

WORLD SOCIALIST WEB SITE

Autoarbeiter Info

Krise der Autoindustrie

IG Metall schließt Pakt mit Konzernchefs und Regierung gegen Arbeiter

Ulrich Rippert · 14. September 2019

Die weltweite Krise der Automobilindustrie verschärft sich. In Deutschland nimmt diese Entwicklung besonders krasse Formen an. In der vergangenen Woche jagte eine Hiobsbotschaft die nächste.

Die *Wirtschaftswoche* titelte „Deutsche Autoindustrie vor existentieller Krise“ und kündigte eine „brutale Revolution in der Auto- und Energiebranche“ an. *Die Zeit* berichtet über „das China-Problem der deutschen Autoindustrie“ und zitiert den Vorstandsvorsitzenden von Continental Elmar Degenhart mit den Worten: „Wir schlittern nicht in die Krise hinein, sondern befinden uns mittendrin“. *Der Spiegel* warnt vor dem „größten Umbruch“ in der Autoindustrie. Zum Dieselskandal und der „Elektro-Revolution“ komme nun auch noch ein Wirtschaftsabschwung. Viele tausend Arbeitsplätze seien bedroht.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA), die am Donnerstag in Frankfurt am Main begann, ist die Krise deutlich sichtbar. Ein Fünftel der Aussteller fehlen. Toyota, Renault und Fiat Chrysler sagten ihre Teilnahme ab. In Presseerklärungen wird darauf hingewiesen, dass die Branche im ersten Halbjahr 2019 rund fünf Prozent weniger Autos als im Vergleichszeitraum des Vorjahres verkauft hat. In den wichtigsten Exportmärkten China und USA ging der deutsche Autoabsatz seit Beginn des Jahres um mehr als 20 Prozent zurück.

Die IG Metall reagiert auf diese Entwicklung mit einem Appell an die Konzernchefs und die Bundesregierung die Zusammenarbeit zu intensivieren. Sie will Regierung und Unternehmer überzeugen, dass der „Strukturwandel“ – d.h. der Abbau von Arbeitsplätzen und die Steigerung der Arbeitshetze – nur mit ihr machbar ist. Dass nur sie mit ihrem Heer von 50.000 Betriebsräten und 80.000 Vertrauensleuten in den Betrieben für Ruhe sorgen und jeden Widerstand unterdrücken kann.

Parallel zur Frankfurter Automobilausstellung findet die so genannte „Woche der Industrie“ statt, in der eine Vielzahl von Treffen hochrangiger Regierungsvertreter,

Industriebosse und Gewerkschaftsfunktionäre stattfinden. Am 24. September gipfelt diese Zusammenarbeit in einer Industriekonferenz in Berlin, auf der Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU), der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) Dieter Kempf und IG Metallchef Jörg Hofmann auf dem Podium sitzen und Referate halten werden.

Wirtschaftsminister Altmaier hat bereits zum Jahresanfang die „Nationale Industriestrategie 2030“ vorgestellt. Er hatte dabei deutlich gemacht, dass die Bundesregierung zwar nach wie vor die Eigenständigkeit der Wirtschaft und den „freien Wettbewerb“ anerkenne, aber stärker als bisher mit einer staatlichen Industriepolitik deutsche Wirtschaftsinteressen durchsetzen wolle. Während einige Industrieverbände anfangs zurückhaltend reagierten und eine „Einschränkung der unternehmerischen Freiheit“ befürchteten, reagierte die IG Metall von Anfang an begeistert und intensivierte die Zusammenarbeit mit der Regierung.

Nun sollen die Gespräche im Rahmen der „Woche der Industrie“ genutzt werden, um die „Umstrukturierung der Autoindustrie“ und damit den Abbau mehrerer hunderttausend Arbeitsplätze, Einführung von Kurzarbeit, Lohnsenkung und Sozialabbau zu vereinbaren. Die IG Metall strebt eine Art „Auto-Pakt“ mit den Konzernen und der Bundesregierung an.

Wie immer spricht sie dabei viel über soziale und faire Gestaltung. Doch das ist reines Blendwerk. Die Gewerkschaft warnt davor, dass der internationale Charakter der Autokrise sehr schnell dazu führen kann, dass Streiks und Massenproteste, die in einem Land beginnen, sich wie ein Lauffeuer auf andere Länder ausdehnen können. Deshalb sei eine staatliche Steuerung und enge Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft notwendig.

Das Hauptargument der IG Metall lautet: Der Strukturwandel in der Autoindustrie müsse durch „intelligente Systeminnovationen“ gesteuert werden.

Doch das Problem ist weder die Umstellung auf E-Mobilität noch die Einführung neuer moderner Technologie im Arbeitsprozess. Hätten Arbeiter die Kontrolle über die Produktion, könnten diese Veränderungen vielfältige Verbesserungen für die Beschäftigten bringen. Künstliche Intelligenz und Robotik können die Arbeit erleichtern und den Lebensstandard aller erhöhen.

Das wirkliche Problem ist die unersättliche Gier des Kapitals nach Profit.

Allein im vergangenen Jahr ist das Vermögen sämtlicher Milliardäre der Welt laut Oxfam um 900 Milliarden Dollar oder 12 Prozent gestiegen. Die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung, insgesamt 3,8 Milliarden Menschen, hat dagegen 11 Prozent ihres Vermögens verloren.

Auch in den Konzernvorständen findet eine hemmungslose Bereicherung statt. Das durchschnittliche Jahresgehalt eines Vorstandsmitglieds in einem Dax-Unternehmen betrug im vergangenen Jahr (2018) 3,51 Millionen Euro und war damit 52-mal so hoch wie das Jahreseinkommen der Angestellten in den Unternehmen. Diese Zahl hat die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz gemeinsam mit der Technischen Universität München errechnet.

Die größte Differenz zwischen dem Einkommen eines Vorstandsmitglieds und dem eines Mitarbeiters oder einer Mitarbeiterin stellte die Studie bei Volkswagen fest: Das Gehalt auf höchster Führungsebene sei um das 97-fache höher als der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter im Unternehmen. 2018 verdiente ein Vorstandsmitglied im Schnitt sechs Millionen Euro. VW-Vorstandschef Herbert Diess strich im vergangenen Jahr 7,9 Millionen Euro ein und rangierte damit auf Platz zwei unter den DAX-Vorständen.

Ex-Daimler Chef, Dieter Zetsche, erhielt der Studie zufolge 6,6 Millionen Euro (Platz 6), obwohl er 2018 nicht einmal ein halbes Jahr gearbeitet hatte und schon im Mai 2018 in den Ruhestand gegangen war. Bis an sein Lebensende erhält er vom Konzern jährlich 2,9 Millionen Euro, rund 240.000 Euro monatlich. Continental-Chef Elmar Degenhardt verdiente im vergangenen Jahr 4,8 Millionen Euro. Wenn er mit 63 in Rente geht, erhält er vom Konzern 900.000 Euro im Jahr, 75.000 Euro im Monat.

Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die Bereicherung der Konzernchefs von den „Arbeitnehmervertretern“, sprich Gewerkschaftsfunktionären und Betriebsräten, in den Aufsichtsräten in der Regel abgenickt wird. Gleichzeitig fließen Millionenbeträge an Aufsichtsratsstantiemien in die Gewerkschaftskassen und die Taschen von Betriebsratsfürsten wie Bernd Osterloh, der selbst Jahresvergütungen von 750.000 Euro einstrich.

Es ist diese hemmungslose Bereicherung und Jagd nach Profit, die dazu führt, dass die Ausbeutung ständig verschärft wird. Hier liegt der wahre Grund für die endlosen sozialen Angriffe, die beschönigend als „Strukturwandel“ bezeichnet werden. Jedes Mal wenn Entlassungen und Sozialabbau angekündigt werden, jubeln die Börsen.

Die IG Metall reagiert auf die internationale Krise indem sie immer nationalistischer auftritt. Sie schließt die Reihen und paktiert mit der Regierung und den Konzer-

nen, um den „Standort Deutschland“ gegen seine internationalen Rivalen zu verteidigen.

Die Folgen sind unausweichlich. Um konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Ausbeutung erhöht, um Investoren anzulocken, die Profitrate gesteigert, und um als Standort „attraktiv“ zu bleiben, jeder Arbeitskampf unterdrückt werden. Das setzt bei Löhnen und Arbeitsplätzen eine Spirale nach unten in Gang, während die Profite nach oben schnellen und die Konten der Aktionäre – und der Gewerkschaftsbürokraten – immer fetter werden.

Arbeiter müssen dieser reaktionären nationalistischen Politik der IG Metall entschlossen entgegen treten. Sie stehen auf der ganzen Welt denselben multinationalen Konzernen und Finanzinteressen gegenüber. Sie dürfen sich nicht spalten und gegeneinander ausspielen lassen. Sie können ihre Rechte und Errungenschaften nur verteidigen, wenn sie ihre Kämpfe international koordinieren.

Deshalb ist die Streikvorbereitung in den USA von sehr großer Bedeutung. Gegenwärtig laufen dort die vierjährigen Tarifverträge für knapp 160.000 Arbeiter von General Motors (GM), Ford und Fiat Chrysler aus. Die Autoarbeiter dort sind entschlossen gegen Lohnsenkung, Entlassungen und Sozialabbau, der bereits seit Jahren anhält, den Kampf aufzunehmen. Anfang September stimmten die Beschäftigten dieser Werke mit 96 Prozent für Streik. Es wäre der erste große nationale Autoarbeiterstreik in den USA seit 43 Jahren.

Die Vorbereitung eines gemeinsamen Kampfs mit den amerikanischen Autoarbeitern erfordert den Bruch mit der IG Metall und den Aufbau unabhängiger Aktionskomitees. Alle, die sich nicht länger von der korrupten Politik der Gewerkschaft und des Betriebsrats dominieren lassen wollen, müssen den Kampf gegen Werksschließungen, Entlassungen und Sozialabbau selbst in die Hand nehmen und für eine internationale Strategie kämpfen.

Die *World Socialist Web Site* berichtet ständig über den Kampf der amerikanischen und internationalen Arbeiter. Am Donnerstagabend nahmen über 300 Autoarbeiter und Beschäftigte von Amazon und anderen Konzernen an einem Online-Meeting des *WSWS Autoworker Newsletter* teil, um die Strategie für einen unabhängigen Kampf der Autoarbeiter und die damit verbundenen politischen Frage zu diskutieren.

Über die *WSWS* ist es möglich mit Autoarbeitern in den USA in Verbindung zu treten und gemeinsame Kampfmaßnahmen zu organisieren. Lest und abonniert den *Autoworker Newsletter*, der regelmäßig auch in deutsche Sprache erscheint.

Nemt Kontakt mit uns auf: auto@gleichheit.de

Autoarbeiter info: www.autoarbeiter.info

WORLD SOCIALIST WEB SITE

Die *WSWS* analysiert täglich das Weltgeschehen, historische und philosophische Themen sowie Fragen der Kunst und Kultur. Sie informiert über Arbeitskämpfe auf der ganzen Welt.

www.wsws.org/de

SOZIALISTISCHE GLEICHHEITSPARTEI

VIERTE INTERNATIONALE

sgp@gleichheit.de • www.gleichheit.de

Der Kampf der Autoarbeiter gegen GM, Ford und Chrysler erfordert eine globale Strategie

Jerry White · 12. September 2019



Streikende Autoarbeiter in Korea (AP Photo - Ahn Young-joon)

In wenigen Tagen, am 14. September, laufen die vierjährigen Tarifverträge für 158.000 Arbeiter von General Motors (GM), Ford und Fiat Chrysler in den USA aus.

Die Autoarbeiter sind entschlossen, gegen sinkende Reallöhne, die Ausbreitung von Niedriglohn- und Zeitarbeit sowie den Angriff auf Arbeitsplätze und Sozialleistungen vorzugehen. Anfang dieses Monats stimmten sie mit 96 Prozent dafür, den ersten großen nationalen Streik in der Autoindustrie seit 1976 zu beginnen.

Die Arbeiter stehen vor dem Hintergrund der auslaufenden Verträge vor einer außergewöhnlichen Situation. Die Organisation, die sie angeblich vertritt, die Gewerkschaft United Auto Workers (UAW), wurde als korruptes Werkzeug der Unternehmensführung entlarvt. Ihre Spitzenfunktionäre, einschließlich des Präsidenten der Organisation, werden wegen Bestechung strafrechtlich verfolgt und potenziell verurteilt.

Während sich die Arbeiter auf den kommenden Kampf vorbereiten, haben 10.000 GM-Arbeiter in Südkorea den ersten umfassenden Streik in dem Land seit 22 Jahren begonnen. Von dem dreitägigen Ausstand waren die GM-Montagewerke in Incheon, westlich von Seoul, und Changwon, 400 Kilometer südöstlich der Hauptstadt, sowie das Technikzentrum von GM betroffen. Zuvor hatte GM wiederholt damit gedroht, den Betrieb wegen zu hoher Arbeitskosten einzustellen.

Im Rahmen seines globalen Umstrukturierungsplans schloss GM bereits im Mai letzten Jahres sein Montagewerk im südkoreanischen Gunsan und vernichtete dadurch 2.000 Arbeitsplätze in der Produktion und Tausende weitere in der Zulieferindustrie. Mit der Unter-

stützung der Gewerkschaft Korean Metal Workers Union (KMWU) setzte GM die verbliebenen Beschäftigten unter Druck. Sie sollten akzeptieren, dass zur Steigerung der Rentabilität ihre Löhne und Zusatzleistungen eingefroren und höhere Produktionsquoten festgelegt werden.

In den laufenden Verhandlungen fordert GM eine Ausweitung des Lohnstopps. Bei seinem Besuch in Korea im vergangenen Monat erklärte der GM-Vizepräsident für den Bereich Internationale Operationen, das Unternehmen sei „extrem enttäuscht“ von dem geplanten Streik und würde die Produktion in seine Werke in anderen Ländern verlagern, um die Produktionsausfälle auszugleichen. Er drohte auch damit, dass GM die Zuteilung zukünftiger Modelle an die koreanischen Standorte überdenken würde.

In Nordamerika berichteten GM-Beschäftigte aus dem riesigen Produktionskomplex im mexikanischen Silao, dass das dortige Management die Produktion beschleunige und gegen militante Arbeiter vorgehe, die sich dagegen zur Wehr setzten. Die Arbeiter sagen, die Beschleunigung sei Teil der internationalen Strategie von GM, die Produktion der hochprofitablen Pickups des Unternehmens zu erhöhen, bevor es in den USA zu einem möglichen Streik kommt.

Die mexikanischen Arbeiter werden zum Ziel von Repressionen, weil sie sich weigern, für GM als Streikbrecher zu fungieren. Einer der entlassenen Arbeiter, Israel Cervantes, kommentierte gegenüber der *World Socialist Web Site*: „Wir hoffen, damit die Leute in den USA zu unterstützen und von dort Unterstützung zu erhalten“. Ein Kollege fügte hinzu, ein gemeinsamer Kampf mit den Arbeitern in den USA wäre „eine großartige Strategie“.

Die Kämpfe der Autoarbeiter finden inmitten eines bedeutenden Anwachsens von sozialen Konflikten und Klassenkämpfen auf der ganzen Welt statt – von den Massenprotesten in Puerto Rico und Hongkong bis hin zum Streik von 4.000 Piloten bei British Airways in dieser Woche.

Die Arbeiter erkennen, dass es nicht möglich ist, globale Konzerne in einem begrenzten nationalen Rahmen zu bekämpfen. Anfang dieses Jahres rebellierten 70.000 Arbeiter, die in den *Maquiladora*-Werken im mexikanischen Matamoros Autoteile und Elektronik herstellen, gegen die Gewerkschaften, die auf der Seite der Unternehmen stehen. Sie richteten Streikkomitees ein und führten

wilde Streiks durch. Die streikenden Arbeiter appellierten an die Solidarität der amerikanischen Arbeiter, marschierten zur US-Grenze nahe Brownsville, Texas, und sangen: „Gringos [US-Amerikaner], wacht auf!“.

Das objektive Bestreben der Arbeiter, ihre Kämpfe über die Landesgrenzen hinweg zu vereinen und zu koordinieren, ist das wirksamste Gegenmittel gegen den schädlichen Nationalismus und die Fremdenfeindlichkeit, die von kapitalistischen Regierungen geschürt werden – von der Trump-Regierung in den USA und den rechtsextremen Regierungen in Europa bis hin zur Modi-Regierung in Indien und dem African National Congress in Südafrika.

Die Wut der Arbeiter kocht über. Aber der kommende Kampf muss von einer bewussten internationalen und sozialistischen Strategie geleitet werden.

Die Autokonzerne und die reichen Investoren haben natürlich eine globale Strategie. Ihre Entscheidungen darüber, wo die Produktion angesiedelt werden soll, hängt davon ab, wo die Gewerkschaften sie mit den billigsten Arbeitskräften versorgen, und sie nutzen ihre globalen Aktivitäten, um die Auswirkungen eines Streiks in einem einzelnen Land zu untergraben. GM, Ford, VW und Nissan treiben alle eine rücksichtslose Umstrukturierung ihrer Operationen voran. Sie schließen Werke und entlassen zehntausende Arbeiter, um sich für den brutalen Wettbewerb um die Vorherrschaft auf schrumpfenden Märkten und bei neuen Technologien wie Elektroantrieben und dem Autonomen Fahren in Stellung zu bringen.

Die Expansion der Automobilhersteller in China, Indien und anderen „aufstrebenden Märkten“ versendet bereits aufgrund zunehmender Handelskonflikte und dem Abschwung der globalen Wirtschaft. Hunderttausende Autoarbeiter in China und Indien haben bereits ihre Arbeitsplätze verloren.

GM verzeichnete im Jahr 2018 einen Gewinn von 11,8 Milliarden US-Dollar und hat in den letzten sechs Jahren mehr als 25 Milliarden US-Dollar in Form von Aktienrückkäufen und Dividendenzahlungen an die Aktionäre ausgegeben. Doch das ist nicht genug. Am Montag stufte die Ratingagentur Moody's die Kreditwürdigkeit von Ford auf „Junk“-Status herab und machte damit den Willen der Wall Street deutlich, dass die Autokonzerne die Arbeitskosten weiter senken. Dies soll unter anderem durch die Ausweitung von Leiharbeit und die Entkernung von betrieblichen Gesundheitsfonds geschehen. Letztere bezeichnete Forbes kürzlich als „das letzte Überbleibsel des Quasi-Sozialismus, der in der US-Automobilindustrie 100 Jahre lang dominierte“.

Autoarbeiter auf der ganzen Welt sind durch einen globalen Produktionsprozess miteinander verbunden. So etwas wie ein „amerikanisches“ Auto gibt es ebenso wenig wie ein mexikanisches oder chinesisches. Der legendäre Ford Mustang wird in Flat Rock in Michigan gebaut –

mit Getriebeteilen aus China, Frankreich, Großbritannien und Mexiko. Zwischen acht und neun Millionen Arbeiter sind in einer hochkomplexen globalen Liefer- und Produktionskette miteinander verbunden, die sich über mindestens 62 Länder erstreckt.

Die globale Verzahnung der Arbeitsprozesse von Millionen Arbeitern auf der ganzen Welt verschafft den Arbeitern einen immensen Vorteil, wenn sie verstehen, wie man diesen Vorteil nutzen kann.

Um diesen Kampf aufzunehmen, müssen Autoarbeiter in den USA und international den Würgegriff der korporatistischen und nationalistischen Gewerkschaften durchbrechen, indem sie neue Kampforganisationen aufbauen – Fabrikkomitees, die von den Arbeitern selbst demokratisch kontrolliert werden.

Die massive Korruption der UAW ist nicht einfach das Ergebnis des Handelns einzelner Spitzenfunktionäre. Auf besonders groteske Weise drückt sich darin vielmehr die Verwandlung der Gewerkschaften in Instrumente der Konzernvorstände aus. Die Gewerkschaften sind fest mit ihrer nationalistischen und pro-kapitalistischen Perspektive verwachsen und reagierten auf die Globalisierung der Produktion, indem sie mit den Unternehmen zusammenarbeiteten, um den Lebensstandard der Arbeiterklasse zu senken.

Seit Jahrzehnten geht die UAW mit der Lüge hausieren, dass ausländische Arbeiter „amerikanische Jobs stehlen“, während sie gleichzeitig mit den Konzernen zusammenarbeitet, um die Arbeitskosten zu senken und amerikanische Arbeiter zu billigen Arbeitskräften zu machen, derer man sich leicht entledigen kann. Im Gegenzug haben die Konzerne die UAW-Funktionäre mit Millionen bestochen, damit diese Tarifverträge unterzeichnen und durchzusetzen, deren Bestimmungen ganz im Sinne der Konzerne waren.

In jedem Land sind Autoarbeiter mit der Sabotage der Gewerkschaften konfrontiert, die auf einer veralteten nationalen Perspektive und der Verteidigung des kapitalistischen Profitsystems basieren. Die UAW, Unifor in Kanada, die IG Metall in Deutschland, die KMWU und die übrigen Gewerkschaften tun, was sie können, um die Arbeiter nach Nationalitäten zu spalten.

Nur wenn sich die amerikanischen Autoarbeiter von diesen bezahlten Funktionären der Konzerne befreien, können sie starke Verbindungen zu ihren Kollegen in Kanada, Mexiko, Korea und auf der ganzen Welt knüpfen, um die transnationalen Konzerne zu bekämpfen. In diesem Kampf wird das Internationale Komitee der Vierten Internationale alles in seiner Macht Stehende tun, um die Arbeiter bei der Koordinierung ihrer Kämpfe zu unterstützen und sie mit der politischen Perspektive und der revolutionären Führung auszustatten, die notwendig sind, um die kapitalistische Ausbeutung ein für allemal zu beseitigen.