

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



# **Globale Ökonomie des Autos**

**Mobilität | Arbeit | Konversion**

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

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

## **Globale Ökonomie des Autos**

Mobilität | Arbeit | Konversion

**www.vsa-verlag.de**

**www.auto-mobil-krise.de**

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

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

# Inhalt

<b>Den Faden nicht abreißen lassen</b> .....	9
Vorwort der Herausgeber	

## **Besonderheiten der kapitalistischen Ware »Auto«**

Stephan Kaufmann

<b>Globale Ökonomie des Autos</b> .....	14
Krisen und Strategien	

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

## Ökologie und Macht des Autos

Heiner Mohnheim  
**125 Jahre Autopolitik – eine kurze Schadensbilanz** ..... 124

Winfried Wolf  
**Ökonomie und Politik des Autos – forcierter Fossilismus** ..... 129

## Globale Expansion und Arbeiterbewegung

Valter Sanchez  
**Brasilien – Expansion von Produktion und Löhnen** ..... 138

Winfried Wolf  
**Volksmotorisierung in Indien** ..... 140

Gautam Mody  
**Auto, Prekarität und Organisierung in Indien** ..... 143

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

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

## Zwischen Krise, Expansion und Konversion

Hans-Jürgen Urban  
**Umbau statt Krise?** ..... 162

Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität

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

Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften

Hans Baur  
**Wenn man auf Stuttgart schaut** ... ..... 176

Sybille Stamm  
**Möglichkeiten der Technik, Technikgläubigkeit und Zukunft** ..... 178

Thomas Händel  
**Automobiler Systemwechsel?** ..... 180

Uwe Meinhardt  
**Braucht die Welt das wirklich?** ..... 182

Perspektiven für die Beschäftigten der Automobilindustrie

## Konversion? Zur Kritik des E-Autos

Holm-Detlev Köhler

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

Oliver Schwedes

**Das Elektroauto: Hoffnungsträger oder Feigenblatt?** ..... 200

Matthias Lieb

**Elektromobilität: Wieviel und welche Bahn brauchen wir?** ..... 208

## Sozial-ökologische Transformation

Rainer Rilling

**Das Auto: keine Zukunft, nirgends?** ..... 218

Jörg Schindler

**Vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität** ..... 226

Die veränderte Rolle des Automobils nach dem Peak Oil

Sabine Leidig

**Umbauten: Solidarische Mobilität als Leitthema linker Politik** ..... 235

Bernd Röttger

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

Mario Candeias

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

**Die Autorinnen und Autoren** ..... 273

# Den Faden nicht abreißen lassen...

## Vorwort

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

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

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

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

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

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

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

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

*Mario Candeias/Rainer Rilling/Bernd Röttger/Stefan Thimmel*