# 2021/32 Thema

https://jungle.world/artikel/2021/32/die-autoindustrie-ist-seit-jahrzehnten-der-krise

**Ein Gespräch mit dem Ökonomen Gerőcs Tamás über die Zukunft der Autoproduktion**

# »Die Autoindustrie ist seit Jahrzehnten in der Krise«

Interview Von **Paul Simon**

**Die deutschen Autokonzerne expandierten seit der Jahrtausendwende massiv nach Osteuropa, um ihre Produktionskosten zu senken. Doch neue Technologien und verschärfte Konkurrenz setzen sie weiter unter Druck.**

**Wird das Ende des Verbrennungsmotors die deutsche Autoindustrie in eine Krise stürzen?**

Es lohnt sich, die heutigen Entwicklungen als Teil einer längeren Bewegung zu sehen – und dann ist die Antwort klar: Die Autoindustrie befindet sich seit Jahrzehnten in der Krise. Es ist die Krise der fordistischen Produktionsweise, welche in der Nachkriegszeit ihre Blüte erlebte und seitdem von einer Krise zur nächsten jagt. Die Autokonzerne versuchen mit verschiedenen Strategien, dieser Krise Herr zu werden und in ihr zu überleben.

**Was waren die Ursachen dieser Krise?**

Ein Überangebot an Waren. Konkret war es der Aufstieg der europäischen, besonders deutschen und japanischen Industriekonzerne, die in den siebziger und achtziger Jahren mit ihrer Exportorientierung insbesondere auf den US-Markt drängten. Durch dieses Überangebot wurde der internationale Handel zu einem negativeren Spiel, es gab Verlierer, protektionistische Tendenzen erstarkten. Man sah das noch kürzlich bei Donald Trumps Tiraden gegen die deutsche Autoindustrie, die auch aus den Achtzigern hätten stammen können. Eine ähnliche Dynamik gibt es heute in den Handelskonflikten mit China.

**Wie reagierten damals die Autokonzerne?**

Sie versuchten, sich in der immer härteren Konkurrenz durchzusetzen, indem sie die Kosten drückten und ihre Produktion rationalisierten. Die Just-in-time-Produktion, intensivierte Standardisierung der Produktionsprozesse und die Automatisierung

begannen zu dieser Zeit. Es verschärften sich aber auch Tendenzen des Fordismus, etwa die Monopolbildung. Die Autoproduktion wird in der westlichen Hemisphäre heute von einer Handvoll Konglomerate dominiert.

**War auch die Globalisierung eine Reaktion auf diese Krise?**

Die Internationalisierung der Produktion. Im Fall der Autoindustrie ist es auch angemessener, von einer Regionalisierung zu sprechen, denn sie ist bis heute nicht so globalisiert wie etwa die Textilindustrie, die in den ärmsten Ländern der Welt billigste Arbeitskräfte sucht. Die Autoproduktion bleibt geographisch um die alten fordistischen Zentren angeordnet, wo immer noch die Kernproduktion stattfindet: Mexiko beliefert die USA, Osteuropa beliefert Westeuropa, Ostasien beliefert Japan.

**Wann begannen deutsche Autokonzerne, nach Osteuropa zu expandieren?**

Die deutschen Konzerne waren spät dran. Japanische Konzerne hatten längst Produktion nach Asien verlagert, für den US-Markt wurde in Mexiko produziert. Deutsche Autokonzerne gingen erst nach 2000 in großem Ausmaß nach Osteuropa, vor allem nach Polen, in die Tschechische Republik, die Slowakei und Ungarn, wobei die Lieferketten bis nach Serbien, Bulgarien und Rumänien reichen. Nach der Weltwirtschaftskrise 2008 nahm das noch weiter zu.

**Warum gerade nach Osteuropa?**

Die geographische Nähe ist wichtig. In den Visegrád-Ländern (Polen, Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Anm. d. Red.) gibt es eine lange Geschichte der industriellen Verbindung mit Westeuropa, die nur im Kalten Krieg unterbrochen wurde. Der Bankrott der sozialistischen Industrie durch den Zusammenbruch des internationalen Handels zwischen den sozialistischen Staaten hatte außerdem sehr günstige Bedingungen für ausländisches Kapital hinterlassen.

**Inwiefern günstig?**

Die sozialistische Wirtschaft war dem westlichen Fordismus sehr ähnlich, es dominierten große Industriekonglomerate. Als Ende der Achtziger alles kollabierte, wurden immense Kapazitäten stillgelegt, es gab eine heftige Deindustrialisierung. Die westlichen Kapitale konnten so nicht nur Märkte übernehmen, sondern auch Produktionskapazitäten, und fanden viele gut ausgebildete billige Arbeitskräfte. Man konnte sich die Rosinen herauspicken. In einer Überproduktionskrise gilt es, vom Bankrott der Konkurrenz zu profitieren, um nicht selbst Kapazitäten abbauen zu müssen. Hinzu kommen günstige politische Bedingungen. Ich interessiere mich besonders für die Regierung Orbán in Ungarn, die sehr intime Beziehungen zum deutschen Industriekapital unterhält. Sie hat ihm den roten Teppich ausgerollt.

**Mit welchen Maßnahmen?**

Der ungarische Ministerpräsident Viktor Orbán mag illiberal sein, aber sein Steuersystem ist ultra-neoliberal. Effektiv zahlen viele große Unternehmen sieben, in der Autoindustrie oft nur drei Prozent Unternehmenssteuern. Das Bildungssystem ist auf die Bedürfnisse der

Industrie zugeschnitten. 2018 kamen die sogenannten »Sklavengesetze«. Sie schaffen extrem flexible Arbeitsbedingungen, die an die hektischen Geschäftszyklen der Industrie angepasst sind. Arbeiter müssen zu den Spitzen Doppelschichten arbeiten und Überstunden machen, und wenn es nicht so viel zu tun gibt, kann man sie leicht wieder entlassen. Knapp ein Fünftel aller Autoarbeiter sind sowieso Leiharbeiter.

**Das kontrastiert mit den immer noch sehr guten Arbeitsbedingungen in den deutschen Autofabriken.**

Aber auch die deutschen Gewerkschaften haben gemerkt, dass sie am anderen Ende des Produktionsprozesses aktiv werden müssen, wenn sie nicht selbst irgendwann ausgebootet werden wollen. Deshalb hat die IG Metall Büros in Ungarn eröffnet. Selbst nach Osteuropa expandieren dürfen die deutschen Gewerkschaften nicht, im Gegensatz zu den Konzernen, die international aktiv sind.

**Welche Arbeitsprozesse werden ins Ausland verlagert?**

Man muss schematisch unterscheiden zwischen Arbeitsprozessen mit hoher Wertschöpfung und solchen mit niedriger Wertschöpfung, die sehr standardisiert sind. Welche Arbeitsschritte eine niedrige und welche eine hohe Wertschöpfung haben, verändert sich aber mit der Zeit; Produkte und Technologien durchlaufen einen Lebenszyklus. Je standardisierter ein Produkt wird, desto mehr wird es in Massenproduktion mit niedriger Wertschöpfung hergestellt. Das ist die Tendenz in den meisten Branchen der fertigenden Industrie in den vergangenen Jahrzehnten gewesen. Es gibt Branchen, etwa die Fertigung von Elektronikgütern, wo die Produktion deshalb vollkommen an Zulieferer delegiert wird. Apple zum Beispiel macht nur noch die Entwicklung und die Vermarktung seiner Produkte, die weniger profitable Herstellung übernehmen Konzerne wie Foxconn.

> »Die osteuropäischen Länder rennen auf einem Laufband, das immer schneller wird, und obwohl sie immer effizienter produzieren, profitieren sie davon kaum.«

Je weiter man derart in den Fertigungsketten hinuntergeht, zu den Produkten, deren Fertigung weder viel Kapital noch besondere Technologie oder ausgebildete Arbeiter erfordern, sondern nur noch austauschbare rohe Arbeitskraft, desto niedriger sind die Margen und brutaler die Arbeitsbedingungen. Ein Beispiel ist die Textilindustrie in Südostasien oder die globale Landwirtschaft, in der teilweise fast sklavereiähnliche Arbeitsbedingungen herrschen. Das Ergebnis sind dann zu unerträglichen Bedingungen produzierte Shirts oder Tiefkühlschrimps, die man bei Aldi zum Spottpreis kaufen kann.

**Wie zeigen sich diese Tendenzen in der Autoindustrie?**

Die Autoindustrie hat sich diesem Trend der vollständigen Standardisierung lange widersetzt. Die Produktion ist technisch zu aufwendig und komplex, überdies zu sehr von ständiger technischer Weiterentwicklung abhängig, um in billigste Massenproduktion umzuschlagen. Doch schon jetzt wächst die Bedeutung von Zulieferern, immer mehr ist nur noch der Kern der Produktion selbst in der Hand der großen Automarken. Viele

prognostizieren, dass in Zukunft auch BMW nur noch wie Apple Design und Entwicklung machen wird, während andere Firmen darum konkurrieren werden, die Autos zu bauen.

**Hat das auch mit dem Ende des Verbrennungsmotors zu tun?**

Das ist ein Faktor. Aus der Perspektive der Wertschöpfung befand sich der Verbrennungsmotor jedoch sowieso im Niedergang. Der Verbrennungsmotor war lange das komplizierteste Teil des Autos gewesen, vor 20 bis 30 Jahren wurde er noch von Technikern in Deutschland zusammengeschraubt. Heute ist es standardisierte Massenproduktion in der Slowakei oder in Ungarn. In Ungarn steht etwa die weltweit größte Fabrik für Verbrennungsmotoren, die für die VW-Gruppe in die ganze Welt liefert. Das galt als Zeichen von Ungarns Aufstieg in der Wertschöpfungskette. Aber in Wirklichkeit waren Verbrennungsmotoren zu einem hochstandardisierten Massenprodukt geworden.

Es deutete sich also bereits an, dass die eigentliche Wertschöpfung bald nicht mehr in der Fertigung, sondern bei der Entwicklung, dem Design und der Vermarktung der Autos stattfinden würde, oder bei neuen Technologien wie Batterien und der Software. Die deutschen Autokonzerne, die lange primär in die Fortentwicklung des Verbrennungsmotors investiert hatten, mussten befürchten, dass ihnen neue Konkurrenten entstehen. Deshalb investieren sie jetzt in eigene Batteriewerke oder die Softwareentwicklung. Diese technologischen Dynamiken führen zu großen Spannungen zwischen den Produzenten.

**Aber ist nicht das Elektroauto die Zukunftstechnologie?**

Nicht das Elektroauto an sich, dessen Herstellung ist sehr einfach. Es entwickelt sich gerade blitzschnell vom Luxus- zum Massenprodukt. Elektroautos sollen billig in Osteuropa hergestellt werden, wo deutsche Firmen große neue Werke errichten. Die Fertigung der Autos könnte irgendwann so standardisiert werden, dass man ihre Herstellung – wie es Apple heute schon mit dem iPhone macht – ganz an Zulieferer mit niedrigen Margen delegieren kann.

**Heißt diese Standardisierung auch, dass Arbeitsplätze verschwinden werden?**

Ja, zusammen mit der fortschreitenden Automatisierung wird das Ende des Verbrennungsmotors einen Schwund von Arbeit in der Produktion bedeuten. Das ist ein großes Problem für die Länder, die sich auf die Fertigung von Autos spezialisiert haben, also besonders für Osteuropa, aber auch in Deutschland wird das sich auswirken. Die osteuropäischen Länder rennen auf einem Laufband, das immer schneller wird, und obwohl sie immer effizienter produzieren, profitieren sie davon kaum.

**Wie sieht die Zukunft des Autostandorts Osteuropa aus?**

Zuletzt wurde hier immer noch investiert, immer mehr auch aus China oder Korea. Es gibt viel Bewegung in den Fertigungsketten der Autoindustrie; während die Industrie global in einer Krise steckt, versuchen die Produzenten weiter ihre Kosten zu senken. Also findet in Osteuropa immer noch eine Reindustrialisierung statt. Langfristig könnte aber einerseits hochautomatisierte Produktion wieder mehr zurück in die Zentren wandern, andererseits

die hochstandardisierte Billigproduktion in noch weiter periphere Länder, etwa die Türkei.

**Was bedeutet das für die Zukunft der Autoindustrie?**

Man kann darüber spekulieren, wozu diese fortschreitende Desintegration des Fordismus führen wird. Das Endergebnis könnte sein, dass selbst die hochtechnologische Autoproduktion auf den Status der heutigen Textil- und Elektronikindustrie herabsinken wird. Die Beziehung zwischen Kern und Peripherie würde so noch polarisierter, es gäbe eine Spreizung zwischen hochspezialisierten Produktionsprozessen in den Zentren und hochstandardisierten Prozessen in der Peripherie. Aber selbst in einem Land mit so erfolgreicher Industrie wie in Deutschland geht die Schere zwischen den Kernbelegschaften und dem Rest der Arbeiter immer weiter auf, wird die alte fordistische Sozialpartnerschaft durch den Zwang zu Flexibilisierung, Standardisierung und Verlagerung von Produktion erodieren. Die sich vertiefende Krise des Fordismus führt weltweit zu Erschütterungen. Hinzu kommt die ökologische Krise, auf die auch Elektroautos keine Antwort sind.

**Warum nicht?**

Sie sind keine Alternative zum fordistischen Paradigma der Massenproduktion und des Massenkonsums, im Gegenteil, sie sollen es retten und fortführen. Und natürlich verbrauchen sie enorm viel Energie. Die Frage ist dann, wie diese produziert wird. Es ist eine interessante Ironie, dass Deutschland zwar aus der Atomkraft ausstieg, Osteuropa, von Litauen bis Rumänien, die Atomkraft aber ausbaut. Das ist teilweise auch Strom für Fabriken, die für Deutschland produzieren.

**Es gibt also keine nationale Lösung?**

Das gilt für die ökologische ebenso wie für die soziale Frage. Der Kapitalismus ist ein globales System. Schon der alte Wohlfahrtsstaat des Fordismus war in ein System der globalen Produktion eingebettet, in Kolonialismus und Imperialismus. Heute ist das mehr denn je der Fall. Die Widersprüche des Kapitalismus auf nationaler Ebene lösen zu wollen, ist nicht nur unmöglich, sondern auch gar nicht wünschenswert.

***Gerőcs Tamás*** *ist Ökonom und* ***Spezialist für die politische Ökonomie Osteuropas****. Er ist Research Fellow an der* ***Binghamton University*** *im US-Bundesstaat New York und Mitglied der Budapester* ***Arbeitsgruppe für Öffentliche Soziologie »Helyzet«****. Mit Judit Ricz gab er die 2021 veröffentlichte Anthologie* ***»The Post-Crisis Developmental State – Perspectives from the Global Periphery«*** *heraus.*

© Jungle World Verlags GmbH