

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

21

lunapark

extra



DaimlerWelt
AutoWelt

5 EURO // LUNAPARK21 EXTRA10 ▶ WINTER 2015

hereinspaziert



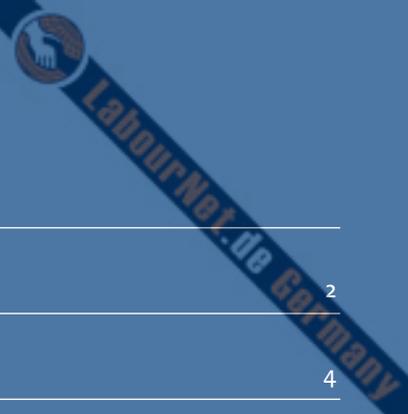
Tech|nik, die <gr.>: Verhältnis der Arbeitenden zu Arbeitsgegenständen und Arbeitsmitteln; bürgerlich auch: Haufen von Sachen und Methoden zu ihrer profitablen Verwendung. Nähere Auskunft in jeder Ausgabe von **Lunapark21. Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie**. Z.B. Heft 28: *Jörn Boewe* – Stupid work 2.o. – Auslagerung schafft monotone Jobs.

Heft 29 mit Schwerpunkt Griechenland 2.o im März am Bahnhofskiosk.

Lunapark21 – an vielen Bahnhofskiosken oder im Abo · 72 Seiten · Einzelheft 5,90 Euro · Abo BRD/Österreich: Normalabo 24 Euro 4 Hefte/Jahr · Abo-Plus 32 Euro 4 Hefte plus 2 Extrahefte/ Jahr · Probeheft/ Abo per Post AVZ · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin · per E-Mail: abo@lp21.de · per web:

www.lunapark21.net

INHALT



VORWORT

Daimler-Koordination & TIE Global – Nichts ist in Butter 2

BOOM & ZERSTÖRUNG

Winfried Wolf Die weltweite Autobranche Anfang 2015 4

INTERVIEW „ALTERNATIVE“-BETRIEBSRÄTE

„... darauf achten, sich nicht im Klein-Klein zu verlieren!“ 8

DAIMLER-SCHLAPPE

Andreas Jacobson Kein Logistikzentrum in Esslingen 11

LEIHARBEIT

Christa Hourani Die Wirkung einer Undercover-Reportage auf prekäre Beschäftigung 12

Gerd Kupfer Daimler Bremen 14

Waldemar Derda & Aron Amm Daimler Berlin 15

ZUKUNFTSBILD 2020+

Gerwin Goldstein „Strategiepapier 2020“ noch nicht vom Tisch 16

VON PLAKAT ZUR ALTERNATIVE

Daniel Behruzi Geschichte linker Opposition gegen Co-Management im Daimler-Werk Untertürkheim 18

MERCEDES-BENZ ARGENTINA

Gaby Weber Nazigeldwäsche & verschwundene Betriebsräte 24

ARBEITERKÄMPF IN DEN USA

Stephan Kimmerle Post-post-apokalyptische Gegenwehr in den USA 26

ARBEITSKÄMPFE IN INDIEN

H. Köhnen & J. Nowak Wachstumsmodell Autoindustrie: verschärfte Ausbeutung & Gewerkschaftsfeindlichkeit 30

DAIMLER IN BRASILIEN

Heiner Köhnen Ausgelagerte und prekäre Arbeitskräfte bei Daimler Brasilien 34

CAR, CAPITAL & CHINA

Winfried Wolf Die Autogesellschaft im kapitalistischen Weltsystem 38

DER KONZERN

Winfried Wolf Feuern aus vier Rohren: Die wechselvolle Geschichte des Daimler-Imperiums 53



Nichts ist in Butter

Das „immer schneller, immer mehr“ bei Daimler und anderswo bietet uns keine Perspektiven. Grundlegende Alternativen sind gefragt.

Mehr Umsatz, mehr verkaufte Fahrzeuge, höhere Gewinne. Daimler eilt – wie auch andere deutsche Autohersteller – von Rekord zu Rekord. Die tiefe Krise von 2008/2009 scheint überwunden. Viele Fabriken sind bis zum Anschlag ausgelastet. Glaubt man den Vorstandsplänen, soll es ungebremst so weitergehen. 2015 sollen

Wochenendarbeit, wenn der Laden brummt. Freischichten, Arbeitszeitkonten auffüllen und notfalls Kurzarbeit, wenn es nicht läuft. Was das für das Privat- und Familienleben und für die Gesundheit bedeutet, ist Zetsche & Co. offenbar egal.

„Flexibilität“ lautet immer noch ihr Zauberwort. Das betrifft nicht nur die

steht in allen Werken auf dem Programm. Mehr und mehr Tätigkeiten werden ausgelagert und an Zulieferer oder „Dienstleister“ vergeben – zu schlechteren Konditionen, versteht sich. Bedroht sind die Jobs der Festangestellten auch durch die Daimler-Strategie, die Produktion „in die Märkte“ zu verlagern. Schon jetzt ist



mehr als 2,5 Millionen Fahrzeuge von den Bändern rollen. Perspektivisch sollen es gar drei Millionen sein.

Alles in Butter also? Keineswegs. Das „immer schneller, immer mehr“ geht auf die Knochen der Beschäftigten. Das Unternehmen dreht permanent an der Rationalisierungsschraube. Für die Kolleginnen und Kollegen am Band und im Büro wird die Arbeit immer stressiger. Physische und psychische Erkrankungen, Burn-out und Frühverrentung sind die Folgen. Das Leben der Beschäftigten soll sich nach den Bedürfnissen der Fabrik richten: Überstunden, Sonderschichten,

Arbeitszeiten, sondern auch die Beschäftigungsformen: Leiharbeit und Werkverträge zu Billigkonditionen sparen nicht nur Geld, sondern schaffen auch einen Flexibilitätspuffer. Diese Kolleginnen und Kollegen werden bei Bedarf angeheuert und können jederzeit ohne großen Aufwand wieder auf die Straße gesetzt werden. Das geht nicht nur auf ihre Kosten, sondern auch zu Lasten der Sozialkassen. Mehr prekäre und schlecht entlohnte Beschäftigung bedeutet auch: weniger Geld für Krankenhäuser, Schwimmbäder und Schulen.

Die Verringerung der Fertigungstiefe

klar: Neue Arbeitsplätze werden in Zukunft höchstens noch in China, Indien oder den USA entstehen. An den deutschen Standorten ist Stagnation angesagt – bestenfalls.

Drastischer Personalabbau inklusive Standortschließungen ist für die kommenden Jahre nicht ausgeschlossen. Denn in Ostasien und Amerika werden neue Kapazitäten geschaffen, die eigentlich kein Mensch braucht. Schon jetzt gibt es weltweit Überkapazitäten von schätzungsweise 30 Prozent. Mit der Abschwächung des Wachstums in China, dem Abbremsen der Konjunktur in Brasilien und anderen sogenannten

Schwellenländern sowie der fortgesetzten Krise in Europa könnte sich dieses Problem bald deutlich verschärfen.

Hinzu kommt: Auf Umweltzerstörung, Klimawandel und kollabierende Mega-Cities hat die Autoindustrie keine Antwort. Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe lösen die Probleme nicht. Es sind Versuche, das System des Individualverkehrs zu retten – und damit die Profitquellen von Daimler, BMW, VW und Co. Für die Menschen ist die Beibehaltung dieses Modells, inklusive der stattfindenden Massensorientierung Indiens und Chinas, hingegen ein Alptraum.

All das macht klar: Wir brauchen

der Zentrale. Die vorherrschende Konzeptions- und Standortpolitik lehnen wir ab. Unsere Alternative heißt: Solidarität. Zwischen den deutschen Werken und international. Wir arbeiten zusammen mit Kollegen in Brasilien, Indien, Südafrika und anderen Ländern. Und wir suchen Alternativen zum umwelt- und menschenzerstörenden Gesellschaftsmodell. Das heißt auch: Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. In dieser Debatte waren wir schon mal weiter. Vor einem Vierteljahrhundert schrieb der IG-Metall-Vorstand: „Wenn die Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie aus umwelt- oder verkehrspolitischen Gründen nicht weiter

Beiträgen verschiedener Autoren, die sich unter anderem mit den ökonomischen Perspektiven der Branche, der Expansion nach China und Indien, dem Niedergang der US-amerikanischen Autoindustrie, der Ausbreitung prekärer Arbeitsverhältnisse und den Erfahrungen linker Betriebsgruppen beschäftigen.

Die Idee zur Broschüre entstand bei einem Treffen der Daimler-Koordination im Frühjahr 2013, zu dem wir den Ökonomen und Publizisten Winfried Wolf als Referenten eingeladen hatten. Nach einem spannenden Vortrag und einer angeregten Diskussion hatten wir das Bedürfnis, es bei diesem Austausch nicht bewenden zu lassen. Gemeinsam



Fotos, v.l.n.r.: Joachim Römer (1. Et 5); Winfried Junker-Schönfelder (2.); Rainer Krämer (3.); Holger Deilke (4.)

grundlegende Alternativen. Die Debatte darüber wollen wir mit der vorliegenden Broschüre voranbringen. Wir, das sind die Daimler-Koordination und das internationale gewerkschaftliche Basisnetzwerk TIE.

Seit Anfang der 1980er-Jahre treffen sich regelmäßig kritische Gewerkschafter, Betriebsräte und Beschäftigte des Daimler-Konzerns, um Informationen auszutauschen, Positionen zu erarbeiten und gemeinsam aktiv zu werden. Die Daimler-Koordination versteht sich als Arbeitsforum linker, demokratischer Betriebsgruppen und Einzelpersonen aus den Werken und

ausgedehnt, sondern nur stabilisiert werden kann oder im Trend zurückgeht, dann muss über neue Beschäftigungsperspektiven nachgedacht werden.“ Das gilt heute noch mehr als damals. Der Umbau der Autobranche – orientiert an gesellschaftlichen und ökologischen Bedürfnissen bei Absicherung der Lohn- und Lebensbedingungen der Beschäftigten – ist nötiger denn je. Dazu gehört auch eine radikale Verkürzung der Arbeitszeiten bei vollem Lohn- und Personalausgleich.

Wer etwas ändern will, muss zunächst das Bestehende analysieren. Das tun wir in dieser Broschüre mit

haben wir daher die vorliegende Broschüre erarbeitet. Ohne die inhaltlichen Beiträge von Winfried Wolf wäre das nicht möglich gewesen. Unser Dank gilt auch unserem Layouter Joachim Römer und der Redaktion von Lunapark21, die mit den Extra-Heften eine Plattform für Initiativen wie die unsere bietet. Wir hoffen, dass die Broschüre zur Diskussion anregt – und zum gemeinsamen Handeln.

Daimler-Koordination und TIE Global, im Januar 2015

Boom und Zerstörung

Die weltweite Autobranche Anfang 2015

Winfried Wolf

Es war Mitte Januar 2015 als der Daimler-Chef Dietmar Zetsche ganz Amerika zum S-Klasse-Land erklärte. „In Amerika ist ja ohnehin alles größer, ob es jetzt Steaks sind oder Grundstücke [...] Wenn sich hier die Leute leisten können, größere Autos zu kaufen, dann tun sie es auch.“¹

Sie tun es. Sie kaufen wieder Autos. Sie kaufen vor allem große Autos: SUVs. Pick-ups. Sportwagen. Spritfresser. Sogar der Fiat Cinquecento kommt als SUV heraus, als „500X“, für den auch prompt im US-Fernsehen und per Videoclip „blue pill“ mit einer Viagra-Pille geworben wird.

Und sie tun es weltweit. Anfang 2015 sieht es so aus, als habe es nie eine Krise der Autobranche gegeben. In diesem Jahr 2015 könnte die weltweite Autoherstellung auf 95 Millionen Kfz klettern – 50 Prozent mehr als vor fünf Jahren oder 30 Prozent mehr als beim vorausgegangen Rekordniveau im Jahr 2007.

Der neue Boom wird durch zwei Faktoren gespeist. Erstens durch das an-

haltende Wachstum im neuen Maschinenraum des Weltkapitalismus, in der VR China, und der beschleunigten Automotorisierung, die in diesem Land mit seinen 1,2 Milliarden Menschen stattfindet. Zweitens durch den dramatischen Verfall des Ölpreises und damit durch die Senkung der Kosten für eine Tankfüllung mit Benzin- oder Dieselkraftstoff.

Wieder einmal ist das Gerede von den „grünen Alternativen“ und von „nachhaltiger Mobilität“, mit denen wir einige Jahre lang abgefüttert wurden, vergessen. Vergessen sind Schlagzeilen wie die folgende, die nicht einmal ein Jahr alt ist: „Luftverschmutzung: Frankreichs Regierung verhängt ein Fahrverbot für Paris. Europa befürchtet ein neues Smog-Zeitalter – Experten sprechen von 30000 Toten.“²

Auf der Automesse in Detroit im Januar 2015 – wie kurz zuvor auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas, die ebenfalls im Januar stattfand, und wie in Ansätzen auch bereits auf dem „Autosalon in Paris“ im Oktober 2014 – prä-

sentierte sich die Autoindustrie wie in den 1960er und 1970er Jahren: als kraftstrotzende Macho-Branche. In einem Bericht der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* heißt es hierzu: „Als die Show in Detroit begann, fühlte man sich auf einmal um Jahre zurückversetzt. Denn bei den Neuheiten, die auf die Bühne kamen, drehte sich wirklich alles um Leistung und dröhnende Motoren. Die Palette reicht vom übergroßen Pickup bis zum Supersportwagen.“

Die internationale Autoindustrie hatte bereits 1974/75 und 1980–82 zwei schwere Strukturkrisen erlebt. Beide Male war ihnen ein Ölpreisanstieg vorausgegangen. 2008/2009 erschütterte eine dritte, schwere Branchenkrise diesen weltweit wichtigsten Industriezweig. Auch dieses Mal hatte es im Vorfeld ein Rekordhoch beim Ölpreis gegeben; 148 US-Dollar je Barrel Rohöl waren da zu zahlen. In dieser jüngsten Krise war die weltweite Kraftfahrzeugproduktion so stark wie nie zuvor eingebrochen – von 73,1 Millionen im Jahr 2007 auf 56,3 Millionen oder um fast 17 Mil-

Tabelle 1: Globale Pkw- und Kfz-Produktion und die Kfz-Fertigung in einzelnen ausgewählten Regionen 1999–2011

Jahre	gesamte Produktion		USA	Europa*	dabei BRD	Japan	China	Indien	Brasilien	Südkorea
	Tsd Kfz	Tsd Pkw								
			jeweils Tsd Kfz und Anteil in Prozent							
1999	56259	39759	13025 23,1%	18831 33,5%	5687 10,1%	9896 17,6%	1829 3,3%	818 1,5%	1350 2,4%	2843 5,1%
2000	58374	41216	12800 21,9%	18977 32,5%	5526 / 9,5%	10141 17,4%	2069 3,5%	801 1,4%	1681 2,8%	3115 5,3%
2001	56305	39826	11425 20,3%	17227 30,6%	5692 10,1%	9777 17,4%	2334 4,1%	1330 2,4%	1817 3,2%	2946 5,2%
2007	73153	53049	10780 14,7%	19724 27,0%	6213 8,5%	11596 15,6%	8862 12,1%	2306 3,2%	2977 4,1%	4086 5,6%
2008	70526	52840	8705 12,3%	18430 26,1%	6040 8,6%	11563 16,4%	9435 13,4%	2314 3,3%	3220 4,6%	3806 5,4%
2009	56305	39826	5709 10,1%	17227 30,6%	5209 9,3%	9777 17,4%	13791 24,5%	1330 2,4%	3182 5,7%	3512 6,2%
2010	77583	58239	7743 9,9%	17078 22,0%	5905 7,6%	9628 12,4%	18264 23,4%	3557 4,6%	3381 4,4%	4271 5,5%
2013	87354	65462	11066 12,7%	16246 18,6%	5718 6,6%	9630 11,0%	22116 25,3%	3880 4,4%	3712 4,3%	4521 5,2%
2014	89500**	68000*	11700** 13,0%	16500** 18,4%	5820 6,5%		24500** 27,4%	3150 3,5%	3300**	

Quelle: OICA - Organisation Internationale des Constructeur d'Automobiles, Paris, 2008 und 2014. * Europa ohne Russland und ohne die Türkei
· * vorläufig bzw. geschätzt.

lionen Einheiten. Und dies, obgleich in China die Autoproduktion weiter gesteigert wurde. Dieser Einbruch war bislang einmalig – und entsprechend einmalig waren die Krokodiltränen der Daimler-, VW- und Fiat-Chrysler-Bosse Dietmar Zetsche, Ferdinand Piech und Sergio Marchionne, die dem Publikum gut drei Jahre lang erklärten, die Autoindustrie werde in Zukunft grün, sparsam und nachhaltig werden. Interessant ist bei einem Vergleich der drei Krisen, dass in allen drei Fällen dasselbe Wundermittelchen gereicht wurde und es hieß, jetzt werde man auf Elektro-Pkw umsteigen und massiv in diese Alternative investieren.

Und was hat sich geändert? Warum gibt sich die Autobranche wieder exakt so, wie sie immer war und ist, als PS-Maschine, die sich ohne Rücksicht auf Stadt, Land und Mensch in immer größerem und gewalttätigerem Umfang ausbreitet? Richtig – es änderte sich genau das, was sich auch am Ende der vorausgegangenen Branchenkrisen 1975 und 1982 änderte: Der zunächst relativ hohe Ölpreis sank und sank. Und er sinkt und sinkt. Ende Januar 2015 ist er bei weniger als 45 US-Dollar je Fass angelangt. Dieser Preis entspricht einem Drittel des Rekordpreises vor der letzten Krise.

Mit solchen drastischen Rückgängen des Ölpreises konnten bislang alle drei Krisen beendet und in jeweils einen neuen Boom überführt werden. Und damit konnte bislang immer wieder die weiterhin berechtigte Kritik von Umweltverbänden weggefegt werden.

Damit erleben wir einen dreimalig-einmaligen Prozess des Wiederaufstiegs der weltweiten Autoindustrie. „Totgesagte leben länger“ könnte man sarkastisch sagen. Sie leben nicht nur länger; sie nehmen mit jeder unerwarteten Wiederauferstehung auch eine unerwartet vergrößerte Gestalt an. Mitte der 1970er Jahre lag das weltweite Produktionsniveau bei gut 30 Millionen Pkw. Es kam zum Einbruch in der Krise mit einem Produktionsrückgang von 12 Prozent oder 4,5 Millionen Pkw weniger. Dann der Ölpreiserückgang. Ein neuer Boom. Und 1980 war der neue Weltrekord mit 40 Millionen Pkw erreicht. 1980-1982 kam es zum nächsten Ein-

bruch; erneut um 12 Prozent und nunmehr um minus 5 Millionen Pkw. Nun begann der achtjährige irakisch-iranische Krieg, in dessen Verlauf diese beiden Ölförderländer zur Finanzierung des Kriegs Öl zu Dumpingpreisen auf den Markt warfen. Der Ölpreis fiel auf ein Niveau, das demjenigen aus der zweiten Hälfte der 1970er Jahre entsprach. Die Autoproduktion boomte – erreichte 1990 mit fast 50 Millionen Pkw weltweit ein neues Rekordniveau. Die Krisen 1991-93 und 2000/2001 fielen dann weniger gravierend aus. Doch der Einbruch, zu dem es 2008 bis 2009 kam und bei dem die Autofertigung von einem Niveau von 70 Millionen auf 56 Millionen abstürzte, erschien dann so gravierend, dass eine schnelle Erholung ausgeschlossen erschien. Doch es kam erneut zu einem erheblichen Rückgang des Ölpreises von 150 auf gut 100 US-Dollar je Barrel. Die Autoproduktion erholte sich. 2010 wurde das alte Produktionshoch aus der Zeit vor der Krise erstmals wieder überschritten. Ab Herbst 2014 fiel der Ölpreis dann nochmals und nunmehr drastisch auf weniger als 45 US-Dollar. Auf diese Weise dürfte es im Jahr 2015 mit 70 Millionen Einheiten einen neuen Weltrekord bei der Pkw-Fertigung geben.³

Doch so erstaunlich und beeindruckend die jüngste Erholung ist, so kam es in den vergangenen Jahren doch zu dramatischen Veränderungen in der *Struktur der internationalen Autoindustrie*. Tabelle 1 liefert die entsprechenden Fakten.

Bis zur letzten Krise 2007/2008 wurden knapp 60 Prozent aller Kraftfahrzeuge, die weltweit hergestellt wurden, in Europa, in den USA und in Japan gefertigt. Einschließlich der südkoreanischen Autoindustrie waren es sogar knapp zwei Drittel. Inzwischen entfallen nur noch 42 Prozent der Weltautofertigung auf die USA, Europa und Japan; einschließlich Südkorea sind es 47 Prozent.

Stattdessen rückte China zum Land mit der größten Autoindustrie auf. Ein Viertel der weltweiten Autofertigung findet inzwischen in China statt; zusammen mit Indien sind es 30 Prozent. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 machte die Autofertigung in China nur 3,5 Prozent

aus; zusammen mit Indien waren es knapp 5 Prozent. Einen vergleichbaren Aufstieg einer regionalen Branche – die Verachtlichung des Weltmarktanteils im Zeitraum von einem Dutzend Jahren – dürfte es in der Geschichte des Kapitalismus noch nie gegeben haben. Und dieser Trend wird sich fortsetzen. 2015 dürften in China mehr Kraftfahrzeuge als in den USA und Europa zusammen hergestellt werden. Das Bild ist dadurch geschönt, dass es aktuell in den USA den beschriebenen Autoboom gibt. Immerhin wurden 2014 in den USA wieder doppelt so viele Autos produziert wie 2010. Geradezu desaströs sieht es hingegen in fast allen klassischen europäischen Autoherstellerländern aus. Siehe Tabelle 2. In Großbritannien und in Spanien liegt die Autofertigung heute um 20 Prozent unter dem Niveau von 1999; der Weltmarktanteil der Kfz Made in UK bzw. Made in Spain hat sich von 3,5 auf 1,8 Prozent bzw. von 5,1 auf 2,5 Prozent halbiert. In Frankreich gab es im gleichen Zeitraum sogar eine knappe Halbierung der absoluten Zahl hergestellter Kfz – von 3,2 Millionen im Jahr 1999 auf 1,7 Millionen 2013. Der Weltmarktanteil sank von 5,6 auf 1,9 Prozent oder auf ein Drittel.

Geradezu dramatisch ist die Lage in Italien – und Fiat-Boss Marchionne wird auch nicht müde zu erklären, dass Italien als Autoland abgedankt habe. Das Land mit so berühmten Automarken wie Fiat, Alfa, Lancia, Ferrari und Massarati erlebte einen Einbruch der Autofertigung von 1,7 Millionen im Jahr 1999 auf nur noch 658 000 im Jahr 2013. Damit sank der Anteil Italiens an der Weltautofertigung von 3 Prozent auf 0,8 Prozent. Deutschland und die Tschechische Republik sind die einzigen europäischen Länder, in denen im genannten Zeitraum das Niveau der Autoproduktion weitgehend erhalten blieb.

Auch wenn diese Veränderungen in der Struktur der weltweiten Autoindustrie nicht identisch sind mit Veränderungen bei der Konzernmacht – worauf wir gleich zu sprechen kommen – so sind diese Veränderungen doch entscheidend hinsichtlich der Debatte über die *Arbeitsplätze in der Autoindustrie*. Jahrzehntlang wurde der Verweis auf die Jobs in der Autoindustrie in erpres-

Tabelle 2: Autoproduktion in Europa 1999, 2007 und 2013
Zahl der produzierten Kfz und Weltmarktanteile des jeweiligen Autolandes

Land/Region	1999		2007		2013	
	Tsd. Kfz	Anteil in %	Tsd. Kfz	Anteil in %	Tsd. Kfz	Anteil in %
Deutschland	5687	10,1%	6213	8,5%	5718	6,6%
Frankreich	3180	5,6%	3015	4,2%	1740	1,9%
Italien	1701	3,0%	1284	1,6%	658	0,8%
Spanien	2853	5,1%	2890	4,0%	2163	2,5%
Großbritannien	1974	3,5%	1750	2,4%	1597	1,8%
Tschechische Republik	376	0,7%	937	1,3%	1133	1,3%
Europa	18835	33,5%	19724	27,0%	16246	18,6%
Welt	56259	100%	73153	100%	87354	100%

serischer Weise gegen diejenigen vorgebracht, die auf das zerstörerische Potential des Autoverkehr verwiesen. Inzwischen stellt sich die Situation zumindest in Europa – tendenziell aber auch in Nordamerika und in Japan – einigermaßen anders dar. Die Autoarbeitsplätze wurden massiv abgebaut.

Auch weltweit ist die Debatte über die Arbeitsplätze in der Autoindustrie irreführend. Trotz des gewaltig angestiegenen Volumens der Weltautoproduktion blieb die Zahl aller Arbeitsplätze in der Weltbranche über mehr als 70 Jahre weitgehend unverändert. In diesem strategisch wichtigsten Wirtschaftszweig arbeiten derzeit knapp zehn Millionen Menschen⁴. Allerdings gibt es erhebliche Verschiebungen dieser Autoarbeitsplätze weg aus Europa und Nordamerika und hin nach China, Indien und zeitweilig auch nach Brasilien. Der Grund für diese weitgehend gleichbleibend große Job-Zahl trotz gestiegenem Output liegt Allgemein in den Produktivitätsfortschritten und im Besonderen darin, dass die Autoproduktion sich in idealer Weise für halbautomatisierte Produktionsprozesse und für den massenhaften Einsatz von Industrierobotern eignet.

Untersucht man schließlich die *Macht der Autokonzerne*, so ergibt dies ein völlig anderes Bild. Tabelle 3 nennt für die Jahre 2005, 2009 und 2013 die 20 größten Autoproduzenten. Dabei sind die verschiedenen Automarken bereits den jeweiligen Konzernen zugeordnet; diese werden nicht getrennt aufgeführt.⁵

Untersucht man die Ergebnisse in der

Tabelle, dann stellt man hier – im Gegensatz zur Struktur der Autoproduktion – eine *überraschende Stabilität* fest. Zunächst ist bemerkenswert, dass die 20 größten Autokonzerne der Welt mehr als 90 Prozent aller Autos, die weltweit von den Bändern rollen, herstellen. Das erste Dutzend vereint sogar 80 Prozent der Weltautoproduktion auf sich. Das war so in den 1980er Jahren. Das war so 2005. Und das ist auch heute exakt so. Die Kapitalkonzentration ist unverändert und sie ist sehr groß – trotz des Aufstiegs von China. Das hängt natürlich damit zusammen, dass die chinesische Autoproduktion zu mehr als der Hälfte von den großen westlichen Autokonzernen bestimmt wird.

Sodann fällt auf, dass bisher die Weltautoproduktion von den traditionellen westlichen Herstellern dominiert wird. Unter den zwölf größten Autoherstellern gab es 2013 elf „westliche“ und mit SAIC einen chinesischen Hersteller. Wobei SAIC gerade erst Rang 12 eroberte. Bei den übrigen elf führenden Autokonzernen handelt es sich um die üblichen Verdächtigen: Es sind mit Toyota, GM, VW, Hyundai, Ford, Renault-Nissan, Fiat-Chrysler, Honda, Suzuki, PSA und BMW klassische westliche Autohersteller. 2005 gab es unter den zwanzig größten Hersteller 14 traditionelle westliche Produzenten und sechs chinesische. Das war 2013 exakt so.

Zetsche verglich im Januar 2015 auf der Automesse in Detroit „seinen“ Daimler-Konzern „mit dem Geist der Apple Stores“. Der Konzern wolle, so Zetsche, „in Zukunft vor allem jüngere Kunden“ ansprechen. Es gehe um „die

Generation Y“, um jene Leute, die um die 30 Jahre alt und gut ausgebildet sind, und die „im Beruf Fuß gefasst“ haben.

Zetsche spricht hier in zweifacher Weise ein ernstes Problem an, mit dem sich die Weltautobranche konfrontiert sieht: Erstens das Problem, dass Daimler-Pkw im Preis so hoch liegen, dass sie eigentlich ein eher älteres Publikum, Leute mit ausreichend hohen Einkommen und Vermögen, ansprechen. Zweitens das Problem, dass es seit rund 15 Jahren bei den jungen Menschen in Nordamerika, Japan und Europa einen interessanten „Trend weg vom Statussymbol Auto“ gibt (siehe den Artikel aus S. 38ff zur „Autogesellschaft“).

Dass Zetsche seine optimistischen Sätze über die Zukunft der Autoindustrie im Allgemeinen und über diejenige von Daimler im Besonderen ausgerechnet in Detroit anlässlich der diesjährigen Automesse äußerte, ist im Grund genommen makaber. Der neue Boom bei den traditionellen US-Autoherstellern GM, Ford und Chrysler, die ihre Firmenzentralen formal noch in Detroit oder im nahegelegenen Dearborn haben, ist strikt getrennt vom Niedergang der Stadt Detroit und der Region Detroit/Dearborn.

Zur gleichen Zeit, wie die Meldungen vom neuen Autoboom anlässlich der 2015er Automesse in Detroit durch die Welt gingen, wurde im Kleingedruckten einiger Medien darüber berichtet, dass die Stadt Detroit inzwischen ihre Kunstschätze – darunter Gemälde von Pablo Picasso – verkaufen muss, damit bei der Straßenbeleuchtung wenigstens jede

Tabelle 3: Die 20 weltweit größten Autohersteller 2005, 2009 und 2013

Rang 2013	Autohersteller – in Klammern Rang 2005	2005		2009		2013	
		Kfz-Prod. weltweit in Tsd.	Anteil an Weltproduktion in %	Kfz-Prod. weltweit in Tsd.	Anteil an Weltproduktion in %	Kfz-Prod. weltweit in Tsd.	Anteil an Weltproduktion in %
1	Toyota (J) (2)	7338	11,0%	7234	10,3%	10324	11,9%
2	General Motors (US) (1)	9097	13,7%	6495	9,6%	9629	11,1%
3	Volkswagen (D) (5)	5211	7,8%	6067	9,3%	9379	10,8%
4	Renault-Nissan (F) (4)	6111	9,2%	5041	7,6%	7655	8,8%
5	Hyundai (J) (9)	3091	4,7%	4645	7,2%	7233	8,3%
6	Ford (US) (3)	6497	9,8%	4685	7,0%	6077	7,0%
7	Fiat (I) (10)*	2037	3,1%	2460	3,6%	4682	5,4%
8	Honda (J) (7)	3436	5,2%	3012	4,5%	4298	4,9%
9	Suzuki-Maruti (J) (11)	2071	3,1%	2387	3,5%	2842	3,3%
10	PSA (F) (8)	3375	5,1%	3042	4,4%	2833	3,3%
11	BMW (D)	1323	2,0%	1258	1,8%	2006	2,3%
12	SAIC (China)	518	0,8%	348	0,5%	1992	2,3%
13	Daimler (D) (6)**	4815	7,2%	1447	2,1%	1781	2,1%
14	Mazda (J)	1287	1,9%	984	1,4%	1264	1,5%
15	Dongfeng (China)	593	0,9%	663	1,0%	1239	1,4%
16	Mitsubishi (J) (12)	1331	2,0%	802	1,2%	1230	1,4%
17	Changan (China)	422	0,6%	1452	2,1%	1110	1,3%
18	Tata (Indien)	419	0,6%	672	1,0%	1062	1,2%
19	Geely (China)***	149	0,2%	330	0,5%	969	1,1%
20	BAIC (China)	559	0,8%	684	1,0%	918	1,1%

* Fiat ab 2013 einschl. Chrysler · ** Daimler 2005 einschl. Chrysler · *** Geely ab 2013 einschl. Volvo

zweite Laterne wieder mit Strom versorgt wird. Wir erinnern auch daran, dass am 5. Dezember 2014 in Bochum das Traditionswerk der GM-Tochter Opel endgültig geschlossen wurde. Damit wurde in Deutschland eine große Stadt, die mehr als ein halbes Jahrhundert lang auf das Auto gesetzt hatte und in der 52 Jahre lang Opel-Autos vom Band rollten, in eine tiefe Strukturkrise gestürzt. Es handelt sich in Detroit und Bochum um Entwicklungen, die noch vielen Standorten der Weltautoindustrie bevorstehen. Glanz und Elend liegen in der Autobranche in direkter Nachbarschaft.

Winfried Wolf ist Chefredakteur von Lunapark21. Er verfasste mehrere Bücher zur Autoindustrie (*Kein Gas, kein Spaß, Auto-Krieg – Konzerne rüsten für die Zukunft*) und zur Verkehrspolitik. Jüngst erschien: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*, Stuttgart 2014 (Verlag Schmetterling).

Quellen:

Alle Angaben in den Tabellen nach: OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, Paris, 1999-2015 (jeweilige Jahres-Statistiken).

Anmerkungen:

- 1 Nach: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 14. Januar 2015.
- 2 *Handelsblatt* vom 18. März 2014.
- 3 Es geht hier wohlgernekt um die Zahlen der weltweit gefertigten Pkw (in der Tabelle 1 die dritte Spalte), und nicht um die Kraftfahrzeuge (Kfz), also die Summe von Pkw und Nutzfahrzeugen (vor allem Lkw und Busse). Zweiräder (Mopeds, Motorräder) tauchen in der Regel in den internationalen Kfz-Statistiken nicht mehr oder nur am Rande auf. In Ländern der Dritten Welt, auch in der VR China und in Indien, spielen sie allerdings noch eine erhebliche Rolle.
- 4 Ich schreibe „strategisch wichtigstem Wirtschaftszweig“, weil es durchaus andere Industriezweige im Weltkapitalismus gibt, in denen mehr Menschen Beschäftigung finden, die jedoch nicht die strategische Bedeutung haben, die der Autoindustrie in ökonomischer, politischer und massenpsychologischer Hinsicht zukommt. So arbeiten beispielsweise in der (weltweiten) Bauindustrie oder auch im Maschinenbau deutlich mehr Menschen. Auch beschäftigt die Landwirtschaft ein Vielfaches.
- 5 Um einige wichtige Markenzugehörigkeiten zu nennen: VW als Konzern meint heute also u.a. Kraftfahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Porsche, Phaeton, Seat, Skoda, Lamborghini, Scania, MAN und Bugatti. Fiat schließt Lancia, Alfa, Chrysler und Jeep mit ein. Zu Hyundai gehört auch Kia. Zu GM zählen Daewoo, Chevrolet, Opel, Holden, Vauxhall. Eher überschaubar ist dann BMW, wozu noch Mini und Rolls Royce zählen. Suzuki wiederum kontrolliert den indischen Hersteller Maruti. Im Besitz des indischen Autokonzerns Tata befinden sich Land Rover und Jaguar. Daimler hat in seinem Imperium u.a. Smart und Freightliner. Renault kontrolliert Nissan und Dacia. Geely ist Eigentümer von Volvo. Usw. usf.

„... darauf achten, sich nicht im Klein-Klein zu verlieren!“

Was Betriebsräte tun können. Die „Alternative“-Betriebsräte bei Daimler Berlin-Marienfelde Waldemar Derda, Matthias Bender und Lutz Berger beziehen Stellung

Hat sich die Situation im Betrieb in den letzten 30 Jahren spürbar verändert?

Und ob. In mancherlei Hinsicht ist die betriebliche Lage kaum wiederzuerkennen. In den achtziger Jahren wurde sicher auch keine ruhige Kugel geschoben. Schließlich waren es damals ebenfalls die Kolleginnen und Kollegen, die den ganzen Reichtum für Daimler geschaffen haben. Aber: Die Älteren von uns können sich an Zeiten erinnern, wo es nach getaner Arbeit noch möglich war, vor Feierabend einen Kaffee zusammen zu trinken und eine halbe Stunde über Persönliches zu reden. Oder über die anstehende Tarifrunde, über die 35-Stunde-Woche und und und.

In den Neunzigern hat der Druck dann enorm zugenommen. Im Werk Sindelfingen fing es zum Beispiel mit dem Auslaufen von W124 und W201 an und steigerte sich mit jedem neuen Modell. Und heute wird so ein Stress gemacht, dass einige sogar während einer Betriebsversammlung oder in den Pausen durcharbeiten. Apropos: BMW will ja gerade die bezahlten Pausen reduzieren. Das kann uns auch noch blühen.

Welche Folgen haben die veränderten Arbeitsbedingungen für die Betriebsratstätigkeit?

Wir sind ja noch nicht so lange „im Geschäft“. Bei der „Daimler-Koordination“ haben wir aber von älteren Betriebsratskollegen gehört, dass auch hier verglichen mit den achtziger Jahren heute ein Unterschied wie Tag und Nacht herrscht. Die Schwächung der Beschäftigtenvertretungen und das Ausmaß der Flexibilisierung haben dafür gesorgt, dass man sich heute als Betriebsrat um Dinge kümmern muss, die früher selbstverständlich waren. Unsere Aufgaben haben heute viel mehr mit Sozialarbeit

zu tun. Man muss sich sehr konkret um die individuellen Probleme der einzelnen Kollegen kümmern. Und man muss bei Angelegenheiten hinterher sein wie, ob zum Beispiel auf den Toiletten in allen Bereichen Seifen und Handtücher sind, ob Schichtpläne und Vereinbarungen eingehalten werden, ob alle über ihre Rechte im Bilde sind.

Führt das nicht dazu, sich bei der Betriebsratsarbeit im Klein-Klein zu verlieren und den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr zu sehen?

Die Gefahr besteht absolut. Umso wichtiger ist es, sich immer vor Augen zu halten, was die Hauptziele sind, die man verfolgt.

Was ist für Euch zentral? Wie seid ihr Betriebsräte geworden?

Wir sind zu der BR-Arbeit gekommen, nachdem bei uns im Werk das neue Entgeltrahmenabkommen (ERA) eingeführt wurde. Und weil die Mehrheit in unserem Werk zu allem, was von oben kam, „Ja und Amen“ sagte. Wenn der Arbeitgeber uns auf die linke Wange schlug, wurde bereitwillig auch noch die rechte Wange hingehalten. Einige in der Belegschaft waren damit unzufrieden. So ist 2007/2008 die Zeitung „Alternative“ gegründet worden und um sie herum unsere Gruppe entstanden.

Weil die Differenzen so weit gingen und gerade vor der letzten BR-Wahl auch keinerlei Bereitschaft existierte, mit uns über eine mögliche gemeinsame Liste und Persönlichkeitswahlen zu reden, mussten wir 2010 und 2014 eigenständig kandidieren – und gleichzeitig darum kämpfen, trotzdem IG-Metall-Mitglieder zu sein.

Lässt sich gegen Rationalisierungen und Arbeitshetze überhaupt etwas

unternehmen?

In dem Branchen-Wirtschaftsmagazin „Automobil-Produktion“ vom 20. Januar 2013 wird Zetsche mit den Worten zitiert: „Seit ich wieder für Mercedes verantwortlich bin, wurde die Bauzeit von 60 auf 40 Stunden pro Modell reduziert.“ Das zeigt erst Mal, dass die Rationalisierungspolitik weiter vorangeht.

Was man tun kann? Höhere Takte fordern. Bei besonderen Vorkommnissen kann man den Kollegen vorschlagen, sofort den Betriebsrat aufzusuchen. Wenn das Dutzende gleichzeitig machen, dann bekommt die Werksleitung ein Problem. Darüber hinaus muss man auf das Mitbestimmungsrecht pochen – beispielsweise bei der Umgestaltung von Arbeitsplätzen. So können kürzere Takte verhindert werden.

Was war in all den Jahren noch ein wichtiges Thema?

Die Zukunft unseres Werkes. In Stuttgarter Daimler-Werken erhält man einen Nachtschicht-Zuschlag von 30 Prozent. Bei uns nur von 15 Prozent. Das war vor einigen Jahren ein Zugeständnis zum Berliner Tarifvertrag. Wir sagen dagegen: Verzicht rettet keine Arbeitsplätze. Die Opelener in Bochum können ein Lied davon singen.

Wir fordern stattdessen die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Pläne des Vorstands. Und Ersatz für das Auslaufmodell OM 642*. Die Motorenproduktion ist unser Herzstück. Wenn bei uns nur noch Komponenten hergestellt werden sollten und keine Kernprodukte mehr, könnte bei uns sehr schnell das Licht ausgeknipst werden.

Hätte der Betriebsrat hier Gelegenheiten, Druck zu machen?

Könnte, hätte, würde ... Wenn es soweit



Foto: Joachim Römer

kommt, durchaus. Durch außerordentliche Betriebsversammlungen, durch umfassende Informationen, durch die Einbeziehung der Kollegen und lebhaftes Diskussionen, zum Beispiel mit Hilfe der Wiedereinführung von Saalmikrofonen bei den Belegschaftsversammlungen. Auch Betriebsversammlungen vor dem Werkstor könnten Bewegung in die Sache bringen. Als Bosch-Siemens-Hausgeräte-Werke in Spandau 2006 vor dem Aus stand, gab es dort sogar eine mehrwöchige Betriebsversammlung, um seitens der Belegschaft eine Strategie für Gegenwehr zu beraten.

Nötig ist aber auch immer, den Brückenschlag zu anderen Belegschaften zu suchen. Wir müssen alles tun, damit wir nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die IG Metall sollte Absprachen organisieren. Betriebsräte könnten aber auch einfach mal die Arbeitnehmervertretung in einem anderen Werk besuchen oder jemand von denen auf eine Betriebsversammlung einladen.

Welche Themen beschäftigen Euch sonst bei der BR-Arbeit?

Was seit 2007 allen ständig auf den Nägeln brennt, ist das Entgeltrahmenabkommen ERA. Leider ließ sich die IG-Metall-Spitze darauf ein. Wir sammelten damals 850 Unterschriften für eine außerordentliche Betriebsversammlung und machten Werkstor-Aktionen. Hier müssen wir andauernd auf der Hut sein, dass Kollegen nicht falsch eingruppiert werden und so Lohninbußen haben. Man muss sie bei Gesprächen mit dem Meister begleiten, sie darauf vorbereiten und ihnen überhaupt den Rücken stärken.

Eine ähnliche Plage sind die sogenannten Krankenrückkehrgespräche. Das ist pure Schikane. Und müsste nicht sein. Darum fordern wir bei uns, dass der Betriebsrat den Leitfaden „Anwesenheits- und Gesprächscontrolling“ endlich kündigt.

Wo sich auch was machen ließe, das wäre bei der Gesundheitspolitik.

Ist das nicht Sache der Gesetzgeber?

Hier hat der Betriebsrat sehr wohl eigene Möglichkeiten. Im Augenblick sind wir dabei, eine Betriebsvereinbarung Gesundheitsschutz zu entwerfen. Dafür

sind wir durch die Hallen gegangen, um ein Gesundheitsmapping durchzuführen. Das hilft, um mit den Kollegen gemeinsam festzustellen, wo der Schuh drückt: Stimmen die Temperaturen? Ist die Luft in Ordnung? Können sich giftige Substanzen bilden? Sind die Maschinen so eingerichtet, dass es zu keinen Rückenschäden kommen kann? In welchem Zustand sind die Werkzeuge?

Regelmäßige Begehungen aller Abteilungen zusammen mit Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit, Arbeitgeber und ein bis zwei Kollegen aus den betroffenen Bereichen sind sinnvoll. Kollegen, die Übelkeit verspüren, sollten gleich angehalten werden, den Werkarzt aufzusuchen.

Hier lassen sich auch Gefährdungsbeurteilungen einfordern. Im Konfliktfall kann außerdem die Einigungsstelle angerufen werden.

Dass hier Verbesserungen erzielt werden, ist dringend nötig. Denn psychische Erkrankungen sind der Hauptgrund für Frührente. Deshalb darf nicht an den Symptomen herumgedoktert werden. Nein, die Ursachen müssen angegangen werden.

Welche Druckmittel habt ihr bei Erpressungsversuchen der Unternehmerseite?

Transparenz gegenüber der Belegschaft! Wenn mit Arbeitsplatzabbau und ähnlichem gedroht wird, dann darf es keine Zustimmung zu Überstunden und Wochenendarbeit geben. In Stuttgart-Untertürkheim konnten über 1000 Neueinstellungen durchgesetzt werden!

Habt ihr auch bei Leiharbeit und Werkverträgen eine Handhabe?

Nach den Urteilen letztes Jahr haben wir zumindest bessere Karten, auch vor Gericht was zu erreichen. Darum sollten Betriebsräte in jedem Fall gegen Werkverträge klagen, durch die aufgrund der ausgeführten Tätigkeiten Arbeitsverhältnisse direkt bei Daimler entstehen. Zudem sollten wir uns bei unserer Arbeit, in unseren Materialien, auf Betriebsversammlungen und so weiter hinter die Kollegen stellen – und zum Beispiel problematisieren, wenn sie bei den Essenspreisen, in den Sozialräumen oder an anderer Stelle benachteiligt werden.

Wenn ihr zusammenfasst, worauf es bei einer Betriebsratsarbeit im Sinne der Belegschaft ankommt – was würdet ihr herausstellen?

Nicht an den Kollegen vorbei, sondern nur unter Einbeziehung der Kollegen aktiv sein. Das fängt damit an, dass Hinterzimmer-Mauscheleien Tabu sind. Vielmehr gilt es, alle Informationsrechte nach dem Betriebsverfassungsgesetz zu nutzen, um die Belegschaft unverzüglich aufzuklären. Laut Betriebsverfassungsgesetz sollen auf Betriebsversammlungen Diskussionen stattfinden. Das muss gefördert werden. Der Werksleiter darf nur Gast sein.

Alles, was bei der Betriebsratsarbeit passiert, muss transparent gemacht werden. Auch Verhandlungen mit dem Arbeitgeber. Die Kollegen müssen nach ihrer Meinung gefragt werden.

Es darf auch keine Sonderrechte für Betriebsräte geben. Das fängt schon im Kleinen mit der Einfahrgenehmigung aufs Firmengelände an; es sei denn, sie sind gehbehindert. Und es geht bei den Betriebsratsfürsten in den ganz großen Unternehmen weiter, wenn diesen, wie bei VW, irgendwelche Luxusreisen angeboten werden.

Eines noch: Bei Protesten muss die Devise sein, Klotzen statt Kleckern, immer die Belegschaft mobilisieren, die Öffentlichkeit ansprechen, andere Werke kontaktieren.

Die Betriebsratsarbeit ist sicher alles andere als ein Kinderspiel. Trotzdem lässt sich, wenn man diese Grundsätze beherzigt, einiges bewirken.

Waldemar Derda, Matthias Bender und **Lutz Berger** gehören der „Alternative“-Gruppe bei Daimler Berlin-Marienfelde an und sind gewählte Betriebsräte. Das Gespräch führte **Aron Amm**, der verantwortliche Redakteur der SAV-Website sozialismus.info und der Zeitung „Solidarität“ ist.

* Der OM642 ist ein Dieselmotor (OM steht für „Öl-Motor“), der in den Daimler-Werken in Berlin und Untertürkheim gebaut wird. Er wird seit 2005 gefertigt und überwiegend in Daimler-Pkw (C- und E-Klasse) und bei Daimler-Kleintransportern, aber auch beim Chrysler300-Modell eingesetzt.

Daimler-Schlappe in Esslingen

Andreas Jacobson

Am 16. Juli 2014 platzte in Esslingen die Bombe: Im Ausschuss für Technik und Umwelt der 90000-Einwohnerstadt bei Stuttgart kam der Vorentwurf eines Bebauungsplans zur Abstimmung, der den Bau eines großen Logistikzentrums der Firma Daimler in einem Gewerbegebiet am Rande des Stadtteils Pliensauvorstadt vorsah: 22000 Quadratmeter, 13 Meter Höhe, 24-Stundenbetrieb, mehr als 50000 Schwerlast-LKW-Bewegungen im Jahr. Und das, obwohl eine hierfür geeignete Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes weder besteht noch herstellbar ist. Der größte Teil des Verkehrs ginge durch den Stadtteil, vorbei an Schulen, Kindergärten, Jugendeinrichtungen und Wohnblocks.

Hintergrund für den Plan ist, dass Daimler die gesamte Produktion umbaut und überall in den Werken die Fertigungstiefe reduziert. Da außerdem die „just-in-time“-Versorgung durch externe Zulieferer wegen der Überlastung der Verkehrswege immer schlechter funktioniert, werden Logistikzentren als Puffer vor den Toren der Werke geplant, um Teile und Vorprodukte, die von außen kommen, direkt verfügbar zu haben.

Der betroffene Stadtteil, früher mal „die Bronx von Esslingen“ genannt, mit 80 Prozent sozialem Wohnungsbau, ungünstigen Sozialdaten der Bewohner und fast 75 Prozent Migrantanteil, hatte die letzten 10 Jahre im Rahmen des Bundesprogramms Soziale Stadt eine gewisse Aufwertung durch Entwicklung und Investitionen erfahren: ein Bürgerhaus, ein neues Jugendhaus, Sanierung von Wohnungen der alten Baugenossenschaften, ein neues Baugebiet mit Eigentumswohnungen, zum Teil durch Baugemeinschaften errichtet.

Die Empörung und Wut über die Pläne für das Logistikzentrum war groß. Am Tag nach der Ausschusssitzung trafen sich 10 Personen in einem Wohnzimmer, um über Möglichkeiten des Widerstands zu beraten. Es wurde ein Aufruf zur Gründung einer Initiative beschlossen und ein Flugblatt-Text für die Bürgerschaft des Stadtteils. Eine Woche

später wurde die Initiative von 30 Personen gegründet, eine weitere Woche später führte die Stadt Esslingen eine öffentliche Veranstaltung durch zur Information der Bewohner des Stadtteils, am ersten Tag der Sommerferien. Die formelle Einspruchsfrist für den Bebauungsplan sollte ebenfalls noch während der Sommerferien enden.

Der Raum für 80 Personen reichte an diesem Abend aber nicht aus, die Veranstaltung wurde von über 200 Personen besucht und musste nach 5 Minuten verschoben werden auf einen Termin nach den Sommerferien, ebenso wie die Einspruchsfrist. Viertausend Flyer und Plakate an der Tür zu jedem Mehrfamilienhaus und in jedem Geschäft im Stadtteil hatten die Stadtteilbevölkerung mobilisiert.

In den folgenden Wochen ging es weiter mit Arbeitsgruppen, die Argumentationen erarbeiteten, die Parteien mit Eingaben eindeckten, eine Vernetzung der sozialen Einrichtungen und Gruppen im Stadtteil organisierten, Pressearbeit durchführten und mit Transparenten, Infoständen und Plakaten das Thema in den Vordergrund der Öffentlichkeit im Stadtteil rückten.

Glück für die Initiative: Es stellte sich heraus, dass viele Experten im Stadtteil vorhanden waren. Architekten, Stadtplaner, Ingenieure, ehemalige Stadträte, Grafiker, politisch erfahrene Flyer-Schreiber, ein Filmproduzent, hingebungsvolle Plakate- und Flugblattverteiler. So gelang es in wenigen Wochen sogar während der Ferienzeit, ein für alle unerwartet wirksames Feuerwerk der Argumentation und des politischen Drucks zu produzieren. Die Parteien des



Gemeinderats wankten allesamt schnell, schon Anfang September erklärte der Sprecher des Oberbürgermeisters, er glaube nicht, dass sich eine Mehrheit für das Logistikzentrum herstellen lasse. Die *Esslinger Zeitung* und die *Stuttgarter Zeitung* berichteten neutral bis kritisch über die Pläne.

Nochmal Glück für die Initiative: Es herrschte auch noch OB-Wahlkampf. Der Amtsinhaber und erneute Bewerber, der das Projekt, wie sich herausstellte, seit über einem Jahr im Hintergrund mit Daimler vorangetrieben hatte, war zwar unangefochten und hatte keine ernsthafte Konkurrenz. Dennoch kam ihm ein so breiter Widerstand unerwartet und ungelegen.

Am 16. September 2014 dann, beim Showdown der nachgeholten Bürgerinformation, saßen über 600 Menschen im Saal. Der OB gab schon in den ersten fünf Minuten der Versammlung bekannt, dass von der Firma Daimler am selben Tag ein Brief bei der Stadt Esslingen eingegangen sei: Angesichts des großen Widerstandes im Stadtteil sehe die Firma von dem Plan für das Logistikzentrum ab. Und auch ihm selber sei jetzt aufgefallen, dass das Projekt überdimensioniert und die Verkehrsanbindung nicht gelöst sei. Angesichts dessen sei die Planung der Stadt obsolet und werde auch nicht weiterverfolgt.

Anschließend legte der Leiter des Stadtplanungsamtes eine neue Planungsskizze vor, die eine kleinteilige Bebauung des Gewerbegebietes vorsieht. Der Spuk war vorläufig vorbei.

Andreas Jacobson ist Leiter des Jugend- und Kulturzentrums Komma in Esslingen und einer der Initiatoren der Bürgerinitiative gegen das Daimler-Logistikzentrum.



Undercover-Reportage und prekäre Beschäftigung

Christa Hourani

Der Film „Hungerlohn am Fließband“ hat die Zustände bei Daimler über Leiharbeit und Werkvertragsbeschäftigung öffentlich gemacht und skandalisiert. Die Undercover-Reportage, die im Mai 2013 vom SWR ausgestrahlt wurde, hat intern bei Daimler für sehr viel Wirbel in allen Standorten gesorgt. Im Film wurden Beispiele gezeigt, wie es sie an jedem anderen Standort auch gibt. Die Reportage dokumentiert, wie schlechter bezahlte Werkvertragsbeschäftigte und besser verdienende Daimler-Kollegen Hand in Hand arbeiten. Das ist mit gel-

tendem Recht nicht vereinbar. Danach muss es eine Trennung zwischen Werkvertragsbeschäftigtem und Stammbesellschaft geben und es dürfen keine Anweisungen von Daimler-Kollegen an die Werkverträger erfolgen. Dass miteinander gearbeitet wird und direkte Anweisungen gegeben werden, ist aber eher die Regel als die Ausnahme. Und zwar nicht nur in der Produktion, sondern ebenso in anderen Bereichen wie der Logistik, der Entwicklung und der Informationstechnologie.

Rechtlich korrekter heißt nicht gleichzeitig auch besser für die Kollegen

Das Unternehmen musste auf die Veröffentlichung reagieren. 2013 und 2014 wurde versucht, die Schnittstellen zwischen der Stammbesellschaft und den Werkvertragsfirmen anders zu gestalten, so dass manches rechtlich korrekter wurde. Hinsichtlich der Interessen der Kolleginnen und Kollegen im Betrieb brachte das jedoch keine Verbesserungen. Zum Teil wurden Anweisungen gegeben, dass gar nicht mehr mit Werk-

vertragsbeschäftigten kommuniziert werden darf – auch nicht über das Wetter oder die Kinder. Was natürlich vollkommener Quatsch ist, aber dazu dient, die abhängig Beschäftigten zu spalten, auseinander zu dividieren, solidarischeres Verhalten zu verhindern. Mit solchen Anweisungen ändert sich nichts am eigentlichen Missstand und Unrecht, nichts an den Hungerlöhnen und der Perspektivlosigkeit der prekär Beschäftigten. Außerdem nimmt der Druck auf die Arbeitsbedingungen und Löhne der Stammebelegschaft durch diese Ausspiekerung eklatant zu. Und auch sie geraten ins Rutschen nach unten.

Eigenleistung vor Fremdvergabe

Aufgrund des öffentlichen Drucks hat Daimler mittlerweile eine Vielzahl von Werkvertragsbeschäftigten in Arbeitnehmerüberlassungen, also in Leiharbeitsverhältnissen umgewandelt. Teilweise wurden ehemaligen Werkvertragsmitarbeitern aus Angst vor Klagen feste Arbeitsverhältnisse angeboten. Etliche Kollegen haben aber auch auf eine Festübernahme geklagt, wie in einem weiteren Filmbericht vom 6. Februar 2014 im Dritten Programm zu sehen war. Dass die Reportage ein gesellschaftliches Problem zu Tage gefördert hat, das es bei Daimler, aber auch in anderen Unternehmen gibt, kann niemand mehr bestreiten. Das ist gut so und hat auch den Betriebsratsgremien genutzt, erste Verbesserungen zu erreichen.

Weitere Schritte sind nötig. Zunächst einmal müssen die Betriebsräte in vollem Umfang über den Einsatz von Werkvertragsbeschäftigten informiert werden. Sonst haben sie keinen Überblick und können nicht adäquat handeln. Zum anderen brauchen sie ein Mitbestimmungsrecht darüber, ob Tätigkeiten, die der Arbeitgeber per Werkvertrag vergeben will, nicht auch von Stammebeschäftigten erledigt werden können. Der Grundsatz muss sein: Eigenleistung vor Fremdvergabe. Um der Spaltung zwischen Stammebelegschaft und prekären Beschäftigten entgegenzuwirken, brauchen wir einen betrieblichen Mindestlohn und betriebliche Mindeststandards, die für alle gelten, die auf dem Werksgelände von Daimler arbeiten beziehungsweise ein „Gewerk“ im Auftrag

von Daimler durchführen. Die gewerkschaftliche Organisation der Fremdfirmen muss nachhaltig vorangetrieben werden, was eine gute Grundlage ist, um anständige Löhne und Arbeitsverhältnisse durchzusetzen. Ein Erfolg war zum Beispiel die gewerkschaftliche Erschließung von Voith Industrial Service (Reinigungsfirma) sowie dort die Wahl eines gewerkschaftlich orientierten Betriebsrates (davor gab es einen „unternehmenshörigen“ Betriebsrat). Langfristig muss Werkvertragsbeschäftigung wie auch Leiharbeit verboten werden. Nach wie vor muss gelten: *Ein Betrieb – eine Gewerkschaft – ein Tarifvertrag!*

Sparprogramme und prekäre Beschäftigung

Der Einsatz von Leiharbeitern und Werkvertragsbeschäftigten ist ein Rädchen in der Automobilindustrie, mit dem die Kosten nach unten gedreht werden sollen. Nach Verlautbarungen von BMW und Volkswagen in Richtung neue Sparprogramme sind im Juli 2014 nun auch entsprechende Pläne des Daimler-Konzerns öffentlich geworden. Laut einem Bericht des *Manager Magazins* sollen bis 2020 weitere 3,5 Milliarden Euro pro Jahr eingespart werden. Bereits mit dem aktuellen Programm „Fit for Leadership“ wurden bis Ende des Jahres 2014 in der Pkw-Sparte zwei Milliarden Euro gekürzt.

Mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten haben die neuen Rationalisierungsprogramme der deutschen Autohersteller nichts zu tun. Im Gegenteil: Daimler, BMW und Volkswagen eilen von Rekord zu Rekord. So hat Daimler allein in den ersten sechs Monaten 2014 783.520 Mercedes-Pkw verkauft, 12,8 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch der Konkurrent BMW peilt ein weiteres Rekordjahr an. Im ersten Halbjahr 2014 haben die Münchner ihren Absatz um fast sieben Prozent auf über eine Million Fahrzeuge gesteigert. VW ist ohnehin seit Jahren auf Wachstumskurs. 2014 sollen erstmals mehr als zehn Millionen Fahrzeuge vom Band laufen.

Kostensenkung und totale Flexibilität im Interesse der Produktions- und Profitmaximierung also. Den Konzernlenkern reicht das aber nicht. Sie wollen die Umsatzrendite noch höher schrau-

ben. Jeder will die Nummer 1 der Weltautoindustrie werden – ein Wettlauf, den nur einer gewinnen kann und bei dem immer die Beschäftigten aller Konzerne die Verlierer sind.

Zukunftsbild Sindelfingen 2020+

Zu diesem Ziel des Daimler-Vorstandes passt auch die neue Standortvereinbarung „Zukunftsbild Sindelfingen 2020+“, die im Juli 2014 abgeschlossen wurde. Daimler-Vorstand Dieter Zetsche kommentiert diese folgendermaßen: „Die Betriebsvereinbarung verknüpft zukunftsichernde Investitionen mit ebenso notwendigen Kostenoptimierungen.“ Dies geschieht unter anderem durch die Verringerung der Fertigungstiefe. In einer Halle, die durch die Verlagerung der C-Klasse frei wurde, entsteht auf dem Werksgelände ein Logistikzentrum, das vollständig von externen Firmen betrieben wird. Die dort bisher von Daimler-Beschäftigten betriebenen Arbeitsbereiche Montagelogistik und Vormontage werden fremdvergeben, ebenso Teile der Fertigung.

Diese neue Fabrik auf dem Sindelfinger Werksgelände ist eindeutig eine weitere Ausweitung der Fremdvergabe und soll etliche Millionen Einsparungen bringen. Diese Vereinbarung setzt den Prozess der kleinen Erfolge, die seit der Veröffentlichung des Films „Hungerlohn am Fließband“ errungen werden konnten, leider nicht fort. Der öffentliche Druck beim Thema Fremdbeschäftigung, der immer noch da ist, wurde hier nicht genutzt, um einer Ausweitung der Fremdbeschäftigung einen Riegel vorzuschieben.

Daimler hat den SWR wegen des Films verklagt. Doch der Gerichtsprozess brachte die Missstände bei Daimler wieder in die Medien. Für Daimler ist die Klage damit ein Eigentor. Der Konzern selbst sorgt so dafür, dass Lohndumping durch Werkverträge weiter in der öffentlichen Debatte bleibt.

Diese Debatte und den dadurch entstehenden Druck müssen die Betriebsräte konsequent nutzen, um weitere Verbesserungen durchzusetzen.

Christa Hourani gehört der VK-Leitung der Daimler-Zentrale an und arbeitet im Sekretariat der „Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken“ mit.



Gleicher Lohn für gleiche Arbeit!

Leiharbeit bei Daimler Bremen

Gerd Kupfer

Irgendwann hatten die Kollegen im Mercedes-Werk Bremen es satt, immer nur auf ihre (juristische) Machtlosigkeit bei Fremdvergaben, Leiharbeit und Werkverträgen hingewiesen zu werden. Als es Ende 2012 um die Logistik ging, wollten sie sich nicht mehr mit irgendwelchen Arbeitsgruppen der Vertrauenskörperlleitung, mit Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Betriebsrats und dem Schweigen der IG Metall begnügen.

Wir, eine Gruppe aktiver Vertrauensleute und Betriebsräte, organisierten kurzerhand eine Unterschriftensammlung gegen die geplante Fremdvergabe an den Toren, wohl wissend, dass wir damit zwar nicht das Management erschüttern, aber die Kollegen hellhörig machen würden. Innerhalb weniger Stunden wurden fast 5000 Unterschriften gesammelt. Das war Ausdruck einer klaren Erwartungshaltung der Kolleginnen und Kollegen.

Damit im Rücken nahmen wir dann die Vertrauenskörperlleitung ein Stück weit in die Pflicht. Diese kam nicht umhin, zu einer Aktion während der Arbeitszeit aufzurufen, die bei uns schon zu einem „Ritual“ geworden ist: Man zieht vor den „Krawattenbunker“ (Ver-

waltungsgebäude), holt den Werkleiter herunter und beklagt sich – in diesem Fall über die Fremdvergabe. Und doch: Die Resonanz war groß, über 3000 standen einem etwas erschrockenen Werkleiter gegenüber.

Mit ein paar jovialen Sprüchen war es diesmal aber nicht getan. Die Spät- und die Nachtschicht wollten ebenfalls raus. Es wurde viel über Streik diskutiert – die „Ordnungshüter“ aus den eigenen Reihen wussten nicht so recht, wie ihnen geschieht, konnten aber natürlich auch nicht offen gegen die Bereitschaft der Kolleginnen und Kollegen anstinken. Wir nutzten die folgenden Tage schließlich für verschiedene Aktionen: Unser Riesentransparent „Stoppt Fremdvergabe und Leiharbeit! Wir sind eine Belegschaft“ wurde nicht nur auf der Betriebsversammlung ausgerollt, es war auch im Regionalfernsehen zu sehen – nachdem wir es aus den Hallenfenstern der Lackierung gehängt und vor der Kantine sowie dem Werkstor gezeigt hatten. Die Beteiligung der Spätschicht war sehr gut, die Nachtschicht ging komplett raus.

„Das war’s jetzt aber auch“, dachten einige in Vertrauenskörper und Betriebsrat. Dabei ging in einigen Bereichen die Diskussion erst richtig los: Um die Frage

eines Streiks, der nicht nur auf wenige Stunden begrenzt ist, wurde jetzt offen diskutiert. Die „Bedenkenträger“, sich ihrer Verantwortung für den sogenannten Betriebsfrieden voll bewusst, spielten auf Zeit. Die Vertreter der Kapitalseite – dumm genug – dachten, man könne jetzt wieder zum Alltag übergehen und starteten neue Angriffe. Also musste natürlich wieder zu einer weiteren Aktion aufgerufen werden.

Bei diesem Protest (von manchen bewusst klein gehalten), geschah dann Folgendes: Eine junge Kollegin stellte sich mit einer Zetsche-Maske auf einen Stuhl (neben dem Management) und beschimpfte die Arbeiter, dass sie rumstehen würden anstatt zu arbeiten. Es folgte ein weiterer Kollege, der den Versammelten nur eine Frage stellte, und sie darüber abstimmen ließ: Wer die Meinung vertritt, dass die Luft vor dem Tor besser ist, möge bitte den Arm heben. Rund 1200 Arme gingen hoch und schon zogen die Kolleginnen und Kollegen, angeführt von unserem Riesentransparent, vor’s Tor, wo die Presse sie bereits erwartete. Der Zug ging auf die Hauptstraße, legte auf der Kreuzung eine Erholungspause ein und zog dann zur Brücke. Fast zwei Stunden dauerte der Ausstand.



getan und andere Betriebe, ob in Bremen oder anderswo, informiert. Also mussten wir es wieder selber in die Hand nehmen. Wir bekamen Solidaritätsschreiben und sogar Einladungen aus vielen Betrieben, von BMW- und MAN-Kollegen, aus Südafrika, Ungarn, Spanien und Serbien ...

Mit unseren vier kleinen Streiks im Jahr 2013 hat unsere Belegschaft schließlich eines deutlich gemacht: Wir wollen und können Leiharbeit und Werkverträge nicht durch Tarifverträge „regeln“, wir müssen sie bekämpfen – wenn nötig mit Streik. Der Kampf darum ist ein Teil des Kampfes um unsere Gewerkschaft, den wir dringend führen müssen.

Gerhard Kupfer war bis zu seinem Eintritt in den „Unruhe-Stand“ ein langjähriges Mitglied des Betriebsrates und Vertrauensleutekörpers bei Daimler in Bremen.

Die Kolleginnen und Kollegen strahlten, zwei meinten: „Wenn das die Gewerkschaft ist, dann treten wir wieder ein. Wir sind aus Protest vor kurzem raus“. Meine Antwort: „Das ist die Ge-

werkschaft, denn die Gewerkschaft sind wir.“ Ich weiß, das war eine gewagte Aussage, denn die IG Metall hat sich mit keinem Wort zu unserem Streik geäußert. Sie hat nicht einmal das Minimum

Lohnarbeiter 2. und 3. Klasse

Leiharbeit bei Daimler Berlin

Waldemar Derda & Aron Amm

Es war einmal... Vor langer, langer Zeit beschäftigte Daimler noch eigene Köche, Pförtner, Klempner, Staplerfahrer, Reinigungskräfte. Und wie sieht es heute aus? Heute tummeln sich in Berlin-Marienfelde Aramark Catering & Verpflegung, WISAG Sicherheit & Service GmbH, Rehnus Logistics, Grohmann Logistik GmbH, SQS Qualitätssicherung, Formel K GmbH, Red Ants GmbH und so weiter und so fort. – Die Folge? Lohn-dumping!

Während die Stammebelegschaft in Berlin von 3200 Beschäftigten im Jahr 2007 auf heute 2600 reduziert wurde, werden inzwischen ungefähr 100 Leiharbeiter und 200 Fremdfirmen-Beschäftigte eingesetzt – häufig sogar im Produktionsbereich, oft auch zur Produktkontrolle. In der Montage in Bau 70 sind Leiharbeiter bereits seit zwei Jahren im Einsatz, ohne dass sie fest eingestellt worden wären.

Diese Kollegen werden wie Arbeitnehmer 2. und 3. Klasse behandelt: Abgesehen davon, dass sie nur Dumpinglöhne kassieren, stehen ihnen keine Duschen zu. Beim Weihnachtessen in den letzten Jahren waren sie außen vor. In der Kantine bezahlen sie mehr als die Stamm-Beschäftigten.

Mehrfach kam es zu Arbeitsunfällen. Kein Wunder, wenn man nur kurz eingewiesen wird, während andere doppelt so lange und länger geschult werden.

Aktuell beabsichtigt der Konzern, die Instandhaltungsbereiche der Powertrain-Werke – sprich Untertürkheim, Hamburg und hier in Berlin – in eine sogenannte Technologiefabrik Powertrain zusammenzuführen. Das Ganze riecht nach einem neuen Manöver, um eine künftige Fremdvergabe oder Ausgründung zu vereinfachen. Mit der Logistik ist man auch so verfahren. Die wurde auch von der Produktion abgetrennt. Mit dem Ergebnis, dass heute große Teile fremdvergeben sind.

2012 haben wir von der „Alternati-

ve“-Gruppe ein Transparent hergestellt, auf dem zu lesen ist: „Keine Zwei-Klassen-Belegschaft: Leiharbeit stoppen, Leiharbeiter fest einstellen!“ Das Transparent haben wir am 1. Mai, bei einer Aktion der Daimler-Koordination vor der Hauptversammlung von Daimler 2013 und beim Warnstreik in der Metallindustrie eingesetzt. Überhaupt sind wir der Ansicht: *Wer auf Daimler-Gelände arbeitet, muss auch Daimler-Lohn bekommen!* Die IG Metall sollte ihre Kampagne gegen den Missbrauch von Werkverträgen ausweiten. Bei einer nächsten Tarifrunde könnte ein tarifvertragliches Veto-Recht der Betriebsräte gegen Werkvertrags-Missbrauch gefordert werden.

Leiharbeit gehört (wie das auch bis 1967 in der Bundesrepublik der Fall war) verboten. Werkvertrags-Missbrauch muss entschlossen bekämpft werden.

Zusammenstellung durch **Waldemar Derda** („Alternative“-Gruppe bei Daimler Berlin-Marienfelde) und **Aron Amm** (Redakteur der SAV-Website sozialismus.info und der Zeitung „Solidarität“).

Arbeiten bis zum Umfallen

„Strategiepapier 2020“ aktuell

Gerwin Goldstein

Als 2012 in den Mercedes-Werken das „Strategiepapier 2020“ herauskam, glaubten viele Kollegen, das sei mal wieder so ein Schnellschuss des Vorstands. Und das Papier würde rasch wieder in die unterste Schublade des Giftschrankes des Daimler-Vorstands verschwinden. Aber weit gefehlt. Im Bremer Werk wurde im März 2013 versucht, mit einer „Ideenliste“, deren Bestandteile allesamt aus dem „Strategiepapier 2020“ stammen, die Belegschaft zu erpressen. Ende 2014 wurde dem Bremer Betriebsrat dann das „Zukunftsbild Bremen 2019“ vorgestellt. In einem 99-seitigen Geheimpapier stehen bis 2019 mehrere hundert Arbeitsplätze vor der Fremdvergabe an Billiganbieter. Bis 1. Juli 2015 werden 140 Arbeitsplätze, trotz mehrfachen spontanen Streiks von 5000 Kollegen im Dezember 2014, an Billigfirmen fremdvergeben. Auch sind in diesem Papier für das Jahr 2016 wegen einer angepeilten Stückzahl von 400000 Einheiten 92 Zusatzschichten geplant. Anfang 2015 ist die Unruhe in der Belegschaft sehr hoch, da über 750 Kolleginnen und Kollegen für ihren Kampf gegen Fremdvergaben und Leih-

arbeit abgemahnt wurden. Der Kampf gegen Fremdvergaben, Leiharbeit und weitere Arbeitsbelastungen geht aber 2015 weiter.

Horrorkataloge

Da mehrere neue Produkte anstehen, glaubt die Werkleitung, leichtes Spiel zu haben. So fordern sie unter anderem

- > Sonderschichten an Samstagen im Zwei-Schicht-Betrieb
- > die Überschreitung der Acht-Prozent-Grenze beim Einsatz von Leiharbeitern
- > eine Blanko-Vollmacht für den „tageweisen“ Einsatz von Flexi-Kräften (auf deutsch: der Tagelöhner möge kommen – das Mittelalter lässt grüßen)
- > ein „bedarfsorientiertes“ Durcharbeiten in den Pausen
- > die Einführung einer sechsten Dauer-Nachtschicht.

Vom Bremer Betriebsrat wurde jetzt ein eigenes „Zukunftsbild“ der Werkleitung vorgestellt und es werden zu Themen wie Ergonomie, Betriebsnutzungszeit, alternative Beschäftigung usw. Arbeitsgruppen zusammen mit dem Arbeitgeber ins Leben gerufen.

Anderen Belegschaften wurden ähnliche Papiere vorgelegt, so zum Beispiel im Düsseldorfer Werk im Februar 2014. In Düsseldorf fordert die Werkleitung den Samstag als Regelarbeitstag, eine unentgeltliche Stunde Mehrarbeit pro Woche sowie die Verlagerung der Dauer-Nachtschicht an Sonntagen. Als Gegenleistung für diese schmutzige Erpressung sollte der VS30 im Düsseldorfer Werk gebaut werden. Bei Nichtannahme sollte die VS30-Produktion ins Ausland gehen. Durch massive Streiks, die auch über alle Schichten gingen, hatte der Betriebsrat eine gute Verhandlungsposition. Erreicht wurde „sozialverträglicher“ Personalabbau von über 1800 Kollegen in den nächsten fünf Jahren und sehr vage Stückzahlzusagen. Die Produktionsverlagerung von Sprintereinheiten in die USA konnte nicht

verhindert werden und Ersatzkapazitäten gibt es nicht.

Im Sindelfinger Werk stimmte der Betriebsrat einstimmig einer Fremdvergabe von Logistikabteilungen an Billiganbieter zu, das der Belegschaft als „Zukunftsbild 2020+“ verkauft wird.

Konzernplänen eine Abfuhr erteilen

Bei diesen Horrorkatalogen gab und gibt es nichts zu verhandeln. Auch die üblichen Kompromisse darf es hier nicht geben. Denn das „Strategiepapier 2020“ – die Konzernpläne in Bremen und Düsseldorf enthalten Teile davon – muss konsequent abgelehnt werden. Bei der großen Schlacht gegen unsere Kolleginnen und Kollegen von Audi, BMW oder anderswo sind wir nicht bereit, das Kanonenfutter zu sein. Uns stehen die Beschäftigten von Opel, Peugeot, Fiat oder eben BMW und Audi tausend Mal näher als die Zetsches oder Bernhards. Belegschaften der anderen Auto-Unternehmen werden ähnliche Papiere aufgetischt, in denen derselbe Unsinn gepredigt wird. Belegschaften werden gegeneinander mit der Behauptung, auf diese Weise könnten die Arbeitsplätze gesichert werden, ausgespielt. Tatsächlich geht es um pure Erpressung.

Die da oben, egal ob in München, Ingolstadt, Stuttgart oder Bremen, werden nichts unversucht lassen, um ihre Pfründe zu retten. Vorträge wie die des Vorstandsmitglieds Wolfgang Bernhard im Bremer Werk („Wir schlagen BMW“) erinnern stark an eine miese Scientology-Veranstaltung. Den einen oder anderen mögen diese Worte beeindrucken. Unsere Antwort muss aber lauten: Dieser Krieg ist nicht unser Krieg. Wir dürfen uns nicht dafür hergeben, mit Zugeständnissen und Kompromissen den Arzt eines kranken Systems zu spielen. In diesem Fall sind wir eher Befürworter einer aktiven Sterbehilfe, indem wir die Sache lieber selber in die Hand nehmen.

Daimler will die Nr. 1 werden

Bis 2020 will Daimler seine Konkurrenten BMW und VW/Audi überholt haben. Darum hat sich Daimler – auf dem Rücken der Beschäftigten – ein straffes Sparprogramm verordnet. Alleine in der Pkw-Sparte, die 2013 gut die Hälfte des Konzernumsatzes und des operativen Gewinns ausmachte, sollen die Kosten bis Ende 2014 um zwei Milliarden Euro sinken. 2013 drückte Daimler die Kosten bereits um 800 Millionen Euro. Der erwirtschaftete Gewinn betrug 8,72 Milliarden Euro (nach 6,83 Milliarden 2012 und sechs Milliarden Euro 2011). Konzernweit will Daimler drei bis vier Milliarden Euro bis Ende 2014 einsparen.

Bundesweite Vertrauensleute-Konferenz

Als Reaktion auf diese Angriffe hat sich die Vertrauensleute-Vollversammlung des Bremer Daimler Werks einstimmig für eine Konferenz der Vertrauensleute aller Mercedes-Werke ausgesprochen. Auf dieser Konferenz sollten folgende Themen besprochen werden: Leiharbeit/Fremdvergabe – und wie man diese Politik bekämpfen kann – sowie die Frage von Flexibilität. All das sind Inhalte des Strategiepapiers. Diese Konferenz wurde dann nach einem Jahr der Beratungen in den einzelnen Vertrauenskörperleitungen und IG Metall-Ortsverwaltungen abgelehnt. Man sehe keine gemeinsame Grundlage und kämpfe lieber für seine eigenen Interessen innerhalb des Betriebszaunes. Diese Entscheidung wurde in Bremen mit großen Erstaunen und Unverständnis aufgenommen, weil jeder doch spüren musste, dass der Angriff des Konzernvorstandes alle betrifft. Immer mehr bestätigt sich der Eindruck, dass IG Metall-Funktionäre eher als Co-Manager auftreten, anstatt konsequent die Interessen der Belegschaften zu vertreten. In Bremen sprach sich der IG Metall-Bevollmächtigte auf einer Betriebsversammlung für eine 6-Tage-Produktion aus, um die angepeilten Stückzahlen zu erreichen.

Leider glauben immer noch Kolleginnen und Kollegen, dass in Sachen „Strategiepapier“ der Kelch an ihnen vorbeiziehen wird. Davor können wir nur warnen. Dieser Konzern will seinen Profit auf Kosten von Stamarbeitsplätzen und der Gesundheit der Arbeiter und Angestellten deutlich erhöhen, um seine Großaktionäre zufrieden zu stellen.

Die Rendite soll (von heute sieben bis acht) auf über zehn Prozent steigen, koste es was es wolle. Deshalb drohen weitere Wochenend-Schichten, Schichtverlängerungen und noch mehr Samstagsschichten. Arbeiten bis zum Umfallen also. Nichts anderes verlangt der Vorstand in seinem schönfärberisch genannten „Strategiepapier 2020“ und in den „Zukunftspapieren“ für die einzelnen Werke.

Gemeinsame Gegenwehr

Das passiert in allen Werken. Darum muss sich auch in allen Werken etwas

tun: Gemeinsamer Widerstand ist das Gebot der Stunde! Wir können nicht tatenlos zusehen, wie immer mehr Arbeiter in Leiharbeit und Werkverträge gedrängt werden. Wir können nicht tatenlos zusehen, wie unsere Arbeitskraft immer mehr durch Sonderschichten und Mehrarbeit ausgebeutet wird.

Manche mögen denken: Unsere IG Metall macht ja nichts dagegen. Und als einzelner kann ich ja sowieso nicht viel bewegen. Aber das ist genau das falsche Signal an Gewerkschaftsführung und Werkleitungen. Beide werden sich zurücklehnen. Unsere Gewerkschaftsführung, weil sie mit dem Kapital Sozialpartnerschaft vereinbart hat. Die Unternehmensführung, weil sie von den Gewerkschaften nichts befürchten muss. Es

liegt also an uns, ob wir diese Spielchen mitmachen oder nicht. Wir alle haben die gleichen Probleme, sei es in Sindelfingen, Untertürkheim, Bremen, Kassel, Rastatt, Mannheim, Hamburg und anderswo. Deshalb müssen wir uns über den „Werkszaun“ hinaus solidarisieren und selbst, wie in Bremen, den Kampf aufnehmen: gegen das „Strategiepapier 2020“, gegen Fremdvergaben, Leiharbeit und Werkverträge. Das ist das Mindeste, um morgens noch in den Spiegel und abends unseren Kindern in die Augen zu sehen. Wir haben eine Zukunft – wenn wir für sie kämpfen!

Gerwin Goldstein ist Vertrauensmann und IGM-Betriebsrat bei Daimler Bremen.



Foto: Munir Derwentli

Geschichte linker Opposition gegen Co-Management

Daimler-Werk Untertürkheim

Daniel Behruzi

Das Untertürkheimer Daimler-Werk blickt auf eine lange Geschichte kämpferischer Belegschaftsaktionen zurück, die bis in die Weimarer Republik zurückreicht. Linke Gruppierungen haben dabei stets eine bedeutende Rolle gespielt. Anfang der 1960er Jahre war diese Tradition – auch wegen der sogenannten RGO-Politik der KPD – allerdings weitgehend abgebrochen. Der IG-Metall-Vertrauensleute kamen nur sehr selten zusammen und agierten nicht unabhängig vom Betriebsrat, der wiederum auf Kooperation mit dem Management setzte. Doch ganz abgerissen war der historische Faden nicht. Ende der 1960er Jahre bildeten Mitglieder der verbotenen KPD, aus der SPD Ausgetretene sowie italienische Bandarbeiter eine Gruppe von Kritikern der Betriebsratsspitze, die zunächst versuchte, die Mehrheitsverhältnisse innerhalb des Vertrauenskörpers zu ändern. Im Juli 1969 begann die Gruppe erst unregelmäßig, ab 1972 monatlich mit der Herausgabe ihrer Betriebszeitung *Plakat*. Willi Hoss, führender Kopf der fortan nach ihrer Zeitung benannten Gruppe, erklärte: „Wir haben alle Ebenen der Öffentlichkeitsarbeit genutzt und das hat uns weitergebracht.“

Neben der Kritik an der kompromissorientierten Betriebsratspolitik stand dabei die Forderung nach einer Demokratisierung der Kandidatenaufstellung zur Betriebsratswahl im Mittelpunkt. Im Vorfeld der Wahl von 1968 legte die Gruppe dem Vertrauenskörper (VK) einen von 233 Beschäftigten unterschriebenen Vorschlag vor, der unter anderem die Bestimmung der IG-Metall-Betriebsratskandidaten durch Vorwahlen in den

Bereichen beinhaltete. Als der VK das Anliegen ignorierte, kündigte die Gruppe an, eine Liste „Mitglieder der IG Metall“ einzureichen. Nach Gesprächen mit der IG-Metall-Bezirksleitung und der Betriebsratsspitze, die die Forderungen als Arbeitsgrundlage für weitere Gespräche akzeptierten, zogen die linken Kritiker ihre Liste zurück. Dennoch wurde ein Verfahren wegen gewerkschaftsschädigenden Verhaltens eröffnet, das mit einer Rüge endete.

Statt einer Öffnung der Listenaufstellung geschah das Gegenteil: Die VK-Leitung verabschiedete eine neue Wahlordnung, der zufolge das Vorschlagsrecht der einfachen Mitglieder abgeschafft wurde und Kandidaten vom VK mit absoluter Mehrheit bestätigt werden mussten, was jede Chance auf eine erfolgversprechende Kandidatur der Kritiker verhinderte. Daraufhin traten diese 1972 tatsächlich mit einer eigenen Liste an, die auf Anhieb fast 28 Prozent erhielt. Das hätte für 8 von 30 Sitzen gereicht. Da aber nur drei Kandidaten auf der Liste waren, fielen fünf Mandate an die Mehrheitsfraktion zurück.

Eine wichtige Rolle bei dem spektakulären Wahlerfolg der neuen Linksoption spielten ausländische Beschäftigte, die 40 Prozent der Gesamtbelegschaft und 70 Prozent der Bandarbeiter stellten. Dennoch war nur einer von 30 Betriebsräten ausländischer Herkunft. Der Italiener Mario d'Andrea, einer der drei Oppositionskandidaten, schrieb über die Strategien des Daimler-Managements: „Die Firma entwickelte ihre eigene Strategie, um aus uns Bandarbeitern die doppelte Produktion herauszuholen, und erstickte Solidaritäts-

aktionen bereits im Keime mit repressions- und Disziplinarmaßnahmen. Nur selten arbeiteten bei uns zwei gleicher Nationalität nebeneinander, wir wurden am Band so eingeteilt, dass die Nationalität von einem zum anderen wechselte. Keiner durfte sich von seinem Arbeitsplatz entfernen, man durfte nicht mit seinem Nachbarn sprechen (...).“

Die Plakat-Gruppe griff die Belange der ausländischen Bandarbeiter auf, was in erheblichem Maß zu ihren Wahlerfolgen beitrug.

Die IG Metall reagierte auf die Kandidatur 1972 mit Verfahren wegen gewerkschaftsschädigenden Verhaltens. Zwei der Kandidaten wurden ausgeschlossen, einer erhielt Funktionsverbot. Auch im Betriebsrat wurden sie ausgegrenzt und von Informationen abgeschnitten, was aber nicht ihre Isolation innerhalb der Belegschaft nach sich zog.

Doch 1975 bekam Plakat lediglich 18,7 Prozent der Stimmen – gegenüber der vorangegangenen Wahl ein Minus von fast zehn Prozentpunkten. Ein Verdacht stand im Raum: Wahlfälschung. Bei der Wahl drei Jahre später kam es zum Eklat: Nachweislich wurden 1310 Stimmen zugunsten der IG Metall gefälscht. Die Gewerkschaft stellte Strafanzeige gegen Unbekannt, der Betriebsratsvorsitzende und sein Stellvertreter mussten ihre Posten abgeben. „Jetzt erst hatte die IG Metall gelernt, und die alte Garde wurde abgelöst. Die neue Liste, die aufgestellt wurde, war ganz demokratisch das Ergebnis von Urwahlen in den Hallen“, so Plakat-Mitbegründer Willi Hoss rückblickend. Obwohl die IG Metall ihren Bezirksleiter Franz Steinkühler auf der entscheidenden Betriebs-

plakat

KLARTEXT Nr. 17

Für die Kolleginnen & Kollegen bei DaimlerChrysler Werk Untertürkheim Juli 2004

alternative



Für die Kolleginnen und Kollegen im Daimler-Werk Untertürkheim

Nr.112 07. November 2012



versammlung als Redner aufbot, erreichte Plakat mit 5000 oder 39,2 Prozent der Stimmen einen sensationellen Erfolg und stellte im Betriebsrat fortan 12 der insgesamt 29 Arbeitermandate.

Inhaltlicher Schwerpunkt der Plakat-Gruppe blieb die Thematisierung schlechter Arbeitsbedingungen. Sie formulierte frühzeitig die Forderung nach bezahlten Erholpausen für Bandarbeiter, die später von der IG Metall aufgegriffen und im Streik von 1973 durchgesetzt wurde. Auch zu weitergehenden gesellschaftlichen Fragen nahm die Gruppe Stellung – inklusive einer kritischen Hinterfragung des in der Automobilindustrie gefertigten Produkts. Sie fokussierte aber stets auf konkrete betriebliche Auseinandersetzungen. Zugleich versuchte sie, ihre Arbeit mit denen der vielen anderen linksoppositionellen Gruppen in dieser Zeit zu koordinieren.

Wie die gesamte Linke geriet auch Plakat ab Mitte der 1980er Jahre in eine Orientierungskrise. Auch aufgrund interner Differenzen konnte sie ihre Rolle als dynamische, vorwärtstreibende, kämpferische Oppositionsgruppe nicht mehr ausfüllen. Andererseits begann in der IG Metall ein Öffnungsprozess. Beides führte dazu, dass innerhalb von Plakat eine Debatte über eine mögliche Reintegration in die IG Metall begann. Bis zuletzt stand dem die Frage eigenständiger Öffentlichkeitsarbeit entgegen: Die Gewerkschaftsspitze verlangte ultimativ, dass „demokratisch zustande gekommene Mehrheitsentscheidungen außerhalb der gewerkschaftlichen Gremien nicht kritisiert werden dürfen“. Mit dem Versprechen, die betrieblichen Gewerkschaftspublikationen für Kontroversen und Minderheitspositionen zu öffnen, akzeptierte die Gruppe die Bedingung schließlich. Die Veröffentlichung von Plakat wurde eingestellt, die Aktivisten Ende der 1980er in normalen, zuvor abgesprochenen Antragsverfahren wieder in die Gewerkschaft aufgenommen. Der Plakat-Aktivist Tom Adler, der später am Aufbau der Oppositionsgruppe Alternative beteiligt war, zieht im Nachhinein eine kritische Bilanz: „Als 1988 die Ortsverwaltung bereit war, unter bestimmten vereinbarten Bedingungen die ausgeschlossenen Plakat-Kollegen wieder in

ihre Reihen aufzunehmen, entschied die Mehrheit der Gruppe widerwillig, in Ermangelung anderer überzeugender Perspektiven, diesen Weg mitzugehen. Der Preis, der dafür bezahlt wurde, war hoch. (...) Etliche Kollegen, die die Oppositionsarbeit aktiv mitgetragen hatten, zogen sich zurück (...). Ein Teil der früheren Plakat-Betriebsräte begann, sich in der Betriebsratsarbeit ohne weitere politische Perspektiven einzuordnen. Nur noch wenige sahen und ergriffen die Chance, [...] das kämpferische, antikapitalistische Profil zu schärfen und neue Kräfte zu sammeln. Die Gruppe zerfiel.“

Einzelne Plakat-Aktivisten, die sich nicht zurückzogen, zugleich aber ihre kritische Haltung zur Politik der Betriebsrats- und Gewerkschaftsspitzen beibehielten, spielten bei der einige Jahre später einsetzenden Wiederbelebung der Opposition eine entscheidende Rolle. Ausgangspunkt war die Ende 1991 einsetzende tiefe Branchenkrise. Tom Adler beschreibt die Situation zu Beginn der 1990er Jahre so: „In der Belegschaft begann die Identifikation mit dem Unternehmen und der Firmenleitung zu zerfallen. Das autoritäre Selbstbewusstsein der IG-Metall-Betriebsräte hatte schon nach der Wahlniederlage von 1978 gelitten. Nun erodierte es noch schneller als die Basis für materielle Erfolge ihrer sozialpartnerschaftlichen Politik verschwand. Unter diesen Bedingungen wurde es erneut möglich, kritische Kräfte im Vertrauenskörper zu sammeln.“

1997 formulierte die „Mercedes-Benz-Koordination“ – ein Zusammenschluss linker Betriebsgruppen, bei dem die Untertürkheimer Opposition stets eine zentrale Rolle spielte – ihre von der Mehrheitslinie abweichenden Positionen in einer „öffentlichen Bestandsaufnahme“, mit der sie „zum Nachdenken, Umdenken und Überdenken festgefahrener Positionen auch in der IG Metall und unter Betriebsräten anregen“ wollte. Im Vorwort heißt es: „So kann es doch nicht weitergehen!“, mit ständigem Verzicht, fortlaufendem Personalabbau, ständiger Leistungsverdichtung und der Aufweichung kollektiver Regelungen, sagen enttäuschte und verunsicherte Gewerkschaftsmitglieder.“

Anlass des Schritts, sich mit ihren

Positionen an eine breitere Öffentlichkeit zu wenden, war für die Oppositionellen die Haltung der IG-Metall-Fraktion in der Auseinandersetzung um eine Standortvereinbarung im Frühjahr 1996. In diesem Konflikt gelang es der vor allem im Werkteil Mettingen vertretenen Gruppe, die dortige Belegschaft in einen Streik über drei Schichten zu führen. Daraufhin legten auch die Beschäftigten in Untertürkheim die Arbeit nieder, so dass ein Produktionsausfall von 1400 Pkw verursacht und das Verhandlungsergebnis deutlich verbessert werden konnte. Eine ähnliche Rolle spielte die Gruppierung im September 1996 beim Zustandekommen einer spontanen Arbeitsniederlegung gegen die Kürzung der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, die eine Welle von Streiks in anderen Betrieben nach sich zog. Die Daimler-Spitze machte daraufhin einen schnellen Rückzieher, die gesetzlich bereits beschlossene Kürzung wurde nie umgesetzt. Zu dieser Zeit handelte es sich bei der Opposition, die sich über die Zusammenarbeit einzelner Mitglieder des Betriebsrats und der IG-Metall-Vertrauenskörperleitung formiert hatte, noch um eine lose Gruppierung.¹

In der Folge durchlief die IG-Metall-Fraktion einen „Teambildungsprozess“. Dessen Ergebnis war eine Vereinbarung, wonach bei Meinungsverschiedenheiten die unterschiedlichen Positionen sowohl in der IG-Metall-Betriebszeitung *Scheibenwischer* als auch auf Vertrauensleute- und Betriebsversammlungen offen artikuliert werden könnten. Die Vereinbarung sah ein echtes Tendenzrecht vor. Tatsächlich gab es dann ein einziges Mal eine Situation, bei der die Vertrauensleutevollversammlung nur mit hauchdünner Mehrheit für die Position der Betriebsratsspitze votierte. Der Führung des Betriebsrats wurde klar, dass sie Gefahr lief, die Kontrolle zu verlieren. Sie beendete die Möglichkeit offener Diskussion mit gleichen Startbedingungen für die unterschiedlichen Flügel, die Vereinbarung war Makulatur.

Die Frage, ob Kontroversen über die Gewerkschafts- und Betriebsratspolitik nur intern oder auch betriebsöffentlich geführt werden sollten, stand auch in den folgenden Jahren immer wieder im Zentrum der Auseinandersetzungen. So

erklärten rund 60 Untertürkheimer Vertrauensleute und vier Betriebsräte im September 2003 in einem offenen Brief an die Vertrauenskörperleitungen anderer Metallbetriebe in Stuttgart und Esslingen: „Das Recht, eigene Positionen vor der angemessenen Öffentlichkeit darzustellen – Voraussetzung für jede demokratische Meinungsbildung und Änderung von Mehrheiten! – werden wir uns nicht nehmen oder auch nur beschneiden lassen.“

Zum Mittel einer Betriebszeitung gegriffen hatte zu dieser Zeit bereits eine Gruppe von Vertrauensleuten, die 2002 als Liste „Klartext“ zur Betriebsratswahl angetreten war und vier Mandate erreicht hatte. Die Herausgabe ihrer gleichnamigen Zeitung begründeten sie in der ersten Ausgabe vom November 2001 so: „Wir als Mitglieder und Vertrauensleute der IG Metall finden: es ist höchste Zeit für ein Blatt, wo unzensuriert, kritisch und offen über die Zustände hier in der Fabrik geschrieben wird. Wo nicht schön reden angesagt ist, wie in den Zeitungen der Firma, sondern Klartext! So ein Blatt fehlt zurzeit im Betrieb. Auch der *Scheibenwischer* klärt nicht mehr auf, sondern ist von einer Zeitung der IGM zum Organ der Betriebsräte geworden“ (*Klartext* November 2001).

Inhaltlich deckten sich die Positionen von *Klartext* weitgehend mit denen der IG-Metall-internen Kritikerfraktion: Gegen „Geheimverhandlungen“ und „Co-Management“, für eine stärkere Konfliktorientierung der Beschäftigtenvertretung. Als sich im Vorfeld der Betriebsratswahl 2006 die IG-Metall-Fraktion spaltete, fusionierten die linken Metalller mit der *Klartext*-Gruppe. 2002 hatte die IG Metall unmittelbar nach Einreichung der *Klartext*-Liste ein Untersuchungsverfahren wegen gewerkschaftsschädigenden Verhaltens gegen die beiden führenden Köpfe der Gruppe angestrengt, das jedoch im ersten Anlauf scheiterte: Die Untersuchungskommission sprach sich einstimmig gegen Ausschlüsse und Funktionsverbote aus und empfahl dem IG-Metall-Vorstand, lediglich eine Rüge gegen die Kritiker auszusprechen. Daraufhin wurde die Untersuchung wegen „Verfahrensmängeln“ für gegenstandslos erklärt und ein

neues Verfahren angestrengt, das schließlich zum Ausschluss der beiden Aktivisten aus der IG Metall führte.

Die 2002 in der IG Metall verbliebenen Linksoptionellen bereiteten 2004 ebenfalls die Herausgabe einer eigenen Zeitung vor. Während der Auseinandersetzung publizierte die Gruppe eine Serie von Flugblättern. Nach der Einigung über die „Zukunftssicherung 2012“ übten sie darin offene Kritik an der Betriebsratsspitze: „Wer lieber schnell Verzichtsangebote macht, statt das Eisen zu schmieden, solange es heiß ist, verspielt eine historische Chance und enttäuscht die kampfbereiten Kollegen! Deshalb sagen wir: Ja zum Widerstand – Nein zu diesen faulen Kompromissen“ (Flugblatt „Der Vorstand braucht noch mehr auf die Ohren“, ohne Datum).

Durch die Herausgabe dieser von Dutzenden Vertrauensleuten unterzeichneten Flugblätter wurde der seit langem innerhalb der IG Metall schwelende Konflikt öffentlich. Betriebsräte, die ihre Unterschrift darunter gesetzt hatten, wurden fortan aus den Sitzungen der IG-Metall-Fraktion ausgeschlossen. Die Gruppe begann ab Februar 2005, mit der *Alternative* eine regelmäßig erscheinende Publikation herauszugeben. Im Nachgang zur Betriebsvereinbarung „Zukunftssicherung 2012“ veröffentlichte sie eine 24seitige Detailkritik. In der Broschüre „outeten“ sich 100 Mitglieder und Vertrauensleute der IG Metall als Unterstützer der *Alternative* („Erpresswerk DaimlerChrysler“, ohne Datum). Die Führung der betrieblichen Gewerkschaftsgremien reagierte darauf mit einem Ultimatum: Auf der Liste der IG Metall dürfe nur kandidieren, wer gegenüber der Belegschaft die offiziellen Betriebsratspositionen vertrete und keine eigenen Publikationen veröffentliche. Damit waren die Herausgeber der *Alternative* de facto von einer Kandidatur ausgeschlossen. Die Frage eigenständiger Publikationen spielte also – wie schon bei *Plakat* – für die Fragmentierung der Belegschaftsvertretung auch in diesem Fall eine zentrale Rolle.

Allerdings betonen sowohl die Unterstützer als auch die Kritiker der seit 2005 als *Alternative* in Erscheinung tretenden Linksoptionellen, dass es sich

nicht um eine Wiederbelebung oder Fortsetzung von *Plakat* handele. Lediglich zwei der *Alternative*-Aktivisten waren bereits bei *Plakat* aktiv, andere Mitglieder der alten Opposition hatten inzwischen führende Positionen in der Mehrheitsfraktion inne. „Es war einfach was Neues“, so ein *Alternative*-Betriebsrat. Dennoch gibt es viele Anknüpfungspunkte und Parallelen. Ähnlich wie in den 1970er Jahren stehen Forderungen nach einer Demokratisierung gewerkschaftlicher Strukturen sowie einem konfliktorientierten Kurs gegenüber dem Management im Vordergrund. Es sei von einer gewissen Bedeutung gewesen, so ein ehemaliger *Plakat*-Aktivist und heutiger *Alternative*-Unterstützer, eine vergleichbare Situation bereits einmal erlebt zu haben und zu wissen, dass man „in so einem Großbetrieb über eine solche Zeitung Einflussmöglichkeiten aufbauen“ könne.

Als Reaktion auf ihren faktischen Ausschluss von der IG-Metall-Liste formierten die Linksoptionellen bei der Betriebsratswahl 2006 die gemeinsame Liste *Alternative/Klartext*. Diese erreichte 3094 Stimmen (21,05 Prozent) und erhielt damit zehn Mandate. Die IG Metall verlor gegenüber der vorangegangenen Wahl sechs Sitze, verteidigte jedoch mit 28 Sitzen und 8668 Stimmen (58,96 Prozent) klar ihre absolute Mehrheit. Die Christliche Gewerkschaft Metall (CGM) erreichte vier, die der Marxistisch-Leninistischen Partei Deutschlands (MLPD) nahestehende Gruppe „Offensive Metaller“ einen Sitz. Zwei weitere Mandate in dem 45köpfigen Gremium gingen an „unabhängige“ Gruppierungen, weitere fünf Listen gingen leer aus.

Die Stimmenverteilung machte deutlich, dass die *Alternative* ihre Basis fast ausschließlich im Werk Mettingen hatte. Dort erhielt sie 2394 der 5320 abgegebenen Stimmen, also rund 45 Prozent. In der Presserei/Schweißerei und der Gießerei – Produktionsbereiche mit körperlich harten Arbeitsbedingungen und traditionell starker gewerkschaftlicher Organisation – kam sie auf 61 bzw. 62 Prozent. In den anderen Teilen des Untertürkheimer Werks lagen die Ergebnisse für die Linksoptionellen hingegen deutlich niedriger. Ebenso im Mettinger Verwaltungsgebäude, wo von den 705

abgegebenen Stimmen lediglich 27 auf die Alternative entfielen. In diesem eher gewerkschaftsfernen Angestelltenbereich erhielt die IG Metall rund drei Viertel der Stimmen.

Auf die Wahlbeteiligung hatte die Polarisierung zwischen IG Metall und Alternative einen positiven Effekt: Sie stieg um 18 Prozentpunkte auf 70 Prozent. Für die CGM, die vor der Wahl einen Stimmenzuwachs erwartet hatte, war die Konstellation schwierig: In Mettingen „sind die untergegangen, da hat die Alternative ihr Protestpotenzial tatsächlich ein Stückweit abgesaugt“, so die Interpretation eines IG-Metall-Funktionärs. Mit 6,1 Prozent lag der CGM-Stimmenanteil in dem Werkteil deutlich unter ihrem Gesamtergebnis von 8,4 Prozent.

Die IG-Metall-Vertrauenskörperleitung betonte in ihrer Wahlbilanz selbstkritisch, als Schlussfolgerung aus den Stimmenverlusten in Mettingen seien „Transparenz und Profilschärfung“, die stärkere Einbeziehung der Belegschaft sowie größere Konfliktbereitschaft nötig. Eine „entschlossener Politik als in den letzten Jahren“, forderte auch die Alternative in ihrer Bewertung des Wahlergebnisses. Zugleich betonte sie, die Mehrheitsfraktion habe „keinen Monopolanspruch“ mehr darauf, die IG Metall im Betrieb zu repräsentieren.

Obwohl beide Seiten unmittelbar nach der Wahl die Notwendigkeit einer Rückkehr zu „sachlicher Auseinandersetzung“ betonten, verschärfte sich der Konflikt weiter. Es kam nicht nur keine gemeinsame Fraktion im neuen Betriebsrat zustande. Die Betriebsräte der Alternative wurden auch von den Versammlungen der gewerkschaftlichen Vertrauensleute ausgeschlossen. Möglich machte dies eine Regelung in der Gewerkschaftssatzung, wonach die IG-Metall-Betriebsräte in ihrer Funktion als Vertrauensleute von der Ortsverwaltung bestätigt werden müssen. Diese Bestätigung wurde den Alternative-Betriebsräten verweigert, woraufhin sie eine öffentliche Kampagne gegen das „Funktionsverbot auf kaltem Weg“ starteten.

Trotz der Unterzeichnung eines Konsenspapiers im September 2008, das die Strömungen mit Blick auf die Betriebsratswahl 2010 wieder zusammenführen

sollte, blieb die Situation über längere Zeit angespannt. Erst kurz vor der Listenaufstellung zur Wahl 2010 kam es zum Kompromiss: Die IG Metall gestand der Alternative zu, ihre Zeitung weiterhin eigenständig zu publizieren. Es handelte sich um einen im Werk Untertürkheim und bei der IGM Stuttgart historischen Bruch mit dem jahrzehntelang praktizierten Dogma, wonach IG Metall sich nur in einer einzigen Zeitung im Betrieb, nämlich in der offiziellen der IG Metall-Betriebsräte, zu Wort zu melden hätten.

Zur Wahl sollte eine gemeinsame Kandidatenliste aufgestellt werden, deren Zusammensetzung nach dem D'Hondt-Verfahren im Verhältnis der bisherigen Stärke der Fraktionen berechnet würde. So geschah es dann auch. Die vereinigte Liste erhielt 8966 oder 75,7 Prozent der Stimmen. Sie ist seither mit 34 Mitgliedern im Betriebsrat vertreten, neun von ihnen aus der ehemaligen Alternative-Fraktion. 2006 hatten IG Metall und Alternative zusammen 38 Mandate erzielt. Dass es dieses Mal vier weniger waren, hatte zum einen mit der durch den Beschäftigungsabbau verursachten Verkleinerung des Gremiums von 45 auf 43 Personen zu tun. Zum anderen war das Ergebnis der IG Metall im Werkteil Untertürkheim vergleichsweise schlecht: Hier stimmten durchschnittlich 68,5 Prozent der Beschäftigten für die gemeinsame Liste, in Mettingen waren es 84,3 Prozent. Auch die Wahlbeteiligung lag in der Hochburg der Alternative deutlich höher.

Von der relativen Schwäche der IG Metall im Werkteil Untertürkheim profitierten zum einen die Offensiven Metaller, die offenbar einen Teil des 2006 von der Alternative kanalisierten Protestpotenzials nutzen konnten und mit zwei statt zuvor einem Mandat in den Betriebsrat einzogen. Zum anderen etablierte sich mit dem „Zentrum“ eine von einem rechtsradikalen, ehemaligen CGM-Betriebsrat² geführte Liste, die ebenfalls im Werkteil Untertürkheim ihre meisten Stimmen bekam und zwei Sitze erreichte. Der CGM selbst wiederum verlor zwei Mandate, weshalb das Ergebnis eine Verschiebung vom konservativen ins offen reaktionäre Lager bedeutete. Die 2010 erstmals mit einer

einheitlichen Liste angetretenen Unabhängigen, die vor allem in Forschung und Verwaltung Unterstützung erhielten, zogen mit drei Mitgliedern in den Betriebsrat ein.

Während das Resultat der Betriebsratswahl 2010 im *Scheibenwischer* (April 2010: 10) als Bestätigung für „den Kurs der Beschäftigungssicherung der IG Metall“ gewertet wurde, betonten Alternative-Vertreter: „Mettingen hat's rausgerissen. Ohne das Ergebnis und die überdurchschnittlich hohe Wahlbeteiligung in Mettingen wäre das Ergebnis der IG Metall ein Desaster geworden.“ Vor allem aber sei dies der Beleg dafür, dass offene Kritik und Diskussionen über den richtigen Kurs der Gewerkschaft nicht schaden. „Die ganzen Glaubensbekenntnisse der Co-Manager haben sich als völlig unhaltbar erwiesen, das Geschwätz, dass, wenn man Kritik an den Betriebsrats- und Gewerkschaftsführungen übt, dass man dann nicht mehr gewählt würde.“ Die Beschäftigten könnten offensichtlich „sehr wohl zwischen inhaltlicher Kritik an der IG Metall und der Notwendigkeit gewerkschaftlicher Organisation unterscheiden“.

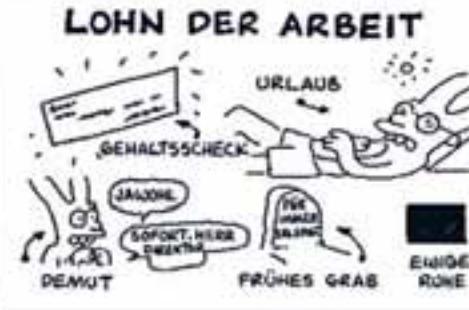
Bereits in diesen Stellungnahmen wurde deutlich, dass die unterschiedlichen Deutungsmuster beider Strömungen auch nach der Wahl 2010 fortbestehen. Trotz einiger Skepsis hat sich der Integrationsprozess seither dennoch positiv entwickelt. Die Fronten scheinen deutlich weniger verhärtet zu sein. Kontroversen werden größtenteils auf solidarische Art innerhalb der gemeinsamen Betriebsratsfraktion und des IG-Metall-Vertrauenskörpers ausgetragen.

Dennoch haben beide Strömungen die regelmäßige Herausgabe ihrer Publikationen *Scheibenwischer* und *Alternative* beibehalten. Darin werden auch immer wieder unterschiedliche Bewertungen oder zumindest Betonungen deutlich, aggressive Attacken und Diffamierungen unterbleiben aber auf beiden Seiten.

Daniel Behruzi ist Journalist und Soziologe. Der Text ist ein redigierter Auszug aus seiner Doktorarbeit über Legitimitätsverluste von Betriebsräten infolge betrieblicher Wettbewerbsbündnisse, die voraussichtlich im Herbst veröffentlicht wird.



Dezember 2009: Verlagerung C-Klasse 205 nach USA - wütende Kollegen und brennende Ölfässer !



Einige Quellen: Bergmann, T. (Hrsg.) 2007: „Klassenkampf und Solidarität“ – Geschichte der Stuttgarter Metalller und Metallerrinnen. Hamburg: VSA · Grohmann, P./Sackstetter, H. (Hrsg.): Plakat. Zehn Jahre Betriebsarbeit bei Daimler-Benz. · Hoss, W. 2004: Komm ins Offene, Freund. Autobiographie, herausgegeben von Peter Kammerer. Münster: Westfälisches Dampfboot

Anmerkungen:

1 Den Schritt, eine eigene Betriebszeitung herauszugeben, wagte die Gruppe kurzzeitig im Zuge einer Auseinandersetzung innerhalb der IG-Metall-Fraktion um die Einführung einer Wochenendschicht sowie eines neuen Lohnmodells mit Leistungsbeurteilung in der Produktion in den Jahren 1998/99. Beides lehnten die linken Kritiker ab. Sie

argumentierten u.a., die Ausweitung der Betriebsnutzungszeiten auf das Wochenende werde dazu führen, dass diese Ausnahme schon bald zur Regel würde – eine Sichtweise, die sich später bestätigen sollte. Da sie darin die einzige Möglichkeit sahen, ihre Position in diesen Punkten kundzutun, veröffentlichten die Oppositionellen eine vierreisige Betriebszeitung mit dem Namen *Klärwerk*. Es sollte jedoch die einzige Ausgabe bleiben.

2 Nach Angaben der IG Metall spielte der ehemalige CGM-Vertrauenskörperleiter in einer rechtsradikalen Skinheadband namens „Noie Werte“, von deren Texten er sich auch auf Nachfrage nicht distanzierte (u.a. *Scheibenwischer* Juli 2007). Das *Antifaschistische Infoblatt* bringt ihn gar mit dem Umfeld der Terrorgruppe „Nationalsozialistischer Untergrund“ (NSU) in Verbindung.



LabourNet.de Germany

Mercedes-Benz Argentina – ein wahres Traditionsunternehmen

Nazigeldwäsche und 14 verschwundene Betriebsräte

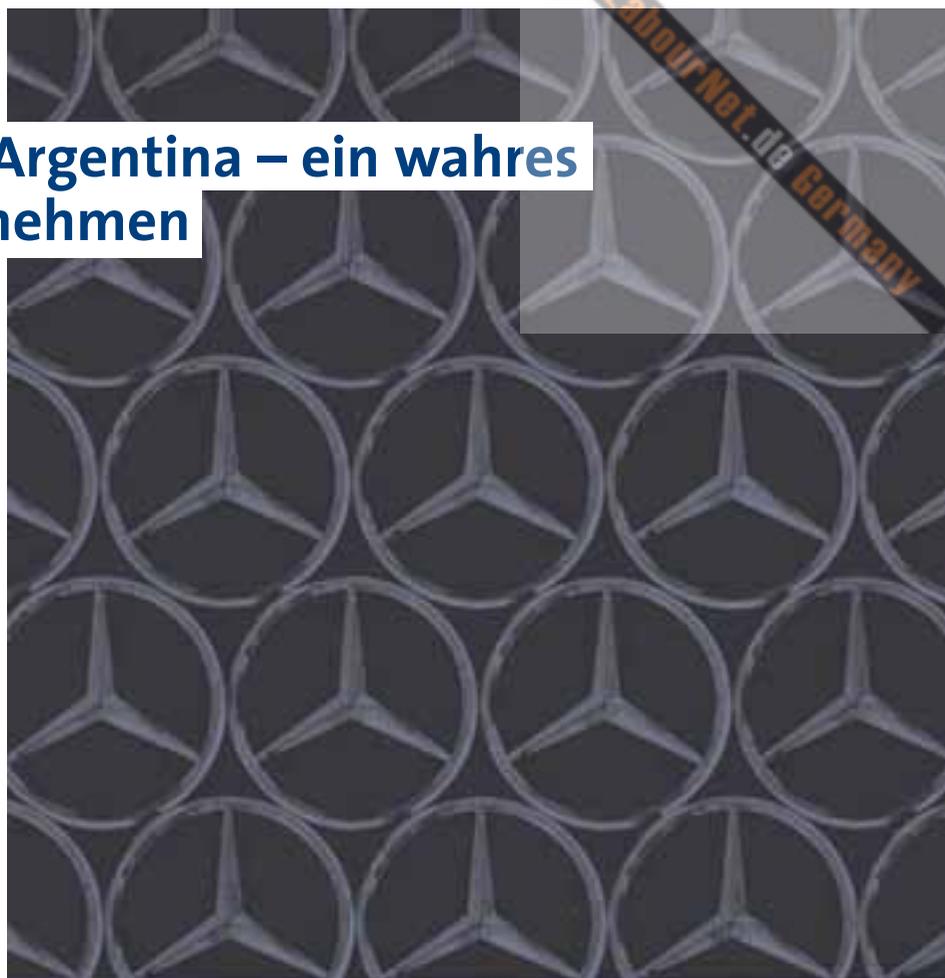
Gaby Weber

Der Zweite Weltkrieg lag wenige Jahre zurück, die Bundesrepublik war gerade erst gegründet, als Jorge Antonio, rechte Hand von Präsident Juan Domingo Perón, in Stuttgart anfragte, ob man nicht in Argentinien investieren wolle. Bis dahin hatte Antonio bei einem Autohändler gearbeitet, der Luxuslimousinen importierte. 1951 wurde Mercedes Benz Argentina gegründet. Das war insofern praktisch, da die anderen deutschen Unternehmen als „Feindeigentum“ beschlagnahmt waren und nur beschränkt in Argentinien operieren konnten.

Nun wurden im grossen Stil Autos und Autoteile aus Deutschland an den Rio de la Plata geschifft und Gelder, die während des Zweiten Weltkrieges im Ausland, vor allem in der Schweiz, gebunkert worden waren, flüssig gemacht. Als Exporteinnahmen floss das Geld – ganz legal – in den Kreislauf der deutschen Nachkriegsindustrie. Daimler-Benz wusste gar nicht, wohin mit dem vielen Nazigeld, und wurde, fast über Nacht, zum größten Investor im Lande.

1955 wurde gegen Perón geputscht, und das Unternehmen unter Zwangsverwaltung gestellt. Es dauerte Jahre, bis es wieder eröffnet wurde. Ein Staatsanwalt und eine parlamentarische Untersuchungskommission ermittelten gegen das Unternehmen. Diese Unterlagen habe ich vor etwa zehn Jahren in einem Kellerloch in Buenos Aires gefunden: schwarze Buchführung, manipulierte Bilanzen, Aufzeichnungen über Schmiergeldzahlungen und Kontoauszüge.

Ein Gerichtsurteil von 1957 verfügte die Beschlagnahmung des gesamten Imperiums von Jorge Antonio – weil er die Herkunft seiner Millioneninvestitio-



Producir es nuestra mejor inversión.



nen nicht erklären konnte. Legal hatte nämlich Daimler-Benz keine einzige Mark überwiesen. Das belegen die Unterlagen der Zentralbank.

Die Einwanderungsbehörde ließ mich in den vergilbten Passagierlisten wählen. In der Führungsriege von Mercedes-Benz Argentina (MBA) waren alte Kameraden, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Südamerika untergetaucht sind.

Darunter: Adolf Eichmann.

Erneut in die Schlagzeilen kam MBA wegen seiner Beteiligung an dem Verschwinden-Lassen seiner Betriebsräte in den Jahren 1976/77. Es herrschte eine Militärdiktatur, und die Generälen waren gute Kunden von Daimler-Benz. Es reichte damals aus, von der Personalleitung als „Subversiver“ denunziert zu werden, den Rest erledigten die Militärs.

Sie kamen nachts in die Wohnungen der Arbeiter, verschleppten sie in ihre Folterzentren und verscharrten sie danach in Massengräbern. Siebzehn MBA-Gewerkschaftsaktivisten erging es so. Drei überlebten. Und von 14 fehlt weiterhin jede Spur.

Auch andere Firmen hatten ihre Gewerkschafter denunziert, aber nur der Fall MBA ging um die Welt. Fünfzehn Jahre lang versuchten Juristen, die Beteiligung des deutschen Konzerns an den Morden von einem Gericht untersuchen zu lassen. „Es klagten Habenichtse aus den Armenvierteln, die in Deutschland, Argentinien und den USA vor Gerichte zogen“ – so Eduardo Fachal, damals selbst Betriebsrat und heute Anwalt der Hinterbliebenen: In Berlin wurde gegen den damaligen Produktionschef Juan Ronaldo Tasselkraut Anzeige wegen Beihilfe zum Mord erstattet. Nach vier Jahren Ermittlungen stellte die Staatsanwaltschaft das Verfahren ein, weil die Opfer nicht beweisen konnten, dass ihre Männer wirklich ermordet worden waren, sie seien ja nur „verschwunden“ und könnten eines Tages wieder auftauchen.

In Argentinien herrschten lange die Amnestiegesetze. 2002 wurde dort Strafanzeige erstattet, beschuldigt waren die Militärs, Mercedes-Benz, Tasselkraut und der Gewerkschaftschef José Rodríguez. Sie hatten sich verbündet, um gemeinsam Arbeiter verschwinden zu lassen, die für die Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und gegen die korrupte „Gewerkschaft“ SMATA kämpften. SMATA hatte laut Tarifvertrag ein Prozent des Umsatzes kassiert, um „negative Elemente im Betriebs auszumerzen“. Als das durch meine Recherchen bekannt wurde, störte sich die IG Metall nicht daran, schliesslich war Rodríguez 25 Jahre lang Vizepräsident des Internationalen Metallarbeiterbundes – da kennt man sich ja. Die Verfahren plätschern in Argentinien vor sich hin. Nicht einmal den Raub von drei Kindern durch die Familie Tasselkraut wurde strafrechtlich belangt: verjährt oder archivierte.

Dann brachte der „International Labor Rights Fund“ den Fall in San Francisco vor Gericht. Das Haupthindernis, so Opferanwalt Terry Collingsworth, war

die Frage der Zuständigkeit: „Das Berufungsgericht in San Francisco war unserer Meinung. Die Firma vertreibt auf dem US-Markt einen großen Teil ihrer Produkte und hatte sogar in Michigan eine zweite Firmenzentrale. Deshalb müssen sie sich unseren Gesetzen unterwerfen. Und das Berufungsgericht (in Kalifornien) sah das (2010) genau so.“

Daimler rief den Obersten Gerichtshof an. Zugleich drohten jetzt mächtige Wirtschaftsverbände offen mit einem Wirtschaftskrieg. Die Association of Global Automakers schrieb dem Supreme Court in einer Stellungnahme („Amicus Curiae-Brief“): „Die Konsequenzen würden der US-Wirtschaft sehr schaden. Die ausländischen Investitionen würden zurückgehen. 2009 haben ausländische Unternehmen 14 Prozent der gesamten Einkommensteuereinnahmen ausgebracht. 5,6 Millionen US-Arbeitsplätze befinden sich in den Niederlassungen ausländischer Firmen. Ausländer machen in den USA einen Umsatz von 649,3 Milliarden und investieren jedes Jahr 149 Milliarden.“

Zahlreiche andere Industrieverbände schlossen sich dieser Argumentation mit einem eigenen „Amicus Curiae-Brief“ an: die Automobile Manufacturers Incorporated, die Association of Global Automakers, die US-Handelskammer, die European Banking Federation, der Bundesverband der Deutschen Industrie und die Schweizer Bankiersvereinigung, um nur einige zu nennen.

Der Supreme Court schlug sich auf die Seite des deutschen Autobauers: „Der Neunte Gerichtsbezirk (in San Francisco) hat den Risiken für die internationalen Gebräuche zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, als er seine allgemeine Zuständigkeit erklärt hat. (...) Die allgemeine Zuständigkeit der US-Niederlassungen könnte ausländische Investoren entmutigen“.

Trotz der Niederlagen an der juristischen Front, gelang es Daimler nicht, den Fall unter den Teppich zu kehren. Der Konzern konnte das Gerichtsverfahren in den USA zwar verhindern, musste dafür aber die mächtigsten Industrieverbände und Bankenvereinigungen aufbieten. Kein Gericht hat ihn von den Vorwürfen, sich mit Hilfe der Militärdik-

tatur seiner kämpferischen Arbeiter entledigt zu haben, freigesprochen.

Gaby Weber hat über den Fall mehrere Bücher geschrieben und einen Dokumentarfilm verfasst, der bei Youtube angesehen werden kann. Die Links sind auf ihrer homepage: www.gabyweber.com.

Gaby Weber über ihren Film zu Daimler in Argentinien

In meinem Dokumentarfilm „Wunder gibt es nicht – milagros no hay“ stelle ich dar, wie während der Militärdiktatur Gewerkschafter von Mercedes Benz Argentinien nachts aus ihren Wohnungen entführt, in Folterzentren verschleppt und ermordet wurden und wie ich die Überlebenden gefunden habe. In dem Film berichten die Opfer und Manager, die ich dem Wahrheitstribunal als Zeugen benannt habe: etwa der Folterer und Kindesräuber Rubén Lavallén, Sicherheitschef bei Mercedes. Die Firma hat, so der damalige Justiziar, medizinische Geräte für Frühgeburten an das Militärhospital Campo de Mayo geliefert. Dort mussten schwangere Gefangene ihre Kinder zur Welt bringen, bevor sie ermordet wurden. Fünf dieser Babys sind nachweislich oder mit hoher Wahrscheinlichkeit bei Mercedes-Managern gelandet. Der Produktionschef, Juan Ronaldo Tasselkraut, erinnert sich, dass die Produktivität wegen Sabotage auf 30 Prozent gefallen war, bis sie „normalisiert“ werden konnte. Ob ein Zusammenhang mit den Morden an den Betriebsräten bestand? „Wunder gibt es nicht, Euer Ehren“, so seine Antwort.

Der Film berichtet auch über die Bemühungen, die Täter vor Gericht zu bringen. Obwohl ich den Dokumentarfilm mehrfach dem deutschen Fernsehen angeboten habe, wurde er nie ausgestrahlt. Stattdessen zeigte die ARD im Dezember 2013 eine „Softversion“. Sie verschweigt wesentliche Vorwürfe, interpretiert die Beweise im Sinne der Firma um und banalisiert die Komplizenschaft mit dem Folterer und Kindesräuber Lavallen. Die Firma TVSchoenfilm hat meine langjährige Recherche von Dritten nacherzählen lassen. Ihr Film ist voller peinlicher Fehler, bringt inhaltlich nichts Neues und stellt die von mir gefundenen Dokumente als eigene Recherche dar.



Post-post-apokalyptische Gegenwehr in den USA

Stephan Kimmerle

Der Verfall und Bankrott von Detroit – kaum etwas symbolisiert drei Jahrzehnte Niedergang der einstmals mächtigen Gewerkschaften in den USA so drastisch. Während die mit der Stadt verbundenen Großkonzerne GM, Ford und Chrysler längst mittels Staatsgeldern und Subventionen wieder Profite für Aktionäre abwerfen, ist die Gewerkschaftsbewegung von der Demontage der einstigen Hochburg und der Flucht der Konzerne in gewerkschaftsfeindliche Staaten innerhalb der USA gezeichnet. Eine Spurensuche nach gewerkschaftlicher Gegenwehr nach der Nach-Katastrophen-Phase.

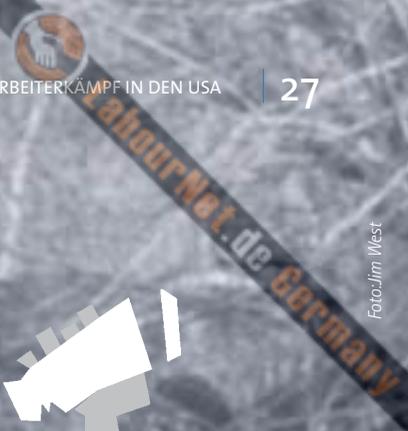
Zwei von drei Straßenlampen in Detroit bleiben jede Nacht so düster wie die

wirtschaftliche Lage der einstmals leuchtenden Autometropole der USA. Auch zwei von drei Krankenwagen funktionieren nicht. Die *New York Times* nennt das „post-post-apokalyptisch“: Alles ist schon so lange so schlimm, dass es jetzt ganz bestimmt aufwärts geht. Doch: „Von Detroit's 380 000 Immobilien wurden rund 114 000 dem Erdboden gleichgemacht, weitere 80 000 werden als heruntergekommen eingestuft und müssen sehr wahrscheinlich abgerissen werden.“

„Ökonomen sorgen sich“, so das renommierte Blatt, „dass Detroit – in Abwesenheit der produzierenden Wirtschaft auf der es aufgebaut wurde – keinen Grund mehr hat zu existieren.“

Mitte Oktober 2014 machte die Stadt einen weiteren Schritt im Insolvenzprozess, in dem sie einem Schuldengraber

weitere Werte der Stadt übereignete. Versicherungsgesellschaften und andere Kreditoren werden mit wertvollen Gemälden u.a. von Pablo Picasso abgefunden. In einem Modellverfahren wurde US-weit geurteilt, dass Bankrotverfahren von Städten durchaus drastische Kürzungen der Rentenzahlungen beinhalten dürfen – und das wurde exekutiert. Den vormaligen Beschäftigten im öffentlichen Dienst der Stadt wurden die Renten um 4,5 Prozent gekürzt; in Zukunft gibt es keinerlei Inflationsausgleich mehr. 3,5 Milliarden US-Dollar an Verbindlichkeiten gegenüber den 23 000 RentnerInnen wurden als Teil des Schuldenbergs in die Abwicklung der Pleite einbezogen. StaatsdienerInnen begannen, den 150 000 Haushalten, die ihre Wasserrechnungen nicht mehr bezahlen konnten, den Hahn zuzudrehen.



Ein nach Detroit entsandtes Team der Vereinten Nationen nannte dies eine „Menschenrechtsverletzung“ und forderte den sofortigen Wiederanschluss an die Wasserversorgung.

Am 18. Juli 2013 hatte sich die Stadt Detroit offiziell bankrott gemeldet und wurde von einem Insolvenzverwalter übernommen. Die demokratisch gewählten Gremien und Ämter wurden außer Kraft gesetzt. Mit dem Kahlschlag der Autoproduktion in der Motown Stadt fiel die Bevölkerung von einstmalig 1,8 Millionen 1950 auf aktuell rund 700 000 – und verarmte völlig.

Doch die Autoproduktion in den USA hat sich von der „Großen Rezession“ erholt. Die Auto-Verkaufszahlen waren 2014 mit 16,4 Millionen die höchsten seit 2006. Deutsche Autobauer drängen, neben japanischen und südkoreanischen

Herstellern mit neuen Fabriken in den USA auf den Markt. Diese Werke – wie mittlerweile viele der US-Hersteller selbst – stehen fast ausschließlich in gewerkschaftsfeindlichen Staaten, vorwiegend im Südosten des Landes.

Diese Bundesstaaten haben „Recht-auf-Arbeit“-Verweise in ihren Verfassungen. „Right to work“ ist Orwellsche Sprachverdrehung pur. Konkret bedeutet es, dass Daimler sein Werk in Tuscaloosa, Alabama, angesiedelt hat, keinesfalls um ein „Recht auf Arbeit“ zu garantieren, sondern um von der dortigen Einschränkung gewerkschaftlicher Rechte zu profitieren. Es ist weltweit das einzige Mercedes-Benz-Werk ohne gewerkschaftliche Vertretung für die Beschäftigten. Die Gewerkschaft United Auto

Workers (UAW) hat erst 2014 damit begonnen, dort ein „local chapter“, eine Betriebsgruppe, aufzubauen.

Die Stärke der US-Gewerkschaften beruhte über Jahrzehnte auf ihrer Macht, in Betrieben Kontrolle über Beschäftigung auszuüben: nur Gewerkschaftsmitgliedern hatten Jobs („closed shop“). Das wird in „right to work“-Staaten verboten. Dabei wird gleichzeitig mit staatlicher Hilfe jede Form gewerkschaftlicher Gegenmacht gebrochen.

Volkswagen baute sein Werk in Chattanooga, Tennessee, das im April 2011 seine Arbeit aufnahm. Tennessee ist auch einer der mittlerweile 24 „right to work“-Bundesstaaten.

Gescheitertes Modell Chattanooga

Im dortigen Werk versuchte die Autoarbeiter-Gewerkschaft UAW im Februar 2014 die Beschäftigten zu organisieren. Allerdings mit einem Management-freundlichen Herangehen, an dessen Beginn das stand, was in den USA "bargaining to organize" heißt: es werden Zugeständnisse gemacht, um überhaupt erst gewerkschaftlich organisieren zu dürfen. Um das in den USA übliche Union-Bashing, die Hetze gegen die Gewerkschaften und deren Versuche der Organisierung zu vermeiden, machte die UAW in einem Abkommen mit dem Konzern-Management weitgehende Zugeständnisse: als Ziel der Gewerkschaft im Betrieb wurde der „Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit“ und die „Zusammenarbeit mit den Managern“ festgeschrieben.

Diese Konzessionen verhinderten keineswegs die großangelegte Anti-Gewerkschafts-Kampagne, in der der republikanische Gouverneur mit Arbeitsplatzverlusten und Produktionseinschränkungen im Werk drohte, falls die Gewerkschaft erfolgreich wäre. Während die Gewerkschaft die Möglichkeit der aktiven Kontaktaufnahme zu den ArbeiterInnen im Abkommen mit dem Management freiwillig einschränkte, übernahmen „unabhängige“ Gruppen die Kampagne gegen die Organisierung. In dieser Kampagne wurde genüsslich aus dem UAW-Abkommen mit dem Unternehmen zitiert. Mehr noch, Detroit wurde zu einem entscheidenden Argument. Mike Jarvis, der Sprecher einer Gruppe von Beschäftigten gegen die UAW, die in Medien groß präsentiert wurde, gegenüber der *New York Times*: „Seht doch mal, was den Autoherstellern in Detroit passiert ist und wie sie sich durchkämpfen. Die alle haben eins gemeinsam: die UAW.“

Ohne kämpferische Kampagne blieb das „Detroit-Argument“ unbeantwortet. Der Versuch der Organisierung durch die UAW scheiterte mit einer Abstimmungsniederlage von 712 zu 626.

UAW erfolgreich in Toledo

Anders gingen es die ArbeiterInnen in Toledo bei einem Jeep-Zulieferer für Chrysler in Toledo, Ohio, an. Organisiert

von der UAW stoppten sie die Produktion beim Unternehmen Piston Automotive am 17. April 2014 – und zwangen die Geschäftsführung ganz unbürokratisch, die Gewerkschaft anzuerkennen – nach nur einem Tag Streik!

Löhne von 12,55 US-Dollar pro Stunde (9,80 Euro) oder weniger waren bis dahin für erfahrene angelernte ArbeiterInnen die Norm. 75 bis 80 Prozent der Beschäftigten hatten ihre Mitgliedschaft bei der UAW erklärt, aber das Management weigerte sich, das anzuerkennen – bis zum Ausstand.

Jane Slaughter von „Labor Notes“ kommentierte: „Es ist die Norm, dass Unternehmen sich weigern, neue [gewerkschaftliche] Gliederungen anzuerkennen, die Verhandlungen fordern, selbst wenn eine Mehrheit Gewerkschaftsmitgliedsausweise unterzeichnet. Heutzutage ist der typische nächste Schritt der Gewerkschaften, eine Abstimmung bei [der zuständigen staatlichen Behörde] dem „National Labor Relations Board“ zu beantragen – aber das gibt dem Boss die Möglichkeit, den Prozess zu verzögern und die Beschäftigten durch eine Anti-Gewerkschafts-Presse durchzuwringen. Streiks zur gewerkschaftlichen Anerkennung, einst das Normale, sind heute rar.“

Doch in Toledo ging das Kalkül auf: Die Unterbrechung der Jeep-Produktion von Chrysler erhöhte den Druck auf den Zulieferer drastisch und schnell – die Unternehmer knickten ein.

Erfolg mit Demokratie in Chicagos Lehrgewerkschaft

Während die starken Bataillone der Gewerkschaften – die Industriearbeiterschaft und ihre Organisationen – noch mit einer Umkehr ringen, suchen andere Teile der Arbeiterbewegung sehr aktiv nach Reorganisation und neuen Wegen. Mit 45 zu 36 Prozent führte Karen Lewis, die Vorsitzende der Lehrgewerkschaft CTU, die Umfragen zur Wahl des Bürgermeisters der 2,7 Millionen Metropole gegen den Amtsinhaber der Demokratischen Partei, bevor sie krankheitsbedingt im Oktober 2014 das Feld räumen musste. Trotzdem markiert das ein Erdbeben in der Hochburg der Demokraten und ist Resultat einer erfolgreichen, kämpferischen und demokratischen Re-

Organisation der Gewerkschaft.

Am 10. September 2012 begannen Chicagos Lehrkräfte einen erfolgreichen Streik, der national für Aufsehen sorgte. Kürzungen der Gehälter, mangelnde Finanzierung der Schulen, Reduzierung der Lehrkräftestellen, Privatisierungen – all das war und ist ein Mittel die maroden Finanzen vieler Städte zu „sanieren“. Doch Chicagos LehrerInnen sagten Nein zu einem Tarifangebot, das moderate Lohnerhöhungen mit Arbeitsplatzvernichtung kombinieren sollte.

Es war der erste Streik der LehrerInnen in Chicago seit 1987 – und der erste für viele Beteiligte. Sie forderten höhere Löhne, kleinere Klassen, bezahlte Vorbereitungszeiten und weniger zentralisierte Prüfungen, dafür mehr Musik-, Kunst- und Sportunterricht.

HausmeisterInnen und Reinigungskräfte waren in den Streik ebenfalls einbezogen.

Dieser Streik wurde geführt von CORE, dem „Zusammenschluss von LehrerInnen an der Basis“ („Caucus of Rank and File Educators - CORE“), einer ehemals oppositionellen Strömung in der Chicago Teachers Union (CTU), die 2010 unter der Führung der bereits erwähnten CTU-Präsidentin Karen Lewis die Mehrheit in der Lehrgewerkschaft gewinnen konnte.

Drei fundamentale Veränderungen wurden von CORE eingeführt: Erstens, die eigene Gewerkschaft wurde als soziale Bewegung der Mitglieder und als Teil sozialer Bewegungen verstanden – das wird „social unionism“ genannt.

Zweitens – die umfassende Aktivierung und Demokratie in der eigenen Organisation. Robert Bartlett, ein High School-Lehrer, fasst zusammen: „Die interne Organisierung hatte das Ziel ein Aktionskomitee in jeder Schule aufzubauen. Komitee-Mitglieder sind verantwortlich, mit jeweils rund zehn anderen Beschäftigten in Kontakt zu bleiben. Das waren nicht nur Lehrkräfte, sondern auch Mitglieder anderer Gewerkschaften. Interne Schulungen von Gewerkschaftsdelegierten halfen ihnen, effektiver zu werden mittels Arbeitsgruppen zur Durchsetzung der Tarifverträge. Einschätzungen über die Schwächen in einzelnen Schulen gaben ein Bild, inwieweit die Mitgliedschaft auf einen

Streik vorbereitet war. Regionale Treffen wurden abgehalten, offen für alle Mitglieder, um die Informationen der Gewerkschaft zu hören und Meinungen zu äußern. Systematische Telefonanrufe wurden genutzt, um zielgerichtet mit bestimmten Gruppen innerhalb der Gewerkschaft in Kontakt zu kommen – um das Handeln der Führung zu erläutern, eine Vision zu vermitteln, wie die Gewerkschaft sich organisiert, um zu gewinnen, und um die Streikbereitschaft der Mitglieder einzuschätzen.“ Dieses Modell von aktiven Gewerkschaftsstrukturen war die Basis des Streiks, umfassende Demokratisierung die Voraussetzung für den Erfolg.

Drittens war die CTU bereit, sich mit dem Establishment der Demokratischen Partei, dem Obama-Vertrauten Bürgermeister Rahm Emanuel und dem Stadtrat anzulegen. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Die Demokratische Partei präsentiert sich regelmäßig als das kleinere Übel. Und das erscheint als starkes Argument angesichts der Gewerkschaftsfeinde, organisiert in der Republikanischen Partei, der treibenden Kraft hinter den „right to work“-Gesetzen. Das hindert die Demokratische Partei aber nicht daran, selbst Lohnraub, Privatisierungen und Einschränkungen von Arbeiterrechten einzuführen. Daher war Karen Lewis Schritt so wichtig, als „nicht-parteilich Gebundene“ ins Rennen um den Bürgermeister-Posten einzusteigen: GewerkschafterInnen, die eine Alternative zu den reaktionären Republikanern und den big-business-hörigen Demokraten anbieten – das öffnet einen neuen Graben in der politischen Landschaft.

Innengewerkschaftliche Demokratie, soziale Vernetzung, ein kämpferisches Programm und sich nicht auf das vermeintlich kleinere Übel verlassen – das weist in die Zukunft.

Bewegung macht den Unterschied

Gleichzeitig sind neue Anstrengungen gefragt, Beschäftigte zu organisieren. Die Mitgliedschaft in US-Gewerkschaften liegt inzwischen mit 14,4 Millionen Organisierten bei 11,3 Prozent aller Lohnabhängigen – ein Niveau der 1930er-Jahre. Im privatkapitalistischen Sek-

tor sind nur noch 6,6 Prozent organisiert.

Unter den drakonischen Gewerkschafts-Gesetzen suchen Gruppen wie „OUR Walmart“ oder „Fight for 15“ (in etwa „Kämpft für 15 Dollar Mindestlohn“) nun nach niedrigschwelligeren Angeboten zur Organisation, die formal nicht als Gewerkschaft gelten und daher aktiver vorgehen können. Personell und finanziell unterstützt von Gewerkschaften wie der UFCW (United Food and Commercial Workers, zum Beispiel Beschäftigte in Supermarktketten) und der SEIU (Service Employees International Union, zum Beispiel HausmeisterInnen, Reinigungskräfte, Gesundheitsbereich), machen diese Kampagnen auf die Missstände bei Walmart oder in Fast-Food-Ketten aufmerksam, bieten Beschäftigten Vernetzung und Beratung – und den ersten Schritt zur gewerkschaftlichen Mitgliedschaft.

Inspiziert von der Occupy-Bewegung des Jahres 2011 verbreiteten sich vor allem Proteste und Streiks von Fast-Food-Beschäftigten bei McDonald's, Burger King, Wendy's und vielen mehr. Generell handelt es sich bisher um Minderheitenstreiks, die von AktivistInnen und sozialen Gruppen massiv unterstützt werden und so mediale Aufmerksamkeit sowie einen gewissen Schutz für die Streikenden erreichen können.

Diese Bewegung konnte vor allem über staatliche Regelungen Erfolge erzielen. Einzelne Arbeitgeber wurden zu Zugeständnissen gezwungen, aber vor allem wurden Städte und Bundesstaaten erfolgreich gedrängt, die örtlichen oder staatlichen Mindestlöhne zu erhöhen. Während der nationale Mindestlohn bei 7,25 Dollar liegt, brachte in Los Angeles der Bürgermeister einen Mindestlohn von 13 US-Dollar ins Spiel, Stadträte fordern 15. In Chicago verspricht der Bürgermeister nun 13 Dollar, während 21 der 50 Stadträte 15 Dollar unterstützen.

Seattle ist die erste größere Stadt der USA, in der 15 Dollar pro Stunde verabschiedet wurde und schrittweise eingeführt wird. Unter der Führung der im letzten Dezember neu gewählten sozialistischen Stadträtin Kshama Sawant und der von ihr gegründeten Aktivistinnenorganisation „15 Now“ zusammen mit

gewerkschaftlichen Protesten und Streiks wurden die Stadträte und der Bürgermeister gezwungen, 100000 Beschäftigten mit Armutslöhnen in dieser reichen Stadt eine bessere Zukunft zuzugestehen. Kshama Sawant sieht drei Gründe für den Erfolg: „Erstens: Wenn sich Beschäftigte organisieren, dann können sie gewinnen. Zweitens: ArbeiterInnen können sich nicht darauf verlassen, dass die zwei Parteien des Big Business ihre Interessen vertreten würden. Drittens: Du musst keinE SozialistIn sein, um Dich zu wehren – aber es hilft! Eine wirkliche Massenbewegung heißt jeden willkommen, der sich dem Kampf anschließen will, aber die Geschichte hat gezeigt, dass Bewegungen am effektivsten sind, wenn sie eine Führung haben, die die Grenzen des Kapitalismus nicht als gegeben akzeptiert und Massenunterstützung aufbauen kann für eine Vision einer Alternative“.

Drei Milliarden Dollar an Umverteilung bringt Seattles Gesetzgebung den NiedriglohnarbeiterInnen über die nächsten zehn Jahre. Vor allem aber greift diese Bewegung um sich und gibt gewerkschaftlichen AktivistInnen US-weit einen einzigartigen Schub. Der „Fight for 15“, der Kampf für den Mindestlohn, zeigt, dass klare Forderungen, die geeignet sind, ArbeiterInnen zu begeistern, Rückgrat zum Wiederaufbau der Gewerkschaften sein können. Die Forderung nach einem 8-Stunden-Tag vor 100 Jahren kondensierte mit einer klaren Vision, was Gewerkschaften bewirken können. Ähnliches scheint auch heute dringend nötig. Gewerkschaften als soziale Bewegungen wie im Kampf für 15 Dollar, als Kraft, die sich auf Streiks besinnt wie in Toledo, als organisierendes Zentrum für bisher Unorganisierte wie den New Yorker Fastfood-Beschäftigten, als Organisation, die ihren Mitgliedern die Macht gibt, sich demokratisch zu entfalten wie in Chicago – so könnte auch in Detroit das Licht für gewerkschaftlich Gegenwehr wieder angehen.

Stephan Kimmeler ist Mitglied des Committee for a Workers' International und arbeitet in Seattle, USA, eng zusammen mit Kshama Sawant und ihrer Organisation, Socialist Alternative.

Autoproduktion und Arbeitskämpfe in Indien

Ein Wachstumsmodell, das auf verschärfter Ausbeutung und Gewerkschaftsfeindlichkeit basiert

Heiner Köhnen & Jörg Nowak

Indien ist eine der weltweit am stärksten expandierenden Volkswirtschaften. Eine der Schlüsselindustrien, an der sowohl Umbruch als auch Widersprüche der neueren Entwicklung deutlich werden, ist die Autoindustrie. Indien gehört zu den Gewinnerregionen des seit der Krise veränderten Weltautomobilmarkts.

Zwischen 2001 und 2010 hat sich die Autoproduktion Indiens mehr als verdoppelt. 2013 wurden im Land 3,3 Millionen Pkw hergestellt. Nimmt man neben Pkw auch die Produktion von Nutzfahrzeugen, von Mopeds, Motorrädern und Dreiräder-Kfz hinzu, so wurden 2013 20,6 Millionen Fahrzeuge produziert. Alle globalen Autoproduzenten haben inzwischen eigene Werke errichtet, wobei die Produktion von einigen großen Konzernen wie die Suzuki-Tochter Maruti mit einem Marktanteil von 37 Prozent im Pkw-Sektors, und Tata mit einem Anteil von über 50 Prozent bei den Nutzfahrzeugen dominiert wird. Zusammen bestritten diese Unternehmen bis vor wenigen Jahren drei Viertel der indischen Kfz-Produktion.

Beeindruckend ist auch die Entwicklung der Beschäftigung. Die Branche zählt heute mehr als 700 000 Beschäftigte. Zählt man die Beschäftigten der 2- und 3-Rad-Produktion hinzu, so werden sogar 13 Millionen direkt und indirekt Beschäftigte genannt. Trotz einem Einbruch in der Branche 2013 und 2014 sollen in den nächsten Jahren mehrere Millionen Arbeitsplätze neu entstehen. Dies würde den Sektor zu einer der größten Beschäftigungsmaschinen dieser Dekade machen. In den letzten zehn Jahren kann zudem ein enormer Anstieg der Produktivität der Arbeitskraft beobachtet werden. Dabei fällt zunächst die Spaltung der Beschäftigten zwischen

Leiharbeitskräften und anderen prekär Beschäftigten einerseits und den Festangestellten andererseits auf. Schätzungen zufolge sind durchschnittlich 67 Prozent der Beschäftigten in den Betrieben Leih- beziehungsweise Zeitarbeitskräfte. Insbesondere in den neuen Unternehmen liegt der Anteil von prekär Beschäftigten zwischen 60 und 80 Prozent. In älteren Firmen arbeiteten prekär Beschäftigte zunächst in Dienstleistungsbereichen, während sie in den neueren Werken die gleichen Tätigkeiten wie Festangestellte im Produktionsbereich ausüben. Leiharbeitskräfte werden zudem in vieler Hinsicht schlechter behandelt als Festangestellte. Sie haben zumeist keine wirklichen Chancen auf Festanstellung, sondern sind im selben Werk dauerhaft auf Basis von Zeitarbeit tätig. Sie erhalten wesentlich geringere Löhne. Der indische Gewerkschaftsverband NTUI gibt die Lohnunterschiede zwischen 3:1 und 7:1 an. Erzwungenermaßen arbeiten prekär Beschäftigte im Durchschnitt wesentlich länger als Festangestellte (eher zwölf als acht Stunden pro Tag). Des Weiteren zahlen Unternehmen für diese Beschäftigten oft nicht in die Sozialversicherung ein, die damit trotz rechtlicher Zusicherung ohne Krankenversicherung bleiben. Der Staat reagiert auf solche Verstöße in der Regel nicht. Prekär Beschäftigte berichten von vielen Erfahrungen hinsichtlich Entwürdigung und Respektlosigkeit ihnen gegenüber. So erhalten sie in manchen Betrieben entweder kein Essen in der Kantine oder nicht das gleiche Essen wie Festangestellte, keine Arbeitskleidung oder individuelle Schutzmittel wie Schuhe oder Handschuhe. Prekär Beschäftigte dienen als Druckmittel zur Produktionssteigerung, denen mit Entlassung gedroht wird, wenn sie nicht 'spuren'. Angst und das Gefühl, 'alles

akzeptieren zu müssen' herrschen vor. Festangestellten wiederum wird durch die Arbeit der Prekären signalisiert, dass auch sie jederzeit austauschbar sind. In der Regel sind Zeitarbeitskräfte nicht gewerkschaftlich organisiert und Gewerkschaften unternehmen nur wenige Versuche, dies zu ändern. Beschäftigte berichten von einer Vielzahl von Entwicklungen, die Autobeschäftigten international nur allzu bekannt sind. So wurden in den letzten Jahren in den neueren Betrieben Teamarbeit und damit verbundene neue Formen der Hierarchisierung eingeführt. Teamleader übernehmen Managementfunktionen und tragen damit neue Formen der Konkurrenz und Kontrolle unter die Beschäftigten. Nach Aufspaltung von Unternehmen in Kostenstellen und verschiedene 'Einzelunternehmen' werden einzelne Bereiche outgesourct und Teile der Produktion ausgelagert. Seitdem gibt es eine Standortkonkurrenz mit Werken in anderen Bundesstaaten oder im Ausland. Innerbetrieblich erleben Beschäftigte eine enorme Steigerung der Arbeitsintensität. Neue Produktionsstandards wurden zunächst über Prämienanreize erzielt und dann als neue Standards definiert. Immer wieder werden dabei Überstunden erzwungen, während der gesetzlich zustehende Urlaub verweigert wird.

Metallindustrie als Vorreiter – Auseinandersetzungen Maruti

Die Metallindustrie hat mit dem Einsatz von Leihbeschäftigten und hinsichtlich einer neuen Produktionsorganisation eine Vorreiterrolle eingenommen. Entscheidend für diesen Umbruch war die Auseinandersetzung beim Branchenführer Maruti Suzuki in Gurgaon in der Nähe von Delhi. Ende der 1990er Jahre kam es zu mehreren Auseinset-



zungen um die Produktivität. 2000/2001 wurde ein Frontalangriff auf die festangestellten Beschäftigten zur Vorbedingung für die weitere Umstrukturierung. Der Konflikt um die Änderung der Prämien für die Produktivität mündete in einer dreimonatigen Aussperrung, in deren Folge zunächst rund 500 Trainees ihren Job verloren. Nach Ende der Aussperrung setzte das Unternehmen ein Frühverrentungsprogramm durch. Die Einstellung von Leiharbeitskräften nahm zu. Durch Einschüchterung, Entlassungen und 'freiwillige' Vorruhestandsregelungen wurden bis zum Jahr 2006 3000

Festangestellte aus dem Werk gedrängt. Es arbeiteten nur noch 1300 festangestellte Produktionsarbeiter und -arbeiterinnen dort, aber bereits 3700 Leiharbeitskräfte. „Wenn diese Ärger machen, werden sie gekündigt“, so ein Aktivist des Gewerkschaftsverbands NTUI. In diesem für die Arbeitsbeziehungen strategischen Werk war es gelungen, die zuvor engagierte Gewerkschaft auszuschalten, sie durch eine gelbe Gewerkschaft zu ersetzen und den Einsatz von Leiharbeitskräften zu ermöglichen. Die Produktivität wurde dabei dramatisch erhöht. Während 2001 ein Beschäftigter

pro Jahr 50 Fahrzeuge produzierte, waren es 2006 bereits 110. Gleichzeitig berichten Beschäftigte von einer starken Zunahme von Stresserkrankungen. Rund sechs Jahre später erklärte der damalige Geschäftsführer des Unternehmens im Blatt *Economic Times*, dass ohne diese Auseinandersetzung 2001 die „neuen Arbeitsbeziehungen“ nicht umsetzbar gewesen wären. Parallel zum Angriff auf die Festangestellten strukturierte das Unternehmen seine Zuliefererkette um. Die Anzahl der direkten Zulieferer wurde von 800 im Jahr 1998 auf 400 im Jahr 2000 reduziert.

Dabei ist die Auseinandersetzung bei Maruti kein Einzelfall. Der Maruti-Streik 2000 und viele Auseinandersetzungen zwischen 2000 und 2010 in der Region bei Honda HMSI, Hero Honda, Shivam Autotech, Delphi und anderen Autounternehmen und Autozulieferern sind geprägt durch Repression und Polizeigewalt gegen aktive Beschäftigte und Gewerkschaften: Beschimpfungen und Aussperrungen bis hin zu psychischer und physischer Gewalt gegenüber den eigenen Arbeitskräften durch Aufpasser und Schläger, die von den Fabrikhabern angeheuert wurden. Gautam Moddy, der Generalsekretär der NTUI: „Es hat in den letzten 15 Jahren keine gewerkschaftlichen Organisationsversuche in neu gebauten Fabriken gegeben, die nicht zu Schikane und Opfern unter den Beschäftigten geführt haben. Und wenn es gelang, Gewerkschaften zu gründen und diese überlebt haben, dann müssen sie weiter dafür kämpfen, Kollektivverhandlungen führen zu können.“ Dort, wo kämpferische Gewerkschaften existieren und nicht durch Repression ausgeschaltet werden konnten, wurden zum Teil unternehmerfreundliche Gewerkschaften aufgebaut.

Auch jüngste Auseinandersetzungen im Werk von Maruti in Gurgaon-Manesar 2011 und 2012 stehen in dieser Tradition. Dieses Werk wurde 2007 eröffnet. 75 Prozent sind Leiharbeitskräfte, die wiederum von über 60 Leiharbeitsfirmen kommen. Die Löhne liegen wesentlich niedriger als im Stammwerk. Die Leiharbeitskräfte verdienen mit rund 9000 INR (circa 110 Euro) im Monat etwa die Hälfte dessen, was die Festangestellten bekommen (17000 INR). Beschäftigte wehrten sich gegen die schlechten Arbeitsbedingungen und gegen die vom Unternehmen eingesetzte Betriebsgewerkschaft.

So war es den Beschäftigten nicht erlaubt, während der Arbeit Wasser zu trinken oder auf die Toilette zu gehen. Sie wurden stattdessen aufgefordert, dies in den Pausen zu tun. Es gab Strafen für vermeintliche „Verstöße“ wie das Nichterreichen von Produktionszielen. Beschäftigte wurden zu unbezahlten Überstunden gezwungen. Arbeitskräfte erhielten keine Gesundheitsversorgung trotz anderslautender Verpflichtungen

in ihren Arbeitsverträgen.

Gegen diese Bedingungen streikten die Beschäftigten im Juni 2011 13 Tage lang und forderten eine unabhängige Gewerkschaft. Ungewöhnlich war die Einheit zwischen den Vollzeitbeschäftigten und den prekär Beschäftigten, die den Streik unterstützten. In den darauffolgenden Monaten wurden Verhandlungen geführt, die zu weiteren Arbeitsniederlegungen, Entlassungen, zu Gefängnisaufenthalt für die Gewerkschaftsführer und wiederum zu einem 14-tägigen Streik im Oktober führten. So wurden die Beschäftigten am 29. August ausgesperrt und durften nur in die Fabrik, nachdem sie eine Vereinbarung unterschrieben hatten, keine Aktionen mehr gegen das Management zu unternehmen. Nur 20 Arbeiter ließen sich darauf ein. Die anderen versammelten sich vor dem Tor. Das Management rekrutierte darauf 800 neue Leihbeschäftigte, um die Produktion aufrechtzuerhalten. Schließlich unterschrieben die Beschäftigten rund einen Monat später die Vereinbarung, die vorher gekündigten Arbeiter wurden wieder eingestellt. Doch als sie die Arbeit wieder aufnehmen wollten, verweigerte man am 3. Oktober 2011 den etwa 1100 Leiharbeitskräften den Zutritt. Daraufhin wurde am 7. Oktober nicht nur dieses Werk erneut besetzt, sondern auch drei andere Fabriken von Suzuki, die Motoren und Motorräder herstellen. In acht weiteren Autofabriken gab es Solidaritätsstreiks. Entscheidend dabei war, dass die Festangestellten und Leiharbeiter nicht nur zum zweiten Mal zusammen kämpften, sondern dass sich auch andere Fabriken anschlossen. Eine Woche später räumten 2000 Polizisten die selbstorganisierte Kantine, woraufhin die Beschäftigten die Besetzung aufgaben. Schließlich erklärte das Management, die ausgesperrten Leihbeschäftigten wieder zurückzunehmen.

Der Staat verweigerte lange Zeit die Anerkennung der neuen Gewerkschaft mit der Begründung, dass diese zu einem illegalen Streik aufgerufen habe. Die Beschäftigten hielten durch. Am 27. Februar 2012 wurde die unabhängige Gewerkschaft Maruti Suzuki Workers' Union (MSWU) offiziell anerkannt. Dies hat durchaus Symbolbedeutung für die



Region. Es konnte gezeigt werden, dass es möglich ist, der Unternehmenswillkür einen erfolgreichen Kampf für eigene Interessen entgegen zu setzen. Auch Jahre später, am 4. April 2014, hat die Gewerkschaft mit 80 Prozent der Stimmen der Festangestellten die Gewerkschaftswahlen im Werk deutlich gewonnen.

Dennoch gingen die Auseinandersetzungen weiter, da das Unternehmen Verhandlungen über Lohnerhöhungen oder die Gleichstellung von Festen und Leihbeschäftigten verweigerte. Am 18. Juli 2012 wurde ein Arbeiter von einem Vorarbeiter erst beleidigt und dann gekündigt. Nachdem Verhandlungen der Gewerkschaft zu keinem Ergebnis führten, kam es zu einem Gewaltausbruch. In dessen Verlauf brach ein Feuer aus, ein Manager kam zu Tode, mehr als 50 Manager und höhere Angestellte wurden verletzt. Nach dem Aufruhr wurde die Fabrik einen Monat lang geschlossen; 546 Festangestellte und 1800 Leihbeschäftigte wurden ohne Begründung entlassen. In den Wochen nach dem Aufruhr nahm die Polizei mehr als 150 Arbeiter fest, von denen viele an jenem Tag gar nicht in der Fabrik gewesen waren. Sie verbrachten lange Zeit im Gefängnis – ohne Urteil, ohne Kautions, angeklagt wegen Mord. Proteste gegen die Verhaftungen werden mit Gewalt unterdrückt, die Gefangenen gefoltert.

Weitere Konflikte in der Branche



Im Juni 2013 brach bei Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller Bajaj in Chakan bei Pune ein Streik aus. Bajaj Auto hat das Stammwerk in Pune 2007 geschlossen. Bereits 2002 wurde im 15 km nördlich gelegenen Chakan ein neues Werk eröffnet und junge Arbeitskräfte eingestellt. Dort arbeiten etwa 1.200 Festangestellte und 1000 Leihbeschäftigte. 2007 wurde die Gewerkschaft VKKS gegründet. Sie schloss 2010 einen Vertrag ab, der alle drei Jahre neu verhandelt werden soll. Er beinhaltet eine jährliche Lohnerhöhung von acht Prozent, die bei hohen Unternehmensgewinnen bis auf zwölf Prozent steigen kann. Als im März 2013 das erste Mal nachverhandelt werden sollte, forderte die Gewerkschaft 25 Prozent Lohnerhöhung und feste Arbeitsverträge für die prekär Beschäftigten. Auch hier gingen Leiharbeitskräfte und Festangestellte zusammen in den Streik. Das Unternehmen schleuste neue Leihbeschäftigte ein, um die Produktion fortzusetzen. 15 Streikende wurden festgenommen, da sie angeblich Streikbrecher mit Gewalt am Betreten der Fabrik gehindert hätten. Nach 50 Tagen ging der Streik ergebnislos zu Ende. Für Mai 2014 wurde jedoch bereits ein neuer Streik angekündigt. Das Unternehmen blockiert bei den Verhandlungen bisher alle Forderungen und seit Dezember 2013 erhalten aktive Beschäftigte im Werk im wöchentlichen Rhythmus Disziplinarverfahren.

Auch wenn es bei Bajaj nicht zur Es-

skalation kam, gibt es wichtige Gemeinsamkeiten zum Konflikt bei Maruti: Die Unternehmen setzen trotz Wachstum auf mehr Leihbeschäftigte und jüngere Arbeitskräfte, was zu einer explosiven Mischung führt. Die Reallöhne in der Autoindustrie in Indien sind seit dem Jahr 2000 um etwa 25 Prozent gesunken. Bei Maruti-Suzuki betragen die Löhne zwei Prozent des Nettoumsatzes, ebenso bei Bajaj Auto.

Im Frühjahr 2014 gab es so auch in anderen Betrieben eine Reihe neuer Streiks und Betriebsbesetzungen. Bei Autofit in Dharuhera und Munjal Kiriu in Manesar kam es bereits im Dezember 2013 und Januar 2014 längeren Konflikten. Die Beschäftigten bei Autofit konnten nach 59 Tagen Streik Lohnerhöhungen durchsetzen und die Beschäftigten von Munjal Kiriu konnten durch die Umzingelung einer Polizeistation mit 4000 Demonstrierenden durchsetzen, dass gegen vom Management bezahlte Schläger ein Ermittlungsverfahren aufgenommen wird. Mitte März 2014 kam es in zwei Toyota-Werken in der Nähe von Bangalore mit insgesamt 6500 Beschäftigten zu einer einwöchigen Ausspernung, gefolgt von einem vierwöchigen Streik. Der Streik ging ergebnislos zu Ende, nachdem das Management zugesagt hatte, Kündigungen während des Streiks zurück zu nehmen. In drei Fabriken des Autozulieferers Napino Auto & Electronics in Manesar haben Arbeiterinnen und Arbeiter Ende März für zehn

Tage ihre Werke besetzt. Dies war auch deswegen ungewöhnlich, weil während der Besetzung Männer und Frauen gemeinsam im Werk übernachtet haben (bei Maruti arbeiten ausschließlich Männer). Ebenfalls bei einem Autozulieferer, im neuen Werk von Shiram Pistons and Rings Ltd. in Pathredi, 40 Kilometer südlich von Manesar, besetzten 1000 Arbeiter für zwölf Tage ihr Werk. Am 26. April räumten 200 Polizisten das Werk und verletzten dabei 79 Arbeiter, 26 Arbeiter sitzen bis heute im Gefängnis. Der Protest richtet sich gegen die Kündigung von 21 Kollegen. Der indische *Business Standard* vermerkt hierzu durchaus anerkennend, dass die neue Generation der Arbeiterinnen und Arbeiter sich erst gar nicht damit aufhält, „eine Gewerkschaft zu gründen, sondern mit der direkten Aktion einer Besetzung Forderungen nach Lohnerhöhungen und besseren Arbeitsbedingungen aufstellt“.

Heiner Köhnen und **Jörg Nowak** sind für das Bildungswerk e.V. TIE (Transnationals Information Exchange) tätig. Seit Mitte der neunziger Jahre unterstützt TIE die Daimler-Koordination, um nationale und internationale Kontakte zu koordinieren und Handlungsstrategien zu entwickeln.

Eine eindrückliche Schilderung der Situation von prekär Beschäftigten sowie mehrerer Arbeitskonflikte und Streiks von ZeitarbeiterInnen in Indien findet sich in einer von Wildcat 2008 veröffentlichten Broschüre „Gurgaon, Indien: Neue Stadt, neues Glück, neue Kämpfe?“

Oben: Streik bei Maruti-Suzuki im April 2014 (Foto: marutisuzukiworkersunion.wordpress.com)

Die Organisation ausgelagerter und prekär beschäftigter Arbeitskräfte bei Daimler Brasilien

Heiner Köhnen

Outsourcing beziehungsweise die Auslagerung von Arbeitsplätzen innerhalb eines Betriebs tauchte in Brasilien im Zuge der aufkommenden neoliberalen Politik in den neunziger Jahren auf. Es wurde zunächst damit begonnen, die staatliche Kontrolle des Öffentlichen Dienstes zu begrenzen und Marktmechanismen auch in der öffentlichen Verwaltung einzuführen.¹ Fast zur selben Zeit wurden auch verschiedene Formen der Auslagerung im privaten Sektor durchgesetzt.

Heute sind Auslagerungen und unterschiedliche Formen der Prekarisierung in nahezu allen Bereichen der brasilianischen Wirtschaft präsent. In einer Arbeitsmarktstudie aus dem Jahr 2012 sieht das gewerkschaftliche Forschungsinstitut DIEESE die Anzahl der Beschäftigten in ausgelagerten Bereichen bei circa acht Millionen,² das entspricht rund acht Prozent der ökonomisch aktiven Bevölkerung. Der Gewerkschaftsverband CUT spricht sogar von 13 Millionen ausgelagerten Beschäftigten.

Es überrascht daher nicht, dass Auslagerung ein zentrales Thema der brasilianischen Gewerkschaften wurde. Alle großen Gewerkschaftsdachverbände fordern die Abschaffung von Auslagerungen. Im Sommer 2013 stand diese Forderung ganz oben auf der Tagesordnung, als ein ins Parlament eingebrachter Gesetzesentwurf (PL 4330) die weitgehende Abschaffung von Auslagerungsbeschränkungen anvisierte. Die meisten Gewerkschaftsverbände erhoben daraufhin dessen Ablehnung zur zentralen Forderung.

Während der Massenproteste im Sommer 2013 organisierte ein Bündnis mehrerer Gewerkschaftsverbände zwei zentrale Aktionstage am 11. Juli und 30. August mit Demonstrationen, Streiks und Blockaden. Diese Aktionen wurden

zu den größten gewerkschaftlichen Mobilisierungen seit der Streikbewegung der späten siebziger Jahre. Die Forderung nach Ablehnung von PL 4330 war dabei zentral. Am 3. September wurde die Abstimmung über den Gesetzesentwurf in Brasília durch eine Demonstration verhindert.

Erfahrungen gewerkschaftlicher Kämpfe

Gewerkschaften in Brasilien sind in einigen Fällen nach Branchen, meistens aber nach Berufsgruppen organisiert. Sie können die Beschäftigten einer Gemeinde oder Stadt, aber auch mehrerer Gemeinden oder sogar ganzer Bundesstaaten umfassen. Ihr rechtlicher Status ist im sogenannten Arbeitsgesetzbuch (Consolidação das Leis do Trabalho, CLT) geregelt. Die zentralen Säulen des brasilianischen Gewerkschaftssystems sind 1. die Anerkennung des Staates als Voraussetzung für die Existenz von Gewerkschaften; 2. das Prinzip der „unicidade“, das nur eine Gewerkschaft pro Berufszweig in einer bestimmten Region erlaubt; sowie 3. die Gewerkschaftssteuer in Höhe von einem Tageslohn pro Jahr, die alle Lohnabhängigen, ob Gewerkschaftsmitglied oder nicht, an den Staat bezahlen, der das Geld an die Gewerkschaften weitergibt.

Das im zweiten Punkt erwähnte System „nur eine Gewerkschaft pro Region“ bedeutet, dass die Frage, ob die Beschäftigten einer Profession in einer Kommune von einer gegebenen Gewerkschaft vertreten werden oder nicht, im Wesentlichen dadurch bestimmt wird, ob eine andere Gewerkschaft den Anspruch auf ihre Vertretung erhebt oder nicht. Wenn beispielsweise eine Metallfirma in der Stadt X die Sicherheitskräfte auslagert, werden diese immer noch durch die lokale Metallgewerkschaft vertreten, so lange es keine andere Gewerkschaft gibt – in diesem Fall zum

Beispiel eine lokale Gewerkschaft für Sicherheitskräfte –, die sie repräsentiert (oder vorgibt, sie zu repräsentieren). Sobald es eine offiziell anerkannte Gewerkschaft für diesen Berufszweig gibt, fällt die legale Vertretung automatisch dieser Gewerkschaft zu (inklusive dem Recht auf kollektive Verhandlungen).

Dieses System hat mit der Gründung unzähliger Gewerkschaften eine enorme Zersplitterung der Gewerkschaftsbewegung bewirkt – eine Entwicklung, die sich in den letzten beiden Jahrzehnten (nach dem Ende der Militärdiktatur) noch verstärkt hat. In Brasilien gibt es häufig juristische Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen Gewerkschaften über das Recht, Beschäftigte eines bestimmten Berufszweigs zu repräsentieren. Aktuell wird die Zahl brasilianischer Gewerkschaften auf 12-14000 geschätzt.³ Aktive Gewerkschaftsmitglieder weisen darauf hin, dass viele dieser Gewerkschaften nur auf dem Papier oder als rein bürokratische Apparate bestehen, ohne wirklich jemanden zu repräsentieren. Gewerkschaften werden dabei oft von Unternehmen unterstützt oder sogar direkt gegründet, um die Organisation der Beschäftigten zu bekämpfen.

In der Metallindustrie, speziell in den Autofabriken, gibt es bemerkenswerte Erfahrungen mit der Vertretung ausgelagerter Beschäftigter. Während die meisten Gewerkschaften die generelle Abschaffung von Auslagerungen fordern, sehen sie sich in der Praxis mit deren breiter Anwendung konfrontiert. Deshalb sind Gewerkschaftsaktive und -funktionäre als zusätzliche Strategie dazu übergegangen, für die Vertretung der ausgelagerten Beschäftigten und die Verbesserung von deren Arbeitsbedingungen zu kämpfen.

Der Prozess der Auslagerungen begann in der brasilianischen Metallindustrie analog zur Entwicklung in anderen



Foto: wikipedia



Ländern mit Dienstleistungen wie Reinigung, Kantine und Wachschatz. In jüngster Zeit wurde er auf Logistik, Maschinenwartung, Verpackung, Technik und andere Bereiche ausgeweitet. Die Auslagerung von Beschäftigten nimmt unterschiedliche Formen an: Werkverträge, Leiharbeit, oder gar „Ein-Mann-Unternehmen“ (in Deutschland als „Ich-AG“ und in Brasilien als „pessoa jurídica“ bekannt). Diese neuen Beschäftigungsformen bewirkten einen Anstieg von nicht von den Metallgewerkschaften repräsentierten Beschäftigten in den Fabriken und eine Spaltung zwischen den Beschäftigten. Das wird im Alltag in mehreren Bereichen deutlich, zum Beispiel wenn die ausgelagerten Arbeitskräfte nicht dieselbe Cafeteria benutzen dürfen. Als Reaktion darauf begann die Metallgewerkschaft der sogenannten ABC-Region⁴ mit der systematischen Organisation der ausgelagerten Beschäftigten, vor allem bei Mercedes-Benz in São Bernardo.

Mercedes-Benz in São Bernardo

Zunächst wies das Fabrikkomitee⁵ einem seiner Mitglieder die Aufgabe zu, sich ausschließlich um die ausgelagerten Beschäftigten in der Fabrik zu kümmern. Dadurch bekam die Gewerkschaft eine Übersicht über die existierenden Vertragsformen, Arbeitsbedingungen, gewerkschaftliche Vertretung usw. der ausgelagerten Beschäftigten. Die Gewerkschaft begann, Versammlungen der ausgelagerten Beschäftigten zu organisieren und Mercedes-Benz für Verletzungen der Arbeitsrechte durch die Fremdfirmen verantwortlich zu machen. Ein Problem dabei war, dass die Gewerkschaft nicht das Recht hatte, diese Arbeitskräfte zu repräsentieren. Valter

Sanchez, Mitglied des Fabrikkomitees bei Mercedes-Benz, hebt zwei Strategien als wichtig für die Erfolge der Gewerkschaft hervor:

Erstens hat sich die Gewerkschaft nie auf ihre legalen Vertretungsrechte beschränken lassen. Obwohl sie die ausgelagerten Arbeitskräfte nicht offiziell vertreten konnte, schreckte sie nie davor zurück, diese de facto zu vertreten. Sie organisierte die ausgelagerten Beschäftigten in der Firma und handelte Tarifverträge für sie aus, welche dann zwecks Legalisierung von den offiziell zuständigen Gewerkschaften unterschrieben wurden.

Zweitens begann sie in den achtziger Jahren intensive internationale Kooperationen und Austausch zu organisieren. Diese Zusammenarbeit ermöglichte unter anderem die Gründung eines Weltarbeiterforums im Jahr 2002, welches die Arbeiterinnen und Arbeiter aus sieben Ländern vertritt. Dieser Weltbetriebsrat setzte sich unter anderem für die Anerkennung der fundamentalen Konventionen der ILO ein, was 2002 durch eine *Vereinbarung über soziale Verantwortung* mit dem Mutterkonzern Daimler erreicht wurde.

Heute haben viele internationale Unternehmen ähnliche Vereinbarungen unterschrieben, die jedoch wenig bewirken. Sie dienen allein der Öffentlichkeitsarbeit. Die betroffenen Beschäftigten wissen in der Regel nicht einmal von ihrer Existenz. Die brasilianischen Aktiven weisen aber darauf hin, dass es möglich sei, diese Vereinbarungen zu nutzen, um die Beschäftigten zu organisieren und Druck aufzubauen. Bedingungen sei jedoch, dass die Beschäftigten ihre eigenen Organisationen aufbauen, um eine wirkliche Umsetzung

und Einhaltung solcher Vereinbarung auf der ganzen Welt zu erwirken und zu kontrollieren. So war es ihrer Erfahrung nach entscheidend, dass im Daimler-Konzern ein Kontrollprozess eingeführt wurde. Es wurde erreicht, dass der Weltbetriebsrat als offizielles Kontrollorgan anerkannt wurde. Eine weitere wichtige Errungenschaft war, dass die Vereinbarung auch die Zulieferkette des Konzerns umfasst, inklusive der ausgelagerten Beschäftigten. Die Vereinbarung sieht vor, dass alle Beschäftigten über ihren Inhalt informiert werden müssen. Sie wird als Anhang an alle Verträge angefügt, die Daimler mit Zulieferfirmen abschließt.

Konkrete Kämpfe

Auf Grundlage dieser Vereinbarung hat das Fabrikkomitee in São Bernardo damit begonnen, bessere Arbeitsbedingungen für ausgelagerte Arbeitskräfte zu fordern und Verletzungen von Arbeitsrechten in Fremdfirmen anzuklagen. Die Vereinbarung wurde jedoch nicht dadurch umgesetzt, dass ein Vertrag unterschrieben wurde, sondern als Ergebnis von anhaltender Organisation und aktiven Auseinandersetzungen am Arbeitsplatz. Sanchez erklärt, dass die Vereinbarung für die Gewerkschaft dabei eine Unterstützung war: „Eine Vereinbarung ist ein Ausdruck der Kräfteverhältnisse. Es ist der Kampf der Beschäftigten, der die Einhaltung der Vereinbarung sicherstellt.“⁶

Auch die Tatsache, dass die Metallgewerkschaft bei Mercedes-Benz seit 1984 durch ein Fabrikkomitee vertreten ist, ist bereits das Resultat des Kampfes der Beschäftigten. Zudem hat die Metallgewerkschaft des ABC erreicht, dass auch die ausgelagerten Arbeiterinnen

und Arbeiter durch von ihnen gewählte Komitees vertreten werden.

Im Folgenden werden zwei Beispiele angeführt, wie Arbeitsrechte bei Zulieferfirmen erfolgreich verteidigt wurden.

1. Mahle

2003 hat Mahle, ein multinationaler Autozulieferkonzern aus Deutschland, drei Beschäftigte in Brasilien wegen der Beschädigung einiger Werkstücke entlassen. Als Protest gegen diese Entlassungen kam es in der Fabrik zu einem Streik. Daraufhin wurden alle Mitglieder des Fabrikkomitees entlassen. Die Kolleginnen und Kollegen von Mercedes in São Bernardo wurden über den Konflikt informiert und beschwerten sich über das Verhalten von Mahle bei ihrer Geschäftsführung. Mercedes sprach den Fall bei Mahle an und bekam die Antwort, man sei deswegen noch im Gespräch – tatsächlich verweigerte Mahle jedoch jede Verhandlung. Die Geschäftsführung von Mercedes erklärte schließlich, sie könne nichts weiter tun.

Daraufhin organisierte das Fabrikkomitee von Mercedes eine Blockade der Teile, die von Mahle geliefert wurden, und schickte die Lkw am Tor zurück. Das Komitee forderte die Geschäftsleitung dazu auf, nun ihrer sozialen Verantwortung nachzukommen, der sie in der internationalen CSR-Vereinbarung zugestimmt hatten. Im Ergebnis übte Mercedes daraufhin Druck auf Mahle aus, deren Geschäftsleitung in Folge Verhandlungen aufnahm. Die entlassenen Beschäftigten wurden innerhalb kurzer Zeit wieder eingestellt.

2. Grob

Bei der Firma Grob – ein weiterer deutscher multinationaler Konzern, der Maschinen für Mercedes herstellt – hatte die Gewerkschaft Schwierigkeiten bei der Organisierung der Belegschaft. Als es gelungen war, zum ersten Mal einen Vertreter der Beschäftigten im Betrieb zu wählen, nutzte die Geschäftsleitung nach drei Monaten den erstbesten Vorwand, diesen zu entlassen. Die Gewerkschaft organisierte gegen diese Entlassung Aktionen vor der Fabrik. Der entlassene Vertreter war fast jeden Tag vor Ort. Abgeordnete, der Bürgermeister und Politikerinnen und Politiker wurden ein-

geladen. Die Gewerkschaft informierte auch Mercedes über den Fall, aber nach 70 Tagen gab es von Grob immer noch keine Reaktion.

Das Fabrikkomitee von Mercedes organisierte daraufhin eine Versammlung mit Beschäftigten aus den Abteilungen, die Maschinen von Grob verwenden. Dort beschlossen die Beschäftigten, vier der Maschinen für zwei Stunden abzuschalten. Die Geschäftsleitung reagierte empört: Schließlich habe sie nichts mit diesem Fall zu tun. Das Komitee antwortete mit dem Verweis darauf, dass die unterschriebene CSR-Vereinbarung auch für die Zulieferfirmen Gültigkeit habe. Kurz darauf stellte Grob den Vertreter der Gewerkschaft wieder ein. Mercedes versuchte den Arbeitern an den Grob-Maschinen für die Zeit des Stillstandes Lohn abzuziehen. Das Komitee konnte auch das abwenden.

Weitere Erfolge

Eine fundamentale Errungenschaft der Gewerkschaftsaktiven bei Mercedes-Benz in São Bernardo ist die De-facto-Vertretung und Organisierung der ausgelagerten Beschäftigten am Arbeitsplatz. Auf deren Basis waren sie dazu in der Lage, Auslagerungen zu bekämpfen und/oder die Arbeitsbedingungen der ausgelagerten Beschäftigten zu verbessern. In einem Fall hatte Mercedes eine Zulieferfirma mit der Fertigung bestimmter Teile beauftragt. Der Zuliefervertrag war auf drei Jahre angelegt. Die Zulieferfirma hatte 42 Leute eingestellt, um den Auftrag zu erfüllen. Nach Ende der Laufzeit verlängerte Mercedes den Vertrag jedoch nicht, und die Beschäftigten standen vor der Entlassung. In einem harten Kampf mit der Geschäftsleitung, während dessen es auch zum Streik kam, hat die Gewerkschaft Mercedes dazu gebracht, die 42 Beschäftigten direkt einzustellen, deren Arbeit de

facto bereits ausgelagert war. Die Gewerkschaft konnte auch einen Paragraph im Tarifvertrag⁷ mit dem folgenden Inhalt durchsetzen: Wenn eine Zuliefer- oder Werksvertragsfirma den Vertrag mit Mercedes verliert, müssen deren Beschäftigte von einer neuen Firma unter den gleichen Bedingungen weiter beschäftigt werden. Auf diese Weise bleiben sie in der Mercedes-Fabrik beschäftigt.

Zusätzlich etablierte die Gewerkschaft ein wöchentliches Treffen mit ausgelagerten Beschäftigten, bei welchem Arbeitsbedingungen und -rechte wie zum Beispiel Überstunden, Zuschläge, Urlaub usw. diskutiert werden.

Die Gewerkschaft in São Bernardo kämpfte auch gegen Prekarisierung in Form von Scheinselbständigkeit (Ich-AG). Diese Form der Anstellung intensiviert die Prekarisierung: Diesen Beschäftigten werden nicht nur die Bedingungen der Mutterfirma vorenthalten. Sie verlieren praktisch alle grundlegenden Arbeitsrechte und Leistungen, zum Beispiel Urlaub, Sozialversicherung und Bezahlung von Überstunden. Die betroffenen Beschäftigten waren teilweise direkt angestellt gewesen, bevor sie entlassen und dann mit denselben Aufgaben als Selbstständige beauftragt wurden. Als Mercedes mit der Einführung solcher Beschäftigungsverhältnisse begann, reagierte die Gewerkschaft: Sie blockierte die Tore und kontrollierte alle ausgelagerten Beschäftigten, um deren Status festzustellen. Durch entschlossenen Protest wurde erreicht, dass zu dem Zeitpunkt alle als Ich-AG beschäftigten Arbeitskräfte wieder eine reguläre Beschäftigung bei einer Zulieferfirma bekamen, inklusive aller geltenden Arbeitsrechte.

Ähnliche Erfahrungen wurden in der Region auch bei Volkswagen und Ford gemacht.

Anmerkungen:

- 1 vgl. *O processo de terceirização e seus efeitos sobre os trabalhadores no Brasil*, DIEESE 2007; S.23
- 2 vgl. *A situação do trabalho no Brasil na primeira década dos anos 2000*, DIEESE, São Paulo 2012; S.376
- 3 Zahlen zu Gewerkschaften enthalten oft die Arbeitgeberverbände, welche in Brasilien ebenfalls „sindicatos“ genannt werden. Die hier angegebenen Zahlen enthalten diese nicht.
- 4 ABC ist eine Abkürzung für die drei Gemeinden Santo André, São Bernardo & São Caetano südöstlich von São Paulo. Gemeinsam bilden sie die größte Industrieansiedlung des Landes.
- 5 In Brasilien sind rechtlich keine Beschäftigtenvertretungen am Arbeitsplatz beziehungsweise im Betrieb vorgesehen. In einigen großen Firmen, vor allem in der Metallindustrie, haben die Gewerkschaften die Etablierung von Fabrikkomitees erkämpft.
- 6 Valter Sanchez in einem Interview mit TIE, 2013
- 7 Tarifverträge werden in Brasilien oft für einzelne Firmen abgeschlossen.

Car, Capital & China

Die Autogesellschaft im kapitalistischen Weltsystem und in China mit einer Skizze einer alternativen Organisation von Mobilität

Winfried Wolf

Es gibt ausreichend Gründe dafür, bei der Formulierung einer radikalen Kritik an der Autogesellschaft weltweit und insbesondere in China zurückhaltend zu sein. Wir leben in einer Region mit hoher Pkw-Dichte. In Deutschland kommen derzeit 517 Autos auf 1000 Einwohner; in Österreich und in der Schweiz sind es sogar etwas mehr (521 und 529). Die USA halten im übrigen mit 770 Pkw auf 1000 Einwohner immer noch den Pkw-Dichte-Rekord unter den Flächenstaaten.¹

Bereits die deutsche Pkw-Dichte liegt sieben Mal höher als diejenige in China. Dort gibt es, trotz einer atemberaubenden Aufholjagd bei der Massenmotorisierung, im Jahr 2014 rund 100 Millionen Pkw bei 1,3 Milliarden Menschen. Damit kommen in diesem Land 75 Pkw

auf 1000 Einwohner. Einschließlich der Lkw und Busse dürften es 130 Kraftfahrzeuge (Kfz) auf 1,3 Milliarden Menschen sein.

Dennoch ist eine radikale Kritik an der Fixiertheit auf das Auto angebracht. Auch hinsichtlich der Entwicklung in China. Die Situation auf diesem Planeten Erde ist hinsichtlich der Faktoren Klimaveränderung, peak oil und Blutzoll durch Straßenverkehrsofopfer viel zu ernst.²

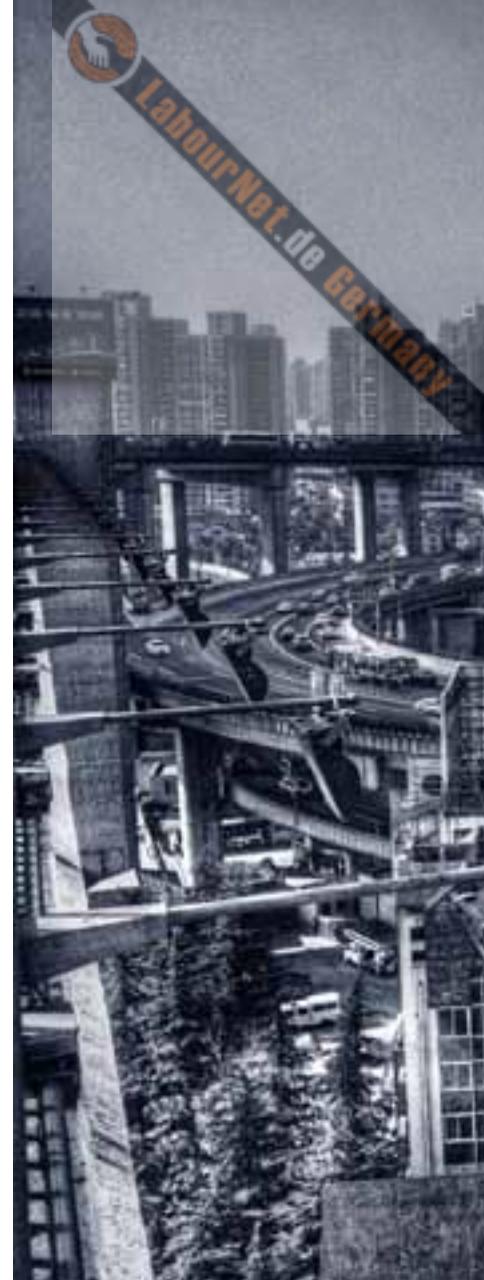
Von was reden wir?

Die vorherrschende Form des Transports von Gütern und Personen basiert auf Pkw, Lkw, Flugzeugen und Containerschiffen. Diese werden zu 99,9 Prozent mittels Verbrennung von Öl und Ölderivaten (Benzin, Diesel, Kerosin und Schweröl) angetrieben. Die Folgen sind katastrophal – und weitgehend bekannt.

Klima- und Umweltbelastung

Diese Verkehrs- und Transportformen haben einen massiven Einfluss auf die Verstärkung der Klimaveränderung: Inzwischen entfallen mehr als ein Drittel der von Menschen gemachten, das Klimaschädigenden Emissionen auf den Straßenverkehr, den Luftverkehr und die Containerschiffahrt. Der Straßenverkehr allein (Pkw und Lkw) trägt zu gut 20 Prozent zu den weltweiten CO₂-Emissionen bei. In den Städten liegt dieser Anteil deutlich höher.

Diese Belastung ist keineswegs ausschließlich ein Thema für die Zukunft. Sie stellt eine enorme Belastung für die Menschen dar, die *heute* leben. So wurden in Schanghai im Dezember 2013 eine Feinstaubbelastung von 590 und in Peking im Januar 2013 eine solche von 800 Einheiten auf der Feinstaubskala registriert; der EU-Grenzwert liegt bei





25, derjenige für Peking bei 80.³ Schätzungen gehen davon aus, dass in China pro Jahr mehr als eine Million Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung sterben. In den deutschen Städten ist der Straßenverkehr für mehr als 20 Prozent der Feinstaubbelastung verantwortlich.

Volkswirtschaftliche, Umwelt- und externe Kosten

Diese Verkehrsorganisation ist mit enormen betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und „externen“ Kosten verbunden. Die Behauptung, der Straßenverkehr und der Flugverkehr würden ihre Kosten ganz oder weitgehend decken, ist falsch. Einzurechnen sind die gewaltigen Kosten für das Straßennetz, für Stellflächen – vor allem in den Städten. Für die erwähnten Klima- und Umweltkosten und die Gesundheitskosten.

Und nicht zuletzt für die materiellen und immateriellen Schäden im Fall derjenigen, die im Straßenverkehr getötet oder verletzt wurden. Nach unterschiedlichen Berechnungen machen die externen Kosten des Straßen- und Luftverkehrs zwischen 7 und 10 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der EU aus.

Der „Blutzoll“

Mit dem Kfz-Verkehr sind enorm viele Tote und Verletzte verbunden. In der Europäischen Union mit 27 Mitgliedsländern („EU-27“) werden pro Jahr knapp 40 000 Menschen im Straßenverkehr getötet. Damit wird in einer Dekade die Bevölkerung einer Großstadt mit 400 000 Einwohnern ausgelöscht. In China gibt es jährlich offiziell 65 000 Tote im Straßenverkehr. Die Weltbank und die Weltgesundheitsbehörde WHO kommen auf einen deutlich höheren

Blutzoll von bis zu 200 000 pro Jahr.⁴ Damit wird in China in einem Jahrzehnt durch den Straßenverkehr die Bevölkerung einer Großstadt mit mindestens 600 000, wenn nicht eine solche mit bis zu zwei Millionen Menschen ausgelöscht.

Diese Verkehrsform trägt auch in massivem Maß zu *Aggressionen* und zu einer umfassenden zwischenmenschlichen Brutalität bei. Dafür gibt es auch in China viele eindrucksvolle Beispiele (siehe Kasten).

Und was ist das Ergebnis? Extreme Zeitverluste und Staukosten

Trotz dieser immensen Kosten, ist die Verkehrsorganisation per Pkw erstaunlich ineffizient: Je mehr Autos, desto langsamer der Verkehr. Konkret: Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit

in den Hauptverkehrszeiten liegt in Singapur bei 27 Stundenkilometern, in London bei 16, in Tokio bei 11 und in Jakarta bei 5 km/h. Auch der Bau gigantischer Highways mitten durch die Städte ändert daran nichts. In Los Angeles, wo es die größte Highway-Dichte gibt, liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Pkw-Verkehr unter 15 km/h. In der chinesischen Hauptstadt Peking, die inzwischen eine mindestens ebenso große Pkw-Dichte wie Berlin aufweist, ist die durchschnittliche Pkw-Fahrtgeschwindigkeit auf unter 10 Stundenkilometern gesunken.⁵

Diese Verkehrsgeschwindigkeiten entsprechen denen eines Fahrradfahrers; mancherorts liegen sie bei denen eines Fußgängers. Der dabei betriebene Energieaufwand ist absurd – es werden jeweils mehr als eine Tonne Stahl, Plastik und Blech mit oft mehr als 100 PS bewegt, um eine Person oder zwei Menschen im Schrittempo zu bewegen.

Damit stellen sich drei Fragen: *Erstens: Warum* ist dieses Verkehrssystem derart vorherrschend, wenn dieses denn irrational, teuer, zerstörerisch und ineffi-

zient ist? Schließlich wird behauptet, der Markt und der Kapitalismus seien rational oder zumindest kostensensibel. *Zweitens:* Gibt es nicht längst Optimierungen dieser Transportart? Findet möglicherweise, wie die Autoindustrie behauptet, sogar eine „Verkehrsrevolution“ statt, in deren Zentrum Elektro-Autos, Agrokraftstoffe („Biokraftstoffe“) und Modelle von Car-Sharing stehen? *Drittens:* Gibt es eine grundsätzliche Alternative zur Autogesellschaft?

I. Die Geschichte des „western way of mobility“ ist eng verbunden mit der Wirtschaftsgeschichte des 20. Jahrhunderts und der Durchsetzung der US-Hegemonie auf dem Weltmarkt

Die Eisenbahn setzte sich im 19. Jahrhundert in der „modernen Welt“ noch weitgehend zeitgleich durch. Die ersten öffentlichen Eisenbahnen gab es 1825 in England, 1829 in den USA, 1835 in Deutschland und 1837 in Russland. Da China damals weitgehend abgeschottet vom Weltmarkt war bzw. Teile davon kolonialen Status hatten, gab es hier die

erste Eisenbahn erst 1904 bzw. 1910.⁶

Ganz anders im Fall von Auto und Flugzeug. Die Autoindustrie – und ebenso der Flugzeugbau – entwickelten sich zuerst in den USA. Im Jahr 1910 begann in einer Fabrik von Henry Ford die erste Massenfertigung von Pkw („T-Modell“). In dem Maß, wie sich die USA zur führenden kapitalistischen Macht durchsetzten, setzten sie auch ihr „Mobilitätsmodell“ durch: Der „American Way of life & mobility“ wurde zum „global way of life & mobility“. Entsprechend kam es zu einer *enorm phasenverschobenen Durchsetzung der Autogesellschaft*. Wenn wir als (alten) Maßstab für „Vollmotorisierung“ einen Pkw auf vier Einwohner – oder 250 Pkw auf 1000 Einwohner (immer Säuglinge und Greise inbegriffen) – nehmen, dann wurde dieses Stadium in den Regionen des westlichen Kapitalismus zu erheblichen unterschiedlichen Zeiten erreicht: In den USA 1930, in Westeuropa 1960, in Japan 1980, in der DDR 1989, in Polen, Ungarn, Tschechien und Slowakei 1995 und in Bulgarien und Rumänien erst 2012.

China: Das aggressive Klima der Autogesellschaft

Offiziell gibt es in China im Jahr mehr als 60000 Verkehrstote; nach Berechnungen der Weltgesundheitsorganisation sind es rund doppelt so viele.

Doch es ist nicht allein dieser direkt messbare Blutzoll, der erschreckend ist. Die Autogesellschaft trug auch zu einem enorm aggressiven allgemeinen Klima bei. Ein Beispiel von vielen:

Am 13. Oktober 2011 wurde die zweijährige Wang Yue in der Stadt Fushan in der Provinz Guangdong von einem Auto erfasst und blieb auf der Straße liegen. Das Mädchen lebte noch. In der Folge wurde es noch von zwei Lastwagen überrollt. Auf Videos, die Augenzeugen mit Handys aufnahmen und ins Internet stellten, sieht man, wie sieben Minuten vergingen, in denen achtzehn Personen achtlos und ohne Hilfe zu leisten, an dem Mädchen vorbeigingen. Es war am Ende eine Müllsammlerin, die ihr zu Hilfe eilte und sie ins Krankenhaus brachte. Sie starb dort.

Dieses Beispiel von Alltagsaggression im chinesischen Autoverkehr wurde in der Rede wiedergegeben, die der chinesische Schriftsteller Liao Yiwu anlässlich der Verleihung des Friedenspreises des Deutschen Buchhandels am 14. Oktober 2012 in Frankfurt am Main hielt. Die Schriften von Liao Yiwu können in der VR China nicht veröffentlicht werden.

Angaben und Zitat nach: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 15. Oktober 2012.



In China könnte dieser Motorisierungsgrad im Jahr 2025 erreicht werden. Dann müsste es in China 350 Millionen Pkw bei dann 1,4 Milliarden Menschen geben. Gegenwärtig sind es, wie erwähnt, knapp 100 Millionen bei einer Bevölkerung von 1,3 Milliarden.

Diese phasenverschobene Durchsetzung der Autogesellschaft hatte *drei wichtige Konsequenzen*: Erstens ist Nordamerika die einzige Region in der Welt, in der die negativen Konsequenzen von dieser Art Mobilität nur eingeschränkt zu Tage treten. Es handelt sich um ein Land mit *fast unbegrenztem freien Land*. Wobei der vorausgegangene Völkermord an der einheimischen Bevölkerung eine Grundlage für diese Situation ist. Auch heute noch kommen in den USA nur 32 Menschen auf einen Quadratkilometer (1929 waren es nur gut halb so viele). China ist mit 141 Personen auf einen Quadratkilometer fast fünf Mal dichter besiedelt als die USA; Deutschland mit 229 Menschen je qkm sogar sieben Mal dichter.⁷

Zweitens. Die Stärke der USA auf dem Weltmarkt im Zeitraum 1925 bis 1975 konkretisierte sich in einer Stärke der USA in den Sektoren Öl und Auto. 1965 stammten noch gut 80 Prozent aller Pkw, die irgendwo auf der Welt hergestellt wurden, von den Fließbändern der US-Autokonzerne: GM, Ford, Chrysler und American Motor und deren Töchter in Australien (Holden = GM) und in Europa (Vauxhall und Opel – beide GM; und Simca, zeitweilig eine Chrysler-Tochter). Kapitalexpert der USA hieß oft Bau von Autofabriken; Warenexporte waren oft Pkw-Importe.

Drittens. Auch die aktuelle Autoindustrie ist erheblich von den „westlichen Autokonzernen“ beherrscht. Ford und GM hielten lange Zeit Beteiligungen an japanischen und südkoreanischen Autokonzernen. Der chinesische Automarkt wird auch heute zu 55 Prozent von den Autokonzernen aus Deutschland, USA, Japan und Südkorea dominiert. Es scheint sogar so zu sein, dass in jüngerer Zeit die nicht-chinesischen Konzerne ihre Position auf dem chinesischen Markt ausbauen konnten.⁸

In einer ausführlicheren Studie müsste man die Geschichte des US-Kapitals Ende des 18. und Anfang des 19. Jahr-

hunderts darstellen, um zugleich zu verstehen, warum und wie sich das Auto weltweit durchsetzte. Hier nur verkürzt: Um diese Jahrhundertwende stiegen Rockefeller (Öl) und Ford (Auto) zu den wichtigsten US-Unternehmen auf und bildeten die maßgebliche Kapitalfraktion – vor den Eisenbahnkapitalisten (u.a. Vanderbilt), die bis dahin das Sagen hatten. Parallel mit dem Siegeszug des US-Kapitals auf dem Weltmarkt, der Anfang des 20. Jahrhunderts begann, setzte sich damit auf globaler Ebene diese spezifische Form der Verkehrs- und Transportorganisation durch.

Es sollte zu denken geben, wenn aktuell in China und in anderen Schwellenländern ein Mobilitätsmodell durchgesetzt wird, das weitgehend parallel zum Siegeszug des US-Kapitals zum weltweit vorherrschenden wurde – ein Modell im Übrigen, das sich im Westen keineswegs bewährt hat. Und dass dies ausgerechnet zu einem Zeitpunkt erfolgt, wo China dabei ist, die USA auf Platz 1 als größte Industrienation abzulösen bzw. in einen Wettstreit um die Weltmarkt hegemonie einzutreten.

II. Die Organisation von Verkehr und Transport auf Basis von Pkw, Lkw, Flugzeugen und Schiffen ist ideal für die Durchsetzung des Prinzips „Privatisierung von Profiten und Vergesellschaftung von Verlusten“

Bei Eisenbahnen bilden der Verkehrsweg (die Schieneninfrastruktur) und der Betrieb (das „rollende Material“ mit den Fahrzeugen wie Loks, Waggons usw.) *in der Regel* eine betriebswirtschaftliche Einheit. Die „externen Kosten“ – die von der Umwelt, der Natur usw. „bezahlt“ werden – sind niedrig. Fast alle betriebswirtschaftlichen Kosten tauchen in der Bilanz des Unternehmens auf: bei den privaten oder staatlichen Eisenbahnunternehmen.⁹

Völlig anders verhält es sich beim Straßenverkehr, beim Luft- und Schiffsverkehr.

Fahrtweg und Infrastruktur (Straßen, Flughäfen, Seehäfen) befinden sich fast immer in öffentlichem Eigentum (oder sie sind in anderer Weise getrennt vom Betrieb und werden massiv öffentlich subventioniert). Die Fahrzeuge befinden

sich in Privateigentum: Entweder im Eigentum der „kleinen Leute“ (Pkw) oder im Eigentum einzelner Firmen (z.B. Spediteure). Die Hersteller – Autokonzerne und Flugzeugindustrie – sind nochmals „weiter weg vom Geschehen“ und ebenfalls privatwirtschaftlich organisiert.

Die externen Kosten dieser Verkehrsarten sind enorm. Sie werden jedoch von den privaten Eigentümern nicht – oder nur in marginalem Umfang – bezahlt. Das wird durch die beschriebene Struktur enorm begünstigt.

Durch die *systematische* Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist eine optimale Durchsetzung des Prinzips „Privatisierung der Profite“ (u.a. bei den Autokonzernen, im Flugzeugbau und bei den Werften) und Vergesellschaftung eines großen Teils der Kosten dieser Transportform (bei der öffentlichen Hand, bei öffentlichen Versorgungssystemen wie Kranken- und Rentenkassen, bei späteren Generationen) möglich. Das bedeutet zugleich, dass es möglich wird, dass die Pkw-Nutzer relativ niedrige Kosten bezahlen. Auch hier wird der größte Teil der realen Kosten für den motorisierten „Individualverkehr“ eben nicht von den Individuen, sondern von der Gemeinschaft der Steuerzahlenden oder späteren Generationen geschultert. Wie enorm hoch diese Kosten sind, wird dann schnell deutlich, wenn im Stadtstaat Singapur per Maut ein großer Teil der realen Autofahrt-Kosten verlangt wird.

Doch Singapur ist die absolute Ausnahme – und in der praktizierten Form eher abschreckend, da dort praktisch „Freie Pkw-Fahrt für reiche Bürger“ gilt, während der öffentliche Verkehr völlig unzureichend ausgebaut ist. Im Normalzustand, mit der genannten Vergesellschaftung der externen Kosten des Straßenverkehrs, werden auf eine höchst sublimen Art die tatsächlichen Kosten des Straßenverkehrs verschleiert. Es entsteht der Eindruck, dass sich „alles rechnet“. Würden jedoch alle tatsächlichen Kosten des Autoverkehrs den Nutzerinnen und Nutzern angerechnet, dann müssten sich die Kosten für eine Pkw-Fahrt gut verdoppeln, die für eine Lkw-Fahrt mehr als verdreifachen. Damit aber würden die Vorteile der anderen Verkehrsarten erst ins richtige Licht gerückt. Wo-

bei unter solchen Bedingungen ein Teil von Verkehr erst gar nicht entstehen würde – weil die Menschen bei deutlich höheren Verkehrs- und Transportkosten ihr Geld für anderes ausgeben würden.

Im übrigen ist bereits der Begriff „externe Kosten“ Teil einer Ideologie. In Wirklichkeit handelt es sich um „interne Kosten“, um Kosten, die voll und ganz der Verkehrsart Straßenverkehr – und analog dem Flugverkehr bzw. der Containerschiffahrt – zuzurechnen sind. Die auf diese Weise viel zu niedrigen Kosten für diese Verkehrsarten wirken wiederum dahingehend, dass die entsprechenden Verkehrsleistungen inflationär zunehmen – und andere, volkswirtschaftlich sinnvollere Verkehre oder Produktionen verdrängen.¹⁰

III. Die Autogesellschaft und die Billigfliegerei wirken wie das alt-römische Prinzip von „Brot und

Spiele“ für den Erhalt von Herrschaft. Mit ihnen wird die Entfremdung, die Lohnarbeit und Kapital mit sich bringen, teilweise kompensiert.

Oftmals wird darauf verwiesen, dass es doch „die Menschen“ seien, die sich „ein Auto“ leisten, die mit dem Billigflieger „in ferne Lande gelangen“ wollten. Eine Politik „gegen das Auto“ und „gegen die Billigfliegerei“ sei eine Politik „gegen die Mehrheit der Bevölkerung“. Eine solche Politik zu betreiben sei „politisch nicht durchsetzbar“.

Das ist ebenso richtig wie verkürzt. Warum, so ist zu fragen, wünschen sich hunderte Millionen Chinesinnen und Chinesen ein Auto, wenn sie doch wissen, dass sich dieser Traum zu ihren Lebzeiten nicht erfüllen wird? Und warum verfolgen sie einen solchen Traum trotz der erkennbaren massiven Beeinträchtigungen für Leben, Gesundheit,

Umwelt und Lebensqualität?

Die Ursachen für die – unbestreitbaren – Wünsche und Sehnsüchte von Hunderten Millionen Menschen nach dem Besitz eines Autos liegen sehr tief.

Verkürzt gesagt geht es um das Folgende: Die kapitalistische Gesellschaft produziert systematisch *Entfremdung*. Damit ist gemeint: Das Wesen des Mensch-Seins, sich zu „vergegenständlichen“, sich „außer sich zu setzen“, Sinnvolles zu tun und in diesem Sinn als Produzent schöpferisch tätig zu sein und zu *arbeiten*, wird im Kapitalismus auf unterschiedliche Weise negiert. Unter anderem dadurch, dass das von Lohnabhängigen hergestellte Produkt jemand anderem gehört: dem Kapitalisten; dem Betrieb; dem Konzern. Oder dadurch, dass oft Unnötiges, Schrott und gar Zerstörerisches produziert wird. Auch gilt: Je mehr die lohnabhängig Beschäftigten malochen, desto größer wird

Die Öl-Auto-Struktur der größten chinesischen Konzerne

1999 gab es in der Gruppe der 500 größten Konzerne erst 10 chinesische. 2005 waren es zwar doppelt so viel, doch mit 20 immer noch wenig. 2013 waren es dann bereits 95. Dabei sind es inzwischen in einem erheblichen Maß Öl- und Autokonzerne, die das Bild bestimmen. Insgesamt 13 können dieser Gruppe zugeordnet werden. Es sind die folgenden (in Klammer jeweils als erstes der Rang unter den chinesischen Konzernen selbst und bei der zweiten Zahl der Rang in der Global-500-Gruppe):

Sinopec Group (1/3); China National Petroleum (2/4); China National Offshore Oil (11/79); SAIC Motor (13/85); China FAW-Group (17/11); Dongfeng Motor Group (18/113); China South Industries Group (30/16); Aviation Industry Corp. of China (31/178); Beijing Automotive Group (40/248); China National Aviation Fuel Group (59/314); Guangzhou Automobile Industry Group (72/366); Shaanxi Yanchang Petroleum Group (88/432) und die Zhejiang Geely Holding Group (92/466). Auffallend ist, dass sich in dieser Gruppe chinesischer Konzerne in der Global 500-Liste fast ebenso viele mächtige Energiekonzerne (wie State Grid, China Southern Power Grid, Shandong Energy Group oder China Huaneng Group) befinden, bei denen es wiederum Querverbindungen zu den Ölkonzernen gibt. Interessant ist schließlich, dass sich in dieser Gruppe auch drei Unternehmen aus dem Bereich Eisenbahnen befinden: China Railway Construction (12/80), China Railway Group (14/86) und China Railway Materials (89/442).



die Kapitalmacht – eine Macht, die sich gegen sie und gegen die große Mehrheit der Bevölkerung richtet. Die Unternehmen werden größer. Das Kapital konzentrierter. Die Konzerne immer mächtiger. Die Reichen werden reicher – die Armen ärmer; der Mittelstand verfällt.¹¹ Und mit dem Reicherwerden der Reichen einher gehen der Sozialabbau, die Verwandlung von Normalarbeitsplätzen in Billigjobs, Leiharbeit, ausgelagerte prekäre Jobs; es kommt zum Abbau von Daseinsvorsorge, zur Aushöhlung elementarer Errungenschaften wie freie Ausbildung, profunde Bildung und hochentwickelte Kultur.

Vor allem ist den meisten Menschen klar: Auf die wirklich wichtigen Entscheidungen in der Gesellschaft haben sie so gut wie keinen Einfluss. Das trifft durchaus auch auf Länder mit einer bürgerlichen Demokratie zu. In Deutschland gingen im September 2014 bei drei Landtagswahlen nur noch rund 50 Prozent der Wahlberechtigten überhaupt an die Wahlurnen (in Sachsen und Brandenburg waren es sogar weniger als 50 Prozent).

Wenn also die Menschen den Arbeitsalltag entfremdet erleben, wenn ihnen die „große Freiheit“ ebenso wie eine wirksame Beteiligung an den großen Entscheidungen über Klimaschutz, Krieg und Frieden, Rüstung oder Bildung usw.

verwehrt werden, dann suchen diese ihre *Zuflucht bei den kleinen Freiheiten*: Billigflug ans Meer. Sex-Kick im Internet. Die Fahrt mit der eigenen Blechkarre ins Grüne (oder in den Dauerstau).

Vor diesem Hintergrund ist es einigermaßen logisch, dass die wesentlichen Förderer der Autogesellschaft zugleich diejenigen waren, die die Entfremdung auf den Höhepunkt trieben: Faschisten. Henry Ford war überzeugter Faschist und Antisemit (er wurde von der NSDAP mit dem höchsten deutschen Orden für Nicht-Deutsche ausgezeichnet). Seine Fließband-Massenfertigung von Autos, deren Grundprinzipien von dem industriellen Massenschlachten in den Schlachthäusern Chicagos von Ende des 19. Jahrhunderts übernommen worden war, war mit einem ausgesprochen menschenverachtenden Weltbild verbunden. Mussolini ließ die ersten *Autostrade* (Autobahnen) bauen; der italienische Faschismus förderte den Fiat-Konzern und verfolgte erstmals das Ziel einer „Volksmotorisierung“ mit dem Kleinwagen „Topolino“ (= „kleine Maus“; Fiat 500). Adolf Hitler und das NS-Regime betrieben den Reichsautobahnbau in großem Maßstab, propagierten ebenfalls die „Volksmotorisierung“ (mit dem Modell VW-Käfer) und ließen das Volkswagenwerk in Wolfsburg bauen – das dann nach dem Zweiten Weltkrieg maß-

geblich zur westdeutschen Volksmotorisierung beitrug.

Der deutsche Architekt Albert Speer erhielt in China Großaufträge für Stadtprojekte, darunter auch einen für die „Autostadt Anting“. Albert Speer junior haftet nicht dafür, dass sein Vater, Albert Speer senior, der Chef-Architekt der NSDAP war, der unter anderem an der Planung der „Kraft-durch-Freude-Stadt“ von Volkswagen, dem späteren Wolfsburg, beteiligt war. Doch Albert Speer junior bekennt sich explizit zu wesentlichen Prinzipien, die bereits sein Vater vertrat. So äußerte er: „Seine Idee [die Idee von Albert Speer senior; W.W.], die Bahnhöfe aus den Städten hinauszulegen und die *Innenstädte frei von Schienen* zu halten, finde ich auch heute sinnvoll.“¹²

IV. Es gibt nicht nur eine kapitalistische Verfasstheit der Weltwirtschaft. Es gibt vor allem auch eine stoffliche Verfasstheit der kapitalistischen Weltwirtschaft, die auf das aktuelle Mobilitätsmodell ausgerichtet ist.

Die weltweit vorherrschende Wirtschaftsweise ist – auch in China – von den kapitalistischen Gesetzmäßigkeiten bestimmt: der Profitmaximierung, der Weltmarktkonkurrenz und dem Kampf um die Weltmarkt-Vorherrschaft. Dass

Montage: J.Römer | Fotos: wikipedia



diese Weltökonomie auch *stofflich* – in der konkreten Zusammensetzung des Weltkapitals – vom aktuellen Mobilitätsmodell bestimmt wird, wird kaum thematisiert. Dabei hat dies enorme politische Folgen und erklärt zu einem erheblichen Teil die Durchsetzung des aktuellen Mobilitätsmodells.

Im Juli 2014 erschien das neue Heft des US-Kapitalblatts *Fortune* mit der 2013er Liste der größten Konzerne und Banken der Welt.¹³ Bildet man in dem Ensemble der „Global 500“ eine Untergruppe von Unternehmen, die der Ölindustrie, der Autoindustrie und dem Flugzeugbau angehören, dann kommt diese Gruppe auf rund 30 Prozent des addierten Umsatzes der „Global 500“.¹⁴ Bei der Profitmasse kommt diese Untergruppe sogar auf 35 Prozent aller ausgewiesenen Profite. Und hier sind noch nicht die Banken und Versicherungen und Hedge Fonds und deren Engagement bei Öl/Auto/Flugzeugbau berück-

sichtigt. Die Kapitalgruppe Öl-Auto-Flugzeugbau ist unter allen produktiven Sektoren die mit Abstand wichtigste innerhalb der Global 500 – und damit auch die entscheidende Gruppe im Weltkapital.¹⁵

An diese Gruppe gekoppelt sind schlagkräftige Lobby-Armeen. Damit verbunden sind die größten Werbeetats im kapitalistischen PR-Business. Diese Lobbys nehmen wirksam Einfluss auf die jeweilige Verkehrs- und Strukturpolitik in Washington, Peking, Tokio, London, Moskau, Brüssel und Berlin. Sie haben erheblichen Einfluss bei den internationalen Institutionen wie Weltbank, Internationaler Währungsfonds oder Europäische Entwicklungsbank. Sie beeinflussen in großem Umfang die Medien, die Werbewelt und – äußerst wichtig! – das Fernsehen, die Filmindustrie und die Mode.

Die Zusammensetzung der *chinesischen Wirtschaft* unterscheidet sich in-

zwischen nur noch graduell von derjenigen der großen imperialistischen Länder wie USA, Deutschland und Japan. Sie weist deutliche Parallelen zu derjenigen der weltweit größten Unternehmen auf. Innerhalb der Global 500 befanden sich 2013 bereits 95 Unternehmen mit Sitz in China. Unter diesen 95 chinesischen Global-500-Unternehmen zählen 13 direkt zum Sektor Öl, Auto und Flugzeugbau. Wobei die zwei größten chinesischen Konzerne auf dieser Liste – Sinopec Group und China National Petroleum – reine Ölkonzerne sind, was der Situation an der Spitze der US-amerikanischen Konzerne in der Global-500-Gruppe ähnelt, wo Exxon Mobil und Chevron auf den Rängen 2 und 3 platziert sind (auf Rang 1 rangiert der Einzelhandels-Riese Wal Marts).

Der addierte Umsatz dieser 13 chinesischen Auto-Öl-Flugzeugbau-Konzerne hat laut *Fortune* das Volumen von – umgerechnet – 1508 Milliarden US-Dol-

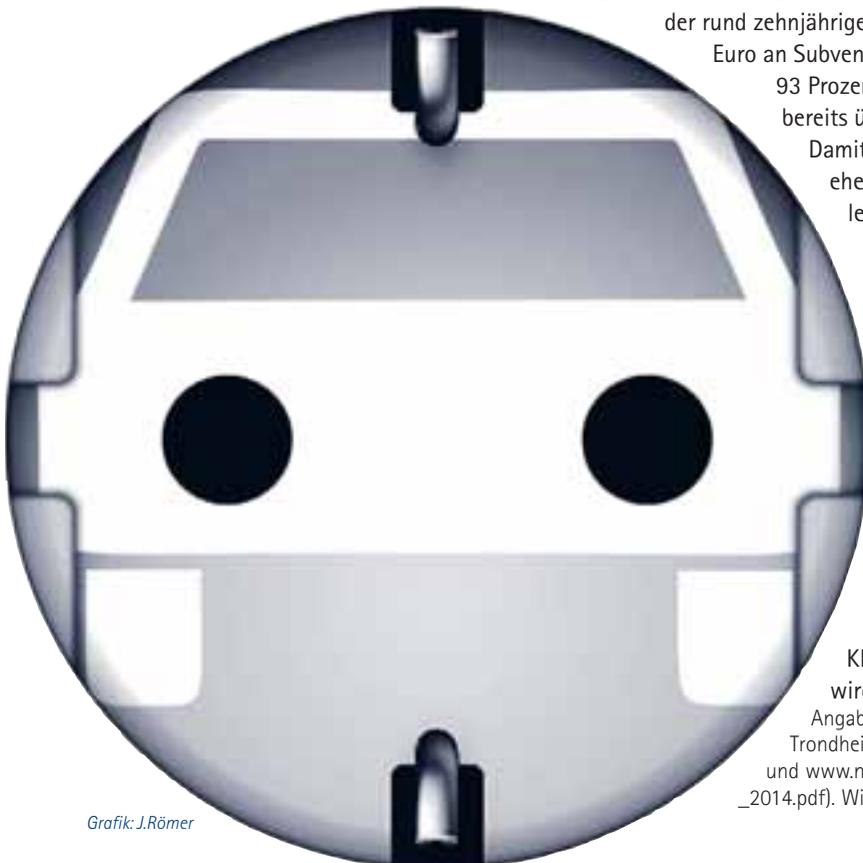
Elektro-Pkw – das Beispiel Norwegen

Das skandinavische Land Norwegen ist führend beim Anteil von Elektro-Pkw an allen neu verkauften Pkw – und führend bei der Subventionierung dieser Transportform. Im Land gibt es weitgehend Steuerfreiheit beim Kauf eines Elektro-Pkw: es wird keine Mehrwertsteuer und keine Kfz-Steuer erhoben. Eine aktuelle Studie aus dem Jahr 2014 ergab: Pro Jahr (!) wird in Norwegen ein Elektro-Pkw mit 6200 Euro aus Steuermitteln subventioniert. Während der rund zehnjährigen Lebensdauer zahlt der Staat also 62.000 Euro an Subventionen je Elektro-Pkw.

93 Prozent der Käufer eines Elektro-Pkw verfügen bereits über ein Auto mit konventionellem Antrieb.

Damit wird mit Elektro-Pkw die gesamte Pkw-Flotte eher noch vergrößert. Die Käufer von Elektro-Pkw leisten sich für den *Stadtverkehr* einen Zweit- oder gar Drittwagen. Sie blockieren dort die Busspuren und behindern damit den öffentlichen Verkehr. Für Touren mit größeren Entfernungen wird weiterhin ein Pkw mit Benzin- oder Dieselmotorantrieb genutzt. Wobei dieser Pkw, wenn er nicht benutzt wird, in der City einen Stellplatz benötigt. Elektroautos verstärken damit den Trend, den es seit zwei bis drei Jahrzehnten gibt: Das Auto als allgemeines Verkehrsmittel wird aufgespalten in viele Autos für unterschiedliche Zwecke: Stadtauto (gerne als e-car), Familienauto („Van“), Freizeitauto (SUV), Kleintransporter und Tourenwagen. Damit aber wird die Zahl der Pkw nochmals deutlich erhöht.

Angaben nach: Studie von Anders Skonhøft, Universität Trondheim, 2014 (www.ntnu.edu/employees/anders.skondhoft und www.ntnu.edu/documents/140152/622066862/Skonhøft_2014.pdf). Wiedergegeben in: *Tageszeitung*, 9.9. 2014.



Grafik: J.Römer

lar. Das entspricht bereits 25,8 Prozent des gesamten Umsatzes aller chinesischen Konzerne unter den Global 500 (siehe Kasten S. 42).

Zurück zur weltweiten Dimension: Das Irritierende ist: 1973, zur Zeit der ersten Ölkrise, als der „Club of Rome“ den Bericht vom „Ende des Wachstums“ veröffentlichte, wurde erstmals die Problematik der Öl-Auto-Gesellschaft thematisiert. Damals lag der Anteil der Gruppe Öl-Auto-Flugzeugbau an den Global 500 erst bei rund 20 Prozent. Seitdem hat er sich um mindestens das 1,5fache erhöht.

In Deutschland gibt es den dummen Macho-Spruch von den „Milchmädchen-Rechnungen“, die angeblich unstimmig sind. Tatsächlich mussten Milchmädchen gut rechnen können – sie mussten *haushalten*. Jedes Milchmädchen hätte Mitte der 1970er Jahre gesagt: Wenn Öl und die anderen fossilen Brennstoffe endlich sind, wenn deren Erschöpfung droht, dann müssen wir mit deren Konsum entsprechend *haushalten* – wir müssen *wegkommen* von Öl-Auto-Flugzeug. Eine von Milchmädchen bestimmte Gesellschaft würde diese Umstrukturierung der Weltwirtschaft planvoll vollziehen – und hierfür auch Mehrheiten erringen.

Doch leider werden wir nicht von Milchmädchen regiert. Die kapitalistische Welt wird nicht von deren Rechenkünsten und Logik bestimmt.

V. Es gibt keine überzeugende „innere Reform“ der Autogesellschaften. Elektro-Pkw, Agrokraftstoffe (Biokraftstoffe) und Carsharing bieten keine Alternative

Da in jüngerer Zeit die Kritik an der Autogesellschaft sich verschärfte und *peak oil*, das Ende des Ölzeitalters, sich abzeichnet, kam es zu einer „Beruhigungs-Offensive“. Seit rund einem Jahrzehnt verkündet die Autolobby: Wir haben längst Alternativen zum Auto mit konventionellem Antrieb und zum Pkw in Privatbesitz. Es werde in Bälde massenhaft Elektro-Pkw oder Autos geben, die mit Agrokraftstoffen angetrieben werden. Darüber hinaus würden sich clevere Systeme für Miet-Pkw und Car-Sharing ausbreiten. Die kritische Auseinandersetzung mit dieser behaupteten „inneren Reform“ der Autogesellschaft kann hier aus Platzgründen nur in einer Skizze erfolgen.

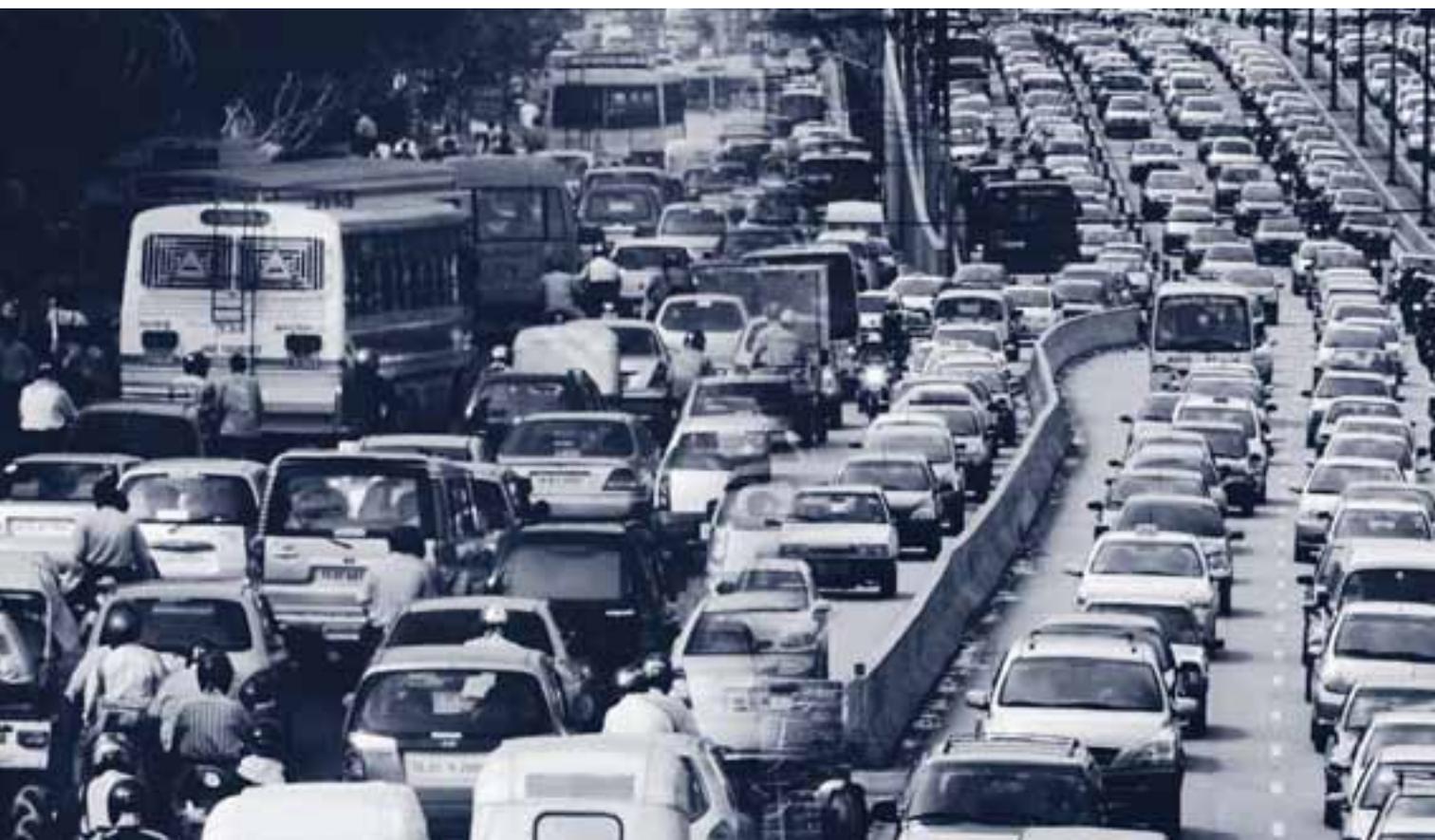
Bei *allen* hier aufgeführten „Alternativen“ bleiben wesentliche Kritikpunkte, die es im Fall eines auf Pkw basierenden

Transports gibt, bestehen. Der Pkw-Verkehr benötigt rund vier Mal mehr Fläche als ein Verkehrssystem, das auf Fußwegen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln beruht. Er ist für dicht besiedelte Städte schlicht nicht geeignet bzw. er zerstört Lebensqualität und Urbanität. Der beschriebene immense und extrem überproportionale hohe Blutzoll bleibt grundsätzlich derselbe.

Agrokraftstoffe, die fälschlich als „Biokraftstoffe“ bezeichnet werden, steigern dann, wenn sie, wie das längst der Fall ist, massenhaft zur Anwendung kommen, den weltweiten Hunger. Es gibt nicht nur „*peak oil*“, sondern auch „*peak soil*“: nicht nur die Öl- und Gasvorräte sind endlich. Auch der landwirtschaftlich bebaubare Boden ist natürlich begrenzt.

Die *CO₂-Bilanz von Elektro-Pkw* ist dann, wenn auch die Herstellung der Pkw und der Batterien in die Bilanz einbezogen wird, bereits in Europa weitgehend identisch (schlecht) wie diejenige des Pkw-Verkehrs mit konventionellen Motoren. In China schneiden Elektro-Pkw nochmals deutlich schlechter ab, da der Strom-Mix zu einem großen Teil von Kohlekraftwerken bestimmt wird. Je mehr Elektro-Pkw es gibt, zu desto mehr *CO₂*-Emissionen kommt es bei den Koh-

Montage: J.Römer | Fotos: wikipedia



lekraftwerken. Die *gesellschaftlichen Kosten* eines auf Elektro-Pkw basierenden Transports sind gewaltig. Die Subventionen je Elektro-Pkw betragen in China umgerechnet zwischen 7000 und 13000 Euro. Überall, wo Elektro-Pkw im Einsatz sind, erhalten die Nutzer zusätzlich enorme Privilegien wie freie – für E-Cars reservierte – Parkplätze, Mitbenutzung von Busspuren, kostenloser oder stark subventionierter Strom. Dennoch konnten im Jahr 2013 weltweit nur 200000 Elektro-Pkw verkauft werden; 2014 waren es nur unwesentlich mehr. In China wurden 2013 gerade einmal 17600 sogenannte new energy cars verkauft, darunter befanden sich bereits 3000 Hybridfahrzeuge. Reine Elektrofahrzeuge wurden 15500 verkauft. Alle Pkw mit alternativem Antrieb machten in China gerade mal 0,4 Prozent des gesamten Pkw-Verkaufs aus. Auf weltweiter Ebene geht es um eine ähnliche Größenordnung. 2013 wurden weltweit gut 70 Millionen Einheiten Pkw mit konventionellem Antrieb verkauft – und darunter die genannten 200000 E-cars).¹⁶

Hinzu kommt: Die meisten Käufer von E-Pkw sind entweder Behörden und Unternehmen in öffentlichem Eigentum. In

diesem Fall werden zusätzliche Steuer-gelder dafür eingesetzt, dass ein grüner Schein produziert wird. Wenn denn mal Privatpersonen ein Elektroauto kaufen, dann handelt es sich meist um einen *Zweit- und Drittwagen*. (Siehe Kasten zu E-Autos und Norwegen)

Bei Car-sharing ist ebenfalls der Anteil derjenigen, die bereits einen Pkw in Privatbesitz haben, sehr hoch. Trotz erheblicher Subventionierung von Car-sharing-Modellen kostet der Personentransport per Car-sharing die Nutzerinnen und Nutzer mindestens doppelt so viel wie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.¹⁷ Damit ist Car-sharing weitgehend das *Mobilitätsmodell des gehobenen Mittelstands*. Wobei nicht bestritten werden soll, dass die Pkw-Nutzung in Form von Car-sharing zweifellos besser ist als ein motorisierter Individualverkehr mit privatem Pkw.

Die „Alternativen“, die die Autolobby bietet, stellen damit vor allem ein „green-washing“ der Autogesellschaft dar. Interessant dabei ist, dass die Auto-konzerne E-car-Modelle entwickeln, von denen sie selbst nicht überzeugt sind. Typisch ist hierfür das Beispiel BMW in China. Der deutsche Autokonzern stellte im November 2013 zusammen mit sei-

nem chinesischen Partner Brilliance in Guangzhou (ehemals Kanton) das neue Elektroauto-Modell „Zinoro“ der Öffentlichkeit vor. Doch zur Weltpremiere waren nur chinesische Journalisten zugelassen; deutsche Medienvertreter wurden explizit ausgeschlossen. Ein BMW-Sprecher begründete dies damit, dass das Fahrzeug „für den Rest außerhalb Chinas nicht relevant“ sei. Dabei ist China der weltweit größte Automarkt überhaupt – und somit außerordentlich „relevant“ für den „Rest der Welt“. Der Grund für die vornehme Zurückhaltung besteht laut *Frankfurter Allgemeine Zeitung* im Folgenden: Das Modell wurde „unter dem Druck der chinesischen Regierung“ entwickelt. Diese verlange, so die FAZ, „dass Ausländer eine rein chinesische Marke etablieren und dass sie ein in China entwickeltes und gebautes Fahrzeug mit alternativem Antrieb auf den Markt bringen.“¹⁸

Auch der Daimler-Konzern versteckt sein für China entwickeltes und 2014 vorgestelltes E-Pkw-Modell „Denzo“. Und bei dem Marktführer in China, VW, äußert man sich äußerst zurückhaltend zu den neuen, VW-eigenen E-Car-Marken „Carely“ und „Tantus“. Dabei finanziert die deutsche Bundesregierung



gemeinsam mit Chinas „Nationaler Entwicklungs- und Reformkommission“ – dem mächtigen Planungsministerium – seit 2013 ein Pilotprojekt zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektro-Autos in chinesischen Städten.

Die Funktion dieser „Elektro-Mobilität“ als pures Greenwashing ist in China deutlich durchsichtiger als in Europa. Die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* schrieb dazu: „Alle deutschen Autokonzerne entwickeln in China eigene Marken für Elektrofahrzeuge. [...] Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Hersteller damit gleich zwei Auflagen der Regierung erfüllen wollen: eine eigene China-Marke sowie ein im Land entwickeltes und produziertes E-Fahrzeug produzieren zu können. Im Austausch (!) für diese Zugeständnisse erhalten die Ausländer *Genehmigungen zur Expansion, etwa für den Bau neuer Werke*. So zieht VW sieben seiner zehn neuen Produktionsstätten in China hoch...“¹⁹

Es handelt sich dann natürlich um Werke zur Herstellung konventioneller Autos...

Daimler-Entwicklungsvorstand Thomas Weber traf den Nagel auf den Kopf, als er erklärte: „Beim [Elektro-Pkw-Modell] Denzo handelt es sich um die

*beste Alternative zur Rückkehr zum Fahrrad.“*²⁰

Genau darum geht es: Bitte nicht zurück zum Fahrrad! Bitte keine Rückkehr zu Nachhaltigkeit und Vernunft!! Nach dieser Logik ist es besser, die Irrationalität des konventionellen Autoverkehrs mit der Irrationalität der – weitgehend virtuellen – E-car-mobility zu toppen.

VI. Eine Annäherung an die Alternative. Oder: Berlin und Guangzhou im Vergleich zwischen früher und heute

Oft wird man bei der Entwicklung einer Vision in der Vergangenheit fündig. Nehmen wir hierzu als Beispiele die beiden Städte Berlin und Kanton (Guangzhou).

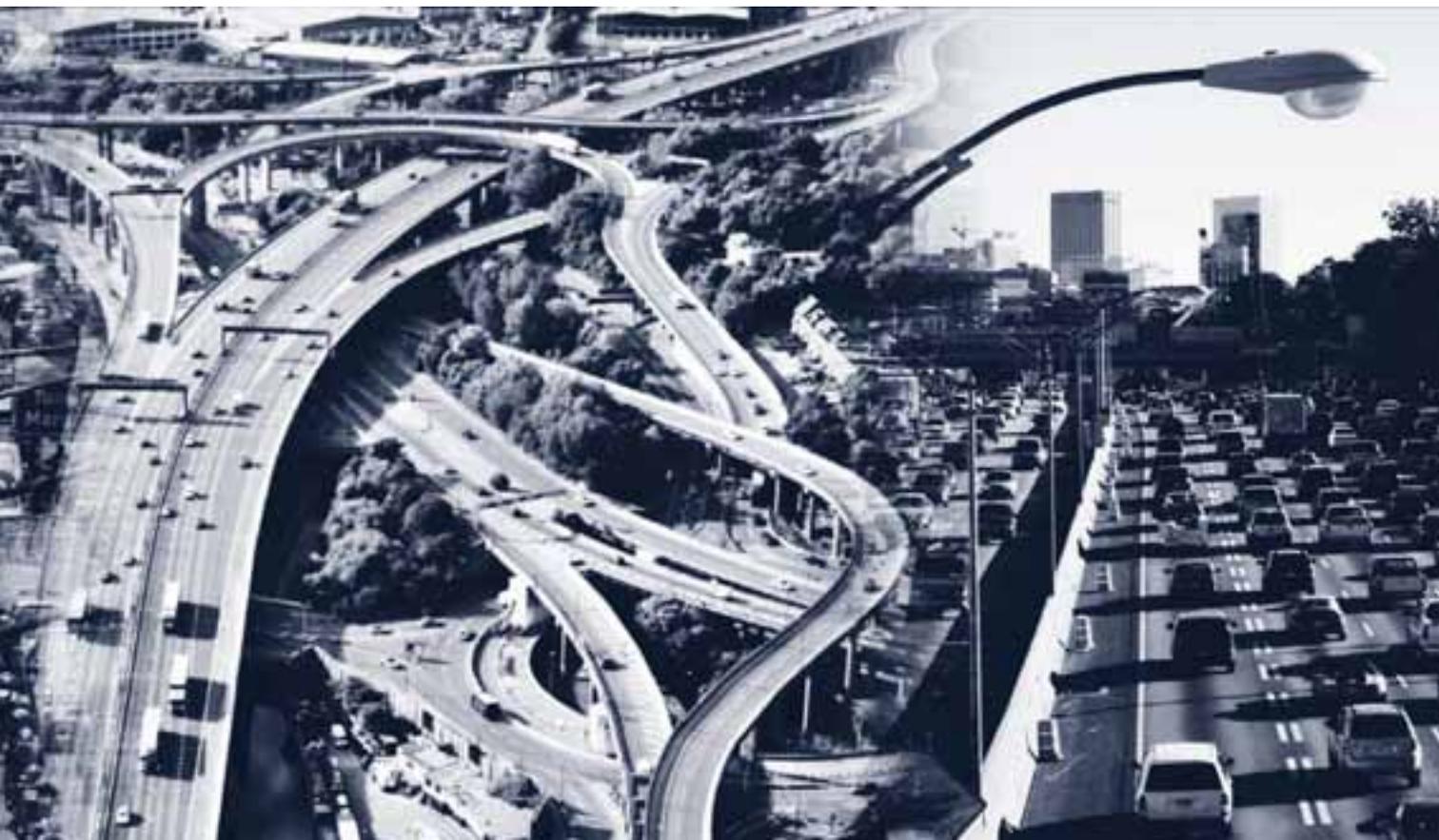
Beginnen wir mit der Hauptstadt Deutschlands.

In Berlin gab es 1929 4,3 Millionen Einwohner. In der Stadt waren 28200 Pkw und rund 50000 Motorräder registriert. Die Zahl der Fahrräder lag bei knapp zwei Millionen, wobei – siehe unten – der Nutzungsgrad der Fahrräder ausgesprochen hoch war. Neben den nichtmotorisierten Verkehrsarten – zu Fuß gehen und Fahrrad fahren – war die Straßenbahn das entscheidende Ver-

kehrsmittel; die Tram verfügte über ein Netz mit 550 Kilometern Länge. Damit wurde fast die gesamte Fläche der Stadt mit Straßenbahnlinien abgedeckt. Die anderen Verkehrsmittel – S-Bahn, U- und Hoch-Bahn und Busse – ergänzten die Tram. Insgesamt wurden 1929 mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln – Straßenbahn, Hoch- und U-Bahn, Busse und S-Bahn – 2 Milliarden Fahrgäste befördert. Beim modal split – der Aufteilung der Wege im Personenverkehr entsprechend der Verkehrsmittelwahl – entfielen knapp 50 Prozent aller Wege auf Fußwege und Fahrradfahrten, 49 Prozent auf die öffentlichen Verkehrsmittel und rund drei Prozent auf Pkw und Taxen. Beim öffentlichen Personennahverkehr wiederum trug die Tram fast die Hälfte der gesamten ÖPNV-Verkehrsleistung; der Rest verteilte sich relativ gleichmäßig auf S-Bahn, Hoch- und U-Bahn und Busse.²¹

Dabei sind zwei besondere Umstände hervorzuheben. Erstens. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe (BVG – Berliner Verkehrsbetriebe) waren bis Ende der 1920er Jahre *profitabel* und leisteten einen finanziellen Beitrag für das Stadtsäckel. Zweitens. Berlin galt damals als *die Kulturstadt Europas*. Wer in jener

Montage: J.Römer | Fotos: wikipedia



Zeit New York – die US-Metropole war damals schon eine Autostadt – und Berlin miteinander verglichen, der sah bei Berlin ziemlich sicher nicht in dem Fehlen von Autos einen Nachteil.

Heute gibt es in Berlin – trotz Wiedervereinigung – nur noch 3,5 Millionen Einwohner; es sind 800 000 weniger als 1929. In jüngerer Zeit hat der Fahrradverkehr in Berlin zwar wieder zugenommen. Er liegt jedoch deutlich unter dem Niveau von 1929. Das gilt auch für den Fußgängerverkehr. Das hat vor allem damit zu tun, dass die Stadt vom Auto beherrscht wird. Zu Fuß gehen und Fahrradfahren ist oft mühsam und gelegentlich gefährlich.

Es gibt zwei wichtige Unterschiede gegenüber 1929: Die Zahl der Pkw, die in Berlin registriert sind, liegt bei 1,14 Millionen. Sie hat sich demnach gegenüber 1929 vervierzigfacht. Das Auto wurde zum wichtigsten Transportmittel. Allein die Fläche, die diese *zusätzlichen* Pkw beanspruchen, entspricht mehr als der Fläche, die für eine Million Einwohner benötigt wird. Was auch erklärt, warum die Fläche, auf der heute die 3,4 Millionen Berlinerinnen und Berliner leben, deutlich größer ist als die Fläche, auf der 1928 die 4,3 Millionen gelebt

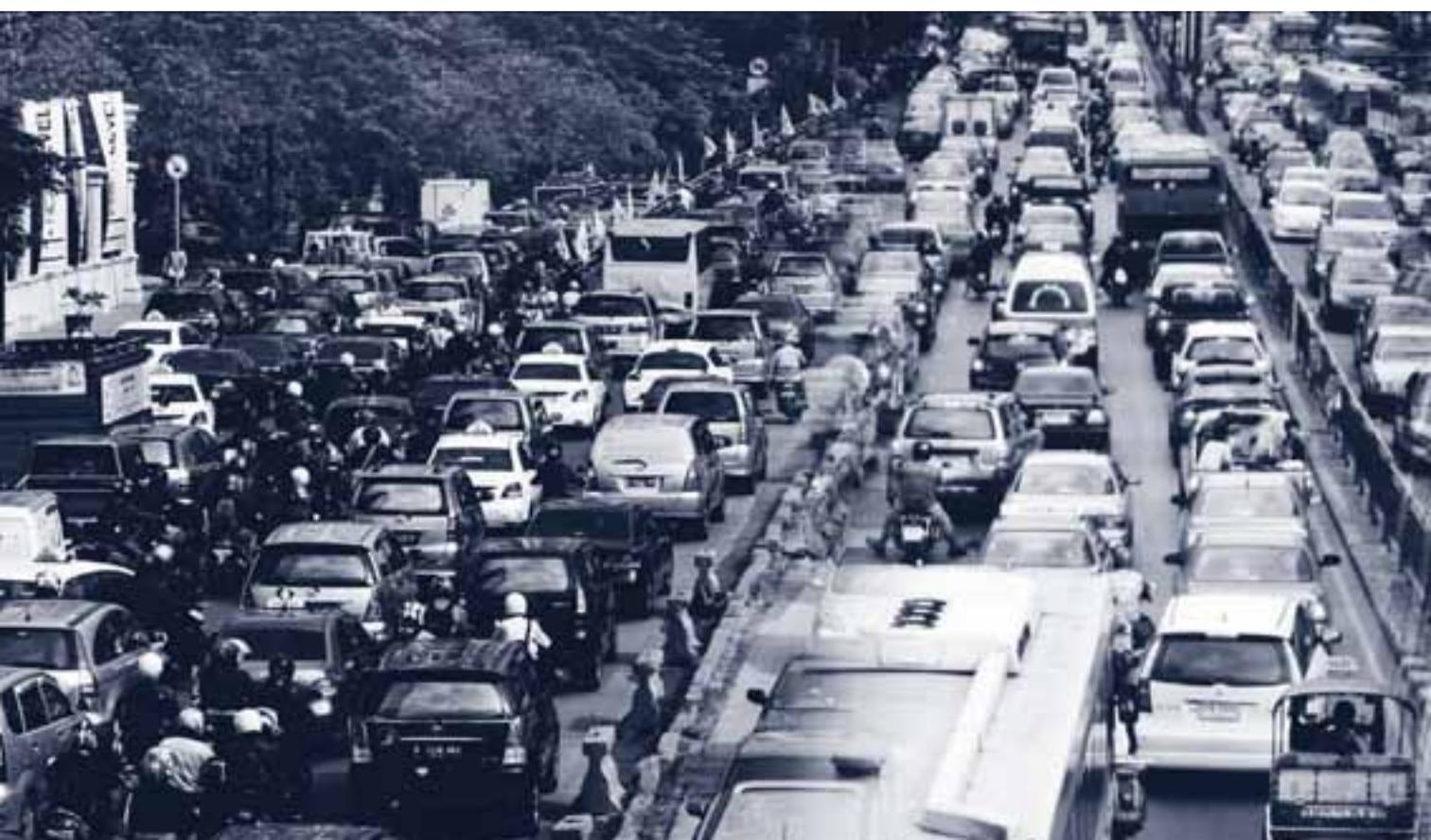
haben. Vor allem hat sich im Stadtgebiet die Zahl der ÖPNV-Fahrgäste *halbiert* – von gut 2 Milliarden auf rund eine Milliarde Fahrgäste im Jahr. Der Grund für die Reduktion des öffentlichen Verkehrs liegt nicht allein in der relativ großen Zahl von Pkw. Vielmehr gab es eine erhebliche *strukturelle Veränderung* bei den öffentlichen Verkehrsmitteln: weg von der effizienten und relativ preisgünstigen Tram und hin zur (für die öffentliche Hand) sündhaft teuren U-Bahn.

Heute gibt es in Berlin ein relativ großes U-Bahn-Netz mit insgesamt 150 Kilometern Netzlänge. Doch dieses U-Bahn-Netz ist im Vergleich zum ehemaligen Straßenbahnnetz mit 550 km Länge eher klein. Es bewältigt im Jahr „nur“ rund 500 Millionen Fahrgäste – gerade mal die Hälfte dessen, was 1929 die Straßenbahn bewältigte. Das Straßenbahnnetz hingegen hat heute nur noch eine Länge von 180 km – ein Drittel der Länge von 1929. Dabei ist ein sehr großer Teil des ÖPNV-Kapitals im Bau und Unterhalt der U-Bahn gebunden. Der Bau eines Kilometers U-Bahn-Netz kostet mindestens zehn Mal so viel wie der Bau eines Kilometers einer ebenso leistungsfähigen Straßenbahn.

Nehmen wir als Beispiel die seit 2013 in Bau befindliche neue U-Bahn-Strecke Alexanderplatz – Brandenburger Tor. Mit ihr wird die „Kanzler-Bahn“, die Stummel-U-Bahn Berliner Hauptbahnhof – Brandenburger Tor, bis zum Alex verlängert und somit erstmals in das U-Bahn-Netz integriert. Ende 2016 soll der neue Streckenabschnitt fertig sein; allerdings wird laut Plan der Betrieb erst 2019 aufgenommen. Für diesen relativ kleinen Streckenabschnitt von 4,5 Kilometern werden offiziell 400 Millionen Euro ausgegeben; am Ende werden es deutlich mehr als 500 Millionen sein. Damit könnte man mindestens 50 Kilometer Trambahn-Strecke bauen – also im Vergleich zur U-Bahn die zehnfache Länge. Dabei ist die Effizienz einer modernen Straßenbahn nur wenig geringer als die einer U-Bahn. Das Mindeste was sich sagen lässt, ist: ÖPNV-Investitionen für eine Straßenbahn haben eine mindestens fünf Mal größere Effizienz als solche in eine U-Bahn.²²

Eine Konsequenz ist: Der gegenwärtige öffentliche Verkehr in Berlin kommt auf ein jährliches Defizit auf von mehreren hundert Millionen Euro.²³

Berlin ist heute wieder eine der beliebtesten Städte Europas. Das verdankt



Berlin vor allem dem kulturellen Angebot und seinem Charakter als einer multikulturellen Stadt. Negativ zu verbuchen ist jedoch, dass Berlin zur Auto-stadt wurde und dass vor allem im Sommer die Belastung mit Feinstaub und Ozon die Grenzwerte übersteigt.

Es spräche viel dafür, die Tugenden der Vergangenheit neu zu beleben: den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu fördern und insbesondere wieder ein flächendeckendes Straßenbahnnetz aufzubauen. Das würde zugleich zu einer Reduktion des ÖPNV-Defizits beitragen.

Nehmen wir das Beispiel Guangzhou. Diese Stadt zählte 1993 rund 7 Millionen Einwohner. Sie war damit knapp doppelt so groß wie Berlin im Jahr 1929. Es gab in Guangzhou damals 320 000 Kraftfahrzeuge; darunter rund 70 000 Pkw. Hinzu kamen 200 000 Motorräder. Das entspricht weitgehend den Anteilen von Pkw und Motorrädern, die es in Berlin 1929 gab. In Guangzhou wurden 1993 noch 2,8 Millionen Fahrräder registriert. Auch dies entspricht weitgehend dem geschilderten Anteil von Fahrrädern, die es 1929 in Berlin gab. Der Fahrradverkehr bestimmte vor zwei Jahrzehnten noch das Straßenbild und bildete das Rückgrat des Personen-

transports. Damals konnte man in einer deutschen Zeitung lesen: „Die Radfahrer haben die Straßen fast für sich. Man kommt ohne starre Verkehrsregeln aus. An den Kreuzungen fließen die Ströme der Radler wie Fischeschwärme aneinander vorbei.“²⁴

2013 leben in Guangzhou rund 13,5 Millionen Einwohner; knapp doppelt so viel wie vor zwei Jahrzehnten. Die Stadt wird inzwischen vom Autoverkehr beherrscht – wie im heutigen Berlin. Die Zahl der registrierten Pkw dürfte bei mehr als 3 Millionen liegen. Motorräder wurden im Innenstadtbereich verboten. Das mag sinnvoll gewesen sein, weil dadurch der Lärm und die Zahl der Unfälle reduziert werden konnten. Die Maßnahme dürfte jedoch im Endresultat vor allem den PKW-Verkehr gestärkt haben.

Der Fahrradverkehr spielt in Guangzhou heute so gut wie keine Rolle mehr.

Die Stadt rühmt sich ihres großen U-Bahn-Netzes. Dieses hat eine Länge von knapp 250 Kilometern. Im Jahr werden auf demselben rund 1,2 Milliarden Personen befördert. Bei Berücksichtigung der unterschiedlichen Größen der Städte entspricht in Kanton die Länge des U-Bahn-Netzes desjenigen von Berlin; die Beförderungsleistung liegt je Netzkilo-

meter deutlich höher als in Berlin, was auch an dem größeren Raumprofil liegen dürfte.²⁵

Doch auch hier zeigt sich: Obgleich China im Allgemeinen und Kanton im Besonderen relativ reich sind und die jeweilige Verkehrspolitik einigermaßen effizient ist, fallen das U-Bahn-Netz und die Leistungen auf demselben letzten Endes bescheiden aus. Es gibt hier schlicht ein Strukturproblem: Eine U-Bahn als Hauptverkehrsmittel ist grundsätzlich eine problematische Option. Sie basiert darauf, dass die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV in den Untergrund abgedrängt werden, dass die Oberfläche weitgehend für Autos reserviert wird. Ein wesentliches Resultat einer U-Bahn ist nach kurzer Zeit die Zerstörung von Nähe und die „Produktion von Ferne“; also die Zerstörung kleinteiliger Strukturen und die Förderung großer Entfernungen bei den Verkehren des Alltagslebens.

Vor allem wird auf diese Weise immens viel Kapital gebunden. Die Relation von Kapitaleinsatz zu Verkehrsleistung ist höchst unbefriedigend. Nochmals als Vergleich: Diese beeindruckende U-Bahn in Guangzhou hat ein halb so großes Netz wie die Berliner Tram im

Montage: J.Römer | Fotos: wikipedia



Jahr 1929 – wobei die Bevölkerung von Berlin knapp ein Drittel so groß war wie die heutige Bevölkerung in Kanton. Alle öffentlichen Verkehrsmittel von Guangzhou zusammen – U-Bahn und Busse vor allem – bringen es auf weniger als 2 Milliarden Fahrgäste. Damit liegt die ÖPNV-Leistung in Guangzhou heute niedriger als diejenige von Berlin 1929. Die Einwohnerzahl ist jedoch drei Mal größer.

Guangzhou ist zweifellos eine beeindruckende Metropole. Allerdings dürfte der dominierende Autoverkehr nicht zu den positiven Merkmalen dieser Stadt zählen. Seine Folgen sind vergleichbar derjenigen in anderen chinesischen Städten: Lärm, stark belastete Luft, Dauerstau, viele Verkehrstote und Verletzte; die Existenz eines aggressiven Stadtklimas.

Der Grund, weswegen die chinesischen Städte zu Autostädten wurden, liegt nicht primär in den Entscheidungen der Mehrheit der Bevölkerung. Es waren in erster Linie die Entscheidungen der politischen Führung und der Verkehrspolitik, die diese Veränderungen herbeiführten. Und es gab auch eine internationale Einflussnahme. Die Weltbank finanzierte den Bau von Autobahnen. Die deutsche Bundesregierung leistete finanzielle Unterstützung beim

Bau der U-Bahnen in den chinesischen Städten Kanton und Schanghai.

Der U-Bahn-Bau war mit der Zielsetzung verbunden, dass die Fahrräder weitgehend von den Straßen der chinesischen Großstädte verschwinden müssten, um dem Auto Platz zu machen und eine Massenmotorisierung damit zu begünstigen.²⁶

Ende der 1980er Jahre, zu einem Zeitpunkt, als das Fahrrad gerade dabei war, in Europa wieder neu als Massenverkehrsmittel entdeckt zu werden, wurde das Fahrrad in China als „unmodern“ dargestellt und verdrängt. Als „modern“ galt nunmehr das Auto.

Es handelte sich dabei gewissermaßen um kapitalistische Planwirtschaft pur: Carl H. Hahn war 1990 der Top-Manager bei VW. Anlässlich eines Besuchs in China äußerte er damals in der Großen Halle des Volkes in Peking: „Wir in Deutschland denken langfristig. Ich kann mir vorstellen, dass eines Tages in China mehr Volkswagen gebaut und verkauft werden als bei uns.“²⁷ Genau dieses Ziel des VW-Bosses wurde erreicht. Während in Europa die Zulassungszahlen von Pkw seit sieben Jahren rückläufig sind, während in vielen Städten überlegt wird, wie man von der Dominanz des Autos wegkommen kann, werden in China die Fehler, die der kapi-

talistische Westen beging, wiederholt.

China rettet derzeit die Autoindustrie des Westens.²⁸

Damit stellt sich auch hier die Frage: Warum nicht einen Blick zurück in die Vergangenheit werfen? Können wir daraus nicht für den Verkehr der Zukunft lernen? Ansätze für eine solche erforderliche Verkehrswende gibt es auch in China.

So wird in der Hauptstadt der VR Chinas seit 2013 in ein aufwendiges Miet-System für Fahrräder investiert. Die Stadtverwaltung gab dabei die Parole aus: „Wir erobern Beijing wieder zurück für das Fahrrad“. Immerhin galt die chinesische Hauptstadt einmal als „Königreich der Fahrradfahrer“.²⁹ Allerdings dürfte das – bislang – eher ein frommer Wunsch sein. Bisher fiel Jahr um Jahr der Anteil derjenigen, die mit dem Rad zur Arbeit und zurück pendeln, „um zwei bis fünf Prozent“, so ein aktueller ausführlicher Report in einer Zeitung aus China. Danach wird die neue Nutzung des Fahrrads vor allem von denjenigen entdeckt, die bereits per Automobil sind. So heißt es dort, „dass eine wachsende Zahl von Mittelklasse-Menschen neu mit dem Fahrradfahren begonnen haben und dies als Teil eines optimistischen Lebensstils verstehen.“ Viele Leute würden „am Wochenende

Anmerkungen:

- Hier immer nur die Zahlen für die Pkw-Dichte, also nicht für die Kfz-Dichte (bei der Busse und v.a. Lkw mit berücksichtigt wären). Im Fall der USA wurden die SUVs (Geländewagen, Pickups usw.) mit berücksichtigt. Offiziell gelten diese in den USA nicht als Pkw, sondern als Nutzfahrzeuge, weswegen in vielen internationalen Statistiken die Pkw-Dichte der USA mit einem Wert unter 500 wiedergegeben wird. Auch die deutschen Werte sind fragwürdig. Ab 2008 wurde die Grundlage der Statistik dahingehend geändert, dass „vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge“ nicht mehr erfasst sind. Damit fielen von 2007 auf 2008 6,2 Mio Kfz, darunter 5,4 Mio Pkw, komplett aus der Statistik „Bestand an Kfz“ heraus. Die Pkw-Dichte lag nach der alten Berechnung 2005 bei 559 Pkw auf 1000 Einwohner.
- „Das Niveau der Kohlendioxid-Belastung in der Atmosphäre stieg im vergangenen Jahr [2013] so schnell wie in den vergangenen 30 Jahren nie zuvor. [...] Der Anstieg der Emissionen von CO₂, dem entscheidenden Treibhausgas [...], stellt nach Auffassung der UN-Wissenschaftler den maßgeblichen Treiber für die weltweite Erwärmung dar.“ Financial Times (London), 10. September 2014.
- Nina Trentmann, *Schmutziges Geschäft – Der Smog wird für die Chinesen zum ernststen Gesundheitsrisiko*, in: *Die Welt* vom 10.7.2014.
- Nach offiziellen Angaben wurden 2010 in China 65225 Menschen im Straßenverkehr getötet. Diese Statistik definiert als Straßenverkehrstote jedoch nur Menschen, die *sieben Tage nach einem Straßenverkehrsunfall den Tod fanden*. Nimmt man, wie im Fall der EU-Statistik, die Definition „Tod nach Straßenunfall binnen 30 Tagen“ und berücksichtigt man andere Formen der Verschleierung der tatsächlichen Straßenverkehrstode, dann dürfte es real jährlich mehr als 100000 Straßenverkehrstote in China geben. Die Weltgesundheitsbehörde WHO kam unter Berücksichtigung anderer Faktoren für China und im Jahr 2007 auf 220783 Straßenverkehrstote. Siehe im Detail Klaus Gietinger, *Totalschaden*, München 2010, S. 245ff.
- Rechnet man die Pkw je offizielle Bevölkerung, so liegt die Pkw-Dichte in

Beijing mit 5 Millionen Pkw auf 12 Millionen Einwohner bereits höher als diejenige in Berlin. Wird die tatsächliche Einwohnerzahl – die deutlich über 15 Millionen liegen dürfte – genommen, so ist die Pkw-Dichte in Chinas Hauptstadt in etwa gleich wie diejenige in Berlin.

- Die Schantung-Eisenbahn auf der 395 km langen Strecke vom Hafen Tsingtau über Kiautschou und Tschantien bis nach Tsinanfu konnte am 1. Juni 1904 voll befahren werden. Sie wurde mit deutschem Kapital im Rahmen der deutschen Kolonialpolitik in China erbaut.
- Zum Vergleich einige andere interessante Beispiele der Bevölkerungsdichten: Bangladesch 1154; Taiwan 649; Südkorea 492; Niederlande 406; Indien 376; Japan 336; Großbritannien 261; Schweiz 171; Österreich 96; Brasilien 24 und Schweden 22.
- Im Jahr 2013 kamen die folgenden ausländischen Pkw-Hersteller auf insgesamt 53,7 Prozent Anteil bei der Autoproduktion in China (Anteile jeweils ohne die chinesischen Partner wie SAIC und FAW bei VW oder Brilliance bei BMW usw.): VW 19,5%, General Motors 10,4%, Hyundai 6,6%, Toyota 4,5%, Nissan 3,9%; PSA-Citroen 3,6%; Ford 3,3%; BMW 1,1%; Mercedes-Benz 0,6% und Fiat 0,2%. Gemessen am Umsatz dürfte der Ausländeranteil bei mehr als zwei Drittel liegen. Angaben nach: *Morgan Stanley Research*, April 2013; in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 2.4.2013.
- Die EU will im Rahmen der Privatisierungspolitik diese Einheit aufsprengen, was in fast allen EU-Mitgliedsstaaten formal erfolgte (in Deutschland ist die Tochter des Bahnkonzerns, DB Netz, die Infrastrukturgesellschaft), in einigen Ländern, z.B. in Großbritannien, gibt es auch eine materielle Trennung: die Infrastrukturgesellschaft ist nicht mehr über eine Holding mit den Betreibergesellschaften verbunden. Diese Aufspaltung ist mit enormen Verlusten und Problemen (letzteres hinsichtlich Sicherheit und Komfort) verbunden. Vor allem kommt es jetzt ebenfalls zur Vergesellschaftung von Verlusten (bei den meist staatlichen Infrastrukturgesellschaften) und Privatisierung von Gewinnen (bei den zunehmend privatkapitalistisch strukturierten Betreibergesellschaften).

ihre schicken Fahrräder auf dem Dach ihrer luxuriösen Autos befestigen und in eine schöne grüne Gegend oder in die Berge fahren, um dort eine kleine Radtour zu unternehmen.“³⁰

VII

China und die historische Dimension der Autogesellschaft

Die Zahl der Pkw hat sich weltweit zwischen 1985 und 2014 von 335 Millionen auf eine Milliarde verdreifacht, während sich die Weltbevölkerung „nur“ von 4,8 auf 7,2 Milliarden Menschen oder um 50 Prozent vergrößerte. Dabei hat in den letzten Jahren in den Schwellenländern eine massive *Beschleunigung* der Automotorisierung eingesetzt.

Für eine weitere Verdopplung der Pkw-Zahl bis spätestens 2030 werden gegenwärtig die Investitionen getätigt. Und sie werden in entscheidendem Maß in China getätigt – von den chinesischen Autokonzernen und nicht zuletzt von den Autokonzernen aus Nordamerika, Europa, Japan und Südkorea mit Produktionsstätten und joint ventures in China. Allein VW will in China die Produktionskapazitäten in den nächsten fünf Jahren verdoppeln – auf gut 4,5 Millionen Einheiten Output bis 2020.³¹

Wenn in China „nur“ die Pkw-Dichte erreicht wird, die es heute im Durch-

schnitt der EU (mit gut 500 Pkw auf 1000 Einwohnern) gibt, so wird allein dies einen Schub von weiteren 650 Millionen Einheiten als Teil der weltweiten Pkw-Flotte mit sich bringen.³² Eine vergleichbare Aufholjagd bei der Pkw-Motorisierung in Indien bringt – zusammen mit der Entwicklung in China – bereits die genannte Verdopplung der gesamten Pkw-Flotte der Welt mit sich. Da ist dann noch nicht die Automotorisierung in den anderen Schwellenländern mit eingerechnet – ganz zu schweigen vom allgemeinen Trend, bei dem ja selbst in den angeblich „gesättigten“ Märkten die Zahl der Autos weiter wächst.

Die heutige Pkw-Flotte mit 1 Milliarde Einheiten setzt sich zu 99,5 Prozent aus Pkw mit konventionellem Antrieb zusammen. Die für 2030 angepeilte Pkw-Flotte von gut 2 Milliarden Einheiten wird zu rund 95 Prozent von solchen herkömmlichen Autos bestimmt sein. Dabei lehren uns die vergangenen zwei Jahrzehnte, dass sich diese Entwicklung nochmals beschleunigen und das Ziel „zwei Milliarden Pkw weltweit“ bereits 2025 erreicht werden könnte.

Die Frage lautet jedoch: Lässt sich ein solches Ziel tatsächlich verwirklichen? Und was sind die Folgen für Umwelt, Klima, die Lebensqualität in den Städ-

ten und die Zahl der Straßenverkehrstoten und -verletzten? Welche Folgen hat dies vor dem Hintergrund von peak oil? Welche gigantischen und zerstörerischen Maßnahmen müssen ergriffen werden, um für eine solche Pkw-Flotte den Kraftstoff zu fördern – durch Exploration in der Arktis, durch Ölförderung aus Sand, durch das gefährliche Fracking, durch immer größere Landflächen, die für Agrokraftstoffe genutzt werden? Welche Folgen hat die zeitweilige künstliche und politische betriebene Verbilligung des Rohölpreises, wie wir dies seit Ende 2014 erleben?³³

Offensichtlich ist eine solche Entwicklung nicht förderlich für Mensch, Natur und Klima. Mehr noch: Sie hat katastrophale Folgen für das Klima, die Umwelt und das menschliche Zusammenleben auf diesem Planeten.

Anders als vor 100 oder vor 50 Jahren sind heute die Gefahren, die aus der Perspektive fortgesetzter Motorisierung resultieren, bekannt. Grundsätzlich ist auch klar, dass eine Verkehrswende auf *weltweiter Ebene* erforderlich ist. Unbestreitbar ist auch: Der kapitalistische Westen hat eine besondere Verantwortung und muss *die ersten Schritte zu einer radikalen Auto-Abrüstung* unternehmen: In „unseren“ Regionen wird die Autogesellschaft in extremem Umfang

10 So führt z.B. die Billigkeit des Containerverkehrs und dessen umfangreiche Subventionierung oft zu absurden Transportketten. In Deutschland ist Walnusseeis das zweitbeliebteste Speiseeis, direkt gefolgt hinter Vanille-Eis. Das in diesem Sektor führende Unternehmen Mövenpick importiert fast alle Walnussbestandteile für diese Eissorte aus der VR China. Derweil werden jedes Jahr in der EU Hunderte Tonnen Walnüsse nicht geerntet; sie verrotten unter den Bäumen. Zugespielt gesagt: Der Transport der Walnüsse aus China nach Europa ist preiswerter als Menschen in Europa dafür zu bezahlen, dass sie sich bücken und die Walnüsse ernten.

11 Das Ergebnis der Entfremdung, die die Menschen im Kapitalismus erleben, sieht Karl Marx wie folgt: „Es kommt daher zum Resultat, dass der Mensch (der Arbeiter) nur mehr in seinen tierischen Funktionen, Essen, Trinken und Zeugen, und höchstens noch Wohnung, Schmuck etc., sich als freitätig sieht und in seinen menschlichen Funktionen [als Arbeiter] nur mehr als Tier.“ Karl Marx, Pariser Manuskripte 1844, hier nach: Karl Marx, *Texte zu Methode und Praxis II, Pariser Manuskripte 1844*, Frankfurt/M. 1966, S.55.

12 In: *Der Spiegel* 45/1999.

13 *Global 500 – The world's largest corporations*, in: *Fortune*, July 21, 2014, S. 61ff.

14 Ich fasse Öl-Auto-Flugzeugbau zu einer Untergruppe zusammen, da die entsprechenden Unternehmen direkt von Öl und dessen Derivaten Diesel, Benzin, Kerosin abhängen. Man könnte noch Heavy Fuel Oil (Schweröl) hinzunehmen und in diesem Fall den Schiffsbau (Werften) und große Reedereien, vor allem die Containerschiffahrt, mit einbeziehen. Im Fall der chinesischen Global-500-Unternehmen wären dies z.B. China Shipbuilding Industry (Rang 87 unter den chinesischen Global-500-Konzernen; Rang 403 auf der Global-500-Liste) und China Ocean Shipping (90/451).

15 Damit soll nicht in Frage gestellt werden, dass der Finanzsektor letzten Endes entscheidend ist. Doch eben dieser Finanzsektor ist auch an die eigentliche Produktion gebunden – die eben, wie dargelegt, von Öl-Auto-Flugzeugbau dominiert ist.

16 Angaben zu China hier nach: *China Daily*, 22.9.2014.

17 Bei einem car-sharing-Großversuch des Daimler-Konzerns mit Namen „Car2Go“, der seit gut fünf Jahren in Ulm mit massiver kommunaler Subventionierung durchgeführt wird, zahlen die Nutzer am Ende dennoch fast das Dreifache dessen, was die ÖPNV-Nutzung kosten würde.

18 *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 15.11.2011.

19 Christian Geinitz, *Wie China die deutsche Autoindustrie vorführt*, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 10.1.2014.

20 In: *Handelsblatt*, 22.4.2014. Im übrigen schreiben die Unternehmen, die ausschließlich Elektro-Pkw herstellen, trotz der Subventionen rote Zahlen (z.B. Tesla in Kalifornien, USA). Das gilt auch für den Elektro-Pkw-Bereich des chinesischen Unternehmens BYD (Build Your Dreams).

21 Der genaue modal split sah aus wie folgt: 37,7% Fußwege, 10,3% Fahrradfahrten (damit kam der nicht motorisierte Verkehr zusammen auf 48%), 23,8% Tram, 11% S-Bahn, 7,1% Hoch- und U-Bahn und 7,1% Busse. Damit hatte der öffentliche Verkehr – ohne Taxen – insgesamt 49% Marktanteil. Auf den Pkw-Verkehr entfielen 2,5% und 0,5% waren Fahrten mit Taxen. In absoluten Zahlen verteilte sich der ÖPNV 1929 wie folgt: Tram: 930 Millionen Fahrten; S- u. Fernbahn (letzteres = Regionalbahn) 445 Millionen Fahrten; Hoch- und U-Bahn 277 Millionen Fahrten und Busse 278 Millionen Fahrten. Gesamt damals 1930 Millionen Fahrten. In den Jahren 1930 bis 1933 gab es, bedingt durch die Weltwirtschaftskrise, einen massiven Einbruch (1934 waren es nur noch rund 1,3 Milliarden ÖPNV-Fahrten). Dann ging es erneut aufwärts. 1939 wurde wieder das Niveau von 1929 erreicht. Bis 1942/43 stieg der Berliner ÖPNV sogar noch auf 2,25 Milliarden ÖPNV-Fahrten an. Siehe Winfried Wolf, *Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015*, Köln 1994, S. 247 und S.73.

22 Angaben zum Berliner U-Bahn-Bau nach: *Tagesspiegel*, 2.10.2014.

23 Natürlich wissen auch Kapitalisten, dass U-Bahnen deutlich rote Zahlen schreiben müssen. 1926 verkauften die privaten Eigentümer der Berliner Hochbahngesellschaft die Hoch- und U-Bahn Berlins an die Stadt Berlin.

praktiziert. Der Westen trug wesentlich zu ihrer weltweiten Durchsetzung bei. Er ist mit „seinen“ Autokonzernen maßgeblich an der Motorisierung der Schwellenländer, nicht zuletzt in China, beteiligt.

Allerdings richtet sich der Appell, eine solche Wende zu vollziehen, an *alle* Menschen mit Verstand und Gefühl für Solidarität – insbesondere an Menschen, die sich dem Ziel der menschlichen Emanzipation verpflichtet fühlen. In diesem Zusammenhang ist zumindest interessant, dass in Nordamerika und Westeuropa seit gut einem Jahrzehnt die Wertschätzung für einen eigenen Pkw bei jungen Menschen einen massiven Einbruch erlebte. Das wurde in dieser Form vor 15 Jahren von niemandem vorhergesehen.

Vor 25 Jahren war es in Westeuropa und in Nordamerika auch nicht vorstellbar, dass in Bälde das Suchtmittel Tabak gesellschaftlich geächtet und aus dem öffentlichen Raum – und aus Filmen und TV-Produktionen! – weitgehend gebannt sein würde. Warum sollte es nicht Vergleichbares bei der Droge Auto geben? Die vielfachen Verweise darauf, dass Marktwirtschaft schließlich gleichbedeutend mit der Freiheit der Individuen bei ihren Konsumentenentscheidungen sei, sind in vielfacher Hinsicht nicht akzep-

tabel. Ganz grundsätzlich gilt, was Rosa Luxemburg formulierte, wonach Freiheit immer die Freiheit der anderen sei.³⁴ Die Folgen der „individuellen Pkw-Freiheit“ sind jedoch für die Allgemeinheit ausgesprochen einschneidend. Das ist ja auch die wesentliche Begründung für die erheblichen Einschränkungen bei der Freiheit, zur Droge Nikotin zu greifen. Diese Freiheit wird in Nordamerika, Europa und anderswo vor allem dort, wo der Nikotingenuss die freie Entfaltung anderer beeinträchtigt und deren gesundheitliches Wohl schädigt, drastisch eingeschränkt.

Im Fall von China gibt es einen anderen passenden Bezug. Die „Ein-Kind-Politik“ stellt einen drastischen Eingriff in die individuelle Freiheit von Hunderten Millionen Menschen dar. Sie wurde jüngst – Anfang 2014 – seitens der neuen KP-Parteiführung unter Xi Jinping bestätigt. Einmal abgesehen davon, dass es viele gute Argumente dafür gibt, diese erhebliche Einschränkung individueller Freiheiten aufzugeben, ist es absurd, einerseits eine solche Regelung zu verteidigen und sich andererseits auf eine individuelle Freiheit bei der Wahl einer spezifischen Form von Mobilität zu berufen, die jährlich zehntausenden Menschen den Tod bringt, viele Hunderttausende schwer verletzt und die

Gesundheit der gesamten Bevölkerung enorm schädigt.

Es geht dabei im übrigen auch um Grundsätzliches. Es ist eine Tragödie linker Politik, dass unter „Revolution“ fast immer nur eine andere Form der gleichen technologischen Entwicklung, nicht eine *andere Qualität von Entwicklung* verstanden wurde. Lenins Losung „Sozialismus ist Elektrizität plus Räte“ war hier klassisch – auch wenn sie für die damalige Zeit nachvollziehbar war.

Walter Benjamin schrieb: „Marx sagt, die Revolutionen sind die Lokomotiven der Weltgeschichte. Aber vielleicht ist dem gänzlich anders. Vielleicht sind die Revolutionen der Griff des in diesem Zug reisenden Menschengeschlechts nach der Notbremse.“³⁵

Benjamins Bildersprache zum Charakter von *Revolutionen im Allgemeinen* verdeutlicht überaus überzeugend die Notwendigkeit der *Verkehrsrevolution im Besonderen*.

Oder auch: Eine andere Welt ist möglich – eine andere Mobilität ist nötig.

Dazu schrieb Jan Gympel: Dies „geschah nicht zuletzt aus der Einsicht der Aktionäre heraus, dass der Bau von Tunnelstrecken Summen verschlingt, die sich durch den Fahrkartenverkauf kaum amortisieren lassen.“ Jan Gympel, *U-Bahn Berlin*, o.J. (ca. 2002); S. 256.

24 Hans Dieter Sauer, *Fahrräder raus aus der Stadt*, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 9.12.1993.

25 Für Berlin entsprechen die 500 Millionen Fahrgäste bei 170 km Netzlänge knapp 3 Millionen Fahrgäste im Jahr je Netzkilometer. In Kanton entsprechen die 1,2 Milliarden Fahrgäste bei 250 km Netzlänge 4,8 Millionen Fahrgäste je Netzkilometer.

26 Aus einem Zeitungsbericht im Jahr 1993: „In der südchinesischen Hafenstadt Guangzhou gehen die Pedalritter schlechten Zeiten entgegen. Um das alltägliche Verkehrschaos zu bändigen, wollen die Behörden der blühenden Wirtschaftsmetropole ab Juni [1993] ausgerechnet das Fahrradfahren verbieten – zumindest auf den Hauptverkehrsadern der Stadt. [...] Die Befürworter der Pedalkraft reagieren mit einem Aufschrei der Entrüstung. 'Warum haben die sich ausgerechnet das Fahrrad vorgenommen', fragt der 28-jährige Arbeiter Lai Sheng erbost. 'Es ist das bei weitem schnellste Verkehrsmittel.'" Nach: *Südchinas Metropole verbietet die Drahtesel*, in: *Frankfurter Rundschau*, 1.4.1993.

27 *Die Kader der Volksrepublik China sollen vom Fahrrad auf den Golf umsteigen* in: *Ostfriesen-Zeitung*, 23.11.1990.

28 Im Bereich der Tabakindustrie ist die Entwicklung noch weiter vorangeschritten. In so gut wie allen westlichen Ländern hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass Rauchen extrem gesundheitsschädigend ist – und dass der Staat dagegen vorgehen muss. Entsprechend ist in den meisten Ländern Nordamerikas und Europas Rauchen in öffentlichen Räumen untersagt oder stark eingeschränkt. Der Rauchkonsum geht teilweise drastisch zurück. Doch die internationalen Tabakkonzerne boomen weiter. Warum? Weil sie vor allem in Asien und Afrika expandieren.

29 Johnny Erling, „Strampeln gegen Luftverschmutzung“, in: *Die Welt* vom 23.

April 2014.

30 Liang Chen, „Two wheels rising“, in: *Global Times* (Beijing) vom 28. September 2014.

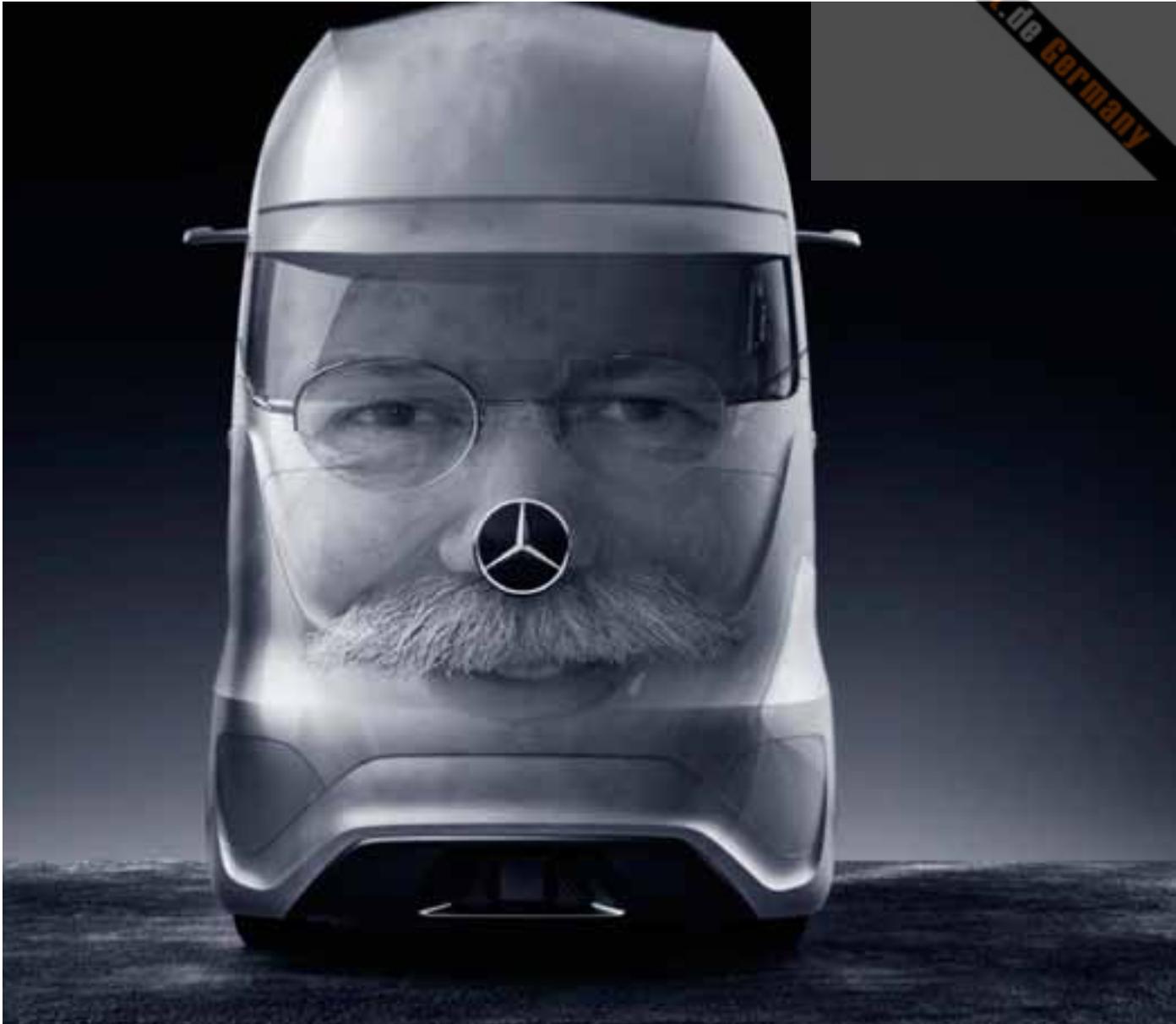
31 2012 produzierte VW in China zusammen mit seinen beiden chinesischen Partnern SAIC und FAW 2,5 Millionen Pkw. 2018 sollen es bereits 4 Millionen und 2020 mindestens 5 Millionen sein. Bis 2018 werden von VW und den genannten Partnern umgerechnet 18 Milliarden Euro investiert werden. Siehe *Börsenzeitung* vom 17. Mai 2013 und *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 14. Januar 2014.

32 Wir reden noch nicht von der Pkw-Dichte der USA, die bei 720 Pkw je 1000 Einwohnern liegt.

33 Die Reduktion des Rohölpreises von gut 100 US-Dollar je Fass (Barrel) im Sommer 2014 auf teilweise unter 45 US-Dollar je Fass Anfang 2015 steht scheinbar in Widerspruch zur Endlichkeit des Öls und zum erwarteten „peak oil“, dem Zeitpunkt, an dem das Maximum an Ölförderung stattfindet. Es spricht viel dafür, dass dieser unerwartete Preisverfall politisch gezielt herbeigeführt wurde, von den USA (begünstigt durch die Flut von Fracking-Gas und Fracking-Öl) zusammen mit ihrem Bündnispartner Saudi-Arabien. Er richtet sich vor allem gegen Russland, Venezuela und den Iran. Siehe Winfried Wolf, *Öl als Waffe*, in: *Lunapark21*, Heft 28, Winter 2014/2015.

34 Das exakte Zitat lautet: „Freiheit ist immer Freiheit des anders Denkenden.“ (Rosa Luxemburg, *Gesammelte Werke* 4, Berlin 2000, S. 359), ein Satz, der im übrigen als Kritik an der beginnenden „Parteidiktatur“ innerhalb der bolschewistischen Partei formuliert wurde. Gemeint ist der Satz jedoch grundsätzlich, wonach die Schranken der individuellen Freiheit bei der Freiheit der anderen Menschen zu sehen sind.

35 Walter Benjamin, *Gesammelte Schriften*, Frankfurt am Main 1999, Band V/2, *Das Passagenwerk*, S. 1232.



Feuern aus vier Rohren

Die wechselvolle Geschichte des Daimler-Imperiums

Winfried Wolf

Als Dieter Zetsche Anfang Februar 2015 die Zahlen des Daimler-Konzerns für das vorausgegangene Jahr präsentierte, hielt er es für notwendig, den aggressiven Rekordkurs des Unternehmens wie folgt zu beschreiben: „Wir feuern weiter aus allen Rohren“.

Wir wissen nicht, an welche „Rohre“ der Herr „Dr. Z.“ dabei gedacht hat. Tatsache

ist, dass bei Daimler der Profit aus drei, mitunter auch aus vier Rohren befeuert wird. Wer diese vier Möglichkeiten der Profitproduktion in der Automobilindustrie im Allgemeinen und bei Daimler im Besonderen analysiert, hat bereits viel von dem komplexen Charakter kapitalistischer Produktion verstanden. Ausgangspunkt ist dabei die von Karl Marx getroffene Unterscheidung der gesam-

ten Wirtschaft in zwei grundlegende Produktionsabteilungen: in die Produktionsmittel herstellende „Abteilung I“ und in die Konsumtionsmittel herstellende „Abteilung II“. Abteilung II stellt neben den klassischen Konsumgütern wie Nahrungsmittel auch *langlebige Konsumgüter* her – etwa private Pkw. *ROHR-01* bei der Daimler-Produktion zielt damit auf die Massenkaukraft, überwiegend auf



die Nachfrage der lohnabhängigen Bevölkerung.²

Ein Teil der Konsumgüter herstellenden Abteilung produziert *Luxusartikel*, im Fall der Autobranche sind das Pkw der Oberklasse. Das aufwendig verchromte *ROHR-02* in der Daimler-Fertigung zielt damit auf die Einkommen der Reichen und der Vermögenden, deren Kaufkraft sich überwiegend aus Profiten und aus verschiedenen Formen von Gewinnübertragungen (z.B. resultierend aus dem Besitz von Wertpapieren) speist.

Drittens stellt die Produktionsmittel herstellende Abteilung neben Maschinen und Fabrikanlagen auch *Nutzfahrzeuge* her; dieses ausgesprochen dicke *ROHR-03* bei Daimler zielt damit überwiegend auf die Nachfrage von Unternehmen. Schließlich und endlich muss man die erwähnten grundlegenden Produktionsabteilungen noch um eine weitere Abteilung, die *Rüstungsgüter* herstellt, ergänzen. *ROHR-04* zielt damit überwiegend auf die *staatliche* Nachfrage nach Waffen aller Art.

Was bei anderen Konzernen höchst selten anzutreffen ist, beim Daimler-Konzern sind immer drei und in bestimmten Perioden der 120-jährigen Konzerngeschichte auch alle vier Nachfragearten mit relevanten Umsatzanteilen vertreten. Es wird eben „aus *allen* Rohren gefeuert“. Dieser Dauereinsatz der *ROHRE 01 bis 04* mit einer gewissen Flexibilität hinsichtlich des verstärkten Einsatzes einzelner Rohre in einer bestimmten Periode gepaart machten den Daimler-Konzern zu dem, was er ist: zu einem der führenden kapitalistischen Industrieunternehmen der Welt. Und vor allem: zu einem der profitabelsten Konzerne.

Das soll im Folgenden ausgeführt werden – in umgekehrter Rohr-Reihenfolge.

Daimler und Rüstung – ROHR-04

Bereits im Ersten Weltkrieg spielte der Rüstungsbereich bei den Vorgängergesellschaften des heutigen Daimler-Konzerns, bei den zwei Unternehmen Benz und Daimler, eine herausragende Rolle. In der Zeit der NS-Herrschaft dominierte dieser Bereich das Unternehmen, das in-

zwischen zur Daimler-Benz AG zusammen geschlossen war. Bereits kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs bestand der Daimler-Benz-Umsatz zu 90 Prozent aus Rüstungsproduktion; der Umsatz verzehnfachte sich binnen fünf Jahren – nicht zuletzt durch den umfassenden Einsatz von Zwangsarbeit. Der Daimler-Dreizack-Stern steht auch für die Aussage, das Unternehmen sei zu Land, in der Luft und im Wasser militärisch aktiv.³

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab sich Daimler-Benz zunächst betont zivil. Und auch heute präsentiert sich der Konzern in der Regel so, als habe es Rüstung in jüngerer Zeit im Unternehmen nicht gegeben. Dabei war in Wirklichkeit rund die Hälfte der Firmengeschichte seit 1945 in erheblichen Maß erneut von der Fertigung von Kriegsmaterial bestimmt. Und dieser Kurs zur Rüstungsfertigung wurde, wie bereits im Zweiten Weltkrieg, wesentlich durch die Deutsche Bank als Daimler-Großaktionär bestimmt. Diese Geschichte verlief wie im Folgenden beschrieben.

Anfang der 1970er Jahre verkaufte der frühere NS-Förderer und Daimler-Benz-Großaktionär Friedrich Flick sein Aktienpaket an die Deutsche Bank. Damit war diese wieder – wie in der Periode 1925-1945 – wichtigster Großaktionär des Unternehmens. Anfang der achtziger Jahre und vor allem in der Ära von Edzard Reuter als Vorstandsvorsitzendem (1987-1995) übernahm Daimler-Benz eine Reihe Rüstungshersteller, so MTU (Triebwerke), Dornier (Luft- und Raumfahrt), AEG (Elektronik) und MBB (Raumfahrt, Raketen, Panzer). Gleichzeitig beteiligte sich der Konzern an Airbus

und übernahm Fokker (beides Flugzeughersteller). Die Rüstungs-, Luft- und Raumfahrt-Sektoren wurden später in der Daimler-Tochter Dasa (Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft) zusammengefasst. Der Chef dieser Konzernsparte war Jürgen Schrempp. Dasa bildete im Jahr 2000 einen der zwei Grundbestandteile bei der Bildung des neuen, deutsch-französischen Rüstungskonzerns EADS.⁴

Der in den 1980er Jahren begonnene Kurs zum Wiedereinstieg von Daimler in den Rüstungssektor wurde im wesentlichen von der Deutschen Bank orchestriert, deren Chef damals Hilmar Kopper war; Kopper agierte nach seiner Aufgabe des Chefpostens bei der Deutschen Bank im Jahr 2007 fast ein Jahrzehnt lang (1998 bis 2007) als Aufsichtsratsvorsitzender bei DaimlerChrysler. Die Deutsche Bank nahm damit eine lange Zeit in erheblichem Umfang Einfluss auf die strategischen Entscheidungen des Konzerns und bestimmte auch darüber, wer Vorstandsvorsitzender war bzw. wie lange eine solche Nummer 1 dies bleiben konnte.

Die offizielle Unternehmensphilosophie, mit der der Einstieg Daimlers bei den Rüstungsunternehmen verbrämt wurde, lautete: „Bildung eines integrierten Technologie-Konzern“. Tatsächlich betrieb der Konzern damals eine für Westdeutschland bzw. für das neue Gesamtdeutschland strategisch weitsichtige Politik mit *doppelter Zielsetzung*: *Erstens* ging es um die Schaffung einer neuen, konzentrierten deutschen Rüstungsindustrie als Ausgangsbasis für einen europäischen militärisch-industriellen Komplex. *Zweitens* wurde die „na-

tionale“ industrielle Kapitalkonzentration vorangetrieben, womit die deutsche Wirtschaft ihre heutige hegemoniale Position in Europa aufbauen konnte.

Der Daimler-Konzern spielte im Prozess der Europa-Orientierung der deutschen Konzerne eine maßgebliche Rolle. Edzard Reuter wurde 1988 Mitglied des European Round Table (ERT), ein Zusammenschluss von zunächst zwei Dutzend europäischen Topindustriellen, der seit Mitte der achtziger Jahre die wichtigsten EU-Projekte wie Maastricht-Vertrag, Einheitswährung Euro und EU-Rüstungssektor entwickelte und vorantrieb.

Im Jahr 2000 veröffentlichte die Deutsche Bank, obgleich sie nur indirekt (über ihr Aktienpaket an DaimlerChrysler) an EADS beteiligt war, anlässlich der EADS-Gründung eine Broschüre mit dem Titel „A star is born“. Auf der Hauptversammlung am 6. April 2005 betonte Jürgen Schrempp: „Ohne uns hätte es EADS nicht gegeben.“ Er verwies ausdrücklich auf die „lange Durststrecke“, auf die vorausgegangenen hohen Verluste und darauf, dass man eben „keine kurzfristigen Ziele“ verfolgen würde. Was eigentlich grotesk ist, da Schrempp explizit mit der Devise angetreten war, seine drei Unternehmensziele seien „Profit, Profit, Profit“.

2012 begann der Ausstieg von Daimler bei EADS; 2013 verkaufte Daimler die letzten EADS-Aktien. Damit trennte sich der Daimler-Konzern nach fast drei Jahrzehnten von seinen größten Beteiligungen im Rüstungsgeschäft. Der Konzern stellt aber weiterhin Rüstungsgüter her, die auf einer von dem zivilen Unternehmen sauberlich getrennten Internet-

Geschäftswagen

Seit mehreren Jahren besteht die Mehrzahl der in Deutschland zugelassenen Neuwagen aus Geschäftswagen (Dienstwagen, Firmen-Pkw). Bei den Herstellern Daimler, BMW und Audi liegt der Anteil der Zulassung als Geschäftswagen an allen neu zugelassenen Pkw nochmals höher.

Bei den Geschäftswagen handelt es sich – hinsichtlich der Nutzung – weiterhin überwiegend um Pkw, die der *persönlichen Mobilität* dienen. Und in der Regel handelt es sich um die Mobilität von – besser gestellten – Lohn- und Gehaltsempfängern. Man kann die Überlassung dieser Pkw an Lohnabhängige auch als Lohn- und Gehaltsbestandteil definieren. Faktisch zielen jedoch solche Dienstwagen, ähnlich den Nutzfahrzeugen, auf die Nachfrage der Unternehmen. Die Firmen zahlen die Kosten für diese Pkw, vor allem die Anschaffungskosten. Diese Pkw tauchen bei den Unternehmen, in deren formellem Besitz sie sich befinden, in der Bilanz auf. Sie werden Jahr für Jahr abgeschrieben. Damit verbuchen die entsprechenden Unternehmen Kosten, die den Gewinn und die Steuern mindern. Auf diese Weise findet eine enorme staatliche Subventionierung der Autoindustrie statt. Gleichzeitig werden die konjunkturellen Schwankungen, denen die Massenkaufkraft unterliegt, reduziert.

Da diese Umstrukturierung mit den Millionen Geschäftswagen relativ neu ist, da sie weltweit bei weniger als 10 Prozent der Massen-Pkw eine Rolle spielt und da schließlich Deutschland hier – bislang – eine Sonderrolle spielt, ist die oben erfolgte grundsätzliche Aussage für die Weltautoindustrie zutreffend: Massen-Pkw – preiswerte Pkw der Kompakt- und Mittelklasse – zielen überwiegend auf die kaufkräftige Nachfrage der Lohnabhängigen.

Der Beste.



Herzlichen Glückwunsch Lewis! Du hast den Fahrer-Weltmeistertitel der Formel 1 2014 geholt und mit dem gesamten MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team Geschichte geschrieben. Auf Deinen zweiten WMA-Titel, die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft und: Wir wollen noch mehr!



 Dieter Zetsche Toto Wolff

 **WMA**

plattform präsentiert werden (siehe: www.mb-military-vehicles.com). Er belieferte und beliefert Diktaturen mit militärischen Ausrüstungen – so das Libyen unter Ghadafi, das monarchisch-autokratische Regime von Saudi-Arabien und die ägyptischen Militärs.⁵

Daimler als Nutzfahrzeughersteller – ROHR-03

Die Produktionsmittel herstellende Abteilung des Daimler-Konzerns, die Fertigung von Lastkraftwagen, Bussen, Sattelschleppern und anderen Nutzfahrzeugen, gab es zu allen Zeiten in der Konzerngeschichte. Sie stellt bei Daimler traditionell eine stark ausgeprägte Sparte dar. Der Umsatz dieser Nutzfahrzeugsparte schwankt zwischen einem Anteil am gesamten Konzernumsatz von 25 bis 40 Prozent.⁶ Die Sparte Nutzfahrzeuge wird repräsentiert von den folgenden Marken: Setra (Busse Europa), Thomas Built (Schulbusse USA), Orion (Stadtbusse USA), Mercedes-Benz (Busse und Lkw weltweit), Freightliner und Western Star Trucks (Lkw in Nordamerika), Fuso (Lkw in Japan und in anderen Teilen von Asien), BharatBenz (Lkw in Indien) und Auman (Lkw in China, die Daimler dort zusammen mit dem Partner Foton baut).

Der Bereich Nutzfahrzeuge weist naturgemäß die geringsten konjunkturellen Schwankungen auf: Transporte finden zu allen Zeiten statt. Die Globalisierung und die ständig steigende „Transportintensität“ sind ein wesentlicher Treibsatz für diese Sparte.⁷

Das Busgeschäft wächst zudem in dem Maß, wie die Eisenbahnen privatisiert und zerstört und wie der Busfernverkehr liberalisiert werden. Die Annahme liegt nicht fern, dass Daimler auf diese Verkehrs- und Bahnpolitik im Konzerninteresse Einfluss nimmt.⁸

Weltweit ist Daimler der größte Hersteller von Nutzfahrzeugen. Die wesentlichen Konkurrenten sind Volvo Trucks und VW mit den seit jüngerer Zeit integrierten Herstellern Scania und MAN. Insbesondere VW versucht mit dem Zusammenrücken der VW-Töchter Scania und MAN und mit seiner engen Verbindung zum chinesischen Hersteller FAW die vorherrschende Position von Daimler in diesen Sektor anzugreifen.⁹

Tabelle: 35 Jahre Daimler-Konzern – eine wechselvolle Geschichte in Zahlen, Vorstandsvorsitzenden und Schwerpunkten

1	2a	2b	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6	7
	Umsatz		Profite***		Beschäftigte		Kfz-Produktion		Daimler-Chef	Schwerpunkte der Konzern-Politik
Jahr	Mio. \$	Rang*	Mio. \$	Rang*		Rang*	in Tsd.	Rang*		
1980	14625	k. A.	k. A.	k. A.	185500	k. A.	738	k. A.	G. Prinz W. Breit- schwerdt	Deutsche Bank übernimmt Flick- Anteile; dominiert Konzern
1986	30170	17	k. A.	k. A.	319000	k. A.	820	k. A.		
1989	40570	k. A.	1317	k. A.	360000	k. A.	803	k. A.	Edzard Reuter	Offensive Aufkaufpolitik (MTU, MBB, Fokker, AEG)
1992	62276	39	1123	k. A.	350000	k. A.	725,7	k. A.		
1994	64131	k. A.	552	k. A.	350700	k. A.	884,7	k. A.		
1998	154348	2	5602	15	455000	31	4512****	k. A.	Jürgen Schrempp	Übernahme von Chrysler (1998) & Mitsubishi (2001); Einstieg bei Hyundai
2001	136897	7	-593	442	372470	16	4364	5		
2003	156602	7	507	298	362060	13	4231	5		
2005	186106	7	3536	112	382720	16	4815	5		
2007	177167	11	5446	75	272380	37	2096	13		
2009	109700	30	-3669	490	256400	50	1447	12	Dieter Zetsche	Trennung von Chrysler (2007). Ausstieg der Deutschen Bank, Einstieg Kuwait. Ausbau China-Engagement. Verkauf EADS-Anteile.
2010	129481	24	5957	75	260100	54	1940	12		
2011	148139	21	7880	62	271370	49	2137	12		
2012	146886	23	7832	55	275090	52	2195	12		
2013	156628	20	9083	55	274620	51	2400	14		
2014	168900	k. A.	13800	k. A.	279970	k. A.	2500	k. A.		

* Rang unter den 500 größten Unternehmen der Welt (Global 500 / US-Blatt *Fortune*) · ** Rang unter allen Kfz-Herstellern der Welt ·
*** Gewinne vor Steuern und Zinsen · **** Davon 3,2 Mio in den USA produzierte Pkw; weit überwiegend Chrysler

Daimler & Luxus – ROHR-O2

Als im Mai 2013 die neue S-Klasse des Daimler-Konzerns vorgestellt wurde, gab es in den Medien einiges Geraune über den Umstand, dass das Vorzeige-Exemplar mit einem Airbus A300 von Stuttgart nach Hamburg geflogen und auf der Airbus-Werft in Finkenwerder zur Weltpremiere vorfuhr. All das dokumentiere, so Zetsche, dass Daimler in diesem obersten Segment „die Lufthoheit“ habe. Sicher ist, dass der Konzern auf diesem Gebiet eine Rekordrendite einfährt. Von Margen bis zu 40 Prozent ist die Rede; davon, dass die S-Klasse mit jährlich „nur“ rund 90000 hergestellten Pkw mehr als eine Milliarde Euro an Gewinn pro Jahr einfahre.¹⁰

Die Abteilung Luxus-Pkw war bei Daimler-Benz traditionell immer ein Schwerpunkt, zumal in Westeuropa Pkw bis Ende der fünfziger Jahre kaum Massenprodukt waren und zu einem großen Teil auf Luxuskonsum zielten. In der Phase 1949 bis Ende der achtziger Jahre war der Konzern in besonderem Maß von dieser „Abteilung“ bestimmt. Anders als die Autohersteller VW, GM (mit seinen Töchtern Opel und Vauxhall) und

Ford, die bereits sehr früh auf die kaufkräftige Massennachfrage orientierten, konzentrierte sich Daimler-Benz auf teure Pkw. Das Unternehmen nahm dabei auf dem deutschen und teilweise auf dem westeuropäischen Markt lange Zeit fast eine Monopolstellung ein, nachdem der Konkurrent Borgward 1963 in die Pleite getrieben wurde und BMW erst in den 1980er Jahren als Konkurrent in diesem Segment in größerem Umfang Fuß fassen konnte.

Die Produktion von Luxus-Pkw stellt in so gut wie allen Zeiten kapitalistischer Konjunktur ein gutes Absatzgebiet dar. Insbesondere aber in Krisenzeiten, wie wir sie seit den 1980er Jahren erleben, in denen die Massenkauftkraft kaum mehr wächst und der Reichtum explodiert, bieten Luxus-Pkw eine Profitgarantie. Das hat der ehemalige Boss von Chrysler, Lee A. Iacocca, bereits Anfang der achtziger Jahre gut beschrieben: „Um sich abzusichern, braucht man ... Autos der Luxusklasse, denn man weiß ja nie, wann der kleine Mann seinen Job verliert. Auf eines scheint man sich selbst während einer Rezession verlassen zu können, nämlich dass die Rei-

chen immer reicher werden. Deshalb muss man für die immer Leckerbissen bereit halten.“¹¹

Daimler entwickelte mit Maybach auch eine „High-End-Marke“, die 2002 mit großem Getöse startete und Luxus-Pkw ab 390000 Euro aufwärts im Programm hatte. Noch unter Dieter Zetsche wurde mehr als eine Milliarde Euro in das Maybach-Abenteuer investiert. Doch Maybach unterlag in der Konkurrenz zu Bentley (VW) und Rolls Royce (BMW); in einem Jahrzehnt wurden gerade mal 3000 Maybach-Limousinen verkauft. 2013 wurde die Marke Maybach scheinbar endgültig eingestellt – und etwa zur gleichen Zeit die neue S-Klasse von Mercedes präsentiert.¹²

Dennoch: Wie stark Daimler auch heute noch auf das Luxussegment abzielt, zeigt der folgende Vergleich: Im Jahr 2015 liegt in Deutschland der durchschnittliche Preis für einen neuen Pkw bei 27189 Euro. Der durchschnittliche Preis für einen Pkw der Marke Mercedes liegt bei 42040 Euro. Bei VW beträgt der durchschnittliche Pkw-Preis 24400 Euro, was knapp 60 Prozent des Daimler-Werts entspricht. Bei den VW-



Töchtern Skoda und Seat und bei Opel sind es sogar nur jeweils rund 20000 Euro, was der Hälfte des durchschnittlichen Preises eines Daimler-Pkw entspricht.¹³ Damit lässt sich sagen, dass Daimler als Pkw-Hersteller überwiegend auf Luxurnachfrage abzielt.

Daimler als Massenhersteller – ROHR-01

In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre und mit dem Antritt des langgedienten Daimler-Mannes Jürgen Schrempp als neuer Vorstandsvorsitzender wurde ein neuer Umbau des Konzerns gestartet. Daimler wurde zum Massenhersteller von Pkw – und zielte damit, wenn auch „nur“ für knapp ein Jahrzehnt – überwiegend auf die kaufkräftige Massennachfrage. Die genannte „Abteilung II“ begann, das Unternehmen zu prägen. Die Fertigung von Mercedes-Pkw der mittleren Preisklasse (A-, B-Klasse) spielt eine wachsende Rolle.¹⁴ Die Kleinwagen-Marke Smart wurde entwickelt. Vor allem versuchte Daimler mit den *zwei großen Übernahmen Chrysler und Mitsubishi* hinsichtlich Umsatz und Massenproduktion zur Weltspitze vorzustoßen. Was durchaus gelang – wenn auch nur für ein knappes Jahrzehnt.

1998 übernahm der Daimler-Konzern Chrysler, den drittgrößten, damals hochprofitablen US-Hersteller, der vor allem Pkw für den Massenmarkt, zunehmend aber auch bereits SUVs, herstellte.¹⁵ 2000 stieg DaimlerChrysler bei dem japanischen Massenhersteller Mitsubishi Motors (MMC) ein; 2002 übernahm Daimler dort auch die operative Führung. Diese Orientierung wurde ergänzt durch den Einstieg bei dem größten südkoreanischen Autobauer Hyundai. In dieser Periode, in der Schrempp von der „Welt-AG“ sprach, lag Daimler kurze Zeit auf Rang 2 der größten Unternehmen der Welt. Mit 4,5 Millionen hergestellten Pkw erreichte der Konzern formell Rang 6 unter den weltweit größten Autoherstellern. Berücksichtigt man, dass Daimler zeitweilig bei Mitsubishi auch die operative Führung innehatte und dort den CEO stellte, wären die rund 1,4 Millionen Mitsubishi-Pkw hinzuzurechnen, womit Daimler mit 6,2 Millionen Kfz kurze Zeit hinter GM und Toyota und weitgehend gleichauf mit

Ford der dritt- bzw. viertgrößte Kfz-Hersteller der Welt war.

Die Orientierung auf Daimler als Massenhersteller wurde spätestens mit dem Ausstieg bei Chrysler 2007 massiv zurückgefahren. Zuvor, 2004, hatte Daimler bereits das Engagement bei Mitsubishi aufgegeben.

Die Bosse kommen und gehen

Interessant ist, wie in der Öffentlichkeit die Daimler-Bosse immer mit einzelnen Phasen des Konzerns identifiziert werden (siehe dazu die tabellarische Darstellung). Unter Reuter war das der „integrierte Verkehrskonzern“. Unter Schrempp die „Welt-AG“. Und unter Zetsche die „Rückbesinnung auf die Kernmarke“. In Wirklichkeit fielen die strategischen Entscheidungen anderswo – z. B. bei der Deutschen Bank. Oder sie wurden durch Veränderungen des Weltmarkts herbeigeführt. Und für diese unterschiedlichen Phasen der Profitproduktion wurden dann entweder die entsprechenden Führer-Figuren gefunden – oder die Top-Manager hängten ihr Fähnlein in den Wind und passten sich den neuen Anforderungen an. So war Schrempp ein treuer Knecht seines Meisters Reuter und unter diesem der Chef des Rüstungsbereichs Dasa. Doch als er an die Daimler-Spitze geholt wurde und gemäß den Vorgaben der Deutschen Bank die Orientierung Welt-AG betrieb, da rechnete er gnadenlos mit Reuter und dessen Vision des „Technologie-Konzerns“ ab.¹⁶ Zetsche wiederum war ein Sklave in Schrempps Daimler-Reich; Zetsche war vor allem Boss von Chrysler, als dieser US-Autohersteller zum Daimler-Imperium gehörte. Doch als Zetsche an die Daimler-Spitze rückte, kippte er emotionslos Chrysler aus dem Konzernverbund und warf den US-Autohersteller einer Heuschrecke mit Namen Cerberus in den Höllenschlund. Ähnlich wie zuvor Schrempp mit der Reuter-Ära abgerechnet hatte, wurde jetzt unter Zetsche das Chrysler-, Mitsubishi- und Hyundai-Engagement als Irrweg abgetan und als eine Art Schrempp-Spleen präsentiert.

In Wirklichkeit stecken zwischen diesen scheinbar stark unterschiedlichen Phasen strategische Überlegungen und grundlegende Veränderungen des Welt-

markts. Die Reuter'sche Rüstungsphase entsprach, wie beschrieben, der Zielsetzung der in Deutschland herrschenden Kreise, nach der Wiedervereinigung das EU-Projekt und einen EU-Rüstungskonzern voranzutreiben. Als dieser Job getan war, schritt Daimler unter Schrempp zu den neuen Ufern einer Welt-AG. Dabei spielte eine große Rolle, dass damals der Weltmarkt noch von einer imperialistischen Triade bestimmt wurde, bestehend aus USA, Japan und der EU. Daimler suchte entsprechend in Nordamerika und in Japan eine feste Verankerung. Bei der Wahl Mitsubishi wurde auch versucht, sich mit einem Kernbereich des japanischen Imperialismus zu vernetzen.¹⁷

Der Ausstieg bei Chrysler und Mitsubishi entsprach teilweise einer profitorientierten Neuorientierung, zugleich wurde damit eine geographische Neujustierung vorgenommen

Die *Neuorientierung* meinte ein massives Zurückfahren von Daimler als Massenhersteller von Pkw der mittleren Klasse. Die zunehmenden Krisenerscheinungen und die weltweit verstärkte neoliberale Politik mit der Stagnation und den Rückgängen der Massenkaufkraft in Nordamerika, Japan und Europa lieferten für diese Konzernpolitik gute Gründe. Zumal bereits 1997 im Süden der USA, in Tuscaloosa, ein eigenes Daimler-Werk errichtet wurde, aus dem im übrigen die Automobilarbeitergewerkschaft UAW bis 2014 komplett herausgehalten werden konnte. In Japan konnte vor dem Ausstieg bei Mitsubishi die wertvollste Mitsubishi-Tochter, der Lkw-Hersteller Fuso, herausgebrochen und ins Daimler-Imperium überführt werden.¹⁸

Mit dem Verkauf von Chrysler und den Ausstiegen bei Mitsubishi und Hyundai wurde der Umsatz von Daimler von 177 Mrd US-\$ auf rund 110 Mrd US-\$ radikal reduziert und die Zahl produzierter Kraftfahrzeuge mehr als halbiert. Diese radikale Kehrtwende machte vor allem in Kombination mit der *geographischen Neujustierung* Sinn. Die USA erlebten seit Ende der 1990er Jahre auf wirtschaftlicher und politischer Ebene einen erheblichen Bedeutungsverlust. Der japanische Kapitalismus erlebte gar eine nunmehr seit 15 Jahren anhalten-

de Stagnations- und Depressionsperiode. Gleichzeitig stieg China zur neuen kapitalistischen Weltmacht auf – nicht zuletzt als Kfz-Produzent und als weltweit größter Absatzmarkt für Pkw. Ein deutscher Daimler-Konzern, der mit einem großen japanischen Hersteller verbunden ist, wäre hier bereits ein Problem gewesen. Eine Verbindung mit Mitsubishi, der Inkarnation des japanischen Imperialismus und der japanischen Rüstungsindustrie, hätte sich als ein enormes Hindernis beim großangelegten Eintritt in den chinesischen Markt erwiesen.

Und so steht Zetsche angeblich für die Rückbesinnung auf die „Kernmarke“. In Wirklichkeit steht Daimler in seiner aktuellen Phase vor allem für die – späte – Erkenntnis des Stuttgarter Top-Managements, dass die neue Schlacht in der Weltautoindustrie in China geschlagen wird. Seitdem findet eine gnadenlose Aufholjagd statt, bei der Daimler vor allem mit Audi und BMW konkurriert. Bei Zetsches Antritt 2007 lag der Anteil, den der chinesische Markt am gesamten Daimler-Umsatz ausmachte bei rund 3 Prozent. 2010 waren es 5 Prozent und 2014 bereits rund 20 Prozent. 2015 dürfte die VR China mit rund 25 Prozent und mehr als 250000 verkauften Kraftfahrzeugen erstmals den größten Absatzmarkt des Konzerns überhaupt darstellen – größer als Deutschland, größer als die USA und größer als Westeuropa ohne Deutschland.

Dabei ist Daimler auch bereit, die Kernmarke Mercedes zugunsten des chinesischen Partners BAIC in Frage zu stellen bzw. den Mercedes-Stern zumindest hinten zu stellen. Inzwischen ist selbst eine Ankerbeteiligung eines chinesischen Investmentfonds am Daimler-Kapital vorstellbar.¹⁹

Wobei auch für Daimler in China gilt: Es wird *aus allen vier Rohren* geschossen. Daimler ist in China präsent mit Nutzfahrzeugen – mit der Marke Auman, mit Lkw, die von Daimler gemeinsam mit dem Daimler-Partner Foton produziert werden. Daimler ist über die 12-Prozent-Beteiligung an chinesischen Autohersteller BAIC im Sektor Massenerstellung von Mittelklasse-Pkw engagiert. Daimler erzielt schließlich in Chi-

na die größten Umsatzanteile mit Automobilen der Luxusklasse. Schließlich existiert eine Verbindung von Daimler zum chinesischen Rüstungsunternehmen und Waffenausporteur Norinco. Nachdem es 1998 bei Daimler mit

Chrysler eine deutsch-amerikanische Allianz gab, nachdem es mit Daimler-Mitsubishi 2002 zu einer deutsch-japanischen Partnerschaft kam, spricht Zetsche 2014 von der „chinesisch-deutschen Partnerschaft“ und davon, dass

„wir zuversichtlich sind für unsere Zukunft im entscheidenden Markt für Autos, in China“.²⁰

Winfried Wolf ist Chefredakteur von Lunpark21 und Verfasser von Büchern u.a. zur Autoindustrie und Verkehrspolitik.

Anmerkungen:

- 1 Thomas Fromm und Max Hägler, *Die Wandlung des Dr. Z.*, in: *Süddeutsche Zeitung* 6.2.2015.
- 2 Hier gibt es allerdings in jüngerer Zeit zumindest in Deutschland eine wesentliche Veränderung. Siehe den Kasten zu Geschäftswagen.
- 3 Bereits im Jahr 1938 machte die Rüstung 90 Prozent des Daimler-Benz-Konzernumsatzes aus. Die „Konversion“ von ziviler auf Rüstungsproduktion betrieb langfristig der Großaktionär des Unternehmens, die Deutsche Bank. Diese stellte seit 1925 mit Emil Georg von Stauff den Daimler-Aufsichtsratsvorsitzenden. In dem OMGUS-Report der US-Militärverwaltung, der nach dem Zweiten Weltkrieg erstellt wurde, heißt es dazu: „Es war Emil Georg von Stauff von der Deutschen Bank, der die Reorganisationen (von BMW und Daimler-Benz; W.W.) betrieb [...] Er war weitgehend dafür verantwortlich, dass die Produktionsvorhaben ... lange vor Ausbruch des Krieges von der zivilen Autoproduktion auf die Herstellung von Flugzeugmotoren umgestellt wurden.“ Nach *OMGUS-Report, Ermittlungen gegen die Deutsche Bank*, Nördlingen 1985, S.149f. Der Umsatz des Unternehmens entwickelte sich von 100 Millionen Reichsmark (RM) 1935 auf rund eine Milliarde RM 1944. Eine Verzehnfachung des Umsatzes in neun Jahren – mit noch stärkerem Wachstum der realen Profite – ist im normalen kapitalistischen Geschäftsleben nicht erreichbar. 1986 brachte die Plakat-Gruppe Daimler-Benz Untertürkheim (siehe Seite 18 ff) zusammen mit Mitgliedern der Anti-Apartheid-Bewegung die Broschüre heraus: *100 Jahre Daimler-Benz – Kein Grund zum Feiern*. Diese höchst verdienstvolle Veröffentlichung hatte vor allem die Daimler-Benz-Tradition in der Rüstung zum Schwerpunkt.
- 4 EADS gab sich 2013 einen zivilen Tarnanstrich und benannte sich um in „Airbus Group“, die wiederum hat einen militärischen Geschäftsbereich mit der Bezeichnung „Airbus Defence and Space“, was dem früheren EADS-Bereich EADS Cassidian entspricht.
- 5 Siehe ausführlich unter: www.aufschrei-waffenhandel.de/Daimler.
- 6 Nehmen wir als Beispiel die Struktur im Jahr 2007. Damals lag der Gesamtumsatz der Daimler-Unternehmensgruppe bei rund 135 Milliarden Euro. Das Geschäft mit Lkw, Transportern und Bussen belief sich auf rund 43 Mrd. Euro – knapp ein Drittel des Gesamtumsatzes. Rechnet man Anteile des Geschäftsfelds Daimler Financial Services und die Einnahmen aus Tollcollect, dem Lkw-Maut-System auf deutschen Autobahnen, an dem Daimler maßgeblich beteiligt ist, hinzu, dann dürften bis zu 40 Prozent des Gesamtumsatzes auf den Bereich Nutzfahrzeugen entfallen.
- 7 Unter Transportintensität versteht man die Summe an Transportkilometern, die in einer Ware enthalten sind. In einem Computer oder in einem Joghurt-Becher sind heute in der Regel 50 Prozent mehr Kilometer, die auf Straßen, per Schiff, in Eisenbahnen oder per Flugzeug zurückgelegt wurden, „enthalten“.
- 8 Seit 1990 kamen drei von vier Bahnchefs (Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube) aus der Daimler Kaderschmiede. Unter Grube kaufte die Deutsche Bahn AG 2013 für gut 3 Milliarden Euro Arriva, den größten Betreiber von Busfernverkehrslinien in Europa. Fast zeitgleich erfolgte in Deutschland die Liberalisierung des Busfernverkehrs. Die Deutsche Bahn ist auch in Deutschland im Busfernverkehr engagiert und betreibt zunehmend Busfernverkehrsstrecken in Konkurrenz zu bestehenden (oder dann eingestellten) Schienenverbindungen. Siehe ausführlich: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*, Stuttgart 2014, S.61ff.
- 9 2013 wurden bei Daimler 355.000 Lkw gefertigt. Nr. 2 im Weltmarkt war Dongfeng Motor Corp. mit 246.000 Einheiten, gefolgt von FAW (China), von VW (MAN-Scania) und Volvo Trucks mit je 128.000 Einheiten. VW und FAW sind über ein joint venture miteinander verbunden. BAIC-Foton – eng verbunden mit Daimler – brachte es auf 140.000 Einheiten. Da Daimler und Volvo überproportional schwere Lastkraftwagen herstellen, muss ihre Position, wenn an den Umsätzen gemessen, stärker gewichtet werden.
- 10 Nicolaus Doll, *Kampf um die Lufthoheit in der Branche*, in: *Die Welt* 17.5.2013.
- 11 Lee A. Iacocca, *Eine amerikanische Karriere*, Düsseldorf und Wien 1985, S. 386.
- 12 Siehe Georg Kacher, *Warum Maybach nie eine wirkliche Chance hatte*, in: *Süddeutsche Zeitung* 5.12.2011. Ende 2014 hieß es, dass ein neues und verlängertes S-Klasse-Modell (BR 222, dann als „BR 222X“) den Zusatz „Maybach“ erhalten soll.
- 13 Nikolaus Doll, *Neuwagen sind so teuer wie noch nie*, in: *Die Welt* 9.2.2015. Der durchschnittliche Preis eines Pkw der Marke Dacia, also der Renault-Tochter für preiswerte Pkw, liegt sogar nur bei 11.682 Euro, was einem Drittel des Verkaufspreises eines Mercedes-Pkw entspricht.
- 14 Die A-Klasse-Modelle beginnen 2015 bei einem Neuwagenpreis von 24.500 Euro, die B-Klasse bei 27.000 Euro
- 15 Es handelte sich von vornherein um eine reine Übernahme. Die Behauptung, es sei ein „merger of equals“ waren pure Show und Streicheleinheiten für Kapitalanleger in den USA.
- 16 Schrempp ließ dabei Projekte verschrotten, die er zuvor betrieben und in den siebten Himmel gehoben hatte. So hatte Schrempp als Dasa-Chef in den Niederlanden den Flugzeugbauer Fokker aufgekauft und dabei von „my love baby“ gesprochen. Als Vorstandsvorsitzender von Daimler-Benz ließ er dann den Flugzeughersteller mit seinen 8000 Arbeitsplätze gnadenlos in den Ruin zu treiben.
- 17 Mitsubishi Motors ist Teil des informellen, nach dem Zweiten Weltkrieg offiziell aufgelösten traditionsreichen Mitsubishi-Konglomerats, das, vergleichbar mit Daimler-Benz im NS-Deutschland, bis 1945 die Rüstung für den imperialistischen japanischen Krieg organisiert hatte. Zum Mitsubishi-Imperium zählen heute die MMC-Großaktionäre das Handelshaus Mitsubishi Corp, der Rüstungs- und Maschinenbauer Mitsubishi Heavy Industries und das Bankhaus Bank of Tokyo-Mitsubishi. Edzard Reuter hatte bereits 1990 vergeblich eine strategische Allianz Daimler-Mitsubishi angepeilt. Er fabulierte in der „Zeit“ davon, dass „die Welt durch globale Konzerne Schritt für Schritt zu einer Einheit zusammengeschweißt“ werde. „Le Monde sah damals darin eine „gefährliche Wiedergeburt deutsch-japanischen Größenwahns“. Zitiert bei Winfried Wolf, *Autoindustrie und Opel-Streik 2004/2005*, Berlin-Wilhelmshorst 2005, *wolfs flugschrift nr. 3*, S. 53.
- 18 Anfang 2003 gliederte DaimlerChrysler bei MMC den Lkw-Hersteller Fuso, bis dahin eine hundertprozentige MMC-Tochter, aus und übernahm die Aktienmehrheit beim neu formierten Unternehmen Fuso Bus & Truck. Das Fuso-Engagement ist wichtiger als das bei MMC, da Fuso profitabel arbeitet und in Japan im Lkw-Geschäft einen Marktanteil von 30 Prozent, MMC hingegen im Pkw-Bereich nur einen Anteil von 10 Prozent hält.
- 19 Die Deutsche Bank stieg bei Daimler bereits vor einigen Jahren aus. Bis 2012 war Abu Dhabi mit dem Staatsfonds Aabar und einem Anteil von 3,1 Prozent einer der wenigen Großaktionäre. Doch Aabar machte 2012 Kasse und stieg aus. Aktuell sind noch Kuwait (mit 7,6 %) und Renault-Nissan (mit 3,1 %) als Großaktionäre präsent. Zwei Drittel der übrigen Anteile werden von institutionellen Investoren, gut 20 Prozent von privaten Anlegern gehalten. Diese Eigentümerstruktur gilt als labil. Immer wieder war im Gespräch, dass als neuer Großinvestor der Staatsfonds CIC –China Investment Corporation – einsteigen könnte. Angaben nach: *Handelsblatt* 8.1.2013.
- 20 Presseerklärung Daimler-Konzern 10.10.2014.

tie (Transnationals Information Exchange) ...

... ist ein weltweites Netzwerk von Beschäftigten, die sowohl im Betrieb als auch in anderen sozialen Bewegungen aktiv sind. Unser Ziel ist es, ein Bewusstsein über internationale Zusammenhänge sowie eine Zusammenarbeit zwischen Beschäftigten und ihren Organisation in verschiedenen Regionen der Welt zu fördern. Gegründet wurde *tie* 1978 auf Initiative von GewerkschaftsaktivistInnen aus verschiedenen Ländern. Heute sind Gruppen in Brasilien, Kolumbien, den USA, Südafrika, Mosambik, Senegal, Deutschland, Türkei, Sri Lanka, Indien und Bangladesch aktiv.

tie unterstützt einen weltweiten Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen GewerkschaftsaktivistInnen, Lohnabhängigen, Frauen- und Menschenrechtsgruppen. Da *tie* sowohl im Norden als auch im Süden verankert ist, wird es möglich, zwischen sozialen Bewegungen internationale Arbeitszusammenhänge zu stiften und zu mobilisieren.

In der Automobilbranche begleitet *tie* nationale und internationale Netzwerke von GewerkschaftsaktivistInnen. So unterstützt *tie* innerhalb des Daimler-Konzerns bereits seit über 25 Jahren einen internationalen Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen Beschäftigten, um auf diese Weise gemeinsame gewerkschaftliche Positionen und Strategien zu erarbeiten, konkrete Solidaritätsaktionen zwischen den Beschäftigten sowie eine Gegenwehr zur Unternehmensstrategie des gegenseitigen Ausspielens verschiedener Standorte zu organisieren.

Weitere Infos: www.tie-germany.org

Die Daimler-Koordination ...

... ist ein Arbeitsforum, das dem regelmäßigen Informationsaustausch von Betriebsgruppen, kritischen Vertrauensleuten der IG-Metall, Betriebsräten und anderen interessierte KollegInnen aus deutschen Daimler-Werken dient. Wir verstehen uns als an der Basis orientiert und von dem Interesse getragen, über den eigenen Tellerrand hinaus auch internationale Zusammenhänge zu begreifen und entgegen engstirnigem „Standortdenken“ Solidarität in der BRD und darüber hinaus zu fördern. Innerhalb des Forums werden Management-Strategien kritisch beleuchtet und eigene Positionen erarbeitet. Der Kontakt zwischen Belegschaften ist für den gegenseitigen Erfahrungsaustausch und das Suchen nach gemeinsamer und solidarischer Gegenwehr unentbehrlich.

Entgegen der mehrheitlichen Politik in den Gewerkschaften und den Betriebsräten vertritt die Koordination *eine Position gegen Konzessions- und Standortpolitik*, da diese keine Standorte sicherer macht, sondern nur den Erpressungsdruck auf die einzelnen Belegschaften erhöht.

Da die Konzern-Strategien weltweit angelegt sind, bemüht sich die Koordination angesichts der Bedeutung des Gesamtkonzerns Daimler darüber hinaus um einen *Internationalismus* von Seiten der Beschäftigten mit dem Ziel einer internationalen Zusammenarbeit von betrieblichen GewerkschaftsaktivistInnen in Europa, Afrika, Nord- und Südamerika.

Weitere Infos: dcexchange@gmx.de

impressum

Das vorliegende Heft Lunapark21 Extra10 zum Thema DaimlerWelt-AutoWelt wird herausgegeben von der Redaktion Lunapark21, der Daimler-Koordination und dem Netzwerk TIE (Transnationals Information Exchange). Zur Charakterisierung der zwei letztgenannten Gruppen siehe die Kurzporträts oben und das Vorwort. Redaktionelle Koordination bei diesem Heft: Aron Amm Einzelheft-Preis für das vorliegende LP21Extra10: 5 Euro.

In allen Abo- und Vertriebsangelegenheiten bitte wenden an: E-Mail abo@lp21.de | Postadresse: AVZ · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin | Tel.: 030 – 42 80 40 30. | Redaktionsangaben: Lunapark21 GmbH · An den Bergen 112 · D-14552 Michendorf | E-Mail-Adresse (nur für Redaktionsangelegenheiten): ww@lunapark21.net | Geschäftsführer Sebastian Gerhardt | Registrierung der Lunapark21 GmbH beim Amtsgericht Potsdam unter HRB 21525P | Heftgestaltung: Joachim Römer (www.unterblicken.de) | Druck: Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH | Lunapark21 wird auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt | Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie erscheint vier Mal im Jahr. Zusätzlich gibt es pro Jahr zwei Extra-Hefte zu Schwerpunktthemen (wie das vorliegende zu DaimlerWelt-AutoWelt). | LP21-Redaktion: Dr. Winfried Wolf (Chefredakteur; V.i.S.d.P.) · Daniel Behruzi · Thomas Fruth · Sebastian Gerhardt · Dr. Hannes Hofbauer · Dr. Gisela Notz | Einzelpreis des normalen Heftes (der Quartalszeitschrift): 5,90 Euro + Porto | Normalabo (= vier Ausgaben im Jahr und für Deutschland/Österreich): 24,00 Euro. | AboPLUS (sechs Ausgaben im Jahr, davon zwei Sonderhefte LP21-Extra zu Schwerpunktthemen; ebenfalls für Deutschland/ Österreich): 32 Euro. | Alle Abopreise siehe www.lunapark21.net/service/ | Konto Lunapark21: IBAN DE69 1605 0000 3527 0038 00 | BIC WELADED 1PMB | Die Rechte für Fotos und Texte liegen bei den Autorinnen und Autoren. Die Verwendung ist nur mit deren Einwilligung und mit Quellenangabe gestattet. |

© Copyright 2015 by Lunapark21 GmbH | ISSN 1866-3788





STOP

