Das Produkt Auto

Autor(en): **Marcello, Dieter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **2 (1980)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-653213

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dieter Marcello

Das Produkt Auto

Der nachstehende Artikel wurde von Dieter Marcello, Betriebsratsmitglied der oppositionellen „Plakat"-Gruppe bei Daimler-Benz auf der 1. sozialistischen Arbeitskonferenz am 3./4. Mai in Kassel als Referat gehalten.

Das Produkt Automobil

Zwei Aspekte unserer Diskussion in den letzten Monaten machen klar, in welchem Spannungsverhältnis unsere Arbeit steht: Erstens daß das Auto – insbesondere eine Nobelkarosse wie Mercedes – ein Massenprodukt ist, bei dem die entwikkelte Technologie und Systeme der Arbeitsorganisation in der konzentriertesten Form angewendet werden, die wir kennen. Kaum ein Massenprodukt vereint in sich derart umfassend die Ergebnisse technischer Wissenschaft und Kenntnisse der Produktion.
Die Oberfläche des Autos z. B. bleibt in Alaska und in der Wüste intakt, ist nach monatelangem Fahren mit einem Schluck Wasser von Staub und Dreck zu reinigen und glänzt dann wieder wie am ersten Tag. Im Inneren des Autos, heißt es in einer Reklame von Rolls Royce, stört bei einer Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern am meisten das Ticken der Uhr. Bearbeitungsmethoden werden angewandt, die für jedes einzelne von 100 000 Teilen eine Genauigkeit von 1/1000 Millimeter garantieren. Materialien werden verwendet – innerhalb der Ventile z. B. flüssiges Natrium – die die Temperaturunterschiede von den Explosionen am Ventilteller zum Ventilschacht ausgleichen, um einen Ölfilm für die Schmierung zu gewährleisten. Und dieses Auto – eine halbe bis anderthalb Tonnen schwer – kann in sieben Sekunden von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde gebracht werden.

Die Arbeitsbedingungen

Der Vergleich von menschlicher Erfindungskraft, von Fähigkeiten der Arbeiter und Arbeiterinnen, die in diesem Automobil konzentriert sind, mit den Bedingungen, unter denen sie hergestellt werden, beschreibt das Spannungsverhältnis, in dem wir arbeiten. Es gibt dort Arbeitsplätze, bei denen die Zeit für die Arbeitsvorrichtung nach 1/1000 Sekunde vorgeschrieben ist; tausend-, ja zehntausendmal am Tag muß die gleiche Handbewegung gemacht werden – und sonst nichts. Von den vielfältigen Möglichkeiten der Bewegung eines Menschen wird nur das Krümmen von zwei Gliedern der Finger genutzt, den ganzen Tag lang. Bewegungen darüber hinaus stören den Arbeitsprozeß und das Ergebnis der Produktion. Teile des Rolls Royce werden in einer Umgebung hergestellt, in der 20 oder 30 Pressen von 2 - 3000 Tonnen, im Takt versetzt, auf Stahl hinunterknallen. Ich habe im Motorenprüffeld bei einem Grundlärm von 90 bis 100 Dezibel gearbeitet. Ca. 200mal pro Tag steigert sich dieser Geräuschpegel bei den Blaurauchproben auf 120 dB(A) (Ein Auto, das draußen vorbeifährt, erzeugt zwischen 70 und 80 dB(A), eine Steigerung um 10 dB(A) ist eine Verdoppelung des Lärmpegels.) Aber bei 120 Stundenkilometern stört das Ticken der Uhr! Oder: Um den Ausgleich für die Körpertemperatur zu garantieren, muß der Vesperholer in der Schmiede das Bier per Gabelstabler bringen – 10 - 12 Flaschen pro Mann und Schicht sind normal.

Die Funktion des Automobils

Der zweite Aspekt ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis der Funktion des Autos und wie es diese Funktion ausfüllt. Wir kommen in einem Tag von einem Ort der Bundesrepublik zu jedem beliebigen anderen, stellen Beziehungen in unserer Gesellschaft her, die vorher nie möglich waren oder tauschen so Waren und Gebrauchsgüter aus. In zwölf Stunden wechseln wir Klimazonen. Innerhalb einer durchschnittlichen Lebenszeit von 10 Jahren führt uns das Auto dreimal um die Erde.
Aber in unseren Innenstädten können wir nicht mehr wohnen. In Teilen der Stuttgarter City wohnen nur noch die Hausmeister der dortigen Bauten. Seit Jahren habe ich eine Zahl aus Los Angeles im Kopf: 2/3 der Fläche dieser Stadt dienen dem Verkehr. Oder, pro Auto braucht man in den USA die Bodenfläche einer 4-Personen-Wohnung – ohne die Verkaufs-, Reparatur- und Wartungsfläche zu rechnen. Fast ein Drittel unserer gesellschaftlich aktiven Zeit widmen wir dem Verkehr, um – wenn man die zurückgelegten Kilometer mit dem gesamten Zeitaufwand dazu vergleicht – eine Geschwindigkeit von sechs Kilometern pro Stunde zu erreichen. Dabei erzeugen wir 60 Prozent der gesamten Luftverschmutzung. Wenn wir dem Smog der Ballungszentren per Auto entfliehen wollen, atmen wir diese Luft bei den Staus am Brenner oder vor den Hotelpalästen in Torremolinos wieder ein.

Wirtschaftliche Bedeutung des Automobils

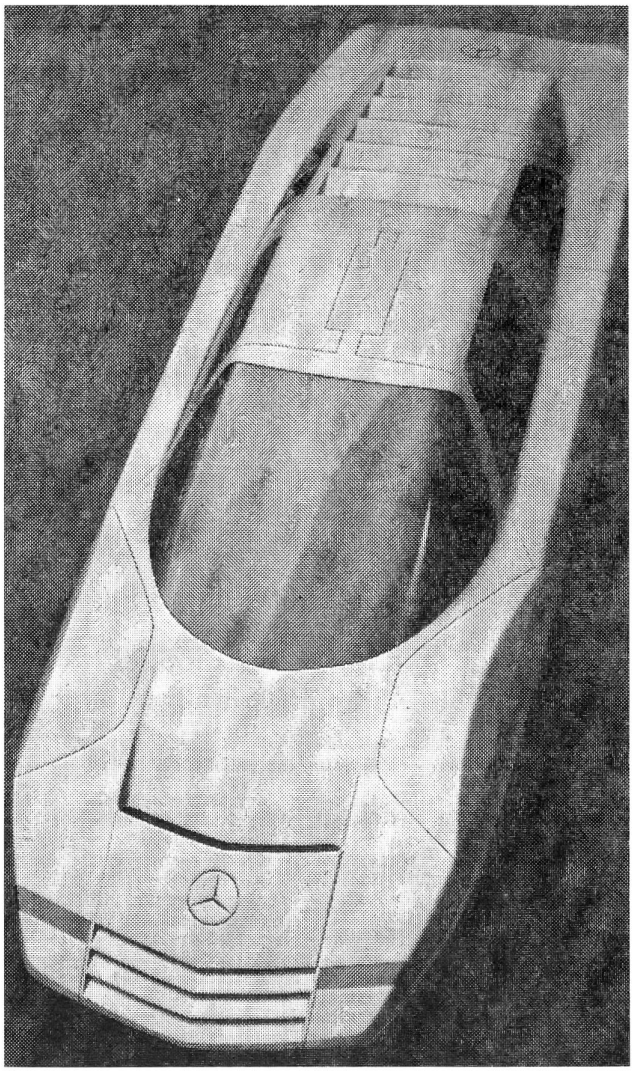
Diesen zwei Aspekten – dem Spannungsverhältnis zwischen Produkt und Produktionsbedingungen einerseits und dem Zweck dieser Produktion und ihren Folgen andererseits – stehen wir bei unserer Arbeit gegenüber. Dabei sind wir uns darüber im klaren, daß das Automobil zentrale Bedeutung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung hat. Nicht mehr Kohle un und Stahl oder die Schewerindustrie insgesamt sind Motor und Garant wirtschaftlicher Entwicklung, denn jeder 7. Arbeitsplatz, heißt es, hängt vom Automobil ab. Das sind 450 000 Beschäftigte in der Automobilindustrie selbst und 550 000 Beschäftigte aus der Zulieferindustrie, die unmittelbar für dieses Produkt arbeiten. Dazu kommen die Beschäftigten im Straßenbau, Hoch- und Tiefbau usw., die mittelbar von der Automobilproduktion abhängen.

Die Krise der Automobilindustrie

Seit Anfang dieses Jahres liegen in den Konzernzentralen aller westdeutschen Automobilfirmen Untersuchungen, die übereinstimmend zu dem Ergebnis kommen, daß die Automobilproduktion nicht mehr wesentlich ausgeweitet werden kann, daß

spätestens ab den 90er Jahren nur noch Ersatzkäufe getätigt werden, weil dann im Durchschnitt jeder Erwerbstätige ein Auto fährt, und weil die Länder Osteuropas und der Dritten Welt nicht so akkumulieren werden, um dafür zusätzliche PKW abzunehmen. Die jetzigen jährlichen Neuzulassungen in der BRD – 2,3 Mio PKW – lassen sich höchstens noch um 0,4 Mio steigern – das entspricht einer Monatsproduktion von Daimler-Benz.

Dieser Begrenzung der Absatzmöglichkeiten steht ein Konkurrenzkampf der Firmen untereinander gegenüber, der in dieser Form neu ist. Die deutschen PKW-Hersteller haben im letzten und in diesem Jahr Milliardeninvestitionen beschlossen, mit denen, zum Teil sogar in neuen Werken, durch größere Kapazitäten, schnellere Fertigung, flexiblere Produktionssysteme und



Produktionsökonomie her der Kampf um die Marktanteile aufgenommen werden soll.

In jedem der Aufsichtsräte, die diese Investitionen beschließen, sitzen Vertreter des IG Metall-Vorstands, die diese Zahlen auch kennen, und die wissen müssen, daß ihre Zustimmung zu diesen Beschlüssen eines Tages bedeuten wird, für die Betroffenen Sozialpläne aushandeln zu müssen.

Das Automobil in der Krise

Der Umschlag der seitherigen hohen Steigerungsraten von Produktion und Absatz in die Stagnation und der Rückgang der Verkaufsziffern bei bestimmten Klassen fällt zusammen mit – und hängt zum Teil ab von den gestiegenen Energiekosten bei der Herstellung dieser Kraftpakete und bei ihrem Gebrauch – und das bei dem höchsten Stand der Fahrzeugdichte, also PKW pro Einwohner oder PKW pro Straßenkilometer. In dieser Situation, behaupte ich, ist das Automobil für seine Benutzer und uns, die wir gleichzeitig daran bauen, fragwürdig geworden. In den Gesprächen, die wir in der letzten Zeit führen, zeigt sich, daß jeder Stau, den man auf der Heimfahrt von der Arbeit erlebt, als Argument gegen das Auto wirkt, jeder Pfennig Benzinpreiserhöhung den Moment näherbringt, in dem das Verhältnis von Energieressourcen und privater Freiheit zur Debatte steht. Es ist eben schwieriger geworden, das wahr zu machen, was das Auto jedem einzelnen verspricht.

Jede Bürgerinitiative, die gegen neue Autobahnkilometer kämpft, trägt zu einer anderen Einstellung zum Auto bei. Nicht mit einem Schritt, sondern in der Vielfalt und Dringlichkeit der ökologischen Argumente und Auseinandersetzungen, wird den Kollegen das Produkt ihrer Arbeit suspekter. Ich sehe darin eine Vorform gesamtgesellschaftlicher Rechnung über Zweck und Ziel unserer Arbeit.

Die Auseinandersetzung um ökologische Fragen hat sich im Zusammenhang mit dem Auftreten der Grünen bei den Wahlen noch verstärkt. Dabei habe ich den Eindruck gewonnen, daß die Kollegen eine Art gesellschaftlicher Gesamtrechnung zunehmend von denen erwarten, die sie Politik machen lassen.

Also stellen sich für uns als Interessenvertreter in einem Automobilbetrieb die Fragen zur Krise der Automobilindustrie zusammen mit den Fragen zum Auto in der Krise. Bei Lucas Aerospace, dem bekanntesten Beispiel von alternativer Produktion, die von einer Belegschaft erkämpft wurde, ging es darum, anstatt Rüstungsgütern, für die schon keine Aufträge mehr vorlagen, andere Produkte herzustellen, um die Arbeitsplätze zu sichern.

Bei uns wird es darum gehen, anstatt einseitiger Kapazitätsausweitung und verstärkter Rationalisierung ausschließlich für Autos – und später Sozialpläne – jetzt für diese Anlagen andere Produkte zu planen, oder andere Anlagen für Autos **und** andere Produkte.

Für unsere bisherige Arbeit kann ich nur ein Beispiel nennen, bei dem wir mit „grüner" Politik zu tun hatten: das Testgelände in Boxberg. Daimler-Benz will dort mit Millionen eine Landschaft zu Testzwecken zubetonieren. Unserem Betriebsrat wurde das Recht bestritten, dazu Stellung zu nehmen, dem Personalausschuß wurde das Mitbestimmungsrecht bei den Einstellungen für dieses Projekt verweigert. Die IG Metall-Fraktion im Stuttgarter Betriebsrat und der (IGM)-Gesamtbetriebsrat saßen den Argumenten der Firmenleitung auf, daß dort die Interessen der Belegschaft an sicheren Arbeitsplätzen gesichert werden, und gab dazu grünes Licht. Unsere Forderung, solche Tests (Begründung war natürlich: Umweltschutzauflagen) gemeinsam mit anderen Firmen bei geringerem Landverbrauch durchzuführen, wurde (noch) belächelt.

Bei den kommenden Auseinandersetzungen um die Sicherung der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie werden wir in dem Maß von den bekannten Standardforderungen wegkommen – die übrigens meistens nur Verzögerung, Kostenumverteilung und Vermeidung der härtesten Fälle gebracht haben – wie es uns allen gelingt, diese Fragen aufs Tapet zu bringen.

Wenn wir nicht nur Arbeitsplätze fordern, sondern nach Sinn und Zweck dieser Arbeit fragen, und die Beschäftigten in dieser Richtung Druck erzeugen, auch auf die IG Metall, können wir davon wegkommen, in den 90er Jahren Sozialpläne aufstellen zu müssen und stattdessen alternative Produkte für ein alternatives Verkehrssystem bauen.