

**Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)**



Globale Ökonomie des Autos

Mobilität | Arbeit | Konversion

Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)
Globale Ökonomie des Autos

Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)

Globale Ökonomie des Autos

Mobilität | Arbeit | Konversion

www.vsa-verlag.de

www.auto-mobil-krise.de

Diese Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Förderung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

© VSA: Verlag 2011, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Alle Rechte vorbehalten
Umschlagfoto: José María Pérez Nuñez
(www.flickr.com/photos/jmpznz/4078943929/sizes/o/)
Druck und Buchbindearbeiten: Idee, Satz & Druck, Hamburg
ISBN 978-3-89965-458-5

Inhalt

Den Faden nicht abreißen lassen	9
Vorwort der Herausgeber	

Besonderheiten der kapitalistischen Ware »Auto«

Stephan Kaufmann

Globale Ökonomie des Autos	14
Krisen und Strategien	

1. Das Auto – ein besonderer Geschäftsartikel	16
1.1 Der Standort: Deutschland – Autoland	19
1.2 Das Angebot: Konkurrenz der Autobauer und moralischer Verschleiß	28
1.3 Ergebnis: dauerhafte Überkapazitäten	44
2. Die Krise(n)	46
2.1 2008: Die Krise beginnt – erneut	49
2.2 2009: Staatliche Förderung und China verhindern die Katastrophe	50
2.3 Der Niedergang der Big Three und seine Ideologien	55
2.4 2010: Der überraschende Boom	70
3. Strategien der Hersteller: Zukunftssicherung und Vorbereitung der nächsten Krise	73
3.1 Kampf um das Premiumsegment und Kleinwagen	74
3.2 Fusionen & Kooperationen	80
3.3 Höhere Produktivität durch Standardisierung	83
3.4 Druck auf Zulieferer erhöhen – »Water can be wrung even from a dry towel«	85
3.5 Die »Zukunftsmärkte«: BRIC, USA, Elektro – Wessen »Zukunft«?	87
4. Fazit	116

Ökologie und Macht des Autos

Heiner Mohnheim
125 Jahre Autopolitik – eine kurze Schadensbilanz 124

Winfried Wolf
Ökonomie und Politik des Autos – forcierter Fossilismus 129

Globale Expansion und Arbeiterbewegung

Valter Sanchez
Brasilien – Expansion von Produktion und Löhnen 138

Winfried Wolf
Volksmotorisierung in Indien 140

Gautam Mody
Auto, Prekarität und Organisierung in Indien 143

Elaine Hui/Aulong Yu
Die Entstehung einer neuen Arbeiterklasse in China 145

Antje Blöcker
**Ungleichzeitigkeit von Krisen in der globalen
Automobilindustrie – die »deutsche« Perspektive** 151

Zwischen Krise, Expansion und Konversion

Hans-Jürgen Urban
Umbau statt Krise? 162

Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität

Hans-Jürgen Urban/Harald Schumann
Ökologische Konversion und Mosaik-Linke 170

Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften

Hans Baur
Wenn man auf Stuttgart schaut 176

Sybille Stamm
Möglichkeiten der Technik, Technikgläubigkeit und Zukunft 178

Thomas Händel
Automobiler Systemwechsel? 180

Uwe Meinhardt
Braucht die Welt das wirklich? 182

Perspektiven für die Beschäftigten der Automobilindustrie

Konversion? Zur Kritik des E-Autos

Holm-Detlev Köhler

**Elektromobilität – Politische Chancen
und Gefahren des neuen Hype** 186

Oliver Schwedes

Das Elektroauto: Hoffnungsträger oder Feigenblatt? 200

Matthias Lieb

Elektromobilität: Wieviel und welche Bahn brauchen wir? 208

Sozial-ökologische Transformation

Rainer Rilling

Das Auto: keine Zukunft, nirgends? 218

Jörg Schindler

Vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität 226

Die veränderte Rolle des Automobils nach dem Peak Oil

Sabine Leidig

Umbauten: Solidarische Mobilität als Leitthema linker Politik 235

Bernd Röttger

**Betriebliche Konversion zwischen kapitalistischer Modernisierung
und demokratisch-sozialistischer Transformation** 241

Mario Candeias

**Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische
Reproduktionsökonomie** 253

Die Autorinnen und Autoren 273

Den Faden nicht abreißen lassen...

Vorwort

Mit der größten Krise des Kapitalismus seit Ende der 1920er Jahre geriet auch die Automobilindustrie ins Straucheln. Angesichts der ökologischen Krise und den seit Jahren immer weiter ansteigenden Überkapazitäten schien nun der Moment gekommen, wieder über Alternativen zur »automobilen Gesellschaft« und zur exportorientierten Produktion neu nachzudenken. Es schien der Moment gekommen, an die Konversionskonzepte der 1980er und 1990er Jahre anzuknüpfen und neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz zu entwerfen. Es schien der Moment gekommen, Gewerkschaftsbewegung und ökologische Bewegung zusammenzubringen, eine Mosaiklinke (vgl. *Luxemburg* 1/2010) für eine sozial-ökologische Transformation zu formieren.

Diese Analyse war der Ausgangspunkt der internationalen Konferenz »Auto.Mobil.Krise.« der Rosa Luxemburg Stiftung und der Fraktion DIE LINKE im Bundestag vom 28.-30. Oktober 2010 in der Autostadt Stuttgart, die in Kooperation mit der Fraktion SÖS/DIE LINKE im Gemeinderat Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von ATTAC und TIE/Netzwerk Auto durchgeführt wurde (www.auto-mobil-krise.de). Über 400 Beschäftigte aus der Automobil- und Bahnindustrie, Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, Vertreter und Vertreterinnen von sozialen und ökologischen Bewegungen, lokalen Initiativen aus 14 Ländern – von China, über Indien, Südafrika, ganz Europa, bis Mexiko und Brasilien – nahmen daran teil. Sie diskutierten den Stand und die skizzierten Optionen einer nachhaltigen Krisenüberwindung: Konversion der Autoindustrie, die Transformation der kapitalistischen Autogesellschaft und ihres Produktions-, Wachstums- und Exportmodells sowie Alternativen zu der mit ihr verknüpften Lebensweise; Fragen der sozialen Übergänge, einer *Just Transition* und der Alternativen zum Wachstum. Wesentliche Beiträge der Tagung sind in den Heften 3/2010 und 1/2011 der Zeitschrift *Luxemburg* dokumentiert (www.zeitschrift-luxemburg.de).

Die Konferenz hat gezeigt, welche Spannungen etwa beim Thema Konversion zwischen Gewerkschaften und ökologischen Gruppen bestehen. Sie hat offengelegt, dass innerhalb der Gewerkschaften selbst sehr kontrovers diskutiert wird. Die Arbeit an solchen Differenzen ist freilich Essenz einer Mosaiklinken. Auch wenn von vornherein klar war, wie dick die zu bohrenden Bretter sind, schien die Konjunktur für eine grundlegende Debatte günstig. Tatsächlich machte sich jedoch schnell Ernüchterung breit. Es ist

(noch) nicht die Zeit für den Beginn eines Projekts demokratischer Konversionsalternativen. Dessen Ausgangsbedingungen sind weiterhin restringiert. Es war vielmehr die Stunde der Herrschenden und des Krisenkorporatismus. Die Debatte war beendet, bevor sie wirklich begonnen hatte.

Die IG Metall wird – anders als angekündigt – offensichtlich keine Positionsbestimmung zur Konversion mehr vorlegen. Wozu auch? Die Nachfrage boomt. Angesichts von Milliarden von Menschen in China, Indien, Brasilien oder Russland, den so genannten Zukunftsmärkten, die noch nicht automobilisiert sind, scheint es keine Überproduktion mehr zu geben. Die automobile kapitalistische Gesellschaft verfügt noch über schier unbegrenzte Expansionsmöglichkeiten. Ökologische Probleme spielen nur eine Rolle als Treiber für einen »revolutionären« Umbau zu einer kapitalistischen Autogesellschaft 2.0. Die absehbare Öl- und Ressourcenknappheit treibt den Trend zur technischen Modernisierung des Automobils im Sinne eines »Grünen Kapitalismus« an.

Rosa Luxemburg paraphrasierend erschien vom bürgerlichen Standpunkt der Tagespolitik eine weitergehende Konversion zurzeit nicht realistisch, vergebliche Liebesmüh. Vom Standpunkt »geschichtlicher Entwicklungstendenz« her betrachtet ist sie es allerdings sehr wohl. Die Vorbereitung einer Politik der Konversion – der Autoindustrie, aber auch unserer kapitalistischen Wachstumsökonomien insgesamt – ist angesichts der ökonomischen (Überproduktion, Überakkumulation) und ökologischen Grenzen im besten Sinne emanzipatorische oder sozialistische Realpolitik unter ungünstigen Kräfteverhältnissen. Und sie kann revolutionär werden, indem sie die Beschäftigten und die Betroffenen in der Region selbst zu den Subjekten einer solchen Politik macht, damit »in allen ihren Teilbestrebungen in ihrer Gesamtheit über den Rahmen der bestehenden Ordnung, in der sie arbeitet, hinausgeht« – so beschreibt Rosa Luxemburg die Dialektik revolutionärer Realpolitik (*Gesammelte Werke* 1, 2. Hlbd., 373). Es braucht »nüchterne, geduldige Menschen«, die »nicht verzweifeln«, so Antonio Gramsci einst (*Gefängnishefte*, H. 28, § 11, 2232). Die Krise an sich stärkt keineswegs die linken Kräfte. Sie verändert nichts, bereitet nur den Boden für die Veränderung. Wer, wenn nicht wir selbst, soll letztere bewirken? Wann, wenn nicht jetzt, gilt es diese vorzubereiten?

Der vorliegende Band versucht Entwicklungen, Strategien und Widersprüche der globalen Automobilproduktion zu analysieren. Er diskutiert die Macht der fossilistischen Kapitalfraktionen und ihre ökologischen Verwüstungen. Er wirft einen Blick auf Perspektiven einer global fragmentierten Arbeiterbewegung. Mit Blick auf Konversion debattiert er strategische Widersprüche innerhalb der Gewerkschaften und zwischen Gewerkschaften

und ökologischer Bewegung. Kritisch wird der Trend zum Elektroauto abgeklopft, aber auch die Bahn als Alternative der »Elektromobilität« wird beleuchtet. Und schließlich werden Perspektiven einer postfossilen Mobilität und einer weitergehenden sozial-ökologischen Transformation skizziert. Wir geben Anregungen, um den aufgenommenen Faden der Debatte nicht vorzeitig wieder abreißen zu lassen.

Mario Candeias/Rainer Rilling/Bernd Röttger/Stefan Thimmel