

## 01.01.2017 - Wege zu einer Konversion der Autoindustrie

### Die Vernunft muss bewaffnet werden

von Lars Henriksson\*

Wenn der private Pkw keine Zukunft hat, sollen dann die Beschäftigten in der Automobilbranche alle nach Hause gehen, wie die Bergarbeiter im Steinkohlebergbau, deren Arbeitsplätze ersatzlos gestrichen wurden?

Zum Glück ist ein Automobilbetrieb kein Bergwerk. Er hat eine Produktionsmaschinerie, die flexibel ist und die genutzt werden kann, um alle mögliche technische Ausrüstung in großem Maßstab herzustellen. Schickt uns eine Blaupause von gesellschaftlich nützlichen Produkten, und wir werden sie herstellen!

Wozu ein Automobilwerk umgebaut werden sollte, das zu sagen ist nicht an mir. Aber dass es für andere Produktionszwecke umgebaut werden kann, dsas zeigt ein historisches Beispiel: Nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor wurde die gesamte US-Autoindustrie umgestellt auf Rüstungsproduktion.

Wir können aber auch statt Flugzeugmotoren computergesteuerte Fahrsysteme und statt Bomber Windkraftwerke, Solarzellen und andere Ausrüstung für die Herstellung von Strom aus erneuerbaren Energien herstellen, oder Fahrzeuge für den Massentransport. Die Autoindustrie bietet potenziell den Maschinenpark für den Ausstieg aus der fossilen Wirtschaft.

Sowenig wie aber im Zweiten Weltkrieg die Umstellung der Produktion vom Auto auf die Rüstung durch Appelle an den Markt bewerkstelligt wurde, sondern durch Anordnungen der Regierung, die die Automobilindustrie damit praktisch dem gesellschaftlichen Nutzen unterwarf, sowenig können wir heute auf die Konzerne bauen, wenn es darum geht, dringende Maßnahmen gegen den Klimawandel vorzunehmen. Dazu ist eine politisch koordinierte Aktion erforderlich. Die ist möglich, wenn wir die Autoindustrie als gesellschaftliches Vermögen betrachten. Da wo heute Konzernvorstände und Anteilseigner über die Verwendung der Produktionsmittel bestimmen, sollte es künftig gesellschaftliche Entscheidungen geben, denn es geht darum, dass etwas für die Gesellschaft Nützliches produziert wird, nicht für den privaten Profit.

Der von den Konzernen geplante Umbau der Autoindustrie kostet jetzt schon Zehntausende Jobs. Und das für einen Umbau, der den Klimawandel nicht aufhalten wird. Die Kernfrage bei der Bekämpfung des Klimawandels ist deshalb nicht die nach der Technologie. Die Kernfrage ist die nach der Politik, dem Kräfteverhältnis zwischen den Interessen der Industrie und den Interessen der Gesellschaft, dem Klassenkampf. Wieviel wurde in den letzten Wochen gejammt über die Wahl von Donald Trump zum US-Präsidenten und die Ernennung von Klimawandelleugnern zu Mitgliedern seines Stabes. Die wirkliche Tragödie ist aber doch die, dass die bestehenden Regierungen seit einem Vierteljahrhundert, seitdem sie den Klimawandel als Gefahr erkannt haben, nicht in der Lage gewesen sind, ihn zu stoppen!

Argumente reichen da nicht. Die Interessen der fossilen Wirtschaft sind so gigantisch, dass die einzig mögliche Lösung, «Lasst Öl und Kohle im Boden», nicht nur einen Bruch mit der Logik des kapitalistischen Systems erfordert, sondern eine direkte Konfrontation mit den mächtigsten Konzernen der Welt, da wir ihnen sagen müssen, dass sie nicht länger Zugang zu den Produktionsmitteln haben dürfen, um aus ihnen Gewinne zu ziehen. So einleuchtend das vom Standpunkt der Menschheit ist, so sehr werden sie sich mit Händen und Füßen dagegen wehren. Wie in so vielen anderen Fällen steht der Vernunft die Macht der Interessen entgegen.

Um eine Chance zu haben, muss die Vernunft bewaffnet werden ? mit gesellschaftlicher Macht. Ich denke, der Kampf der Autobauer für ihre Arbeitsplätze könnte Teil einer solchen Bewaffnung der Vernunft sein, wenn wir sie mit Plänen für die Konversion dieser Industrie verbinden.

Statt den üblichen Gegensatz zwischen Arbeitsplätzen und Umwelt hinzunehmen, womit wir uns freiwillig zu Geiseln der Konzerne machen, könnte ein Kampf um Arbeitsplätze in der Perspektive einer Konversionsstrategie zum Brennpunkt für eine breite soziale Bewegung für einen gesellschaftlichen Umbau werden.

Für eine solche Strategie gibt es mehrere Argumente. Wenn wir überhaupt Erfolg haben wollen, müssen wir die Arbeitskollektive so weit es irgend geht zusammenhalten.

Üblicherweise tendieren Forderungen nach Ersatzarbeitsplätzen und Weiterbildung dazu, die Initiative von der Ebene des Betriebs wegzuverlagern, wodurch der Arbeiter vereinzelt wird. Für die Konversion eines Betriebs oder einer Branche aber können wir gemeinsam streiten, indem wir Lösungen für alle suchen ? mit Hilfe unserer Gewerkschaften und gemeinsamen mit anderen sozialen Bewegungen. Damit vermeiden wir, dass wir die Initiative den Staatsbürokraten überlassen.

Ich glaube nicht, dass ein solcher Prozess allein auf lokaler Ebene möglich ist. Der autoindustrielle Komplex ist zu groß, und die Produkte, die wir an die Stelle der Autos setzen könnten ? wie Windturbinen oder Ausrüstungen für den Schienenverkehr ? müssen auf gesellschaftlicher Ebene beschlossen und die Investitionen entsprechend gelenkt werden. Doch ich glaube, dass dieser Kampf stark von den Belegschaften der Autoindustrie getragen werden muss, aus politischen und aus praktischen Gründen. Schließlich sind wir es, die die Maschinerie am Laufen halten. Wer wäre besser geeignet als wir, die Konversion einzuleiten und zu kontrollieren?

Ich glaube auch nicht, dass Automobilarbeiter das Klimagewissen der Welt sind. Automobilarbeiter sind nicht mehr und nicht weniger bereit, Opfer für eine gemeinsame Sache zu bringen als jeder andere Mensch auch. Wenn wir an einer untragbaren Produktion festhalten und den Standpunkt der Unternehmenseigner unterstützen, werden wir sicher scheitern ? als Arbeiter wie als Menschen. Mit einer Konversionsstrategie aber kann die Autoindustrie zu einem Kernstück für die Lösung der wichtigsten Aufgabe unserer Zeit werden ? nicht, weil wir uns opfern, sondern weil wir in unserem eigenen wohlverstandenen Interesse handeln.

*\* Lars Henriksson arbeitet seit den 70er Jahren am Fließband bei Volvo in Göteborg und ist Mitglied von Socialistiska Partiet, der schwedische Sektion der IV. Internationale.*