

Auszug aus MOZ bei Context XXI

(<http://contextxxi.org/wegbereiter-der-neuen-zeit.html>)

erstellt am: 29. Oktober 2020

Datum dieses Beitrags: November 1990

Automobilindustrie:

Wegbereiter der neuen Zeit?

Die internationale Automobilproduktion ist gekennzeichnet durch verschärften Wettkampf, Überproduktionskrisen und Modernisierung. Österreichs Industrie, zunehmend als Zulieferer tätig, gerät in eine extreme Abhängigkeit.

■ MARGIT SCHERB



Wolfgang Schüssel mit Katalysator

Foto: Wirtschaftsministerium

Das Auto, einmal auf der Straße, weckt Emotionen: Da sind die ‚freien Bürger‘, die auf ihrem Recht der ‚freien Fahrt‘ beharren, andererseits die immer größer werdende Zahl jener, die die von ihnen verursachten Umweltschäden, die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Abgase und Platzverbrauch nicht länger hinnehmen wollen.

Doch wo und wie Autos produziert werden und welchen Wirtschaftsfaktor ihre Produktion darstellt, wird, trotz der periodisch aufflammenden Diskussion über immer neue Ansiedlungspläne US-amerikanischer, japanischer und bundesdeutscher Automobilkonzerne in

Österreich, wenig angesprochen.

Dabei war und ist die Automobilindustrie weltweit Motor der Industrialisierung, wichtiger Träger wirtschaftlichen Wachstums und für hohe Exportzuwachsrate verantwortlich. Weltweit werden 1990 — entsprechend einer Hochrechnung der „Ford-Werke AG“ — etwa 51 Millionen Autos produziert. Je nach Rechnung besteht die Überkapazität zwischen 5 und 9 Millionen Stück, wovon 30% auf die europäischen Hersteller entfallen. Die einsetzende Motorisierung der ehemals realsozialistischen Länder wird die Dramatik dieser Überproduktionskrise nur vorübergehend mildern — die Märkte der führenden Industrieländer sind tendenziell gesättigt, die Konkurrenz unter den Produzenten wächst.

Die Automobilkonzerne tragen durch die extensive Erweiterung der Betriebsnutzungszeiten, wie z.B. durch die Einführung einer dritten Schicht bei „General Motors“ zu Überkapazitäten und damit zu Verdrängungswettbewerb und Gefährdung der Beschäftigten noch weiter bei.

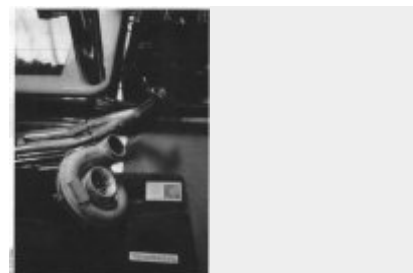
Nicht zuletzt angesichts protektionistischer Maßnahmen in Europa und den USA sind die japanischen Automobilhersteller dazu übergegangen, den Export von Waren durch den Export von Kapital zu ersetzen. Bis Mitte der neunziger Jahre werden sie alleine in den USA Kapazitäten von 2,5 Millionen Produktionseinheiten aufgebaut haben. Großbritannien wird von ihnen zunehmend „als trojanisches Pferd, um am europäischen Binnenmarkt von innen her teilzuneh-

men“ — so ein bundesdeutscher Gewerkschafter —, benutzt. Ende des Jahrzehnts werden die Japaner die größten Automobilproduzenten in Großbritannien sein; schon ab 1995 sollen pro Jahr 500.000 japanische Autos für den Binnenmarkt produziert werden.

In den USA haben die japanischen Firmen die ‚Großen Drei‘ („General Motors“, „Ford“, „Chrysler“) durch den Aufbau neuer Werke („Transplants“) in dramatische Absatz- und Beschäftigungsverluste getrieben.

Abhängige Zulieferindustrie

In der Automobilindustrie besteht zwischen Herstellern und Zulieferern traditionell ein starkes Abhängigkeitsverhältnis. Die Monopolkommission in der Bundesrepublik Deutschland kam schon 1977 angesichts der Nachfrage- und Kapitalmacht der sieben großen Automobilhersteller zu dem Schluß, „daß Preisgestaltung“ und „die Zahl der Absatz- und Beschaffungspartner ... zu einer mißbräuchlichen Verlagerung der Risiken führen können“.

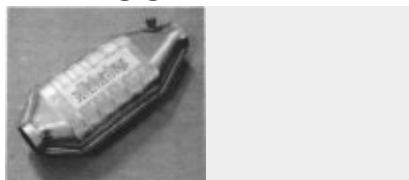


In den achtziger Jahren hat sich das

Druckpotential auf die Zulieferer durch völlig neue Strategien und technische Voraussetzungen weiter erhöht. Auf Grund der Entwicklung von logistischen Informationssystemen und deren Vernetzung innerhalb eines Datenverbundes sind die Zulieferer heute in die Planungen der Abnehmer — bis hin zu tages- oder stundengenauen Lieferabrufen bei ‚just-in-time-Konzepten‘ — so integriert, daß die bundesdeutsche „IG-Metall“ konstatiert, daß „Formen der Beherrschung“ entstanden und im Entstehen sind, „die sich nicht auf der Basis von Beherrschungsverträgen oder ökonomischen Mehrheiten vollziehen, sondern durch direkten Zugriff auf unternehmerische Entscheidungen mittels Informationstechnologien“. Neben dieser „faktischen Konzernierung“ konfrontierten die Automobilhersteller ihre Zulieferer mit einer Reihe anderer Strategien: So ist es das erklärte Ziel der Automobilhersteller, die Fertigungstiefe zu reduzieren, d.h. nicht mehr als 30% der benötigten Teile selbst zu fertigen. Die sogenannte ‚Low-Tech‘-Fertigung — also Fertigung mit vergleichsweise hohem personellem und manuellem Aufwand und geringen Technologie- und Qualitätsansprüchen — wird systematisch ausgelagert. Aber auch bei den Automobilherstellern selbst führt die Überprüfung der Fertigungstiefe, verbunden mit Kostenvergleichen, zu einem größeren Konkurrenzdruck zwischen den einzelnen Produktionsstandorten. Eine andere Strategie der Automobilhersteller besteht im „Global Sourcing“ — in der weltweiten Beschaffung von Teilen. Gleichzeitig verfolgen sie die Strategie des „Single Sourcing“, die Reduzierung der Zahl der Zulieferer, in letzter Konsequenz auf einen einzigen. Mit dem enormen Kostendruck, dem die Zulieferer ausgesetzt sind, verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Zulieferbetrieben zwangsläufig. Um den Druck — z.B. durch kurzfristig veränderte Lieferbedingungen — aufzufangen, entsteht verstärkt ein gespaltenen Arbeitsmarkt. Neben einer reduzierten Stammebelegschaft wird eine zunehmende Anzahl an disponibler Randbelegschaft mit ungesicherten Arbeitsverhältnissen, Teilzeitbeschäftigung und befristeten Einstellungen die Regel. Einkommensgefälle von bis zu

20% im gleichen Tarifgebiet zwischen Herstellern und Zulieferern, Arbeit auf Abruf, Überstunden, Wochenendarbeit und Einführung einer dritten Schicht sind weitere Belege für die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Und im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung ist es auch schon vorgekommen, daß der VW-Betriebsrat in Kassel gerade zum Zeitpunkt der begrenzten Einführung einer dritten Schicht für eben jenen Zulieferteil zustimmte, der durch einen erbitterten Arbeitskampf von rund 10.000 VW-Arbeitern auf der anderen Seite der Welt, im mexikanischen Puebla, knapp zu werden drohte.

Österreich: Modernisierung in die Abhängigkeit



Österreich, das auf Grund US-amerikanischen Nachkriegseinflusses nach 1945 an die große Tradition seiner Automobilproduktion nicht wieder anknüpfen konnte und statt dessen durch Marshallplanhilfe zuerst im Bereich der Eisen- und Stahlindustrie zu einem zuverlässigen Zulieferer der in Westdeutschland gelegenen US-Automobilindustrie verwandelt wurde, ist gegenwärtig dabei, seine rückständige, aber relativ komplette Industriestruktur in ein modernes, aber extrem abhängiges und damit krisenanfälliges Teillager vor allem der deutschen Automobilindustrie zu verwandeln.



In den letzten zehn Jahren hat sich der Wert der Zulieferungen von etwa 2,8 Mrd. auf 25,5 Mrd. Schilling erhöht, wofür vor allem die zwei österreichischen Produktionsstätten der Automobilproduzenten BMW und „General Motors“ in Steyr bzw. in Wien Aspern verantwortlich zeichnen. Darüber hinaus haben sich jedoch eine Reihe

von kleineren Unternehmen etabliert, von denen ein nicht unerheblicher Teil auf Gedeih und Verderb an die Automobilindustrie gebunden ist. Die Vereinigung Österreichischer Zulieferexporteure schätzt, daß es derzeit an die 1.000 Zulieferer gibt; etwa 300 Erzeuger sind auf die Automobilindustrie spezialisiert. Ihr Angebot reicht von Qualitätsblechen für Karosserien und Motoren und Motorteilen über Kühler, Kupplungen, Auspuffanlagen, Bremssysteme, Keilriemen, Batterien, Scheinwerfer, Reifen oder Schneeketten, die Innenausstattung in Form von Autotepichen, Sitzbezügen, Sicherheitsgurten und Autoradios bis zu den Schriftzügen der Markennamen. Aus den in Österreich gefertigten Einzelteilen könnte ein komplettes Auto montiert werden. Für den wahrhaft multinationalen Konzern „General Motors“, der die Produktion im Werk in Wien Aspern 1982 aufgenommen hat, ist die BRD neben Spanien, Belgien und Großbritannien nur ein Zielland für die in Österreich gefertigten Produkte.



Im Gegensatz dazu produziert das „BMW Motorenwerk“ in Steyr ausschließlich für das Stammwerk in der BRD; Österreich ist für BMW der wichtigste ausländische Zulieferer. BMW-Österreich unterhält im Gegensatz zu „General Motors“ auch eine eigene Forschungsabteilung. Laut Angaben von Eberhard von Kuenheim, Vorstandsvorsitzender der „BMW-AG“, hat das Unternehmen bisher in Steyr 10 Mrd. Schilling investiert, davon 18% aus öffentlichen Förderungen. Allerdings seien bereits rund die Hälfte dieser Fördermittel in Form von Steuern zurückgeflossen, heißt es. Bis Ende des Jahres 1989 wurden die Kapazitäten durch eine weitere Investition von 3 Milliarden Schilling auf ein Produktionsniveau von 300.000 Diesel- und Benzinmotoren pro Jahr aufgestockt. 1987 hat BMW für rund 1,3 Milliarden Schilling nach Österreich geliefert, aber für rund sechs Milliarden

Schilling Waren aus Österreich bezogen. 1988 erreichten die Einkäufe von BMW einschließlich der Motoren aus Steyr rund 7 Milliarden Schilling. 2.200 Österreicher haben direkt bei BMW einen Arbeitsplatz. Weitere 4.500 sind in den Betrieben der Vertragspartner und Zulieferer für BMW tätig.

Intensive Wirtschaftsbeziehungen verbinden Österreich auch mit „Daimler-Benz“. Das Unternehmen bezieht jährlich Produkte um 3 Milliarden Schilling aus Österreich. Unter 180 Lieferanten aus Österreich zählen die VOEST und die AMAG zu den größten. Darüber hinaus wird bei der „Steyr-Puch-Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H.“ in Graz-Thondorf der Mercedes/Puch G gefertigt.

Für den „VW/Audi“-Konzern ist Österreich nach Frankreich der zweitgrößte Lieferant von Autoteilen. 1988 bezog dieser Teile und Zubehör im Wert von 4 Mrd. Schilling, das Achtzehnfache des Wertes von 1978.



Die Ansiedlung von internationalen Automobilkonzernen in Österreich wird sowohl von deren Managern als auch von den staatlichen Wirtschaftspolitikern als ‚gutes Geschäft‘ betrachtet. Die Unternehmungen finden in Österreich nicht nur das vielgerühmte ‚gute soziale Klima‘ und hohe Subventionen, sondern auch eine exzellente technisch-materielle Infrastruktur und eine hochqualifizierte und zudem sozialpartnerschaftlich disziplinierte Arbeiterschaft vor. Dazu kommt noch, daß Österreich durch das Freihandelsabkommen mit der EG und vor allem durch seine EG-Beitrittsabsichten schon heute für die japanischen und US-amerikanischen Konzerne einen guten Startplatz für die Schlacht um den EG-Binnenmarkt abgibt.

Die österreichischen Wirtschaftspolitik-er wiederum können sich die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und die ‚Modernisierung‘ der Wirtschaft auf ihre Fahnen heften, ohne ein langfristiges wirtschaftspolitisches Konzept für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs vorweisen zu müssen. Ein solcher Verzicht auf eine eigenständige Wirtschaftspolitik findet konsequenterweise seine Krönung in einem Beitritt zur EG.



Viele Teile machen noch kein Ganzes

Vorreiterrolle der Automobilindustrie

Die Automobilindustrie verdient auch auf Grund dessen, daß sie der vorherrschenden Form kapitalistischer Akkumulation prototypisch zum Durchbruch verhalf und sie anschließend zu voller Reife entwickelte, besondere Beachtung. Das ‚fordistische Modell‘, also die vom amerikanischen Auto-Tycoon Henry Ford entwickelte und auf extremer Arbeitsteilung beruhende Massenfertigung, fand im Rahmen des ‚keynesianischen Wohlfahrtsstaates‘ seine politisch-bürokratische Form.



Die ökonomische Krise Mitte der siebziger Jahre hat deutlich werden lassen, daß der fordistische Akkumulationstyp an seine Grenzen gestoßen war, daß die in der tayloristischen Ar-

beitsorganisation liegenden Produktivitätsreserven erschöpft waren. Zu Beginn der neunziger Jahre zeichnen sich zumindest die Konturen des ‚Umbaus‘, des ‚postfordistischen Akkumulationsmodells‘ ab. Und es ist wiederum die Automobilindustrie, in der die Umwälzung der überkommenen, durch den Taylorismus geprägten Produktionstechniken und Formen der Arbeitsorganisation weit vorgeschritten sind. Die ‚mikroelektronische Revolution‘ hat die technische Starrheit des Fließbandes inzwischen überwunden, Steuerung-, Kontroll- und Wartungsfunktionen sind bei der Montage des Automobils weitgehend in einen ‚flüssigen‘ Arbeitsprozeß integriert, ehemals extrem zerstückelte Arbeitsschritte werden — wie z.B. bei ‚General Motors‘ in Wien-Aspern ‚im Modellversuch‘ — wieder zusammengelegt und von ‚flexiblen Teambelegschaften‘ bewältigt. Aber auch Angehörige der ‚neuen Produktionsintelligenz‘, die ein nahezu ‚universelles Einsatzspektrum‘ aufweisen müssen, klagen nach wie vor über Monotonie, verschärften Leistungsdruck und Kontrollverlust über den eigenen Arbeitsplatz. Diese hochqualifizierten Kernbelegschaften besitzen jedoch auf Grund ihrer strategischen Position im Produktionsprozeß zumindest eine gewisse Verhandlungsmacht, während die ‚fordistischen Massenarbeiter‘ in Zukunft weniger räumlich konzentriert, an der ‚Peripherie‘ der Automobilproduktion, in der ‚Low Tech‘-Zulieferindustrie und im Rahmen ‚entregulierter‘ Arbeitsverhältnisse zu finden sein werden.

„Mobil und flexibel in der Zweidrittel-Gesellschaft im Stau“ - so etwa könnte das Motto der Automobilgesellschaft der neunziger Jahre lauten.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright

© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels