

Dietmar Düe

Reagieren oder agieren?

Ohne eigenständige Handlungskonzepte kann dem Druck der Autokonzerne nicht standgehalten werden

„Dunkle Wolken ziehen über das Autoland Deutschland, wo jeder siebte Arbeitsplatz am Kraftfahrzeugbau hängt“, so orakelte W. von Petersdorff im vergangenen Herbst in seinem Artikel „Das ganze Autoland muß auf den Prüfstand“. (Vgl. FAZ vom 24.10.2004) Auch gelegentliche Signale aus Unternehmensspitzen der Automobilindustrie tragen zu den noch undeutlichen Konturen eines sich abzeichnenden Bildes bei, wonach Automobilproduktion in der Bundesrepublik Deutschland zu einem Zuschussgeschäft für die Unternehmen zu werden droht: Im internationalen Vergleich zu hohe Lohn- und Lohnnebenkosten, gepaart mit zu kurzen und unflexiblen Arbeitszeiten sowie nach wie vor unzureichend „reformierte“ arbeitspolitische Rahmenbedingungen stellen eine ausreichend profitable Herstellung von Personenwagen (zumindest der „Brot und Butter-Modelle“ der Volumenhersteller) am Standort Deutschland zunehmend in Frage. Auch wenn der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) der These einer Relativierung der Rolle der Bundesrepublik als zentraler Produktionsbasis der deutschen Autohersteller zunächst widerspricht, so lässt auch er keinen Zweifel daran aufkommen, aus welcher Richtung der Wind in den Automobilwerken zukünftig zu blasen hat: Hohe, meist über Tarif liegende Arbeitskosten sowie wenig flexible Arbeitszeiten seien gravierende Konkurrenz Nachteile: „Wenn wir Arbeitsplätze in Deutschland halten wollen, dann ist die Überprüfung übertariflicher Leistungen letztlich sozialer als die Verlagerung von Arbeitsplätzen. (...) Wir brauchen längere Arbeitszeiten und höhere Flexibilität.“ (Vgl. FAZ vom 11.12.2004)

Keine Absatzkrise

Schon der Blick auf die aktuelle Entwicklung der deutschen Automobilindustrie lässt allerdings derartigen Branchenpessimismus reichlich abwegig erscheinen. Die PKW-Produktion summiert sich im Jahr 2004 auf rund 5,2 Millionen Einheiten. „In Deutschland werden wir damit im sechsten Jahr nacheinander die Marke von 5 Millionen überschreiten. Das ist für wahr kein schlechtes Resultat...“ verkündet gar nicht mehr verzagt der gleiche VDA. (Vgl. www.vda.de, Pressemitteilung vom 10.12.2004) Für den Binnenmarkt dürfte das Jahr 2005 allerdings nur ein sehr verhaltenes Wachstum von voraussichtlich weniger als einem Prozent bringen. Zu geringe Massenkauflkraft vor allem aufgrund anhaltend hoher Arbeitslosigkeit sowie unzureichender Einkommensentwicklung ist die maßgebliche Bremse eines im letzten Sommer noch prognostizierten stärkeren Wachstums der Inlandsnachfrage. Schon

im vergangenen Jahr sei es die Nachfrage der Firmenkunden gewesen, die den Autoabsatz gestützt hat, während sich die privaten Käufer, auf die heute rund die Hälfte der Neuzulassungen entfällt, zurückziehen. „Seit dem Spitzenjahr 1999 ist der private Absatz immerhin um 30 Prozent gesunken“, stellt das Institut für Automobilwirtschaft (IFA) der Fachhochschule Nürtingen fest. (Vgl. FAZ vom 23.12.2004) Die beeindruckenden Produktionszahlen der deutschen Automobilindustrie finden ihre Erklärung in einer beträchtlichen Ausweitung der PKW-Ausfuhr. Der Ausfuhrwert aus dem bisherigen Exportspitzenjahr 2003 konnte auch in 2004 wieder erreicht werden. Inzwischen liegt die Exportquote bei 70 Prozent. Es fällt wirklich nicht leicht, angesichts solcher Exporterfolge an unvorteilhafte Konkurrenzbedingungen der bundesrepublikanischen Automobilunternehmen im internationalen Kontext zu glauben.

Mit einer bemerkenswerten Studie widerlegte die IG Metall im vergangenen Herbst die augenscheinlich verwertungsinteressengeleitete Mär einer „schwächelnden“ deutschen Automobilindustrie, die vor allem durch „Beiträge“ seitens ihrer Beschäftigten im globalen Wettbewerb gestärkt werden müsse.¹ Seit langem belegt die Bundesrepublik den dritten Rang unter den bedeutendsten Automobilherstellerländern der Erde. So auch im Jahr 2003 mit 5,5 Millionen Kraftfahrzeugen hinter den USA (12,1 Millionen) und Japan (10,3 Millionen) noch vor China, das mit 4,4 Millionen Fahrzeugen Frankreich (3,6 Millionen) auf den fünften Rang verwies. In Westeuropa ist die Bundesrepublik unangefochten der wichtigste Produktionsstandort. Rund ein Drittel der europäischen Automobilproduktion stammt aus deutschen Betrieben. Während Frankreich und Italien in den vergangenen Jahren, gemessen an ihren Produktionsanteilen, spürbar zurückgefallen sind, konnte die Bundesrepublik ihre Position sogar noch leicht verbessern.² Mit Blick auf die Produktions- und Absatzerfolge im In- und Ausland wird in der Branchenanalyse der IG Metall auf eine „seit Mitte der neunziger Jahre deutlich gestiegene internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie“ (S. 23) hingewiesen. So konnten beispielsweise allein die PKW/Kombi-Exporte in den vergangenen zehn Jahren von knapp 2,5 Millionen (1995) auf 3,7 Millionen (2004) um mehr als 50 Prozent gesteigert werden.

Durch diese Exporterfolge, die der maßgebliche Hintergrund des hohen Produktionsausstoßes der deutschen Automobilindustrie sind, konnten die Absatzprobleme, die ein in den vergangenen Jahren mehr oder weniger stagnierender Binnenmarkt bei gleichzeitig zunehmenden Importen eigentlich hätte erwarten lassen, überkompensiert werden. Die räumliche Verteilung dieser Exporte im Jahr 2003 zeigt ein schon aus der Vergangenheit bekanntes Schema: der überwiegende Teil (70%) der deutschen PKW-Ausfuhr geht in die europäischen Länder (5% in osteuropäische Länder), 18 Prozent werden in Amerika

¹ IG Metall, FB Wirtschaft-Technologie-Umwelt (Hrsg.), Die Automobilindustrie, Branchenanalyse 2004 (Redaktion Nikolaus Schmidt), Frankfurt/Main, September 2004.

² Vgl. VDA, Auto Jahresbericht 2004, Frankfurt/Main 2004, S. 206; IG Metall 2004, a.a.O., S. 8-9.

(vor allem USA) und weitere zehn Prozent in Asien (meist China und Japan) abgesetzt. (Berechnet nach VDA) Darauf, dass die Exporte im Rahmen der Absatzinternationalisierung des Automobilkapitals wieder relativ an Attraktivität gewinnen, macht P. Nunnenkamp aufmerksam. Er führt diese Entwicklung zum einen auf „die im Verlauf der Globalisierung stark gesunkenen Transport- und Transaktionskosten“ sowie auf den Abbau ehemals verbreiteter Importrestriktionen in bestimmten Ländern (beispielsweise in Brasilien oder Indien) zurück. Andererseits seien in der Vergangenheit gebräuchliche Regelungen im Hinblick auf lokale Wertschöpfungsanteile (local content) und Außenhandelsquoten aufgrund bi- und multilateraler Vertragsverpflichtungen inzwischen weitgehend obsolet geworden.³

Gestiegene Auslandsproduktion

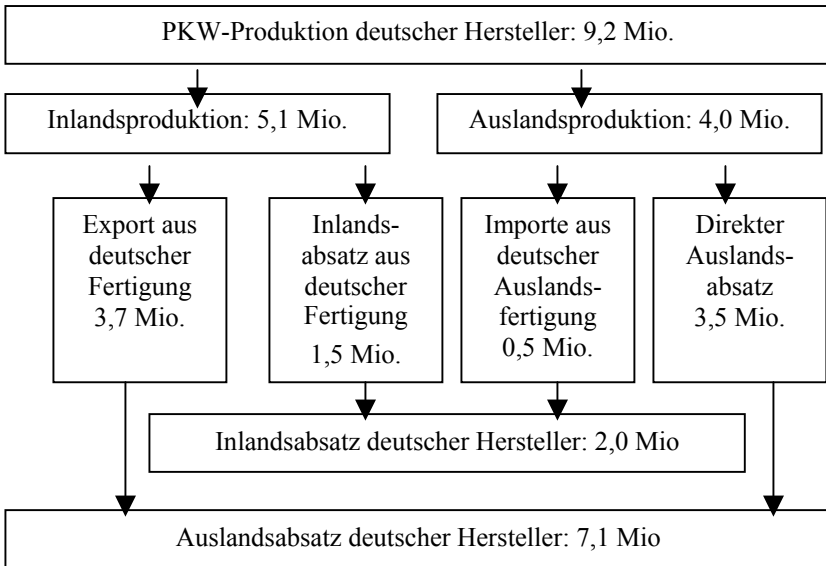
Während diese Entwicklung die Bedeutung der Kundennähe als Bestimmungsfaktor bei Produktionsstandortentscheidungen der Automobilunternehmen abschwächt (aus Absatzgründen muss nun nicht mehr unbedingt dort, wo verkauft werden soll, auch produziert werden) und neuerdings wieder Exportstrategien begünstigt, ist dennoch die Auslandsproduktion deutlich gestiegen; sowohl in Relation zur Inlandsproduktion als auch zu den Exporten. So erhöhte sich die inländische Automobilproduktion (PKW und Nutzfahrzeuge) deutscher Hersteller von 1993 (4 Millionen) bis 2003 (5,5 Millionen) um 38 Prozentpunkte, die entsprechende Auslandsfertigung stieg demgegenüber von zwei Millionen in 1993 um 120 Punkte auf 4,4 Millionen im Jahr 2003. (Berechnet nach VDA) Fast 44 Prozent der deutschen PKW-Produktion wurde 2003 an ausländischen Produktionsstandorten erbracht. Die Auslandsproduktion überstieg die Exporte im vergangenen Jahr um mehr als neun Prozent. (Vgl. Schaubild 1) P. Nunnenkamp fragt nach den Ursachen des relativen Bedeutungszuwachses der Auslandsproduktion deutscher Automobilunternehmen. Während er die Fahrzeugfertigung unter deutscher Regie in den Entwicklungs- und Schwellenländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas als eindeutig absatzorientiert einschätzt, hätte „von Anfang an für die Auslandsstandorte an der südlichen EU-Peripherie (Portugal und Spanien) und in den mitteleuropäischen EU-Beitrittsländern (...) eine ganz andere Situation“ bestanden. „Der dramatische Anstieg der dortigen Auslandsproduktion dürfte maßgeblich auf Kostenmotiven beruhen. (...) Beide Ländergruppen haben zusammengenommen ihren Anteil an der gesamten Auslandsproduktion deutscher PKW-Hersteller auf 40 Prozent verdoppelt.“⁴ Während Auslandsproduktion in der Automobilindustrie in der Vergangenheit vorrangig absatzstrategisch motiviert war (Auslandsmärkte wurden zunächst über Exporte erschlossen, bei ausreichend entwickeltem Marktvolumen vor Ort konnten dann profitable Produktionsstätten aufgebaut werden), hat sie vor allem durch die

³ Vgl. P. Nunnenkamp, Der Automobilstandort Deutschland unter Wettbewerbsdruck, in: ifo Schnelldienst 7/2004 – 57. Jahrgang, S. 29.

⁴ Vgl. ebd., S. 29ff.

Transformationsprozesse in den ehemals sozialistischen Ländern Mittel- und Osteuropas im Verlauf der neunziger Jahre eine spürbar neue Seite gewonnen: sie kann nun auch verstärkt als Instrument der Produktionskostenreduzierung eingesetzt werden. Die ArbeiterInnen und Angestellten in den deutschen Automobilbetrieben spüren diese Entwicklung als zunehmenden Druck auf ihre Arbeitsbedingungen. Mit der Drohung einer umgehenden Produktionsverlagerung an eine andere im erweiterten EU-Raum gelegene, kostengünstigere Fertigungsstätte, werden den Beschäftigten von Unternehmensseite vermehrt einkommens- und arbeitspolitische Zugeständnisse abverlangt.

Schaubild 1: Produktion und Absatz von PKW deutscher Hersteller 2003



Quelle: IG Metall 2004, a.a.O., S. 20 (Rundungsdifferenzen)

Unterschiedlich bewertet werden die möglichen Produktions- und Beschäftigungswirkungen der stark gestiegenen Auslandsproduktion von in der Bundesrepublik ansässigen Automobilunternehmen. Hintergrund der Überlegungen ist eine zunehmende Strukturveränderung bei den Autoimporten in die Bundesrepublik. Während der Anteil aus dem Ausland stammender Fahrzeuge am deutschen Inlandsmarkt von 1997 bis 2003 um sieben Prozent gestiegen ist, verzeichnen ausländische Hersteller im genannten Zeitraum Marktanteilsgewinne von lediglich 2,1 Prozent. „Weitاًus kräftiger erhöht haben sich in der jüngeren Vergangenheit die Importe von PKW deutscher Hersteller aus der Fertigung im Ausland. (...) Die Importe von PKW aus der Produktion deut-

scher Hersteller im Ausland machten 2003 etwas mehr als 27 Prozent an den Gesamtzulassungen deutscher Marken im Inland aus. 1997 lag der entsprechende Anteil noch bei rund 18 Prozent.⁵ Die IG Metall gelangt in ihrer Branchenanalyse zu der Einschätzung, dass „zunehmende Importe und massiv gesteigerte Fertigung an ausländischen Produktionsstandorten (...) sich bislang weder auf die Inlandsproduktion noch auf die Beschäftigung negativ ausgewirkt“ hätten. Auch bezogen auf die neuen EU-Mitgliedsländer Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn wird explizit festgestellt: „Trotz einzelner Produktionsverlagerungen bzw. dem Aufbau neuer Produktionsstätten sowie der grundlegenden Modernisierung übernommener Fertigungskapazitäten signalisiert die Analyse der Außenhandelsbeziehungen bisher keinerlei negative Auswirkungen auf die deutsche Automobilindustrie.“⁶ Andererseits wurde schon vor einigen Jahren mit Blick auf die Automobilbranche der generellen Einschätzung der „Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik“ widersprochen, wonach „die industrielle Auslandsproduktion deutscher Unternehmen (...) bislang nicht zu Lasten der heimischen Produktion und Arbeitsplätze“ gehe.⁷ Demgegenüber wurde ein Ersatz binnenmarktorientierter Fahrzeugproduktion durch Auslandsfertigung behauptet, der auch für die heimische Beschäftigung nachteilige Folgen hätte. „Dieser Trend wird sich zukünftig verstärkt fortsetzen.“⁸ P. Nunnenkamp stellt in diesem Zusammenhang zunächst fest, dass angesichts des gleichzeitigen Wachstums von Auslandsproduktion und Exporten seit den neunziger Jahren nicht eindeutig gesagt werden kann, „ob die Exporte und damit auch die Produktion im Inland schneller gewachsen wäre, wenn die Auslandsproduktion nicht ausgeweitet worden wäre.“ Ein genauerer Blick auf die Entwicklung der einzelnen Unternehmen zeige allerdings, dass bei Herstellern wie beispielsweise VW, die ihre Auslandsproduktion stark ausgeweitet haben, Exporte und Inlandsproduktion schwächer expandierten. „Hierin ist ein erstes Indiz für Substitutionseffekte zu erkennen.“

Den Ersatz von Inlandsproduktion durch Auslandsfertigung konstatiert P. Nunnenkamp insbesondere in bezug auf die mitteleuropäischen EU-Beitrittsländer Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn, aber auch für die südliche EU-Peripherie: Nach anfänglichen Ausfuhren in diese Gebiete würden die Exportzuwächse rückläufig und schließlich von den Importen aus diesen Ländern übertroffen. Außerdem könnten auch auf Drittmärkten Substitutionseffekte zu Lasten der deutschen Fahrzeugproduktion eintreten. „Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Wettbewerbsdruck aus europäischen Ländern mit vergleichsweise niedrigem Pro-Kopf-Einkommen sich nicht darauf beschränkt, dass mit der dortigen Auslandsproduktion Exporte aus

⁵ Vgl. IG Metall 2004, a.a.O., S. 16.

⁶ Vgl. ebd., S. 16 und 22.

⁷ Vgl. Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik, Memorandum 97, Köln 1997, S. 69.

⁸ Vgl. D. Düe, *Abbau im Aufschwung?* In: Z - Zeitschrift Marxistische Erneuerung Nr. 32, Dezember 1997, S. 143f. und 147.

Deutschland entfallen. Vielmehr wird der deutsche Markt selbst zunehmend zum Ziel von Automobilen, die in peripheren europäischen Ländern produziert werden.⁹ Exportsubstitution sowie der Ersatz binnenmarktorientierter Produktion durch Auslandsfertigung und damit auch nachteilige Auswirkungen auf die Inlandsbeschäftigung sind mit Blick auf die neuen mitteleuropäischen PKW-Produktionsstandorte vor allem für VW, aber auch für Opel und möglicherweise zukünftig auch Audi zu erwarten. (Vgl. Schaubild 2)

Überkapazitäten und neue Absatzmärkte

Überkapazitäten sind in der Diskussion um die Perspektiven der Automobilindustrie schon lange ein Thema. Bemerkenswert ist, dass deren Ausmaß von Entscheidungsträgern in den Automobilunternehmen offensichtlich unterschätzt wird. Eine aktuelle Befragung im Automobilssektor, die die Unternehmensberatung KPMG jährlich durchführt, führt u. a. zu dem Ergebnis, dass „drei Viertel der Befragten glauben, daß die Überproduktion weniger als 20 Prozent der Gesamtkapazitäten ausmacht. Diese Aussage weicht drastisch von unseren Marktanalysen ab.“ KPMG hat weltweite Überkapazitäten von 25 Prozent für den Automobilssektor errechnet. Sollen diese um nur fünf Prozent verringert werden, sei eine Reduzierung der internationalen Automobilproduktion um vier Millionen Einheiten erforderlich. (Vgl. FAZ vom 10.01.05) Die IG Metall zeigt in ihrer Branchenanalyse eine Übersicht, wonach die größten Überkapazitäten in der europäischen Automobilindustrie vorhanden sind.¹⁰

Schaubild 2: Kraftfahrzeugproduktionsstandorte der Automobilindustrie in den EU-Beitrittsländern (Stand 2003)

Land/Unternehmen	Produktionsstätte	Modelle	Produktion/ Montage
Polen			
Daewoo FSO Motor	Warschau	Matiz, Lanos	35.400
Volkswagen Poznan	Poznan	T5, Caddy	41.200
Fiat Auto Poland	Tychy	Seicento, Palio Weekend, Panda	203.600
Opel Polska	Gliwice	Agila, Astra	76.700

⁹ Vgl. Nunnenkamp, a.a.O., S. 30ff.

¹⁰ Vgl. IG Metall 2004, a.a.O., S. 33.

Slowakei			
Hyundai/Kai	Zilina	Kompaktwagen (ab 2006)	Kapazität 200.000
PSA	Trnava	Kleinwagen (ab 2006)	Kapazität 300.000
VW Slovakia	Bratislava	Polo, Touareg, SEAT Ibiza	281.200
Slowenien			
Revoz (Renault 66,7%)	Novio Mesto	Clio	118.200
Tschechische Republik			
Skoda	Mlada Boleslav, Kvasiny, Vrchlabi	Fabia, Octavia, Superb	437.600
Toyota/PSA Automobile Czech	Kolin	Kleinwagen Entry Level (ab 2005)	Kapazität 300.000 davon Toyota 100.000
Ungarn			
Audi Hungaria Motor	Győr	TT Coupé, Roadster	34.000
Magyar Suzuki	Estergom	Wagon R+, Ignis/Subaru G3X Justy Konzept S SUV (mit Fiat ab 2005)	88.400

Quelle: VDA 2004 a.a.O., S. 19

Würden die Fahrzeugmärkte unbegrenzt wachsen, wären Überkapazitäten in der Fertigung kein Strukturproblem der Branche. Die traditionell großen Absatzmärkte in Nordamerika, Westeuropa und Japan gelten jedoch als weitgehend gesättigt (selbst wenn ab und zu auch hier noch neue „Wachstumsnischen“ aufgetan werden). Bleiben die sogenannten Wachstumsmärkte, die in Lateinamerika und Asien verortet werden. Mexico und die beiden bevölkerungsreichen *Mercosur*-Staaten Argentinien und Brasilien sind schon seit langem Aktionsräume der internationalen Automobilkonzerne. Aufgrund eigener Fertigungskapazitäten sind sie auch schon lange keine aussichtsreichen Automobil-Exportmärkte mehr. Und fast schon genauso lange werden ihre hohen Bevölkerungszahlen auf mehr oder minder (un)realistische potentielle PKW-Bestandszahlen hochgerechnet. Bislang zeichnet sich allerdings nicht ab, dass die Wirklichkeit sich anschiekt, endlich einmal diesen Prognosen Folge zu leisten. Man könnte deshalb geneigt sein, auch hier von „ewigen Wachstumsmärkten“ zu sprechen.

Anders sieht es demgegenüber in Asien aus. Die großen Wachstumsmärkte heißen hier Indien und China. Von einer schmalen Ausgangsbasis aus wächst

der indische Automobilmarkt weltweit derzeit am schnellsten. Im vergangenen Jahr stieg der PKW-Absatz um 25 Prozent auf rund eine Million Fahrzeuge. Indien ist eines der Länder der Erde mit der geringsten Motorisierungsdichte (auf eintausend Einwohner kommen hier sechs Autos). Aufgrund rasch steigender Nettoeinkommen werden mittlerweile mehr als 200 Millionen Inder der kaufkräftigen Mittelschicht zugerechnet. Obwohl u. a. eine für den Automobilverkehr ungeeignete Straßeninfrastruktur noch ein bedeutsames Wachstumshemmnis darstellt, reagieren die Autokonzerne: Trotz Sparkurs hält VW seine schon lang gehegten Pläne zum Aufbau einer Fertigung in Indien aufrecht; General Motors will in diesem Frühjahr seine indische Produktionskapazität auf 60.000 Fahrzeuge aufstocken. Neben den einheimischen Produzenten Tata Motors Ltd. und Murati Udyog Ltd. (MUL; hier ist Suzuki mit 54 Prozent beteiligt) sind außerdem schon Honda, Škoda, Fiat, DaimlerChrysler, Toyota, Ford, Hyundai und Mitsubishi vor Ort vertreten. Wachstumsimpulse für die Automobilbetriebe in den angestammten Herstellerländern dürften von einem sich entwickelnden indischen Fahrzeugmarkt kaum ausgehen; nicht zuletzt deshalb, weil schon jetzt PKW- und Nutzfahrzeugexporte in Indien deutlich schneller zunehmen als das Produktionswachstum. (Vgl. FAZ vom 8.1.05 und www.wiwo.de; 8.11.00)

Seit Beginn der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts erlebt der Fahrzeugmarkt in China einen regelrechten Absatzboom. Der VDA konstatiert einen direkten Zusammenhang mit dem Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation im Dezember 1991. Im Jahr 2003 wurden knapp 4,4 Millionen Automobile neu zugelassen (davon 2,4 Millionen Nutzfahrzeuge, womit China der weltweit größte Nutzfahrzeugmarkt ist).¹¹ „In vier, spätestens sechs Jahren werden in China sechs Millionen Fahrzeuge jährlich verkauft“, mutmaßte im Frühjahr 2003 ein ehemaliger General Motors-Chairman, und der Vertriebs- und Asienvorstand von VW frohlockte: „Die höchsten Renditen im Konzern erzielen wir in China.“ (FAZ vom 16.04.03) Etwa eineinhalb Jahre später titelte das Handelsblatt (HB): „Mit Vollgas in die Krise“ und meinte damit die deutschen Autobauer in China. Der VW-Konzern erklärte, derzeit würde er „in China kein Geld verdienen.“ Schwindende Nachfrage und die verhaltenere Vergabe von Konsumentenkrediten seitens der Staatsbanken im Verein mit ungebremstem Kapazitätsaufbau lassen nach Berechnungen der Investmentbank JP Morgan die chinesische Automobilindustrie im laufenden Jahr 23 Prozent mehr Autos bauen, als sie absetzen kann. Ob der Präsident des VDA mit seiner Einschätzung: „China ist nicht mit Brasilien zu vergleichen“¹² recht hat, oder ob die Unternehmensberatung KPMG richtig liegt, die

¹¹ Vgl. VDA 2004, a.a.O., S. 35f.

¹² Vor etwa zehn Jahren galt Brasilien als der Wachstumsmarkt schlechthin. Gemeinsam mit Zulieferern investierten die internationalen Automobilkonzerne deshalb hier rund 25 Milliarden Dollar. „Heute (...) will von Aufbruchstimmung keiner mehr was wissen: Kaum ein Konzern macht hier nennenswerten Gewinn. Die meisten fahren seit Jahren Verluste ein. Die Fabriken sind nur zu 60 Prozent ausgelastet.“ (HB vom 3.11.2004)

meint, Ende 2005 würden in China fünf Millionen Autos gebaut, aber nur 2,6 Millionen verkauft werden und die Überkapazität damit bereits bei 90 Prozent liegen, werden die kommenden Monate zeigen. (Vgl. HB vom 3.11.2004) Das Beispiel China führt jedoch mit aller Deutlichkeit vor Augen, wie dünn das Eis ist, auf dem sich die Automobilkonzerne heute selbst in scheinbar sicheren Märkten bewegen und wie schnell vermeintlich zuverlässige Marktprognosen und Absatzerwartungen kippen können.

Konkurrenzkampf auf allen Ebenen

Wird, wie oben festgestellt, das Ausmaß der weltweit vorhandenen Überkapazitäten von den Entscheidungsträgern eher unterschätzt, ist es um so mehr verständlich, warum „der weltweite Konkurrenzkampf der Automobilhersteller (...) sich in einer Gleichzeitigkeit von Kapazitätsabbau und Standortschließungen einerseits sowie Kapazitätserweiterungen und Aufbau neuer Produktionsstätten andererseits“¹³ zeigt. Die unterschiedliche Marktposition einzelner Hersteller, die sich rasch ändern kann, sowie divergierende Erwartungen hinsichtlich der Marktentwicklung lassen manche Expansionspläne schnell wieder Makulatur werden und in Rückzug und Kapazitätseinschränkung münden. Gleichzeitig versuchen anders positionierte Konkurrenten eine reale oder auch nur vermeintlich reale Absatzchance offensiv zu nutzen. All dies schlägt sich nieder in einer sehr differenzierten Entwicklung der einzelnen Automobilunternehmen, bei der die Gewinner von heute schnell die Verlierer von morgen sein können. Für die betriebliche Ebene wird ein permanenter Zwang zur Kostensenkung zwecks Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit behauptet. Die Konkurrenz zwischen den Belegschaften einzelner Konzerne und Unternehmen, längst aber auch zwischen den Belegschaften der Betriebe eines Unternehmens, wird enorm verschärft. Gelingt es den betrieblichen und gewerkschaftlichen Interessenvertretungen nicht mehr, über den eigenen (betrieblichen oder unternehmensbezogenen) Tellerrand hinauszuschauen, können sie nur noch auf „Sachzwänge“ und beständig neue Vorgaben reagieren, die ihnen von der Unternehmensseite präsentiert werden. Sie drohen so in eine Endloschleife zu geraten, aus der es immer schwerer wird zu entkommen.

Beispiel Opel

Die Krise bei Opel ist beispielhaft für dieses Dilemma. Schon 1993 und 1998 hat die Opel-Belegschaft im Rahmen so genannter Standortsicherungsverträge ihren „Beitrag“ zur Verbesserung der internationalen Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens geleistet und durch entsprechende Zugeständnisse auf 770 Millionen Euro verzichtet. Im Sommer 2001 präsentierte die Unternehmensleitung ein weiteres Restrukturierungskonzept („Olympia“), mit welchem durch Kapazitäts- und Arbeitsplatzabbau sowie Produktionsverlagerungen die Gewinnsituation verbessert werden sollte. „Olympia“ wurde zum Jahresende

¹³ IG Metall 2004, a.a.O., S. 33.

2001 um ein weiteres Maßnahmenpaket „ergänzt“ (erstmalig sollten bei Opel nun auch die Löhne gekürzt werden). Im Spätsommer 2004 wurden dann die weitreichenden Restrukturierungspläne von General Motors für die europäischen Konzerntöchter bekannt gemacht. Mit der Ankündigung, dass eine Werksschließung bei Opel ernsthaft erwogen werde, wurde eine enorme Drohkulisse aufgebaut. Nach langwierigen Verhandlungen stimmte der Gesamtbetriebsrat im Dezember letzten Jahres einem so genannten Sanierungskonzept zu, das u. a. den Verlust von 9.500 der noch 32.000 Opel-Arbeitsplätze bedeutet. Die geforderte Bestandsgarantie für die Opel-Werke über das Jahr 2010 hinaus ist Gegenstand weiterer Verhandlungen und soll nach Einschätzung des Gesamtbetriebsrates nur um den Preis merklicher Lohneinbußen (Abbau übertariflicher Leistungen) sowie Arbeitszeitverlängerung und -flexibilisierung durchsetzbar sein. Wohin die Reise bei Opel zukünftig eigentlich gehen soll, scheint in den Sternen zu stehen. „Bislang ist den überforderten Managern von General Motors nicht mehr eingefallen, als über die Jahre hinweg ein Kostensenkungsprogramm an das andere zu reihen. Es ist höchste Zeit, daß der größte Autohersteller der Welt endlich eine erfolgreiche Strategie für sein europäisches Geschäft entwickelt“, vermerkt die FAZ vom 10. Dezember letzten Jahres. Aber nicht nur in der Konzernleitung, auch im Gesamtbetriebsrat scheint keinerlei handlungsorientierende Perspektivvorstellung zu existieren. Mittlerweile mehr schlecht als recht wird hier versucht, auf dem Verhandlungsweg¹⁴ Sanierungspläne in ihren Konsequenzen für die Beschäftigten möglichst abzumildern, was gegenwärtig manchmal auch groteske Züge annimmt.¹⁵ Die Krise bei Opel hat im Herbst vergangenen Jahres schlaglichtartig aber auch eine ganz andere Perspektive aufscheinen lassen. Die spontanen Arbeitsniederlegungen im Werk Bochum haben, unterstützt von vorher in dieser Breite kaum für möglich gehaltenen Solidaritätsbekundungen, gezeigt, dass Gegenmacht auch in einer bedrohlichen Situation wirkungsvoll entfaltet werden kann. Dass betriebsbedingte Kündigungen in den nachfolgenden Verhandlungen über das Sanierungskonzept zunächst¹⁶ ausgeschlossen werden konnten, wäre ohne den Druck aus Bochum nicht vorstellbar.

¹⁴ Wozu auch immer die passenden starken Worte zur rechten Zeit gehören. „Das werden wir auf keinen Fall akzeptieren“, ließ vollmundig der Opel-Gesamtbetriebsratsvorsitzende anlässlich der Vorlage der verschärften Fassung von „Olympia“ im Dezember 2001 verlauten. (FAZ vom 12.01.2002) Dass diese mangelnde Akzeptanzbereitschaft merklichen Einfluss auf die nachfolgenden Verhandlungen hatte, wurde nicht bekannt.

¹⁵ Wer angesichts einer Kapazitätsauslastung von rund 60 Prozent im Rüsselsheimer Stammwerk ernsthaft über Arbeitszeitverlängerungen bei Opel verhandelt, verstärkt nur den „Sachzwang“, noch mehr Arbeitsplätze abbauen zu müssen. Hierauf machte auch der stellvertretende Vorsitzende der IG Metall aufmerksam. (Vgl. FAZ vom 13.12.2004)

¹⁶ Im Zuge der Verhandlungen mit dem Betriebsrat hat sich der Opel-Vorstand die Möglichkeit einräumen lassen, zum 1. Februar 2005 eine Einigungsstelle zur Umsetzung der Sanierungsvorhaben einzurichten. „In letzter Konsequenz könnte es dadurch zu betriebsbedingten Kündigungen kommen, sollte der Vorsitzende der Einigungsstelle ein Scheitern feststellen.“ (Vgl. FAZ vom 16.12.2004)

Kapitaloffensive und mögliche Gegenwehr

Der Angriff der Automobilkonzerne auf die Arbeits- und Einkommensbedingungen ihrer Belegschaften reiht sich ein in die gegenwärtige Rollback-Offensive des Kapitals. Ohne die entsprechenden sozial- und arbeitspolitischen Rahmenbedingungen, für die die rot-grüne Bundesregierung rechtzeitig gesorgt hat, könnte nicht der Druck aufgebaut werden, der nötig ist, um die Verbesserung der Kapitalverwertungsbedingungen zu Lasten der Beschäftigten durchzusetzen. Die Drohung mit einem möglichen Arbeitsplatzverlust wird dann zu einem äußerst wirkungsvollen Instrument zur Erstickung von Gegenwehr, wenn es nicht allein um die Arbeitsplätze, sondern im Fall von Arbeitsplatzverlust auch um den binnen Jahresfrist jetzt ermöglichten Abstieg in die Armut geht. Im Automobilssektor der Bundesrepublik wird nicht allein bei Opel zum Angriff auf die sozialen Errungenschaften vergangener Jahrzehnte geblasen. Im letzten Sommer sah der Betriebsrat von DaimlerChrysler 10.000 der 160.000 inländischen Arbeitsplätze als akut bedroht an, wenn nicht endlich die im Hinblick auf den anstehenden Modellwechsel überfälligen Investitionsentscheidungen für die Standorte in Baden Württemberg getroffen würden. Unter Verweis auf die weitaus günstigeren Standortbedingungen in Bremen wurden von Unternehmensseite massive Einsparungen als Vorleistung gefordert, die Ende Juli 2004 in den Beschäftigungspakt „Zukunftssicherung 2012“ eingingen. Ein Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis 2012 wurde hier mit der Zustimmung zu einem Maßnahmenprogramm erreicht, das dem Konzern künftig jährlich 500 Millionen Euro einspart. G. Frech sieht in dieser Vereinbarung einen „Dammbruch“, den die Automobilkonzerne in der Folgezeit für sich zu nutzen verstanden haben.¹⁷ „Bei VW würde das zwar niemand offen sagen: Aber die Radikalkur bei Opel verbessert die Verhandlungsposition des Vorstands in der Tarifaueinandersetzung“, treffend analysiert die FAZ am 24. Oktober vergangenen Jahres die Ausgangsbedingungen für die damals anstehenden Tarifverhandlungen bei VW. Mit dem Argument: „Wenn wir unser Kostenkonzept nicht durchsetzen, wird unser Beschäftigungsvolumen in Deutschland in den nächsten Jahren dramatisch schrumpfen“ (FAZ vom 27.10.04), drückte der VW-Vorstand nahezu alle seine Forderungen in den Tarifverhandlungen durch.¹⁸ Einem jährlichen Sparvolumen von einer Milliarde Euro, das ab 2006 erstmalig voll wirksam wird (und maßgeblich der vereinbarten Nullrunde bei den Löhnen zu verdanken ist), steht die Zahl von 103.000 Arbeitsplätzen als „Zielgröße“ von zu erhaltenden Arbeitsplätzen gegenüber (es handelt sich hierbei um ein nicht einklagbares, schriftlich fixiertes Versprechen, das zudem noch eine Revisionsklausel enthält). Außerdem gibt es

¹⁷ „Der Angriff auf die tarifpolitischen Errungenschaften der schwäbischen Autobauer zielte auf ein deutsches Tarifsymbol.“ G. Frech, Grenzen der Betriebsratslogik, in: Blätter für deutsche und internationale Politik 12/2004, S. 1424.

¹⁸ Verhindern konnte die IG Metall lediglich ein als „Gesundheitsbaustein“ bezeichnetes Verfahren zur Intensivierung des konzerninternen Standortwettbewerbs sowie eine gewinnabhängige Gestaltung des Weihnachtsgeldes.

einen Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2011 (allerdings waren betriebsbedingte Kündigungen kein Verhandlungsthema seitens des Vorstandes und sind seit der Einführung der Vier-Tage-Woche Anfang der neunziger Jahre bei VW ohnehin ausgeschlossen). (Vgl. FAZ vom 4. und 5.11.2004) Kein Wunder, dass nach solch einem Tarifabschluss plötzlich auch die florierende VW-Tochter Audi „Handlungsbedarf“ erkennt. Neuverhandlungen einer bis Ende 2004 laufenden Vereinbarung zum Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen sollen zu einer Senkung der Lohnkosten und weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeit genutzt werden. (Vgl. FAZ vom 10.11.2004 und 12.01.2005)

Wollen die Betriebsräte in der Automobilindustrie (und mit ihnen die IG Metall) nicht vollends in einem sich verstärkenden Sog von Angriffen auf die Arbeits- und Einkommensbedingungen sowie wachsender nationaler und internationaler zwischenbetrieblicher Konkurrenz untergehen, müssen sie über eine reaktive Abwehrhaltung hinaus handlungspolitisch in die Offensive kommen. Die Zeit drängt (aber das tut sie zugegebenermaßen schon länger). Die Tatsache, dass die deutsche Automobilindustrie im internationalen Kontext, wie eingangs gezeigt, gut aufgestellt ist, kann kein Grund zur Beruhigung sein. Die bereits vorhandenen Überkapazitäten, besonders hoch in Europa, drücken, wachsen aber weiter.¹⁹ Die europäische und transeuropäische Internationalisierung der Automobilproduktion lässt nichts Gutes für das Arbeitsplatzangebot in den traditionellen Herstellerländern erwarten. Am 4. September vergangenen Jahres leitartikelte die FAZ in bezug auf die Automobilindustrie: „In den nächsten Jahren werden neue Strukturen entstehen. Die sich jetzt häufenden Meldungen sind erst die Vorboten. Die Neuordnung wird Arbeitsplätze kosten, in Nordamerika, in Europa, in Deutschland.“ Angesichts solcher Perspektiven dazu zu raten, über rein reaktives Abwehrverhalten in den Automobilbetrieben hinaus eigenständige Handlungskonzepte zu entwickeln und aktiv für deren Umsetzung einzutreten, mag zunächst wirklichkeitsfern erscheinen. Durch ein solch zweigleisiges Herangehen kann aber gerade auch der betriebliche Kampf gegen die Angriffe auf die Arbeits- und Einkommensbedingungen unterstützt werden, wenn es gelingt, diesem Abwehrkampf eine Perspektive zu eröffnen, die klar macht, wer warum wofür kämpft. Erfreulich ist, dass Ansatzpunkte für eine solche Handlungsperspektive längst bekannt sind (weniger erfreulich ist allerdings, dass sie kaum noch eine Rolle spielen). Vor vielen Jahren, nämlich im Januar 1989, fand sich in der IG Metall-Zeitung „Der Gewerkschafter“ die in diesem Zusammenhang grundlegend orientierende Feststellung: „Die Automobilbranche reizt zu einer Diskussion, die gewerkschaftspolitisch ganzheitliches Denken verlangt. (...) Diskutiert werden muss, wie viele Beschäftigte wie arbeiten und was produzieren. Die Menschen im Produktionsprozess sind dabei genauso wichtig wie das Produkt und seine Umweltfolgen.“ Der hiermit umrissene Rahmen sollte in betrieblichen und gewerkschaftlichen Debatten konkretisiert und auf die heutige

¹⁹ Allein die bekannten Ausbauplanungen von Toyota, Kia, BMW und Peugeot werden das europäische Fahrzeugangebot bis Ende 2007 um eine weitere knappe Million erhöhen. (Vgl. FAZ vom 24.10.2004)

Situation angewandt werden. Dabei kann auch auf ältere, damit aber keineswegs obsolet gewordene Diskussionen, programmatische Aussagen und bündnispolitische Erfahrungen²⁰ zurückgegriffen werden. Einer Auseinandersetzung um die weitere Verkürzung der Arbeitszeit müsste dabei sicherlich ein besonderer Stellenwert zukommen. Hier können mehr als zwei Jahrzehnte Kampferfahrungen einbezogen werden. Immerhin war es in der Automobilindustrie, wo vor rund zehn Jahren durch weitreichende Arbeitszeitverkürzungen 30.000 von Vernichtung bedrohte Arbeitsplätze gesichert werden konnten (VW-Modell mit Vier-Tage-Woche, weitgehend ohne Lohnausgleich). Wer, wenn nicht die Automobilbetriebsräte und die IG Metall, können den herrschenden Mainstream, wonach längere Arbeitszeiten Arbeitsplätze sichern, in seiner Absurdität bloßstellen? Dass die gesellschaftliche Debatte über die Umweltbelastungen des motorisierten Individualverkehrs weitgehend verstummt ist, sollte die IG Metall nicht daran hindern, frühere, auch eigene automobilkritische Positionen wieder stärker aufzugreifen. Glaubwürdigkeit auch anderswo kann gewinnen, wer etwa die drohenden umweltpolitischen Folgen einer zukünftigen „Durchmotorisierung“ der beiden bevölkerungsreichsten Länder der Erde thematisiert, beispielsweise im Zusammenhang mit globalen Klimaschutzforderungen und dem weltweiten Bedarf an umweltverträglicheren Verkehrssystemen. Von hier aus ist es dann nur ein kurzer Weg zur Diskussion über Produktalternativen für die Automobilindustrie, Umbau und stärkere regionalwirtschaftliche Einbindung der Automobilwerke und Arbeitsplatzsicherung durch Alternativproduktion. Zusätzlich müsste ein zukunftsorientiertes Handlungskonzept eine durchsetzungsstrategische Dimension aufweisen, die Fragen aufgreift wie: Müssen die Instrumente länderübergreifender Gewerkschaftsarbeit angesichts wachsender produktionskosteninduzierter Auslandsfertigung in den neuen mitteleuropäischen EU-Ländern und damit weiter zunehmender zwischenbetrieblicher Konkurrenz nicht grundsätzlich überdacht werden? Oder: Muss nicht die Vertrauensleutearbeit der IG Metall gerade im Automobilbereich wieder einen viel höheren Stellenwert bekommen, um auch manche betriebsegoistische Positionen in den Betriebsräten beeinflussen und korrigieren zu können? Außerdem darf ein zukunftsorientiertes Handlungskonzept die gesamtgesellschaftliche Ebene, d. h., die auch hier gestaltende Funktion von Gewerkschaftspolitik, nicht ausblenden. Wer zunächst kräftig gegen den sozialen Kahlschlag in der Bundesrepublik wettet, dann aber angesichts bevorstehender Landtagswahlen doch wieder mit dem politischen Hauptagenten des Sozialstaatsabbaus anbändelt (wie etwa der DGB in Schleswig-Holstein), verliert nicht nur unter seinen Mitgliedern an Glaubwürdigkeit.

²⁰ Vgl. vor allem die vom IG Metall-Vorstand im Juni 1990 herausgegebene Schrift „Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist!“ und die in diesem Kontext aufgekommene Kooperation von Gewerkschafts- und Umweltbewegung.