

**01.02.2019 - Für den Umbau der Autoindustrie**

## **Das Knowhow der Beschäftigten nutzen**

*Interview mit Lars Henriksson\**

Der Umstieg auf das Elektroauto löst unsere Umweltprobleme ganz und gar nicht, die Vorstellung, wir könnten unseren Planeten künftig mit E-Autos zupflastern, ist abwegig. Die Produktion von privaten Pkw muss im Gegenteil drastisch reduziert werden. Wie soll das gehen, wo von der Autoindustrie Hunderttausende von Arbeitsplätzen abhängen? Lässt sich denn in den Autofabriken auch etwas anderes herstellen? Lars Henriksson, Arbeiter bei Volvo im schwedischen Göteborg, sagt Ja. Die Autoindustrie sei sogar wie keine andere dazu prädestiniert. Das Gespräch mit ihm führte Paul Michel.

## **Wenn es eine echte Verkehrswende gäbe, also wenn der Verkehr von Auto auf Busse, Bahnen und Fahrräder verlagert würde, wie viele Autos würden dann überhaupt noch benötigt?**

Ich kann da keine konkreten Zahlen nennen. Festzuhalten bleibt aber: Der ganze Transportsektor müsste, wie so einige andere Sektoren auch, vollkommen transformiert werden. Auf jeden Fall müsste er schrumpfen. Die Menge der Güter, die durch die Gegend kutschiert wird, müsste deutlich weniger werden. Die meisten Waren, die heute produziert werden, werden hin und her transportiert, weil es vor allem um «billige» Standorte geht. Es geht um niedrige Kosten und nicht um die Natur oder ums Klima. Die internationale Arbeitsteilung ist vollkommen irrational. Die Produkte müssten viel näher an den Orten produziert werden, wo sie letztendlich auch genutzt werden. Es ist auch absolut unerlässlich, verschwenderischen Konsum einzudämmen und Transporte von Gütern zu vermeiden. Ich will nicht sagen, dass man das Reisen verbieten sollte. Aber eine auf Nachhaltigkeit bedachte Gesellschaft würde Städte und Regionen so konzipieren, dass viele Verkehrswege schlicht nicht mehr erforderlich wären. Es sollte einsichtig sein, dass der Transport von Menschen und Gütern möglichst effizient getätigt werden muss. Der Transport von Personen sollte so weit wie nur möglich zu Fuß oder per Fahrrad erfolgen. Geht es um größere Distanzen, so ist der öffentliche Personenverkehr die erste Wahl. Das heißt, dass das Auto nicht länger die Säule des Personentransports wäre. Die Rolle des Autos wäre, eingebettet in integrierte Mobilitätskonzepte, die eines Lückenbüßers, der nur zum Einsatz käme, wenn andere Optionen nicht machbar sind. Für die Rolle, die den Autos im Transport von Personen noch bliebe, brauchen wir deutlich weniger als die 74 Millionen, die heutzutage jährlich

verkauft werden.

Das hätte natürlich gewaltige Auswirkungen auf die Autoindustrie. Bei dem Gewicht, das die Autoindustrie in der Weltwirtschaft hat, würde das ? selbst, wenn sich sonst nichts ändern würde ? die gesamte Wirtschaft in eine tiefe Krise stürzen. Klar ist aber: Ein solche tiefgreifende Umwälzung des Verkehrssektors in Richtung nachhaltiger Mobilität wird nicht über den «Markt», d.h. im Rahmen des kapitalistischen Systems, zu machen sein. Es bedarf einer sehr weitgehenden politischen Intervention. Es liegt bei den politischen Kräften und Institutionen, die erforderliche Umstrukturierung der Industrie durchzuführen.

**Wenn es für die Beschäftigten in der Autoindustrie aber keine greifbare Perspektive gibt, wird es auch für diesen Umbau keine Mehrheit in der Bevölkerung geben, und wenn er aus Umweltgründen noch so notwendig ist. Was sollen die denn machen, wenn sie keine Autos mehr herstellen?**

Die Autoindustrie ist keine Kohlengrube, wo man nur ein einziges Produkt herstellen kann. Das ist ein hochdifferenziertes flexibles System der Massenproduktion von Hightechprodukten. Es mag nicht einfach sein, von der Produktion von Handys mal eben auf die Produktion von Supertankern umzuschichten. Aber so ziemlich alles dazwischen ist möglich.

Es ist schon lange her, dass ein Auto lediglich ein Motor mit vier Rädern war, die an einen Rahmen montiert waren. Heute bestehen Autos aus komplexen Systemen, die ihrerseits das Resultat von Spitzenforschung und hochdifferenzierten Produktionsabläufen sind. Eine solche Produktion setzt Fachwissen nicht nur in den Bereichen Mechanik und Metallurgie, sondern auch in so unterschiedlichen Feldern wie Computerwissenschaften, Akustik, Aerodynamik und Verhaltensforschung voraus. Noch wichtiger als diese wissenschaftlichen Fertigkeiten ist eine Eigenschaft, die die Autoindustrie besonders auszeichnet: die Beherrschung einer effizienten Massenproduktion. Diese Branche hat höchste Kenntnisse in Logistik, Fertigungstechnik, Design von Fertigungsprozessen, Qualitätskontrolle und so weiter. Diese Fähigkeiten kann man auch für die Herstellung ganz anderer Produkte nutzen. Im übrigen ist eine effiziente Massenproduktion genau das, was wir benötigen, wenn wir den Übergang von Produkten auf fossiler Grundlage hin zu ökologisch nachhaltigen Produkten schaffen wollen.

Durch Massenproduktion werden komplizierte technische Geräte billig. Solche Verfahren können bei der Produktion von Windturbinen und anderen Produkten im Bereich der erneuerbaren Energien genutzt werden ? z.B. bei der Produktion von Straßenbahnen,

Zügen und anderen Produkten im Bereich der nachhaltigen Mobilität.

Selbst auf der unteren Ebene, in der Fabrik, wo ich arbeite, gibt es ein «stilles Wissen» über die Kunst der Massenproduktion, ohne die viele der scheinbar normalen Produktionsabläufe gar nicht oder nur sehr holprig funktionieren würden. Für uns Beschäftigte in den Autofabriken sind Umstrukturierungen und ständige Veränderungen wahrlich nichts Ungewohntes. Im Gegenteil: Umstrukturierungen und Konversion sind ganz selbstverständliche Bestandteile unseres betrieblichen Alltags. In den letzten Jahrzehnten hat es sich in der Autoindustrie eingebürgert, dass ständig neue Modelle eingeführt werden ? manchmal in absurd kurzen Abständen.

## **Aber eine Umwälzung wie die weg vom Auto hat es noch nie gegeben...**

Diese Fähigkeit zur Konversion ist nichts, was ich mir in meinen Träumen zusammenspinne, sie ist Teil unserer Geschichte. In den Wochen nach dem Angriff auf Pearl Harbor (im Dezember 1941) verfügte die US-Regierung von einem Tag auf den anderen, dass von nun an keine Autos für den Privatgebrauch mehr gebaut werden durften. Die Autoindustrie bekam die Anweisung, ab sofort nur noch Kriegsgerät zu produzieren.

Offenkundig war die Umstellung der Produktion damals nicht sonderlich schwierig. Ford und andere Autofirmen folgten den Anweisungen der Regierung (sie verdienten dabei nicht schlecht!) und nutzten ihre Kenntnisse in der Massenproduktion für den Bau von Panzern und Bombern. Die Autoindustrie war damals in den USA die einzige Branche, die völlig auf Kriegsproduktion umgestellt wurde. Es war die ihr eigene Flexibilität und ihre Fähigkeit zur Massenproduktion, die das möglich machte.

Der legendäre Produktionsingenieur von Ford, Charles Sorensen, fand dafür die Worte: «Einen Ford V-8 mit einem viermotorigen Liberator-Bomber zu vergleichen, ist so ähnlich, wie wenn man eine Garage mit einem Wolkenkratzer vergleicht. Aber jenseits der großen Unterschiede war mir bewusst, dass es auch grundlegende Gemeinsamkeiten zwischen beiden gibt: Beide werden in sehr hoher Stückzahl produziert. Man könnte das gleiche über einen elektrischen Eieröffner und eine Armbanduhr sagen.»

Um es noch einmal zusammenzufassen: Die Autoindustrie zeichnet sich durch eine vielseitig einsetzbare Organisationsstruktur aus, mit der man viel mehr und anderes anstellen kann, als Autos zu bauen. Es wäre eine unverzeihliche Verschwendung, wenn wir diese fantastische Maschinerie nicht nutzen würden. Sie könnte eine wichtige Rolle beim Umbau unserer Gesellschaften hin zu nachhaltigen, CO<sub>2</sub>-neutralen Gesellschaften spielen. Wie viele Menschen in diesem Bereich arbeiten würden, ist eine politische Frage. Die Frage des Klimawandels ist keine technische, sondern eine politische Frage.

Genauer gesagt, es ist eine Frage des Klassenkampfes. Und das ist auch der Grund, weshalb ich die Frage der Konversion der Autoindustrie aufwerfe. Eine solche Konversion findet nicht statt, weil man die richtigen, überzeugenden Argumente vorbringt. Natürlich geht die Konversion nur, weil wir die richtigen Argumente und die Vernunft auf unserer Seite haben. Aber diese Vernunft muss Schlagkraft bekommen, sie muss jene sozialen Muskeln bekommen, die nur von der Durchsetzungsfähigkeit der organisierten Arbeiterklasse kommen können. Und das ist der Moment, wo wir, die Beschäftigten der Autoindustrie, gefordert sind.

Für seinen Arbeitsplatz zu kämpfen, ist sicher ein gesunder Reflex ? im Unterschied zu einer Haltung, bei der wir resignieren und darauf hoffen, dass der Markt für uns die Probleme löst. Solange wir noch in den Fabriken arbeiten, sind wir ein Kollektiv mit einer potenziellen Macht. Wir können die Speerspitze einer Bewegung sein, die die Sozialisierung der Autoindustrie fordert, und darauf beharren, dass industrielle Produktion dem Allgemeinwohl dienen muss.

## **Welche betrieblichen Probleme können linke Betriebsaktivisten aufgreifen, um mehr Sensibilität und mehr Aufgeschlossenheit für die Notwendigkeit der Konversion bei den Kolleginnen und Kollegen in der Autoindustrie zu schaffen?**

Der erste Schritte ist immer: Lernen, kollektiv zu kämpfen ? auch für «kleine Dinge». Von den großen Fragen sprechen und sich nicht für die kleinen Fragen des Alltags zu engagieren ? das geht gar nicht. Dann sind wir für die Kollegen nur Schwätzer, die ständig Luftschlösser bauen. Mein betrieblicher Alltag besteht (außer dem Bauen von Autos) daraus, dass ich mich fast ausschließlich um die «kleinen» Probleme kümmere, um Dinge, für die sich die normalen Beschäftigten (nicht nur die mit dem «fortgeschrittenen Bewusstsein») selbst einsetzen. Würden wir das nicht tun, würden wir uns von den Kollegen isolieren.

Fragen wie die Konversion sind natürlich für die Beschäftigten ganz weit weg. Das sind Propagandathemen, mit denen man einen möglichen Ausweg aufzeigen und die Gemeinsamkeiten zwischen Umweltaktiven und Autobelegschaften herausarbeiten kann. Wenn Autobeschäftigte sich in Massen für solche Fragen engagieren, macht es Sinn, dass sie sich damit auseinandersetzen, welche anderen Tätigkeiten sie sich konkret für ihre Abteilung bei ihrem Knowhow und ihrem technischen Equipment vorstellen können. Genau das haben die Leute bei der britischen Firma Lucas Aerospace in den 1970er Jahren getan. Das Ergebnis dieser Überlegungen war der berühmte Lucas-Plan. Wichtig aber ist: Bevor es dazu kam, gab es eine lange Zeit, in der die Kollegen in Alltagskonflikten ihr kollektives Selbstbewusstsein und das Vertrauen in ihre eigenen



# **Sozialistische Zeitung**

Regentenstr. 57–59 · D-51063 Köln  
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97  
redaktion@soz-verlag.de · www.sozonline.de

Fähigkeiten entwickeln.

*\* Lars Henriksson arbeitet seit den 70er Jahren am Fließband bei Volvo in Göteborg und ist Mitglied von Socialistiska Partiet, der schwedischen Sektion der IV. Internationale. Er ist Autor des Buchs «Slutkört» (2011), in dem er für eine gewerkschaftliche Strategie zur Konversion der Autoindustrie eintritt, um Klima und Arbeitsplätze zu retten.*