

Kapitalstrategie & Autokrieg

(9/1993)

Anläßlich des Stellungswechsels eines baskischen Einkäufers vom GM-Automobilkonzern zum VW-Konzern wurde der Vorwurf der Industriespionage gegen VW und den baskischen Einkäufer erhoben. Kriegerische, verschwörerische und nationale Töne waren da aus den obersten Stockwerken der Vogteien des Kapitals zu hören. (Indigniert stellte die FR von 18.8.93 fest, der Opel-Vorstand rühre mit seiner Entscheidung, in Deutschland ein neues Motorenwerk zu bauen, „die nationale Trommel“.)

Der Autokrieg hat technische und kaufmännische Ursachen. Er wurzelt sowohl in der Naturalform des Automobils, seiner Herstellung wie Verwendung, als auch in seiner ökonomischen Verkehrsform, dem Preis. Der Personenkraftwagen ist als Gebrauchswert wie als Tauschwert in der Krise.

Galten früher die Deutschen als ein Volk ohne Raum oder heute die Weißstörche als eine Tierart ohne Lebensraum, so wird auch da Automobil zunehmend ein Gut ohne Gebrauchsraum. Soll das Gut überleben, muß es sich der Enge einfügen und so kurz werden, daß es künftig im Querformat auf Parkstreifen und auf Autotransitzügen (vgl. Punkt 22 des „Hundert-Tage-Programms“ in: *Staatsbriefe* 1/93) stehen kann. Aber auch der Wertgröße nach muß das Auto schrumpfen, soll es bei sinkender Kaufkraft erschwinglich bleiben. Als Schrumpfungsziel gilt die 14000-Mark-Grenze.

Der Feldzugsplan des in der Autoherstellung angelegten Kapitals ist so beschaffen, daß der Einkäufer zum Strategen wird; die Umsetzung von Geld in Produktionsmittel ist strategische Entscheidungstrecke im Verwertungskreislauf des Kapitals. Der Plan sieht vor, die Fertigungstiefe drastisch zu verringern und am Ende, in der Vollendung, die Autofabriken nur noch aus zwei Abteilungen bestehen zu lassen: aus Motorenherstellung und Endmontage. Schon heute produzieren die Autofabriken nur 30% aller montierten Teile selber, der Rest kommt von Zulieferern.

Die Zulieferer sollen zur Systemlieferung gezwungen werden. Systemlieferanten funktionieren wie eine eigene Teilautofabrik, die ihren Zulieferern ihrerseits die Preise drückt und sie zur zeitgenauen („just in time“) Anlieferung nötigt, die dem Abnehmer das Zwischenlager spart. Die Zulieferer der Zulieferer sollen fertig montierte Subsysteme liefern, die sie möglichst noch selber beim Systemhersteller montieren, ähnlich wie heute schon die kleinen Lieferanten der Supermärkte die Waren selber in die Regale einräumen und selber mit Preisen auszeichnen. Beim

Endhersteller des Automobils sollen dann die Systemhersteller in gleicher Weise tätig werden. Solche Systeme, die außerhalb des Autos zusammengebaut und in einem einzigen Arbeitsgang in das Fahrzeug eingesetzt werden, sind etwa der gesamte Instrumententräger oder das fertige Rad samt Bremsanlage.

Diese Kapitalstrategie ist möglich, weil das Automobil genau wie die Uhr ein zusammengesetztes Machwerk ist. Marx hat diese Art der Arbeitsteilung „heterogen“ (MEW 23.362), ich habe sie ein Gängebündel genannt: „Das Gängebündel der Zusammenarbeit ist die Zusammenfassung von Teilarbeitsgängen, die unabhängig nebeneinander ablaufen können und durch gemeinsame Verwendung ihrer Teilgüter als Herstellungsmittel in einem abschließenden Montagevorgang zu einem Gut zusammengefaßt werden.“ („Zur Theorie der Erkenntnis“, *Staatsbriefe* 8/90) Auf der Grundlage des selbigen Typus von Arbeitsteiligkeit konnte die Idee des Swatch-Autos entstehen, also die Übertragung der vollautomatischen Herstellungsmethode der Billiguhr auf die Herstellung des Billigautos.

Arbeitsteilung unterscheidet sich auch danach, ob die Zwischengüter oder Teile innerbetrieblich hergestellt oder vom Zulieferer gekauft werden; ersteres ist betriebliche Arbeitsteilung, die Kosten macht, letzteres gesellschaftliche Arbeitsteilung, die Preise hat. Der Kapitalismus im Aufschwung ersetzt gesellschaftliche durch betriebliche Arbeitsteilung in Manufakturen, Industrierwerken und automatischen Fabriken; er vergemeinschaftet die Arbeit. Der Kapitalismus im geschichtlichen Abschwung beseitigt wieder die betriebliche Arbeitsteilung und ersetzt sie durch gesellschaftliche; diese Vergesellschaftung der Produktionsmittel ist unvermeidlich und geschieht ständig.

Die Herstellungs- und Wertrevolution des Automobils wird die Zahl der Arbeitskräfte in diesem Industriezweig revolutionär verringern. Die Schrittmacher dieser Strategie werden durch Masseneffekt gewaltige Extraprofite einfahren; nach allgemeiner Durchsetzung der industriellen Zweig-Revolution aber wird die Profitmasse der Branche auf das Maß der Profitquelle, der minimierten Zahl der mehrwertproduzierenden Arbeiter, zurückfallen. Die deutsche Auto-Industrie wird als automatisierte Industrie ein so unauffälliger und kleiner Industriezweig sein wie heute schon die deutsche Textilindustrie: die darin angelegten Kapitalien wird man in ihrer Wertschätzung solange nach unten korrigieren, bis sie mit der bescheidenen Profitmasse noch eben die allgemeine Profitrate ergeben.

Das Kapital vernichtet sich durch seine Erfolge.