



Tom Adler

Das vorliegende Heft könnte nicht passender kommen. Der Automobilbau gilt zwar als Leitbranche schlechthin, aber heute, in seiner bisher tiefsten Krise, liegen nur wenige Analysen vor, die es erleichtern, sich im aufgeregten Auf und Ab der Medienmeldungen zurechtzufinden. Winfried Wolfs Texte helfen, sich zu orientieren und die eigene Urteilsfähigkeit zu schärfen, statt sich von der Achterbahnfahrt der Prognosen in der veröffentlichten Meinung mitreißen zu lassen. Diese Prognosen sind nicht an Erkenntnisgewinn interessiert. Es sind vorwiegend „Stimmungsaufheller“, die als Fixpunkt die Bundestagswahl im Blick hatten. Die Krise soll zunächst ohne Massenentlassungen mit den damit verbundenen Turbulenzen überstanden werden. Jetzt, nach der Wahl, werden sich Gangart und Tonlage ändern: Entlassungen und weitere Angriffe auf die Belegschaften kündigen sich heute schon an, ebenso wie eine „Agenda 2020“ mit Sozialabbau in bisher nicht gekanntem Ausmaß.

„IHR HABT KEINE CHANCE – ABER NUTZT SIE!“ Die Belegschaften in den Betrieben und ihre Gewerkschaften wirken seltsam zurückhaltend. Dabei ist es gerade für

Ein Kompass für den Standort Solidarität

Beschäftigte und Gewerkschafter dieser Branche mit Überkapazitäten von 25 Prozent dringend nötig, nicht auf bessere Zeiten zu hoffen, sondern über mögliche kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen zu diskutieren! Denn der Aufbau von Überkapazitäten gehört genauso zum kapitalistischen Zyklus wie deren Vernichtung. Schon heute wird in Auto- und Zulieferbetrieben versucht, die verunsicherten Belegschaften mit Verzichtsprogrammen in die Standortkurrenz zu treiben. „Gestärkt aus der Krise hervorgehen“ will jeder einzelne Autokonzern, was bei Überkapazitäten eben heißt, dass andere Belegschaften über die Klinge springen sollen.

NETZWERK AUTO: UNSER STANDORT HEISST SOLIDARITÄT! Gegen diese zerstörerische Perspektive hat sich das *Netzwerk Auto* zusammengefunden. Im *Netzwerk Auto* diskutieren Beschäftigte, Betriebsräte und Gewerkschafter aus Auto- und Zulieferbetrieben, verbunden durch ein gemeinsames Grundverständnis: unser Standort heißt nicht Opel Rüsselsheim, VW Wolfsburg oder Daimler Sindelfingen, sondern Solidarität! Wer sich der Logik des Standort-Wettbewerbs unterwirft, kann nur verlieren, „denn die verbesserte unternehmerische Wettbewerbsfähigkeit, der auch Gewerkschaftsrepräsentanten gebetsmühlenartig die Referenz erweisen, wird erkaufte durch die massenhafte Zerstörung individueller Lebensperspektiven und die Beseitigung zivilisatorischer Standards.“ Das unterstreicht Winfried Wolfs Darstellung der Entwicklung der US-Autoindustrie - einst Geburtsort einer mächtigen kämpferischen Gewerkschaftsbewegung, die heute mit ihrer Politik als Erfüllungsgehilfe der Autokonzerne zum

Konkursverwalter heruntergekommen ist. Die KollegInnen im *Netzwerk Auto* verbindet auch die Erkenntnis, dass das vorherrschende Transportmodell der Industrieländer für die dramatischen Veränderungen des Weltklimas mitverantwortlich ist. Und dass gewerkschaftliche Politik, die sich nicht auf Gedeih und Verderb an die Renditeziele der Autokonzerne ketten will, dazu Alternativen formulieren muss. Das Thema CO₂-Ausstoß scheint sich bereits zu einem zusätzlichen Krisenfaktor entwickelt zu haben. Die Hersteller im Luxus-Segment spüren dies am deutlichsten. Dort wird mit großem PR-Aufwand eine „Green Technology Leadership“ als Strategie im Konkurrenzkampf propagiert. Von BMW bis Daimler heißt das Zauberwort „Elektro-Mobilität“. Doch der Stromantrieb wird noch lange eine Nischenexistenz führen und keine nennenswerte CO₂-Reduktion bewirken. Davon abgesehen kann der Elektroantrieb nach heutiger Kenntnis keine verallgemeinerbare, weltweite Lösung sein. Die Perspektive der Autokonzerne, eine Massenmotorisierung in China und Indien nach westlichem Vorbild, würde zum Alptraum, ob mit Verbrennungs- oder Elektro-Motor. Für beides sind nach heutigem Kenntnisstand überhaupt nicht genügend Rohstoffe vorhanden. Und wer die Frage offen lässt, woher der Strom für Elektroautos kommen soll, plant in Wirklichkeit schon heute mit Atomstrom.

WER SICH NICHT IN GEFAHR BEGIBT, KOMMT DARIN UM Zweifellos wird sich die Kapazitätsvernichtung der Autokonzerne beschleunigen. Der Verband der Automobilindustrie geht von fünf Jahren aus, bis die Überkapazitäten und mit ihnen ausreichend Arbeitsplätze beseitigt

sind und es für Autokapitalisten wieder aufwärts gehen kann. Das ist der Plan, weil nur so die geforderten Profitraten wieder erreichbar werden. Auch wenn viele Beschäftigte, Betriebsräte, Gewerkschafter sich immer noch einbilden, dies durch Verzichtsprogramme bremsen oder gar verhindern zu können - die berühmte Frage: „Was tun?“ wird auf die Tagesordnung gesetzt, ob man will oder nicht. Und die Leitschnur für gewerkschaftliche Antworten auf diese Frage kann nicht das „Sankt-Florians-Prinzip“ sein. Denn damit verlieren alle und die noch lohnabhängig Beschäftigten der Auto- und Zulieferindustrie gleich mehrfach. Das *Netzwerk Auto* will deshalb dazu beitragen, die Beschränktheit der heute auf Konkurrenzfähigkeit fixierten gewerkschaftlichen Diskussion zu überwinden. Der Themenkomplex „Mobilitätsmodell und Klima“ schreit genauso nach gewerkschaftlichen Gegenkonzepten wie die Bedrohung von Hunderttausenden von Existenzen!

BLICK ZURÜCK NACH VORN Genau genommen haben wir es sogar mit einem Rückfall zu tun. Die Diskussion um die ökologische und soziale Verträglichkeit des Massenindividualverkehrs war vor 20 Jahren in der IG Metall entwickelter als heute. Getrieben und gestützt von einer starken Umwelt-Basisbewegung wurden damals Konzepte von integrierten Verkehrssystemen mit Priorität des öffentlichen Transports diskutiert und in der Mitgliedschaft popularisiert: „Wenn die Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie aus umwelt- oder verkehrspolitischen Gründen nicht weiter ausgedehnt, sondern nur stabilisiert werden kann oder im Trend zurückgeht, dann muss über neue Beschäftigungsperspekti-

ven nachgedacht werden“, schrieb der IG Metall-Vorstand im Juni 1990. Kritisiert wurde die Strategie der Konzerne, das westliche Mobilitätsmodell weltweit durchzusetzen: „Es bedarf keiner weiteren Begründung, dass eine weltweite Angleichung der Pkw-Dichte an das Niveau der (...) Industrieländer(...) katastrophal für den Energie-, Rohstoff und Klimahaushalt der Erde wäre.“ Diese Debatte muss heute wieder in den Gewerkschaften geführt und in die Gesellschaft getragen werden. Das ist kein völlig aussichtsloses Unterfangen. Denn das Totschlagargument der Erdöl- und Autolobby, dass jeder siebte Arbeitsplatz in der BRD an der Autoindustrie hinge, ist mittlerweile als Rechen-trick der Autolobby enttarnt. Tatsächlich ist es nur rund jeder zwanzigste. Und die Autounternehmen selbst setzen die massenhafte Vernichtung von Arbeitsplätzen auf die Tagesordnung. Nachgewiesen ist auch, dass für einen Arbeitsplatz im Autobau viel höhere Investitionen nötig sind als etwa im Sozial- oder Erziehungsbe-reich, wo es einen riesigen gesellschaftlichen Bedarf gibt! Die Frage ist: Findet ein Umbau dieser Branche orientiert an gesellschaftlichen und ökologischen Bedürfnissen bei Absicherung der Lohn- und Le-

bensbedürfnisse der Beschäftigten statt – was selbstverständlich auch eine radikale Arbeitszeitverkürzung notwendig macht – oder werden die Überkapazitäten durch Betriebsschließungen, Massenentlassungen und Arbeitslosigkeit vernichtet, ignorant gegen gesellschaftliche Bedürfnisse und ökologische Notwendigkeiten. Das *Netzwerk Auto* will mit allen Bündnispartnern aus der Gewerkschafts- und Umweltbewegung für die erste Variante streiten. Wir wollen daran mitarbeiten, die Beschäftigten für die kommenden Konflikte zu mobilisieren. Im Büro und an der Werkbank müssen die bestehenden Verhältnisse umfassend in Frage gestellt werden anstatt die Illusion zu nähren, dass der Kelch an uns vorübergehen könnte und alles wieder so werden wird wie es einmal war. Das wären Ansätze, die die IG Metall aus der Defensive bringen könnten. Winfried Wolfs Broschüre ist ein hilfreicher Kompass auf diesem Weg. *Stuttgart, Ende September 2009*

Tom Adler, IG Metall, Daimler Betriebsrat, Mitherausgeber der „alternative“, Betriebszeitung der gleichnamigen autonomen Betriebsgruppe im Daimler-Werk Untertürkheim, aktiv bei TIE, Netzwerk Auto und der Gewerkschaftslinken

