Art (Kapazitätsvernichtung, bei gleichzeitiger Verschärfung der Diskrepanz von Produktivität und Kaufkraft) schafft nur die Voraussetzung dafür, dass neue, noch tiefere Krisen erzeugt werden.

Demokratisch, durch eine Veränderung des Kräfteverhältnisses erzwungene Umlenkung der Produktivkräfte für gesellschaftlich notwendige Aufgaben ist dringend nötig.

Aber auch solche Erfolge, wenn sie denn erzielt werden können, werden immer wieder aufs Neue, an die Grenzen der kapitalistischen Verwertungsinteressen stoßen, solange diese Wirtschaft und Gesellschaft dominieren.

### **Die Probleme summieren sich auf.**

Die Finanzkrise und die Folgen ihrer imperialistischen Bewältigungsstrategie tragen den Krisenbazillus in die entferntesten Winkel der Erde.

### **Die allgemeine kapitalistische Überproduktionskrise verschärft sich selbst, weil sie die kauffähige Nachfrage immer weiter zerstört.**

Die auch ökologisch bedingte Krise „des wichtigsten Wirtschaftsmotors“, der Autoindustrie, wird nicht mit sinnvoller Produktkonversion beantwortet, sondern mit blind wirkender Kapazitätsvernichtung. Unabsehbare wirtschaftliche und soziale Folgen belasten die Gesellschaft.

Darüber hinaus machen die Autokonzerne ihren ganzen Einfluss geltend, um auch künftig hohe Exportüberschüsse zu erzielen und somit eine wesentliche Ursache der Finanzkrise fortzusetzen.

### **Das alles verdichtet sich zu einem „Gordischen Knoten“, dem mit einzelnen Reformen nicht mehr beizukommen sein wird.**

### **Es geht um die Befreiung der Gesellschaft überhaupt, von einer Logik, in der der Profit der Maßstab aller Dinge ist.**

Weil das Kapital die Gesellschaft sabotiert, muss es abgeschafft werden.

### **Der einzige Luxus, den wir uns nicht leisten können, sind die kapitalistischen Eigentums- und Machtverhältnisse.**

Danach ist alles machbar.

***Sozial is muss***