

Kapitale Offensive

Angriff auf die Löhne im Autosektor

Von Daniel Bratanovic

Die Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt geben Auskunft über den Wohlstand einer Stadt. Dieser Tage ist vom Niedergang Ingolstadts zu lesen. Er zeigt sich unter anderem daran, dass Zulieferfirmen ihre Mietflächen verkleinern und die Nachfrage nach Eigentumswohnungen eingebrochen, der Zuzug jener, die sich hoher Gehälter sicher sein können, mithin abgebrochen ist. Der Niedergang zeigt sich aber auch daran, dass in den kommunalen Haushalt kaum mehr Gewerbesteuerereinnahmen fließen und der Stadtrat sich jede Kreditaufnahme bei der Regierung von Oberbayern genehmigen lassen muss.

Ingolstadt ist Audi-Stadt. Ihren früheren Reichtum verdankt die Ortschaft dem Autobauer, dessen Werksgelände im Norden größer ist als die Fläche des Fürstentums Monaco. Die beinahe vollständige Abhängigkeit der Stadt vom Werk mit seinen immer noch 40.000 Beschäftigten heißt nun aber umgekehrt: Audis Krise beziehungsweise die des Mutterkonzerns Volkswagen gerät zur Krise einer ganzen Stadt.

Die Lage am Donauort ist symptomatisch für den Automobilbau der Bundesrepublik. Gewinneinbrüche und Jobvernichtung erschüttern eine Branche, die noch immer Schlüsselindustrie des Landes ist und folglich dessen gesamte volkswirtschaftliche Struktur prägt. Inzwischen fragt man sich: Wie lange noch? Das herrschende Produktionsmodell mitsamt seinen Lohnverhältnissen steht zur Disposition. Die deutsche Automobilindustrie mit ihrem relativ gutbezahlten Teil der Arbeiterklasse stand repräsentativ für die lange stabil wirkende bundesrepublikanische »Sozialpartnerschaft« zwischen Kapital, Arbeit und Staat. Doch vor dem Hintergrund der ökonomischen Krisen scheint das Modell der streikarmen korporatistischen Regulierung an sein Ende zu gelangen.

Die Vorstände in der Automobilindustrie setzen auf Konflikt. Tarifverträge werden aufgekündigt, die Kosten der Absatzkrise und der sogenannten Transformation sollen den Beschäftigten aufgebürdet werden. Nach dem Stellenabbau – seit dem Höchststand 2018 sind bis zum Ende des ersten Halbjahres 2026 mehr als 140.000 Jobs vernichtet worden – folgt jetzt mit Blick auf die Tarifverhandlungen im Herbst der Angriff auf die »Privilegien« (*Handelsblatt*) der verbliebenen Beschäftigten.

Privilegien? Das Düsseldorfer Wirtschaftsblatt listet genüsslich auf: Die Löhne der Autobauer liegen 44 Prozent über den Durchschnittsgehältern, BMW, Volkswagen und Mercedes zahlen etliche Sondervergütungen, gewähren zusätzliche freie Tage und auch die Arbeitszeit liegt in der Branche unterhalb des Durchschnitts. Das Wording verrät: Hier herrscht eine zu beseitigende Ungerechtigkeit gegenüber anderen Beschäftigten, ein Sonderrecht, für das es

keine Rechtfertigung zu geben scheint. Diese »Privilegien« sind aber das Ergebnis der Organisationsmacht und Verhandlungsstärke eines Teils der Arbeiterklasse und sollten ein Richtmaß für alle anderen Branchen abgeben.

Wie real die Misere in der Autoindustrie auch immer sein mag – hingewiesen sei auf den Umstand, dass die Konzerne noch immer Milliarden Gewinne einfahren: Der Angriff der Kapitaleseite auf die »Privilegien« eines Teils der Klasse ist ein Angriff auf die Interessen aller Beschäftigten.

<https://www.jungewelt.de/artikel/528309.kapitale-offensive.html>