

AUTO.KÄMPFE.GLOBAL.

Seit Jahrzehnten bestehen in der Automobilindustrie enorme Überkapazitäten, die den Konkurrenzdruck – der in erster Linie die Beschäftigten trifft – massiv verstärken. Selbst wenn einige global player wie Daimler oder VW sich in der globalen Konkurrenz gut behaupten, «zu Hause» bauen alle seit Jahrzehnten Beschäftigung ab. Neue Produktionsstätten entstehen eben in den neuen Märkten – z. B. in China. Dort ist die automobiler Expansion in vollem Gange. **Elaine Hui** zeigt, dass die Arbeitsbedingungen allerdings alles andere als vorteilhaft sind. Die Unruhe bei den Arbeiterinnen und Arbeitern wächst. Eine Welle von Streiks durchzieht das Land. Angesichts der weiter steigenden, forcierten Produktivität bedeutet dies Abbau von Arbeitsplätzen in den alten Automobilnationen. Standortkonkurrenzen und Versuche des Auspielens von Beschäftigten an den jeweiligen Standorten werden noch zunehmen. Das heißt, gewerkschaftliche Strategien eines «Wettbewerbs-korporatismus» bieten keine Perspektive für die Zukunft. Gewerkschaften wie betroffene Kommunen sind vom langsamen Sterben der Industrie betroffen. **Herman Rosenfeld** und **Thad Williamson** beschreiben gewerkschaftliche und städtische Kämpfe und Strategien für Konversion und demokratische Planungsinitiativen in den USA und Kanada. Einen aufsehenerregenden Kampf der Umwandlung eines Zulieferers in Mexiko in eine erfolgreiche Kooperative beschreibt **Enrique Gómez Delgado**. Wir zeigen ein kleines Kaleidoskop der Kämpfe in der globalen Automobilindustrie. (Mario Candeias)

ELAINE HUI

AUTOMOBILE EXPANSION UND WELLEN VON STREIKS IN CHINA

Oberflächlich betrachtet konnte China die globale Wirtschaftskrise gut bewältigen: Das BIP wuchs 2009 um 8,7 Prozent, für 2010 wird ein Wachstum von 9,1 Prozent erwartet. Im vergangenen Jahr erlebte die chinesische Automobilindustrie eine beispiellose Expansion: die Verkäufe stiegen um 41,1 Prozent. China hat 2009 sogar die USA als weltgrößten Automobilmarkt abgelöst. In China stammen die meisten Automobilimporte aus Deutschland, Japan, Südkorea, den USA und England, die meisten Automobilexporte gehen nach Ägypten, in die USA, nach Russland, Uruguay, Italien, in den Iran, nach Deutschland, Chile und Bangladesch. Die größten Anteile auf dem chinesischen Markt zwischen Januar und April 2010 hatten Shanghai General Motors, Shanghai Volkswagen, FAW Volkswagen, Build Your Dream, Beijing Hyundai, Dongfeng Nissan, Chery, Geely, FAW Toyota und Ford China.

Die chinesischen Marken versuchen nicht nur, den Binnenmarkt zu vergrößern, sondern zielen auch auf die ausländischen Märkte. Am 2. August 2010 übernahm Geely die Marke Volvo von Ford, die bisher größte Erwerbung eines ausländi-

schen Automobilunternehmens durch eine chinesische Firma. Die internationale Entwicklung von Geely beinhaltete den Kauf des australischen Getriebeproduzenten Drivetrain System International und ein Joint Venture mit dem britischen Taxishersteller Manganese Bronze Holdings PLC.

STAATSGETRIEBENE EXPANSION

Einer der Gründe für die Expansion der chinesischen Automobilindustrie nach Ausbruch der Krise sind die Bemühungen der chinesischen Regierung, Produktion und heimische Konsumtion zu stimulieren. Zunächst begann die Zentralregierung Ende 2008 damit, Benzinsteuern zu senken, die Mautgebühren (yanglufei) abzuschaffen und die Mehrwertsteuer auf Autos mit Hubraum unter 1,6 Liter um 50 Prozent zu senken. Zwischen März und Dezember 2009 subventionierte die Regierung mit 5 Mrd. Yuan Landwirte, die ihre alten Lastendreiräder (sanlunqiche) oder niedrigtourigen Lastenwagen (disuhuoche) durch Kleinlaster (qingxingzaihuoche) oder Kleinbusse (weixingkeche) mit weniger als 1,3 Liter Hubraum ersetzen.

Neben der Unterstützung der traditionellen Automobilindustrie hat die chinesische Regierung große Anstrengungen zur Förderung von Elektroautos unternommen. Zu Beginn dieses Jahres hat sie einen Pionierplan vorgestellt, demzufolge der Kauf von Elektroautos in fünf Städten mit bis zu 60.000 Yuan pro Käufer subventioniert wird. Außerdem wurde ein Versuchsprogramm gestartet, mit dem schon 2010 eintausend Elektroautos in zehn Städten in Betrieb genommen werden – ihre Zahl soll rasch auf 10.000 ausgedehnt werden. Zudem strebt die Regierung den Bau von 500.000 Elektroautos innerhalb der kommenden drei Jahre an (HKTDC, 5.7.2010), bis 2020 sollen Schätzungen zufolge die Hälfte der Autos in China Elektroautos sein, das ist eine Zahl von etwa 65 Mio. (sina.com.cn, 22.3.2010). Die Regierung hat auch die Subventionierung des Kaufs von Energiesparautos in Höhe von 3.000 Yuan angekündigt (Economic Daily, 22.6.2010).

Die Expansion der Automobilindustrie einschließlich der traditionellen, elektrogetriebenen und energiesparenden Fahrzeuge gilt als strategisch bedeutsam für die chinesische Wirtschaft. Einerseits wird dadurch der Binnenkonsum angekurbelt, während die Exportindustrien durch den krisenbedingten Rückgang ausländischer Nachfrage schwer getroffen sind. Andererseits zieht die Automobilproduktion auch gesteigerten Stahlbedarf und Stahlproduktion nach sich. Ein Prozent Wachstum in der Automobilproduktion erhöht die Nachfrage nach Stahl um 0,23 Prozent.

ARBEITSBEDINGUNGEN UND ARBEITERUNRUHEN

Die rasante Expansion der chinesischen Automobilindustrie hat mindestens zwei tief greifende Folgen. Erstens werden die Binnen- und Auslandsinvestitionen in diesem Sektor aufgrund der riesigen Ausmaße des chinesischen Binnenmarkts weiter explodieren. Zum Beispiel haben General Motors USA und die China FAW Gruppe am 30.8.2009 gemeinsam die FAW-GM Light Duty Commercial Vehicle Company mit einem Investitionsvolumen von 2 Mrd. Yuan gegründet. Zweitens stehen mit der sich verschärfenden Konkurrenz zwischen den Automobilkonzernen auch die Arbeitsbedingungen in der Automobilbranche unter Druck. Angeblich liegt der durchschnittliche Stundenlohn für Arbeiter in der Automobilindustrie bei 13,58 Yuan; allerdings ist der Lohn der meisten Arbeiter niedriger einzuschätzen, da in diese Erhebung auch die gewöhnlich höheren Löhne der Büroangestellten eingeflossen sind. Trotz des schnellen Wachstums der chinesischen Automobilindustrie wurde der Grundlohn der meisten Arbeiter nicht angepasst. Höhere Löhne sind weitgehend auf Überstunden zurückzuführen (auto.qq.com, 19.4.2010).

Stagnierende Löhne bei wachsender Arbeitsintensität erklärt die Streikwelle in der ersten Jahreshälfte von 2010. Der Streik bei Honda Auto Parts Manufacturing in Foshan ist ein bemerkenswertes Beispiel, das landesweit und international Aufsehen erregt hat. Der Streik begann am 17. Mai 2010 und dauerte 17 Tage. Über 1.800 Arbeiter waren daran beteiligt. Er brachte nicht nur in dieser Fabrik, sondern auch in drei weiteren Honda-Fabriken in anderen Teilen Chinas die Produktion zum Erliegen und verursachte dem Unternehmen täglich Einbußen von 240 Mio. Yuan. Die Arbeiter forderten Lohnerhöhung und eine Demokratisierung der Gewerkschaften, da die bestehenden Gewerkschaften ihre Interessen kaum vertraten. Zunächst lehnte das Unternehmen jede Verhandlung

mit den Arbeitern ab, musste sich aber später dem Druck beugen und trat in Verhandlungen mit 30 direkt gewählten Arbeitervertretern. Beide Seiten einigten sich schließlich auf eine Lohnerhöhung um 32,4 Prozent auf 2044 Yuan für Arbeiter und um 70 Prozent auf 1500 Yuan für Auszubildende.

Der Streik bei Honda ist nur die Spitze des Eisbergs. Zur selben Zeit streikten auch Arbeiter bei einem Zulieferer von Hyundai in Peking für höhere Löhne. Und kurz darauf auch Arbeiter in einer anderen Hondafabrik in Zhongshan mit dem selben Ziel sowie für eine Reform ihrer Gewerkschaft. Arbeiter in zwei Toyotafabriken in Tianjin, Atsumitec Co. (ein Zulieferer von Honda) und Ormon (ein Zulieferer von Honda, Ford und BMW), folgten im Juni und Juli ihrem Beispiel. Die Tabelle gibt eine Übersicht über Streiks in der chinesischen Automobilindustrie zwischen Mai und Juli 2010.

Datum	Fabrik
17.05.10	Die Honda Auto Parts Manufacturing in Foshan
28.05.10	Ein Zulieferer von Hyundai in Peking
07.06.10	Ein Auspuffhersteller in Foshan, Zulieferer von Honda
09.06.10	Honda in Zhongshan, Schlösser- und Spiegelproduzent
15.06.10	Eine Toyotafabrik in Tianjin
17.06.10	Eine andere Toyotafabrik in Tianjin
14.07.10	Atsumitec Co., ein Schalthebelhersteller in Foshan, Zulieferer von Honda
21.07.10	Omron, ein Zulieferer von Honda, Ford und BMW in Guangzhou

Der chinesische Binnenmarkt für Automobile ist rasant gewachsen und die globale Bedeutung Chinas für die Automobilindustrie sprunghaft gestiegen, sowohl was die Produktionskapazitäten als auch was die riesige Konsumentenzahl angeht. Ob sich allerdings die Löhne und Arbeitsbedingungen im Gleichschritt mit dem schnell wachsenden Markt verbessern werden, ist fraglich. Die bisherige Entwicklung gibt Grund, skeptisch zu bleiben. Wie die Arbeiterorganisationen und Kämpfe gestärkt werden können, ist daher zu einer drängenden Frage geworden. Weitere Beachtung verdient das Problem, wie internationale Solidarität zwischen Arbeitern in der Automobilindustrie ermöglicht werden kann: Das ist eine der aussichtsreichsten Lösungen, um im Zeitalter des globalen Kapitalismus aus der Abwärtsspirale der Konkurrenz herauszukommen.

Elaine Hui arbeitet bei Globalization Monitor Hongkong.
Aus dem Englischen von Daniel Fastner.

QUELLEN:

HKTDC, 5.7.2010: <http://www.hktdc.com/info/mi/a/ebt/en/1X06ZWJT/1/Economic-Business-Trends/China-Boosts-New-Energy-Vehicle-Commercialization-With-Financial-Subsidy.htm>
Sina.com.cn., 22.3.2010: <http://finance.sina.com.cn/stock/hyyj/20100322/10367606376.shtml>
Economic Daily, 22.6.2010: http://big5.ce.cn/gate/big5/cv.ce.cn/zxz/ep/hydt/201006/22/t20100622_21535494.shtml
Auto.qq.com, 19.4.2010: <http://auto.qq.com/a/20100419/000052.htm>

HERMAN ROSENFELD

KRISE DER GEWERKSCHAFTEN, KÄMPFE, KONVERSION

WELCHE AUSWIRKUNGEN HAT DIE GEGENWÄRTIGE KRISE AUF DEN AUTOMOBILSEKTOR (UND DARÜBER HINAUS) IN DEN USA UND KANADA?

In beiden Ländern verschlechtert die Krise nach wie vor in allen Bereichen die Arbeitsplatzsituation und den Lebensstandard von Arbeitern. Besonders die Automobilindustrie hatte auf der Höhe der Krise mit großen Problemen zu kämpfen, als die sogenannten Detroit 3 (Ford, General Motors, Chrysler) knapp vor dem Zusammenbruch standen. Die Regierungen der USA und Kanadas reagierten mit einem Rettungspaket, das eine geordnete Insolvenz von GM und Chrysler ermöglichte und Umstrukturierungen, Finanzspritzen, Beteiligungen der USA, Kanadas und Ontarios und eine Reihe von Zugeständnissen von Seiten der Arbeiter mit sich brachte. GM zum Beispiel gehört zu 61 Prozent den USA, zu 11,7 Prozent Kanada und Ontario, zu 17,5 Prozent dem Renten-Gesundheitsfonds der UAW (United Auto Workers) und zu 9,8 Prozent den Inhabern der Wertpapiere – in Form des entwerteten Anlagevermögens der alten GM. Chrysler gehört ebenfalls den USA, Kanada und Ontario, dem Gesundheitsfonds und Fiat. Ford nahm massiv Kredite auf und konnte so die geordnete Insolvenz abwenden. *Trotz der substanziellen Staatsbeteiligung an Chrysler und GM beabsichtigen die Regierungen nicht, Strukturänderungen der Industrie nach sozialen oder anderen politischen Kriterien durchzusetzen.* Sie halten an neoliberalen Erfolgskriterien fest und suchen nach Wegen, möglichst bald ihre Anteile wieder abzustoßen.

Der Abschwung der Industrie, besonders in Detroit, war gewaltig. Zwischen 1999 und 2009 verlor GM 34 Prozent, Ford 35 Prozent und Chrysler 43 Prozent an Wert. 2009 sank das Produktionsniveau der USA auf den niedrigsten Stand seit 50 Jahren. Die Produktion in kanadischen Werken mit Arbeitervertretung der CAW (Canadian Auto Workers) sank 2009 um 35 Prozent. Seit Ende 2009 hat sich *die Industrie erholt, ohne neue Arbeitsplätze zu generieren.*

In Kanada sind im vergangenen Jahr 10.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Von April 2009 bis April 2010 sank die Gesamtzahl der Industriearbeitsplätze um 7,2 Prozent. 30 Prozent der CAW-Mitglieder in der Autoteileproduktion haben zur Zeit keine Arbeit und auch keine baldigen Aussichten. Arbeitsplätze in der Montage, der Werkzeugproduktion, der Fertigung von Autoteilen, Karosserien und Anhängern sind in den vergangenen fünf Jahren stetig zurückgegangen. Die Zahl der Arbeitsplätze in der Automobilherstellung ist auf dem niedrigsten Stand seit der Rezession des Jahres 1982. Seit der Hochphase im Jahr 2001 sind 75.000 Arbeitsplätze abgebaut worden, 34.600 davon im vergangenen Jahr. Besonders schwierig ist die Situation in der Autoteileproduktion, in der kleinere Hersteller wegen der Rezession, dem starken Kanadischen Dollar und der harten Konkurrenz schließen mussten. In der Montage sind keine Arbeitsplätze geschaffen worden, obwohl Produktion und Verkauf wieder angezogen haben. Im Vergleich zum ersten Quartal 2009, als die Werke still standen, ist im ersten Quartal 2010 die Autoproduktion in Kanada um 70 Prozent in die Höhe geschwungen, der Absatz um 10 Prozent gestiegen.

WELCHE AUSWIRKUNGEN HAT DAS AUF DIE ARBEITER?

Unnötig zu erwähnen, dass die Arbeiter die Hauptlast der Krise insgesamt und der Auto-Krise im Besonderen tragen. Die Krise hat eine Reihe von Entwicklungen in der kontinuierlichen Umstrukturierung der Automobilindustrie beschleunigt. Dazu gehört der Umbau der Produktionsstätten zum Zweck der Verschlanung und Produktivitätssteigerung (durch Beschleunigung und permanente Bemühungen, die Arbeitsintensität zu erhöhen); Verlagerung von Produktionsschritten aus der Montage in die Autoteileproduktion; Werk- und Investitionsverlagerung in Gebiete mit geringer gewerkschaftlicher Organisation sowie eine Verschiebung hin zu gewerkschaftsfreien «transplants» (Ablegern von Automobilkonzernen mit Sitz außerhalb der USA). Die gewerkschaftliche Organisation innerhalb der Autoteileindustrie ist von 80 Prozent in den frühen 1970er Jahren auf heute 15 Prozent in den USA und 40 Prozent in Kanada gesunken.

Arbeitsplätze sind nicht nur abgebaut und entqualifiziert worden, *die Montage- und Autoteileunternehmen haben über die Gewerkschaften auch unnachgiebig Druck auf die Belegschaften ausgeübt, damit sie, angeblich für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze, Zugeständnisse machen.* (Für die Arbeiter ist das offensichtlich nicht aufgegangen. GM zum Beispiel hat heute 85 Prozent weniger Beschäftigte als Ende der 1970er Jahre.) Die UAW hat damit in den frühen 1980er Jahren begonnen und diese Strategie bis zur letzten Insolvenzphase fortgesetzt. Mitte der 2000er Jahre handelte die Gewerkschaft Lohnsenkungen von 50 Prozent für neu Eingestellte aus – der Höhepunkt von Jahrzehnten der Zugeständnisse. Während der Insolvenzen gelangte das Vermächtnis von Jahrzehnten von Arbeiterkämpfen an einen weiteren Tiefpunkt, als die UAW in ihrem nächsten Vertrag auf ihr Streikrecht sowie zahnärztliche Versorgung und andere Leistungen für Rentner verzichtete und der Gründung der sog. VEBA-Fonds zustimmte, über den die Gesundheitskosten und übrig gebliebenen Leistungen für Rentner bei GM und Chrysler gedeckt werden sollten. Diese Fonds werden durch Einmalzahlungen der Arbeitgeber finanziert und von der Gewerkschaft verwaltet. Falls sie die Kosten nicht decken, muss die Gewerkschaft Kürzungen durchsetzen.

Der Versuch, diese Zugeständnisse auch den Arbeitern bei Ford abzunötigen, scheiterte vorerst an deren Entscheidung, den Vorschlag der UAW-Führung und des Ford-Managements abzulehnen. Es gibt eine relativ kleine, aber sehr agile Gruppe von Aktivisten in der amerikanischen Automobilindustrie – in der Montage und bei den Autoteilen, aktive Arbeiter und Rentner –, die weiterhin die Führung der UAW herausfordert und für eine deutliche Umorientierung der Gewerkschaft auf breiter Basis eintritt.

In Kanada gab die Gewerkschaft 2006 ihre Ablehnung von Zugeständnissen auf und hat bis in die Insolvenzphase die Aushandlung von Kompromissen fortgesetzt. Kollektive Abkommen wurden neu ausgehandelt: die Arbeitszeiten verlängert, die Löhne eingefroren und Eigenbeteiligung bei Leis-

tungen eingeführt. Es wurden die Auslagerung von Arbeitsplätzen von Gewerkschaftsmitgliedern, Produktionsbeschleunigung und Arbeitsintensivierung akzeptiert. Neu Eingestellte müssen nun auch die Betriebsrente mittragen. Die CAW handelte VEBA-Fonds für die Gesundheitsversorgung der Rentner aus. Im Gegensatz zu den USA akzeptierten die bei CAW organisierten Fordarbeiter die in anderen Werken ausgehandelten Zugeständnisse. *Im Gegensatz zu den USA gibt es keine organisierte Oppositionsbewegung innerhalb oder im Umfeld der CAW.*

Die CAW und die UAW haben in der letzten Runde der geordneten Insolvenzen historische Niederlagen erlitten, dennoch gibt es wenig Bewusstsein über das Ausmaß dieser Niederlage und die Notwendigkeit, die Strategien und Methoden zu überdenken.

WAS SIND INSGESAMT DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE ARBEITERBEWEGUNG UND WAS SIND IHRE PERSPEKTIVEN?

In einem weiteren Sinne haben die Arbeiterbewegungen in den USA und Kanada riesige Rückschläge erlitten. In den USA hat die Gewerkschaftsdichte über die vergangenen zehn Jahre dramatisch abgenommen, obwohl die Gewerkschaftsbewegung im öffentlichen und im privaten Sektor im Gefolge der aktuellen Krise alles andere als stumm gewesen ist. Abgesehen von einer jetzt allseits bekannten Werksbesetzung bei Republic Steel in Chicago 2009, *hat es nur wenige erfolgreiche Kämpfe gegen Werkschließungen und Umstrukturierung gegeben.* Zum Glück beginnt sich das allmählich zu verändern, da die Arbeitslosenrate hartnäckig bei offiziell 10 Prozent und inoffiziell bei knapp 20 Prozent liegt. Langsam entstehen Bewegungen zur Beschränkung von Zwangsvollstreckungen gegen Hausbesitzer und es kommt zu lokalen Forderungen nach Schaffung von Arbeitsplätzen.

In Kanada ist die Gewerkschaftsdichte nicht so deutlich gesunken wie in den USA, aber sowohl im privaten wie im öffentlichen Sektor hat es eine Reihe ernster Rückschläge gegeben. Jenseits des Automobilsektors mussten die kanadischen Stahlarbeiter kürzlich eine herbe Niederlage im Vale-Inco-Werk in Sudbury hinnehmen. Vale Inco ist in der Förderung und Verhüttung von Nickel tätig. Das ehemals kanadische Unternehmen gehört heute einem transnationalen Konzern mit Sitz in Brasilien. Ein Jahr lang wurden Streiks durchgeführt, um einen Rentenplan mit festgeschriebenen Beitragshöhen für neu Eingestellte abzuwehren. Das Unternehmen argumentierte, die internationale Konkurrenz mache es erforderlich, dass die Arbeiter in Sudbury Lohnkürzungen und einen anderen Rentenplan hinnähmen. Die Gewerkschaft unterlag, es ist ihr nicht gelungen, einen Kampf zu führen, an dem die kanadische Arbeiterklasse und Arbeiterbewegung lernen und mit dem sie mobilisiert werden konnte. Vergangenen Sommer traten Angestellte in Windsor und Toronto in längere Streiks gegen Zugeständnisse, die die Städte von ihnen forderten. Um ihre Streiks zu delegitimieren, wurden gewerkschaftlich organisierte Angestellte des öffentlichen Dienstes als Privilegierte dargestellt – dieselbe Strategie, mit der auch die Arbeiter in der Automobilindustrie attackiert worden waren. Der eine Streik hatte keinen Erfolg, der andere konnte zwar die meisten Forderungen abwehren, führte aber zu politischer Isolation und allgemeiner Kritik wegen des Ausfalls öffentlicher Dienste.

Da die kanadische Regierung nun Entschlossenheit fordert, plant die Regierung von Ontario, die Löhne im öffentlichen Sektor einzufrieren und, wenn möglich, die festgeschriebenen Zusatzleistungen der Rentenpläne anzugreifen. Außerdem wurde beim öffentlichen Verkehr und bei den Sozialleistungen gekürzt. Der Canadian Labour Congress und einige der in ihm organisierten Gewerkschaften haben den Vorschlag eingebracht, die staatliche Rente zu erhöhen, um die Abhängigkeit von privaten, an den Arbeitgeber gebundenen Renten zu verringern, aber es wurde keine ernsthafte Kampagne zur landesweiten Mobilisierung der Arbeiter durchgeführt. Die Zukunft der kanadischen Arbeiter wird weitgehend dadurch bestimmt werden, wie die Arbeiterbewegung künftig auf diese Angriffe reagiert.

GIBT ES AUSEINANDERSETZUNGEN, KÄMPFE ODER (TRANSNATIONALE) KOOPERATION GEGEN DEN DRUCK DER UNTERNEHMEN?

Es existieren wichtige Inseln des Widerstands in der Automobilindustrie und in anderen Sektoren, auch wenn die Gewerkschaftsbewegung zur Zeit deutlich in der Defensive ist. In den USA gibt es eine neue kleine Widerstandsbewegung innerhalb der UAW und in einer Reihe von Bundesstaaten lehnen sich Arbeiter im öffentlichen Dienst gegen Landesregierungen auf, die Steuern senken und auf ihre Kosten Einsparungen vornehmen wollen. Insbesondere kämpfen Krankenschwestern, Lehrer und Stadtarbeiter gegen Kürzungen und gegen Gewerkschaftsführungen, die unwillig sind, gegen unbezahlten Urlaub, Angriffe auf Rentenansprüche und dramatische Reduzierung des öffentlichen Dienstes vorzugehen. Es gibt auch bescheidene, aber wachsende Bewegungen von Armen gegen Sozialleistungskürzungen und von Einwanderern, die die rechtliche Anerkennung sogenannter Illegaler fordern, es gibt Arbeiterzentren und Forderungen nach größeren Staatsbudgets zur Schaffung von Arbeitsplätzen.

In Kanada sind keine Oppositionsgruppen von unten in der CAW übrig geblieben. Die Gewerkschaft hat Widerstand gegen Forderungen zu Zugeständnissen seitens der Unternehmen in einer Reihe eigensinniger und schwieriger lokaler Streiks in der Autoteileproduktion und anderen Produktionssektoren organisiert, ist aber gegen die Forderungen der großen Automobilkonzerne relativ ohnmächtig geblieben. Sie hat für Anhebung der staatlichen Rente und Ausweitung der Arbeitslosenversicherung argumentiert und die Rechte der prekär Arbeitenden verteidigt.

Die Gewerkschaften im öffentlichen Sektor wappnen sich gegen Stagnation und Rückbau erreichter Standards im Namen der Sparnotwendigkeit. Sie müssen sich davon freimachen, abgemilderte Einsparungen durch Mitte-Regierungen zu akzeptieren – aus Angst vor potenziell schlimmeren Forderungen seitens der Rechtsaußenparteien, die auf ihre Chance lauern. Außerdem sollten sie sich um die Unterstützung anderer Arbeiter bemühen, indem sie für höhere Ausgaben im öffentlichen Sektor und für die Ausweitung des öffentlichen Dienstes argumentieren.

Arme und Arbeitslose bekommen die Einschnitte und die Weigerung der Regierungen, die Kürzungen aus den frühen 1990er Jahren zurückzunehmen, zu spüren. Die Unfähigkeit der Gewerkschaften im privaten und öffentlichen Sektor irgendeine ernstzunehmende Gegenwehr zu entwickeln, hat die Bewegungen gegen Armut geschwächt und das Gefühl

von Entfremdung und Niederlage verstärkt; umso mehr, als es keine linke Bewegung und politische Partei gibt, die den Neoliberalismus herausfordern könnte.

Es gibt keinen Präzedenzfall einer erfolgreichen internationalen Strategie. 3.000 Mitglieder der United Steelworkers of America und 6.500 Arbeiter in Sudbury führten, unterstützt von Arbeitern in Brasilien und an anderen Standorten, einen einjährigen Streik gegen den brasilianischen transnationalen Konzern Vale durch. Die CAW unterhält Beziehungen zu Arbeitern bei Ford, GM und Chrysler in anderen Ländern. Auch sie hat gerade einen schwierigen Kampf gegen einen brasilianischen transnationalen Zementhersteller hinter sich und stand während der ganzen bitteren Auseinandersetzung mit brasilianischen Gewerkschaftern in Kontakt. Es ist ihr gelungen, zahlreiche Zugeständnisforderungen abzuweisen, konnte aber die Ersetzung der Rente mit festgelegten Zusatzleistungen durch Rentenleistungen mit festgelegter Eigenbeteiligung nicht abwehren. Jede dieser Gewerkschaften hat versucht, mit den Arbeitern dieser international operierenden Konzerne gemeinsam eine Strategie zu entwickeln.

Im Fall von Vale half die Beziehung zwischen den brasilianischen und den kanadischen Arbeitern, der permanenten Propaganda des Managements zu begegnen, die die kanadischen Arbeiter als gegen Brasilien agierende engstirnige Nationalisten darzustellen versuchte. Doch diese internationale Verbindung war allenfalls eine zusätzliche Hilfe. *Das tragende Element internationaler Solidarität ist der im Inland geführte Kampf.* Wenn er erfolgreich geführt wird – durch Verbindung von Aufklärung, Mobilisierung und Militanz –, *dann kann internationale Solidarität etwas beitragen.* Wenn der Kampf im Inland dagegen nicht richtig geführt wird, *dann kann das durch internationale Solidarität auch nicht wettgemacht werden.* Der Kampf wird dann nicht erfolgreich sein. Solidarität muss an laufende Kämpfe gebunden werden, die ihre Stärke aus ihrer eigenen Kraft beziehen.

WIE VERHÄLT ES SICH MIT DER ÖKOLOGISCHEN DIMENSION UND EINER MÖGLICHEN KONVERSION?

In großen Teilen Kanadas und der USA ist der Privatwagen das dominierende Transportmittel. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der Rolle der fossilen Brennstoffe für die globale Erwärmung – ganz zu schweigen von der intensiven Ressourcenverschwendung in der gar nicht nachhaltigen Fahrzeugproduktion – ist diese Situation nicht auf Dauer tragbar. Exzessive Privatnutzung von Autos ist elementar abhängig von billigem Öl und Benzin und ist mit einer in die Vorstädte verlagerten Lebensweise verknüpft. Der Gütertransport wird vorrangig über Lkws abgewickelt, was durch ein System frei verfügbarer Autobahnen subventioniert wird. Der Lkw-Transport ist wenig reguliert, so dass es schwierig ist, umweltfreundliche Fahrzeuge zu fördern. Manche behaupten, dass das Nordamerikanische Freihandelsabkommen den Lkw-Transport auf dem Kontinent sogar noch gesteigert hat. Das Abkommen untergräbt die Nutzung von Güterzügen und kombinierten Transportformen.

Schließlich ist das gesamte System auf die profitorientierte Privatproduktion ausgerichtet. In der Automobilproduktion werden gewaltige Überkapazitäten und exzessive Konkurrenz gefördert. Das Streben des Kapitals nach konkurrenzfähigen Profitraten führt zu einer zerstörerischen Konkurrenz, die die

Rechte und Lebensbedingungen der Arbeiter untergräbt. Unterstützt wird das System von privaten Öl- und Gaskonzernen, die es in die Umweltkatastrophe treiben. Zwar gibt es Bereiche, in denen der Staat aktiv ist – vor allem bei der Regulierung des Zugverkehrs (einschließlich der Eigentumsrechte im Passiertransport) –, doch Marktkonkurrenz und Privatinvestitionen beherrschen den Gesamtprozess.

WIE LIESSE SICH DAS THEMATISIEREN?

Wir brauchen eine Regulierung von Automobilproduktion und -handel. Wir brauchen demokratische Planungsinstitutionen, um Handel, Marktzugang und Standort von Produktionsstätten sowie die Kapitalbewegung zu regulieren. Der Klimawandel und allgemeiner die Umweltkrise gebietet die Reduzierung der privaten und kommerziellen Fahrzeuge. Wir brauchen neue, kleinere Fahrzeuge, die nicht mit fossiler Energie betrieben werden; geschlossene Produktionskreisläufe; wieder verwertbare Materialien und eine Infrastruktur für den Recyclingprozess; Massenverkehrsmittel und die entsprechende Infrastruktur; die Entwicklung alternativer Energiequellen; und neue Lebens- und Arbeitsweisen und Formen der Freizeitgestaltung. All dies erfordert einen Wandel von Industrie und Gesellschaft, der die Logik privater Kapitalakkumulation und Konkurrenz weit überschreitet.

Ein Großteil der gegenwärtig für Autos benutzten Produktionskapazitäten muss für andere Güter oder Dienste eingesetzt werden. Neu gegründete Staatsunternehmen sollten die Produktionsstätten und Ressourcen, die – wie Werkzeug- und Formenbau – wegen des derzeitigen Rückbaus nicht mehr genutzt werden, übernehmen, um umweltfreundliche Güter wie Windgeneratoren, Solartechnik und Massenverkehrsmittel herzustellen. Diese Ressourcen wurden durch den Staat und die Gemeinden subventioniert, wieso sollten wir also zulassen, dass sie wieder verschwinden, nur weil sie der Logik der Marktprofitabilität nicht mehr entsprechen? Die Arbeitslosen und Unterbeschäftigten müssten mobilisiert und organisiert werden, damit sie diese Veränderungen einfordern und schließlich einmal in diesem neuen Sektor arbeiten – zu angemessenen Tariflöhnen.

Die Gemeinden müssen sich organisieren und ihr Recht auf angemessene Arbeitsstellen und ihren Anteil an den neuen Produktionsstätten verteidigen. Wir müssen neue Institutionen schaffen, die es Arbeitergemeinden wie Pontiac in Michigan und Windsor in Ontario ermöglichen, ihre Bedürfnisse zu untersuchen und zu analysieren (sei es Infrastruktur, Wohnungsbau, Transport, Dienstleistungen, Erholung usw.), um dann die technischen und finanziellen Ressourcen entsprechend einzusetzen. Dies ist eine Möglichkeit, gegen die Ausbreitung deindustrialisierter urbaner Zentren über ganz Nordamerika vorzugehen.

Wir benötigen eine mutige Vision für die Transformation der Automobilindustrie. Einige fordern ein Staatsunternehmen für Autos, Massentransport und Energie, das die Autokonzerne übernehmen und auch die Hauptzulieferer integrieren würde, das die Investitionen in den Massentransport beträchtlich erhöhen würde und das fossile und nukleare Brennstoffe ausmustern und sich den erneuerbaren Energien zuwenden würde. Sie verweisen auf *den enormen Erfolg staatlich geplanter Produktion während des Zweiten Weltkriegs, als GM – obwohl noch in Privatbesitz – zum größten Luftfahrtunternehmen wurde: unter staatlicher Kontrolle in*

einem Planzusammenhang. Wenn staatliche Produktion und Planung damals funktionierten, wieso nicht auch heute? Andere fordern strenge Regulierung und ein Experimentieren mit Transformationsprozessen. Sie argumentieren, dass es für eine verstaatlichte Industrie schwer ist, anders zu operieren, wenn nicht auch die ganze ökonomische und politische Umgebung verändert wird. In jedem Fall *erfordert die Transformation der heutigen Industrie eine fundamentale Strukturreform, die die Logik des Kapitalismus und der kapitalistischen Institutionen des Staates in Frage stellt.*

WIE KÖNNTEN WIR DAHIN GELANGEN?

Es gibt heute keine bedeutenden Bewegungen, die für diese Ziele kämpfen. Es gibt getrennte Aktivistengruppen, die für Teile davon argumentieren, aber Bewegungen, die diese Elemente zusammenbringen, müssen noch organisiert werden. Das würde Folgendes erfordern: Erstens eine *Umwandlung der Gewerkschaften* in diesen Sektoren in Organisationen, die es als ihre Aufgabe ansehen, Perspektiven unabhängig von den Konkurrenzanforderungen der Unternehmen zu entwi-

ckeln und nicht nur ihre Mitglieder, sondern innerhalb der gesamten Arbeiterklasse ihrer Länder (einschließlich des Drittels der Arbeitslosen und prekär Arbeitenden) zu organisieren, mobilisieren und aufzuklären. Zweitens der *Aufbau einer Bewegung von unten*, die innerhalb und außerhalb der Gewerkschaften und sozialen Bewegungen der Arbeiterklasse ein Potenzial für Veränderung schafft. Drittens, um diese Bewegungen anzuregen und zu organisieren, der *Aufbau von sozialistischen Parteien und Gruppen*. Besonders im Zeitalter des Neoliberalismus müssen wir uns darauf ausrichten, die Logik der privaten Akkumulation in Frage zu stellen und in der gesamten Arbeiterklasse verwurzelte Bewegungen zu schaffen, umso mehr, als die Klasse zunehmend segmentiert und gespalten ist.

Herman Rosenfeld ist aktiv bei der Gewerkschaft «Canadian Auto Workers» (CAW).

Das Interview führte Heiner Köhnen.

Aus dem Englischen von Daniel Fastner.

THAD WILLIAMSON

DEMOKRATISCHE PLANUNG UND ARBEITERKONTROLLE

Die Vereinigten Staaten haben traditionell das engste Verhältnis zum Automobil. Fahrzeugherstellung und der Aufbau entsprechender Infrastrukturen, z. B. Autobahnen, war einer der kapitalistischen Wachstumsmotoren im 20. Jahrhundert. Die massenhafte Verbreitung des Autos wirkte sich stark auf die Siedlungsstrukturen in den USA aus, die Metropolen wurden dezentralisiert und die Vorstädte ausgebaut. Es entstand eine neue Lebensweise: Die meisten Amerikaner nutzen ihr Auto nicht nur für den Arbeitsweg – 90 Prozent fahren mit dem Auto zur Arbeit, 75 Prozent ohne Mitfahrer –, sondern auch für ihre alltäglichen Verrichtungen. Amerikaner fahren zum Einkaufen, fahren zu Freunden, ja sogar (ironischerweise) zum Fitnessstudio und zum Sportplatz. Vergleichsstudien belegen, dass Amerikaner deutlich weniger als Deutsche geneigt sind, kurze Strecken zu Fuß zu bewältigen, und dass sie pro Jahr sehr viel mehr Kilometer mit dem Auto zurücklegen. Kein Auto zu besitzen bzw. keinen verlässlichen Zugang zu einem zu haben, bedeutet eigentlich überall im Land (außer in New York) sozialen Ausschluss. Ohne Auto ist man von den meisten Arbeitsmöglichkeiten und dem Großteil des sozialen und kulturellen Lebens abgeschnitten.

Die ein Jahrhundert währende Liebesbeziehung mit – oder die Sucht nach – dem Privatwagen hat sich im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhundert geradewegs in zwei Hindernissen festgerannt. Das erste ist die Kapitalimplosion der Industrie selbst, die unter anderen Faktoren auf Missmanagement zurückzuführen ist. Das zweite ist die ökologische Notwendigkeit, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Die Treibhausgasemissionen in den USA müssen bis 2030 im Vergleich zu heute um 50 Prozent und bis 2050 um 90 Prozent gesenkt werden.

Die Zahl der Arbeitsplätze im Automobilsektor ist bereits drastisch zurückgegangen. General Motors hat heute weni-

ger als 90.000 Beschäftigte – im Vergleich zu 850.000 Mitte der 1980er Jahre – und wird Schätzungen zufolge innerhalb von zwei Jahren die Zahl auf unter 50.000 drücken. Zwischen 2009 und 2011 werden elf Produktionsstätten und drei Vertriebszentren direkt geschlossen, in drei weiteren Städten wird die Produktion vorübergehend eingestellt. Zudem werden tausende Autohäuser geschlossen.

Unglücklicherweise haben sich die Medien auf die Frage konzentriert, ob die Profitabilität von General Motors als Privatunternehmen wieder hergestellt werden kann. Dass Gemeinden und Arbeiter durch diese Entlassungen betroffen sind, wird dabei zur Nebensache. Die Regierung hat im Jahr 2009 zur Abwendung der Insolvenz einen Mehrheitsanteil an dem Unternehmen erworben. Doch diese Übernahme hatte nicht zum Ziel, die Beschäftigtenzahl zu erhalten oder wiederherzustellen, sondern sollte eine weitergehende Umstrukturierung des Unternehmens erzwingen. Praktisch bedeutet das weitere Entlassungen und Stilllegungen in den USA und eine Konzentration auf Produktion und Verkauf in China. Die Obama-Regierung hofft, dass sich die Investition von 43 Mrd. Dollar einmal auszahlt, wenn das Unternehmen wieder privatisiert wird.

Doch die «Erholung» von GM bedeutet nicht gleichzeitig die Erholung von Gemeinden, die einst wegen der Automobilindustrie entstanden sind, und sie bringt auch keine gewerkschaftlich abgesicherten, gut bezahlten Arbeitsplätze zurück. Die Erholung von GM bringt die USA außerdem einem nachhaltigeren Verkehrssystem keinen Schritt näher. Deutlich besser wäre, das Allgemeinwohl in den Vordergrund zu stellen. Es besteht ein klares allgemeines Interesse an der Erhaltung der ökonomischen Grundlage von Gemeinden, in die Arbeiter und Unternehmen ihr Geld, ihre Energie und ihr Leben investiert haben, und daran, Produktionsstätten und

produktive Arbeiter nicht zu vergeuden. Es gibt auch ein klares allgemeines Interesse an der Entwicklung eines nachhaltigeren Verkehrsnetzes in den USA. Ob irgendeine Firma, wie traditionsreich auch immer, nun für ihre Anteilseigner profitabel bleibt, ist dagegen geradezu irrelevant.

Wie hätte ein besseres «Rettungspaket» ausgesehen? Zunächst einmal hätte es sich gar nicht um eine Rettung handeln sollen. Es hätte schlicht und einfach um eine Übernahme gehen müssen. Eine Rettung zielt auf die Wiederherstellung der Verluste privater Investoren. Eine Übernahme erlaubt, viel weiter gehende allgemeine Zwecke zu verfolgen. Der Zweck in diesem Fall sollte sein, die öffentliche Kontrolle des Unternehmens zu seiner Umstrukturierung zu nutzen, so dass es nicht nur «sauberere» Autos, sondern auch Busse, Lokomotiven, Waggons und andere alternative Transportfahrmittel herstellt. Produktionsstätten, die früher zur Automobilherstellung benutzt wurden, könnten nun die Fahrzeuge produzieren, die man für CO₂-arme, energieeffiziente innerstädtische und regionale Transportnetze benötigt. Doch wie soll in diesem Geschäftsbereich Geld gemacht werden? Letztlich muss das Geld aus einem groß angelegten öffentlichen Investitionsvorhaben zum Aufbau einer neuen Infrastruktur in den USA stammen. Insbesondere besteht dringender Bedarf an einem guten Intercity-Netz.

Das bestehende öffentliche Bahnnetz, Amtrak, leidet unter einer veralteten Infrastruktur. Nur im Nordost-Korridor (zwischen Boston und Washington) fahren Fernzüge regelmäßig über 160 km/h. Um Hochgeschwindigkeitszüge wie in Japan oder Frankreich zu ermöglichen, müsste ein komplett neues Bahnnetz aufgebaut werden. Es gibt wenige zuverlässige Schätzungen der Langzeitkosten eines solchen Projekts, aber zwei Autoren, Gilbert und Perl, gehen von 2 Bio. Dollar (oder 140 Mrd. Dollar jährlich über einen Zeitraum von 15 Jahren) aus. Erstaunlich, dass es in den USA nicht einmal Kapazitäten zum Bau von Lokomotiven oder Waggons gibt. Bundesländer, die wie Kalifornien Hochgeschwindigkeitsnetze planen, müssen Verträge mit europäischen Unternehmen schließen, um die entsprechenden Fahrzeuge zu bekommen. Eine intelligente Politik sollte Synergien schaffen: das Bedürfnis ehemals Autos produzierender Gemeinden und ihrer Arbeiter nach produktiven Arbeitsstellen verbinden mit dem gesellschaftlichen Bedarf an einem CO₂-armen Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert.

Die Umsetzung einer solchen Politik muss drei Hürden überwinden: Erstens muss überhaupt die entsprechende öffentliche Investition getätigt werden. Aufgrund der erfolgreichen Überzeugungsarbeit der Rechten bringen gegenwärtig viele Amerikaner die sehr unpopulären und fragwürdigen Milliarden für die Finanzmärkte – nach Schätzungen etwa 4 Bio. Dollar – mit dem ökonomisch sinnvollen, aber deutlich unterfinanzierten Konjunkturprogramm (American Recovery and Reinvestment Act) des Jahres 2009 in Verbindung. Darin waren 13 Mrd. Dollar für die Anschubfinanzierung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes veranschlagt, nur ein kleiner Teil der erforderlichen Investition, aber ein großer Schritt im Vergleich zu früheren Ausgaben. Gleichwohl fehlt es zur Zeit an politischer Unterstützung für eine weitere Runde öffentlicher Investitionen zur Stützung der Konjunktur. Viele Linke in den USA kritisieren Obama dafür, sich nicht mehr um ein größeres Konjunkturpaket bemüht zu haben, als er im Jahr 2009 die Möglichkeit dazu hatte.

Dennoch ist es fast ausgemacht, dass es irgendwann eine weitere Welle großer öffentlicher Investitionen geben wird. Früher oder später wird die träge Wirtschaftsentwicklung die Regierung zu neuen Investitionen zwingen – auch wenn zugegebenermaßen eine ernsthafte Gefahr besteht, dass die Konservativen vorher an die Macht kommen und die Wirtschaft mit Sparpolitik weiter schädigen werden. Unterstützung für Hochgeschwindigkeitszug-Projekte ist mittlerweile auch in Städten außerhalb des traditionellen Nordost-Korridors gewachsen; die von Obama angebotenen Gelder haben vielen Städten (einschließlich meiner eigenen, Richmond in Virginia), die Bahnnetze zuvor nicht als realistische Möglichkeit angesehen hatten, Appetit gemacht. Vielleicht am wichtigsten ist, dass die ökologische Notwendigkeit eines weniger durch das Auto dominierten Verkehrswesens langfristig nicht zu umgehen ist.

Eine weitere, in meinen Augen größere Hürde ist die amerikanische Abneigung gegen soziale Wirtschaftsplanung. Amerikaner tendieren zu der Überzeugung, dass Märkte allem Anschein zum Trotz automatisch sozial wünschenswerte Ergebnisse liefern, wenn nur auf kluge Weise Anreize gesetzt werden. Diese Überzeugung ist beim konservativen Fußvolk verbreitet, aber mehr noch bei den Eliten jeglicher politischer Couleur. Die Idee, dass die Regierung die Produktion bestimmter Güter auf bestimmte Orte und Produktionsstätten verteilen könnte und sollte, ist nach wie vor unpopulär, jedenfalls in der Theorie und in den Diskursen. Diese Einschränkung ist wichtig, weil die USA trotz laut tönender Rhetorik über freie Märkte ein ausgetüfteltes Wirtschaftssystem besitzt, das großen politischen Einfluss hat und von den meisten Konservativen aktiv unterstützt wird. Bei diesem Planungssystem handelt es sich um den Militär-Industrie-Komplex, in dem die Regierung mit einer beschränkten Zahl an Unternehmen Verträge abschließt, meist mit Profitgarantie durch Selbstkostenerstattung. Das System ist beliebt, weil es vielen Orten Arbeitsplätze garantiert. Politiker streiten sich um Pentagon-Verträge für ihre Länder und Bezirke.

Diese Beobachtung verweist auf eine dritte Hürde. Wie könnte ein Planungsapparat, der die Arbeitsplätze in gefährdeten Gemeinden aktiv sichern und erhalten soll, das Problem des Militär-Industrie-Komplexes lösen, in dem Privatunternehmen zu außerordentlicher politischer Macht gelangen und die Notwendigkeit, Arbeitsplätze zu schaffen, häufig eine rationale Einschätzung des Bedarfs in den Hintergrund drängt? Die nächstliegende und ehrlichste Antwort ist, dass eine wichtigere Rolle für demokratische soziale Planung per Definition bedeutet, dass wirtschaftliche Entscheidungen durch politische Kriterien geprägt sein werden. In Amerika bedarf es einiger Überzeugungsarbeit, um zu erklären, dass das nicht notwendigerweise etwas Schlechtes ist – will sagen, dass «politisch» kein schmutziges Wort ist. Das beste Argument dafür ist, dass keine Hoffnung auf Bindung ökonomischer Entscheidungen an wichtige Werte wie Nachhaltigkeit besteht, wenn solche Entscheidungen nicht politisiert werden, das heißt zum Gegenstand offener und öffentlicher Debatten mit konkurrierenden Positionen gemacht werden. Wenn wir die Existenz solcher politischer Prozesse in Abrede stellen, besteht die größte Gefahr, dass die Entscheidungen entsprechend privaten Sonderinteressen gefällt werden, die die öffentliche Gewalt zu ihren Zwecken manipulieren.

Abgesehen davon müssen allerdings auch regionale Planungsstellen eingerichtet werden, die ein öffentliches Mandat zur Nutzung öffentlicher Ressourcen haben, um Vollbeschäftigung in allen Gemeinden sicherzustellen. Es gibt Vorläufer solcher öffentlichen Regionalstellen in den USA (z. B. die Appalachen-Regionalkommission bzw. Räten), aber es ist eine große Herausforderung, sich demokratisch verantwortende Behörden mit ausreichend Ressourcen für diese Aufgabe zu schaffen. Ihre Aufgabe würde kurz gesagt darin bestehen, produktives Kapital in Städte und Regionen zu lenken, die durch Rückzug privater Investitionen und Geschäftsrückgang wirtschaftlich bedroht sind, und die Umstellung von Produktionsstätten auf andere Güter zu unterstützen sowie die Umschulung der Arbeiter durchzuführen.

Aus drei Gründen ist es notwendig, diese Behörden auf regionaler Ebene einzurichten. Erstens besteht großes Misstrauen gegen die nationale Regierung, so dass die Unterstützung für eine neue Art föderaler «Bürokratie» auf absehbare Zeit ziemlich mager ausfallen dürfte. Zweitens gibt es in der Tat wichtige regionale Unterschiede. Eine Organisation auf regionaler Ebene wird wahrscheinlich am effizientesten das lokale Wissen nutzen können und die Entscheidungsfindung wird nicht durch derart unterschiedliche Perspektiven wie etwa zwischen Beamten aus Wyoming und Massachusetts behindert. Drittens könnte der Aufbau verschiedener Regionalbehörden mit unabhängigen Ressourcenhaushalten und Investitionsentscheidungen Quasimärkte beispielsweise für Ausstatter neuer Hochgeschwindigkeitszüge entstehen lassen. Statt nur eines solchen Ausstatters für einen Abnehmer (die Nationalregierung) gäbe es mehrere Hersteller in verschiedenen Städten und Regionen und mehrere Abnehmer (die Regionalbehörden). Das würde die Produzenten zum Wettbewerb zwingen und gleichzeitig die Insolvenz der Firma durch Vertragsverlust abwenden helfen.

Auch Arbeiterkontrolle über diese Firmen wäre wünschenswert, damit deutlich wird, was wirklich auf dem Spiel steht: nicht, welchen Teilhabern die größeren Profite zufließen, son-

dern, welche Arbeiter günstigere Beschäftigungsmöglichkeiten erhalten. Unternehmen in Arbeiterhand werden keinen Anreiz haben, neue Verträge zu bekommen, mit denen sie die Produktion auf andere Standorte ausdehnen können. Bei schwacher Auftragslage werden sie auch eher gemeinsame Wege suchen als gewöhnliche kapitalistische Unternehmen, die schnell auf Entlassungen zurückgreifen.

Natürlich gibt es ein spekulatives Element in diesen Überlegungen, wie der Übergang von einer am Auto orientierten Ökonomie zu einer die Gemeinden und die Umwelt erhaltenden politischen Ökonomie in den USA gestaltet werden könnte. Dabei muss aber unbedingt im Gedächtnis behalten werden, dass nicht der Markt allein die Vorherrschaft des Automobils im 20. Jahrhundert hervorgebracht hat. Öffentliche Investition in Straßen war ein wesentlicher Bestandteil, genauso wie der staatliche Erwerb von Fahrzeugen im großen Maßstab und eine Vielzahl versteckter Subventionen für die Automobilindustrie – z. B. die Tatsache, dass CO₂-Austoß nicht besteuert wird –, so dass Autofahrer selten die «vollen sozialen Grenzkosten» bezahlen mussten.

In einem Land wie den USA gibt es starke ökologische Argumente für die Abschaffung der Automobil-Subventionen und die Einführung von Mechanismen (wie z. B. eine CO₂-Steuer), die Konsumenten zur Zahlung aller sozialen und ökologischen Kosten des Fahrens zwingen würden. (In der Praxis müsste es beträchtliche Nachlässe für Haushalte mit niedrigem Einkommen geben, um eine Bestrafung der Armen zu vermeiden.) Doch dieser Schritt reicht noch lange nicht aus, um Arbeitsplätze in Gemeinden zu erhalten, die unter dem Niedergang der amerikanischen Automobilindustrie leiden, und um die nötige Infrastruktur für ein alternatives Verkehrssystem aufzubauen. Um diese Ziele zu erreichen, ist gesellschaftliche Planung erforderlich.

Thad Williamson arbeitet an der University of Maryland, USA.
Aus dem Englischen von Daniel Fastner.

DAS REGIONALFONDSMODELL DER IG METALL ESSLINGEN

Der alltägliche Abwehrkampf der Gewerkschaften in der Krise bildet den Humus für Experimente, die über den Status quo hinausweisen. Ein Beispiel bietet Esslingen/N. Als Standort des für das «Exportmodell Deutschland» essenziellen Maschinenbaus wurde diese Region von der Krise besonders getroffen. Einstige Standortstärken, die aus dem industriellen Spezialisierungsprofil der Region erwachsen, wurden zu «fatalen Schwächen» (Süddeutsche Zeitung, 25.9.2009): bei einigen Unternehmen sind die Aufträge um 80 Prozent eingebrochen. Einzig die intensive Nutzung der Kurzarbeit hat Massenentlassungen verhindert. 2.000 befristete und Leiharbeitsstellen sind weggefallen. «Wenn die Nachfrage nicht bald anzieht, wird [...] vielen Firmen die Luft ausgehen – wobei die meisten dann wohl auch nicht mehr die Liquidität für einen Sozialplan haben werden» – so der Erste Bevollmächtigte der IG Metall in Esslingen, Sieghard Bender (Esslinger Zeitung, 12.6.2009). In einer solchen Situation sind korporatistischem Krisenmanage-

ment zum «sozialverträglichen Beschäftigungsabbau» enge Grenzen gesetzt. In der Stahlindustrie der 1980er Jahre standen zum einen EU-Mittel zur Verfügung, zum anderen konnten Unternehmen durch massiven Druck der Belegschaften zur Finanzierung von Beschäftigungsgesellschaften gezwungen werden. Im klein- und mittelständisch strukturierten Esslinger Maschinenbau wurden gewerkschaftliche Vertretungsstrukturen und Tarife in den Betrieben zum Teil erst in der aktuellen Krise erzwungen. Unter der Losung «Dieser Landkreis ist systemrelevant» fordert die örtliche IG Metall die Gründung eines «Regionalfonds» (www.esslingen.igm.de/news/meldung.html?id=29577). Da sich die Banken bisher weigern, die geringen (Leit-)Zinssätze an Unternehmen weiterzugeben, müssen – so die IG Metall – neuartige Kontrollstrukturen geschaffen werden, um die Unternehmensfinanzierung sicherzustellen. Der bundesfinanzierte Regionalfonds, der auch auf Gelder staatlich gestützter Banken abzielt, soll trilateral aus Gewerk-

schaft, Kapital und lokalem Staat besetzt sein. Indem er den Unternehmen einen bestimmten Betrag an Eigenkapital zur Verfügung stellt, erwirbt der Fonds eine Beteiligung am Unternehmen. «Die Geschäftsführungen sind mit ihrem Latein eigentlich am Ende» – so Bender. Bereits in der regionalpolitischen Strategie «Erhalt industrieller Kerne» konnte Bender als Bevollmächtigter in Chemnitz mit einem solchen strukturellen Ansatz Erfolge erzielen und auch einen insolventen Maschinenbaubetrieb in eine Mitarbeitergesellschaft überführen. [...] In gewisser Weise brechen solche Krisenstrategien mit eingeschliffenen politischen Formen der Konfliktaustragung zwischen Lohnarbeit und Kapital. Gewerkschaftliche Krisenstrategien sind immer zugleich in der institutionell determinierenden Logik befangen (etwa der Trilaterale im «Regionalfonds»), wie sie einen Angriff auf diese Logik darstellen, indem sie die Verfügungsgewalt des Kapitals in Frage stellen

und so mit dem fordistischen Handel «Eigentumsrechte gegen materielle Zugeständnisse» brechen. In solchen Auseinandersetzungen kann sich der Horizont für Radikalisierungen der gewerkschaftlichen Politik öffnen – wenn die Frage der Wirtschaftsdemokratie nicht in der Frage der Besetzung der Aufsichtsräte endet, sondern eine echte Partizipation von Beschäftigten, Gewerkschaften, örtlicher Bevölkerung, Konsumenten und anderen Betroffenen anzielt. Ob es faktisch zu einem solchen Experiment kommt, werden die Auseinandersetzungen vor Ort zeigen. Der Widerstand des Kapitals und seiner Organisationen ist gewaltig, obwohl die gewerkschaftliche Forderung in Esslingen keinen radikalen Einschnitt in die Logik kapitalistischer Verwertung bedeutet.

Mario Candeias u. Bernd Röttger, *Ausgebremste Erneuerung? Gewerkschaftspolitische Perspektiven in der Krise*, in: *Das Argument* 284/2009, 900-902.

ENRIQUE GÓMEZ DELGADO

AUTO.ZULIEFERER.KÄMPFE. KOOPERATIVEN IN MEXIKO

Die Gewerkschaft der Euzkadi-Arbeiter blickt zurück auf eine 80-jährige Geschichte des Arbeiterkampfes mit einer demokratischen und unabhängigen Organisation und einer immensen Solidarität. Diese wurde während des dreijährigen Streiks, den die Arbeiter und ihre Familien gegen das deutsche Unternehmen Continental vom 16. Dezember 2001 bis zum 17. Januar 2005 durchstehen mussten, auf ihre härteste Probe gestellt. Die Gewerkschaft ging mit einem aufsehenerregenden Ergebnis daraus hervor: die Hälfte der riesigen Fabrik ging an die Arbeiter.

Dieses Beispiel eines beharrlichen Kampfes gegen ein großes transnationales Unternehmen ist ein großer Ansporn für Tausende von Arbeitern in Mexiko. Nicht wenige von ihnen streben an, es den Euzkadi-Arbeitern gleichzutun. Durch die Organisierung ihrer Kooperative haben sie ihre Fähigkeit zur Leitung und Verwaltung eines komplexen Produktionsprozesses unter Beweis gestellt: Die Kooperative Trabajadores Democráticos de Occidente (TRADOC)¹ führt die lange Tradition der Gewerkschaft von Euzkadi fort. So hören auch die kämpferischen Minenarbeiter von Cananea² im nordmexikanischen Bundesstaat Sonora während des Ersten Minenarbeiterforums den Ausführungen von Jesús Torres Nuño zu, dem Generalsekretär der SNRTE³ und Präsident des Verwaltungsrats von TRADOC: «Die Mine gehört Euch und ihr dürft sie nicht aufgeben. Euer Streik muss erfolgreich sein und dieser Kampf muss durch die Vergesellschaftung der Mine unter Eurer Kontrolle beendet werden. Ihr als Minenarbeiter seid in der Lage, die Mine ohne Eingreifen des verhassten Besitzers Germán Larrea zu verwalten und die Förderung weiterzuführen». Beim Besuch der Streikposten erzählen diese Torres, dass sie genau dieselben Forderungen hätten, nämlich den Besitzer zu enteignen und die Mine selbst zu leiten, die darüber hinaus Eigentum der Nation sei.

Für TRADOC ist die Unterstützung ähnlicher Kämpfe eine Verpflichtung. So hat die Versammlung der Genossenschaftler beschlossen, die Minenarbeiter von Cananea, die mexi-

kanische Elektrizitätsarbeitergewerkschaft (SME) zu unterstützen, die Beschäftigten von Industrias Ocotlán, die seit mehr als drei Jahren streiken, die politischen Gefangenen aus San Salvador Atenco, die vor wenigen Tagen nach über vier Jahren Haft ihre Freiheit erlangten, und eine lange Liste weiterer kämpfender Arbeiter. So auch die Arbeiter der Reifenfabrik General Tire de México aus San Luis Potosí, die der Continental gehört, damit diese ihre unabhängige Gewerkschaft verteidigen können.

SIE SIND SOLIDARISCH, ABER AUCH PRODUKTIV
Gegenwärtig hält TRADOC 42 Prozent der Aktien der Fabrik (sie hatten ursprünglich 50 Prozent erhalten). Täglich werden 12.000 Reifen produziert. Die Arbeiter erhalten die höchsten Löhne in der Reifenbranche und gehören damit zu bestbezahlten Industriearbeitern in Mexiko überhaupt. Es sind mehr als 150 neue Genossenschaftler, in der Mehrzahl Söhne oder Töchter der TRADOC-Kooperativisten, hinzugekommen, die dieselben Löhne und Leistungen erhalten. Die Belegschaft besteht derzeit aus 750 Genossenschaftlern, zu denen sich noch einige Kollegen aus dem technischen und Verwaltungsbereich gesellen, sodass insgesamt 820 Personen in diesem innovativen Projekt tätig sind.

Obwohl durch die 50-prozentige Beteiligung von Llanti Systems von Anfang an ein Privatunternehmen beteiligt war, kam es zu einem wirtschaftlichen Niedergang, der insbesondere durch den Mangel an Rohmaterial bedingt ist. Es gibt weltweit einen Mangel an Rohmaterial, denn die dominierenden trans-

¹ Wörtlich: Demokratische Arbeiter des Westens. Gemeint ist hier eine im mittleren Westen Mexikos gelegene Region, die aus den Bundesstaaten Nayarit, Jalisco, Colima und Michoacán gebildet wird; Anm. d. Ü. ² 1906 gab es einen wichtigen Streik in dieser Mine, der als Vorbote der 1910 ausbrechenden mexikanischen Revolution gilt. 1990 wurde die Mine privatisiert und seit 2007 befinden sich die Minenarbeiter von Cananea erneut im Streik um bessere Arbeitsbedingungen. 2010 schritt die Regierung ein und beendete die Besetzung der Mine. Dessen ungeachtet führt die Gewerkschaft den Kampf weiter; Anm. d. Ü. ³ Sindicato Bacional Revolucionario de Trabajadores de Euzkadi = Nationale Revolutionäre Gewerkschaft der Arbeiter von Euzkadi, Betriebsgewerkschaft, die den erfolgreichen Kampf führte; Anm. d. Ü.

nationalen Unternehmen kontrollieren den Rohmaterialienmarkt. Daher wurde nach anderen Lösungen gesucht. Mit der US-amerikanischen Firma Cooper Tire, die in der weltweiten Produktion an neunter Stelle steht, wurde ein Abkommen abgeschlossen. Cooper stellt Rohmaterialien, Technologie, Gussformen, Maschinen und Techniker bereitgestellt, was insgesamt das Projekt enorm gestärkt hat, und dabei die Autonomie der Kooperative vollkommen respektiert. Die notwendigen Entscheidungen werden in Übereinstimmung mit den anderen Partnern, also zuerst Llanti Systems und jetzt Cooper, getroffen. Dieses neue Bündnis hat seine Bestandskraft demonstriert, als alleine im letzten Jahr nach ausreichender Lieferung von Rohmaterialien zu einem guten Preis, die Produktion in einem bedeutsamen Schritt von 5.000 täglich produzierten Reifen auf 10.000 verdoppelt werden konnte.

Zur Behebung von Produktionsengpässen wurden neue Maschinen angeschafft, wodurch es zu einem weiteren Anstieg der Produktion kam. Die Kooperative konnte aus dem eigenständigen Reifenverkauf ihren Anteil von 8,5 Mio. mexikanischen Pesos der Investitionskosten beitragen, ohne dass die TRADOC-Kooperativisten zusätzliche Ressourcen beisteuern mussten, was im Übrigen ihre bereits geschaffene Stärke in diesem Bereich anzeigt. Zusätzlich konnte an die Genossenschafter eine erste Dividende in Höhe von 5 Mio. Pesos ausgezahlt werden. Deswegen haben die Kooperativisten von TRADOC auf ihrer letzten Generalversammlung neue Gesamtinvestitionen in Maschinen in Höhe von 7 Mio. US-Dollar im laufenden Jahr beschlossen. Diese werden aus den laufenden Erträgen gezahlt, um eine langsame Auflösung der Kooperative zu verhindern, die daran interessiert ist, ihren Aktienanteil konstant zu halten. Zusätzlich zeigt dies, dass das Unternehmen mittlerweile in der Lage ist, neue Investitionen vorzunehmen, um einen technologischen Rückstand zu vermeiden. Das ist in dieser, einem harten Wettbewerb unterliegenden Branche von grundlegender Bedeutung.

WIE KÖNNEN DIE CHARAKTERISTIKA VON TRADOC AUFRECHTERHALTEN WERDEN?

Die Kooperative ist das Ergebnis eines Sieges der Arbeiter, Erfolg des Klassenkampfes, Erbin der langen Tradition der SNRTE, was ihr außergewöhnliche Eigenschaften verleiht. Das Beispiel zeigt, dass die Kämpfe zum Sieg führen können und die Produktion von den Arbeitern selbst geleitet werden kann, obgleich derzeit noch die Notwendigkeit zur Zusammenarbeit mit Privatkapital besteht. Aber werden die Genossenschafter die Erinnerung aufrechterhalten und werden sie ungeachtet des Erfolgs ihres Projektes diese Bastion erhalten? Das wird in großem Maße von ihrer gegenwärtigen Führung abhängen, die außer der anstrengenden Aufgabe, die Produktivität zu sichern, die Kooperativisten, insbesondere die neu Aufgenommenen, dazu anhalten muss, die demokratischen und solidarischen Charakteristika, die Einmischung in die Arbeiterkämpfe des Landes, den aktiven Internationalismus und die Verteidigung der Ökologie aufrechtzuerhalten. Dafür bedarf es der Förderung neuer Führungskräfte, die von unten kommen, die bereit sind, diese wichtige Aufgabe fortzuführen, weshalb in der politischen, technischen und gesellschaftspolitischen Fortbildung der Schlüssel für diese Zukunft liegt. Die große Mehrheit der neuen Genossenschafter sind ebenjene, die eine Schlüsselrolle in dem Kampf eingenommen haben: die Ehefrauen, Söhne und Töchter. Das

ist etwas Neues für die ganze Kooperative, denn nie zuvor haben Frauen in der Fabrik in El Salto, Jalisco, gearbeitet. Denn, wer ist besser geeignet als die eigenen Söhne und Töchter der Genossenschafter, die um die erheblichen Anstrengungen wissen, die für den Sieg notwendig waren, um dieses aus einem der bedeutendsten Kämpfe der mexikanischen Arbeiterbewegung, zumindest des letzten Jahrzehnts, hervorgegangene Projekt zu stärken und zu festigen? – Und nach außen hin müssen angesichts einer deutlichen Offensive gegen Gewerkschaften und Arbeitsrechte die Anstrengungen der Befreiung der Arbeiterklasse beibehalten, ihre Rechte und Organisationen verteidigt werden. Es muss zu den wesentlichen Entwicklungen des Landes Stellung bezogen werden und wie bisher geschehen, muss es eine Beteiligung an internationalen Solidaritätskampagnen für andere Völker und andere Arbeiter geben.

Enrique Gómez Delgado ist politischer Berater der Gewerkschaft der Euzkadi-Arbeiter und von TRADOC.

Aus dem Spanischen Lars Stubbe.

LESETIPPS: Dortmund, Mechthild (Hg.), 2008: «Einen Tag länger als die Continental». Der Sieg der Arbeiter von Euzkadi/Mexiko über einen internationalen Konzern, Neustadt; Maaß, Gregor, u. Lars Stubbe (Hg.), 2009: Contra Continental. Der Widerstand der mexikanischen Arbeiter gegen den deutschen Reifenkonzern, Karlsruhe

DOKUMENTARFILM: Der Hamburger Filmemacher Michael Enger hat in einer Langzeitdokumentation sowohl den Streik als auch den Aufbau der Kooperative begleitet. Sein Film *Die Spur der Reifen* wurde im April 2010 auf dem internationalen Festival «Contra el silencio» in Mexiko-Stadt mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Der Film kann direkt über Michael Enger bezogen werden. Kontakt: info@MichaelEnger.de

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung führt gemeinsam mit der Fraktion DIE LINKE im Bundestag sowie der Fraktionsgemeinschaft SÖS/DIE LINKE im Rathaus Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von Attac und TIE/Netzwerk Auto eine **Internationale Konferenz** zum Thema **AUTO.MOBIL.KRISE**.

ARBEIT. KONVERSION. BEWEGUNG.

vom 28. bis 30. Oktober 2010 in Stuttgart durch.

KOORDINATION: Stefan Thimmel, stefan.th@snafu.de, Tel. 030 44055066.

Siehe auch «LuXemburg» Heft 3-2010.

«Auto.Mobil.Krise.», www.zeitschrift-luxemburg.de

IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig
Redaktion: Marion Schütrumpf-Kunze
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · Tel. 030 44310-127
Fax -122 · m.schuetrumpf@rosalux.de · www.rosalux.de

ISSN 1867-3163 (PRINT), ISSN 1867-3171 (INTERNET)