

Neue Ausbeutungsmethoden in der Automobilindustrie: Das Beispiel Daimler-Benz/Bremen

0. Eine gute Nachricht für das Bremer Daimler-Werk: Es ist für die C-Klasse der Daimler-PKW's ab 2014 zum *Kompetenzzentrum* ernannt worden, sagt der Weser-Kurier. Und das ist Grund zum Feiern - für alle, sagt der Vorstand. Was gibt es da zu feiern?

1. Kompetenzzentrum (KoZ): Was hat es damit auf sich?

1.1. "Ernannt", ist falsch. Durchgesetzt im werksinternen *Wettbewerb* gegen Sindelfingen. "Wir jetzt verantwortlich!" Was heißt da "Wir"? DB-Kapital hat Konkurrenz innerhalb der nationalen Standorte organisiert und Belegschaften mit der immer präsenten Drohung der Gefährdung von APen gegeneinander gehetzt. Feier in HB, Protest in Sindelfingen. Der galt dem Ergebnis, nicht dem Verfahren.

2.1. Entscheidungsgründe (für HB sicherh auch Hafennähe und extra für DB gebaute Stadtautobahn etc.): DB mit in HB erarbeiteten Produktionskennziffern (HpV - s.u.)sehr zufrieden. Die werden Standard sein für alle anderen C-Klassen-Werke auswärts: RSA, USA, China...). Den gilt es dort unter Bremer Federführung als Einstiegsstandard durchzusetzen. KoZ-HB nur in dem Maße erfolgreich, wie das gelingt.

2.2. HB-Werk kann sich nicht drauf ausruhen. Muss "Erfolg" weiter bestätigen.

2.3. Denn sicher ist in der Automobilindustrie kein Standort. Zumal das Prinzip gilt: "Wir produzieren dort, wo am meisten Autos verkauft werden!" Danach Standorte aufgemacht, verlegt und geschlossen. Was heißt: Per KoZ-Erfolge kann Belegschaft in HB in dem Maße sich selbst *überflüssig* machen, wie es gelingt, in auswärtigen Standorten mit Marktnähe HB-Standards durchzusetzen. Das in der "wunderbaren Aufgabe, die auf HB zukommt" (Kellermann, DB-Chef in HB) zugleich auch eingeschlossen.

2. HpV (Hours per vehicle)

(Dabei egal, welcher Konzern damit angefangen hat; machen inzwischen alle: DB natürlich hier immer *exemplarisch*.)

2.1. "Wunderbare Aufgabe" im Betrieb hat *Namen* und *Kennziffer*: HpV soll von 60Std. auf 30Std. reduziert werden. 40Std. hat HB schon vorgelegt. (Was das heißt und wie das geht - ab 2.3.).

2.2. Dient anspruchsvollem *Kapitalzweck*: BMW und Audi einholen und überholen bis spätestens 2020 (Zetsche). Was sagt das aus:

- Konzern*interne* Konkurrenz Mittel gegen *auswärtige* Konkurrenzmittel
- Alle übrigen Konkurrenten außer BMW und Audi in der Premiumklasse abgeschlagen, kaputt konkurriert, aufgekauft... (von 52 Betrieben 1964 im Jahr 2012 noch 5 übrig)
- Mit BMW und Audi nicht Märkte *teilen*, sondern Konkurrenz zurück- bzw. *verdrängen*: DB will Kapitalmacht per Belegschaften vernichtend gegen Konkurrenz einsetzen. (vgl. GS, 2/06, Automobilindustrie....)
- *Verdrängungskonkurrenz* geht über Preise. (Preisschlachten im TV täglich abzulesen.) Dabei Prinzip: "Preis vor Kosten". Heißt: Preis muss auf jeden Fall unterboten werden; vorübergehend rücksichtslos gegenüber Kostpreis plus Durchschnittsprofit, evtl. sogar gegenüber Kostpreis selbst, also rücksichtslos gegenüber Geschäftszweck - wegen desselben. Frage: Wer hält Verzicht auf Profit länger aus?
- Das setzt natürlich unbegrenzte Kreditverfügung voraus. Z.T. Kreditzins unter Inflationsrate....
- Diese Preisschlacht verschärft Druck auf alle Kostenfaktoren des Betriebs. Gewinn muss immer Gewinnverzicht kompensieren.
- D.h. so eine Verdrängungskonkurrenz können sich (1.) nur Multis leisten, die über große *Kapitalmassen* (AG, Kredit...) verfügen, und denen (2.) alle *Ausbeutungsverfahren* frei zur Verfügung stehen, mit denen die Rentabilität unrentabler Konkurrenztechniken sicher gestellt wird.

2.3. Dazu gehört eben auch HpV : "Stunde pro Auto": meint nicht dies - absurde Zuordnung von natürlicher Zeit zu Gebrauchswert-, sondern *Arbeitsstunde* pro Auto. Dabei interessiert Kapital nicht Senkung der Arbeitszeit pro Auto - wäre vernünftiger Maßstab -, sondern immer nur *bezahlte* Arbeitszeit pro Auto. ("HpV-Kennzahl ist 'Lohnkostenanteil am Umsatz'." (Nixdorf))

- Dabei ist Kennzahlvorgabe heftig: *Halbierung* ist vorgegeben: von 60Std auf 30Std.

- Und zugleich Angabe, worauf es dabei ankommt. Es heißt: Dabei "sinkt HpV erst wenn eine Arbeitskraft nicht in einen anderen äquivalenten Bereich verschoben wurde. Nur 10 Sek sparen, bringt wenig, es muss immer eine gesamte Arbeitskraft eingespart werden."(Nixdorf)

- Dafür *alle* Arbeitsstunden aller "direkten" und "indirekten Arbeiter" - vom Presswerk über Vertrieb bis zu Reinigung und Werkschutz (sofern nicht outgesourct) - pro Auto wie *eine Arbeit* betrachtet und nur unter dem Gesichtspunkt, dass sich eingesparte gezahlte Sekunden zu Minuten und diese zu Stunden summieren, bis "eine AK aus einem HpV-relevanten Bereich vollständig herausgenommen werden kann". Reduzierung der bezahlten AZ soll dazu führen, dass notwendige Arbeit pro Produkt von *weniger Lohnarbeitern* verrichtet wird. Das senkt - neben anderen Verfahren wie Steigerung PK dA - die Lohnkosten pro Stück.

2.4. Aber jetzt über *Arbeitsintensivierung*. (Alle anderen Methoden natürlich - s.o. - immer gleichzeitig im Einsatz.)

- Dafür "Neudefinition des Begriffs *Verschwendung*, der alle nicht wertschöpfenden Aktivitäten"(Toyota-Prinzip) umfasst: (1.) wo Arbeiter nach Einarbeitung sich mal Luftpausen erarbeitet haben,(2.) Abbau von Verschwendung, die durch "Wartezeit, Transporte, im Prozess, durch Lagerbestände, durch Bewegung..." entstehen.

- Und - logisch - dabei natürlich auch "Qualitätsmängel", die als Folge von Intensivierung eintreten, als Verschwendung charakterisiert: "Null-Fehler"-Parole!

- 'Verschwendung' merkwürdige Kategorie: Nicht objektiv, sondern nur durch Interesse an Einsparung bezahlter Arbeit durch Rundum-Intensivierung bestimmt. (Sonst könnte man ja auch sagen: Pausen erhöhen Qualität...)

2.5. Konsequenzen für die Leute: In gleicher Zeit mehr Arbeit flüssig machen (Marx: Arbeitszeitverdichtung, s. z.B. KI, S. 432) ist (1.) Intensivierung des Verschleißes, (2.) relative Lohnsenkung und (3.) für einige Entlassung.

2.6. Dabei zugleich "Verschwendungsreduktion" auch zur Sache der Arbeiter erklärt: KVP = *Kontinuierlicher Verbesserungsprozess*, der - im Unterschied zum alten "betrieblichen Verbesserungswesen" - zu einer mit dem Lohn entgoltenen Sache der Arbeiter gemacht wird (dafür extra Kurse; Prämien nur in Ausnahmefällen). Leute nennen das "Kannibalismus" - stimmt: Leute sollen sich zu Knechten des AK-Einsparprogramms HpV machen.

3. Neue Ausbeutungsmethoden?

Beides hinterfragen: "Ausbeutung"? und "neu"?

3.1. *Ausbeutung*? Diese öffentlich und in Wiss. als moralische Kategorie: Missbrauch (Bangladesh, Kinderarbeit...) und/oder Rückfall in historisch überholte Arbeit (Manchester). Heute dagegen: durch Gewerkschaft, Tarifrecht und Sozialstaat durchgesetzte Willkürbremse, die Ausbeutung verbietet. Dabei dienen Fortschritte nicht der Verbesserung der Lebenslage von Arbeitern und ihren Familien, sondern es verhält sich umgekehrt: Das Leben der Lohnabhängigen wird an gesteigerte Bedarfslagen des Kapitalismus angepasst (Durchführung exemplarisch).

3.2. Was ist Ausbeutung - polit-ökonomisch? Erklären über Doppelrolle von Arbeit als *Quelle von Wert und Kost*. Widerspruch zwischen beidem und Verlaufsform: Für den Einsatz von möglichst viel Arbeit als Quelle von Wert möglichst wenig zahlen! Oder: Für bestimmten Lohn die Quelle möglichst lange, intensiv und produktiv ausschöpfen. D.h. Lohnarbeiter sollen möglichst lange für das Kapital umsonst arbeiten; sollen heran genommen werden, damit die Differenz zwischen dem gezahlten Lohn und dem aus dem Arbeitsprodukt auf dem Markt erlösten Wert möglichst groß

ausfällt. (s.MEW 19, S.25u) Ausbeutung ist die bleibende Quelle des Kapitalreichtums - was auch sonst.

3.3. *Neu?* HpV ist im Prinzip eine Ausbeutungsform, die so *alt* ist wie der Kapitalismus. *Einerseits* wenigstens (s.KI). HpV als *besondere* Ausbeutungsform ist nichts als die alte Form, an der Lohn-Leistungsschraube durch die Intensivierung der Arbeit zu drehen. D.h: Die "*Zusammenpressung einer größeren Masse Arbeit in eine gegebenen Arbeitsperiode*" erfordert "*erhöhte Anspannung der Arbeitskraft*" (KI, 432), die aber gerade nicht mit mehr Lohn entgolten wird . (Ist ihrer Logik nach Reaktion auf gesetzlich begrenzten Arbeitstag: Mehrarbeit nicht durch AZ-Verlängerung, sondern "Poren-Verdichtung". So hält sich das Kapital an den Arbeitern schadlos, wenn Staat ihnen unbegrenzte AZ-Verlängerung untersagt.) (Methoden dafür in der Neuzeit AAB und MTM...)

3.4. *Andererseits* ist an HpV etwas Neues: (1.) die freche Ausgabe des Marschbefehls - von 60 auf 30Std -, (2.) die Anwendung der Intensivierung als *Dauerprinzip* auf *alle* Abteilungen zugleich,(alle Arbeiten wie eine einzige nach Verschwendungslogik; dabei Widersprüche....), (3.) der heftige Erfolgsmaßstab, der Intensivierung *nur dann* für gelungen erklärt, wenn er Arbeitskräfte überflüssig macht. Dies macht klar, dass diese Sorte der Rundum-Intensivierung nicht (mehr allein) die kap. Konsequenz aus dem gesetzlich beschränkten Arbeitstag ist (KI, S.431f), sondern sie es *neben* allen anderen Ausbeutungsformen - eben auch der erlaubten *Verlängerung* des Arbeitstags, wenn die Nachfrage es verlangt - in der HpV-Form zu einem angesagten Konkurrenzmittel in der Automobilindustrie gebracht hat, die es so systematisch und auf alle Abteilungen zugleich dauerhaft angewandt (4.) zu einem der Steigerung der Produktivität der Arbeit vergleichbaren Ausbeutungsverfahren bringt. (Vgl. KI, S.552 :"*Gesteigerte Produktivität der Arbeit und ihre wachsende Intensität wirken nach einer Seite hin gleichförmig.*") Und (5.) steht diese Form der dauerhaften Rund-um- Systematisierung von Intensivierung dafür, dass dem Automobilkapital alle anderen Ausbeutungsformen *frei* zur Verfügung stehen. (Blick in letzte Jahre bei DB beweist das: AZ rauf und runter, SoSchicht, WE-Schicht, Kurzarbeit mit Kurzlohn - vgl. neue Tarifregelung- ; Lohnkürzungen und Prämien, Zeitarbeitsreserve, PK-Steigerung mit Entlassungen.....)Wie wenn Ausbeutungsfachleute die Frage gestellt hätten: Gibt es einen Bereich der Senkung der Lohnstückkosten, den wir *noch nicht systematisch* in unseren Dienst - in den Dienst unserer Verdrängungskonkurrenz - gestellt haben?

4. Betriebsrat (BR) und Gewerkschaft (GW) dazu:

Die *Durchsetzung* von all dem, was mit KoZ, HpV und KVP verbunden ist, geht nicht ohne erfolgreiches Mitwirken von BR/GW. (Kritik nicht an "Daimler - Kollegen")

4.1. - *Stolz* auf Erfolge des Bremer Werks. Als "Wir" von BR und IGM gefeiert. Sehen sich zudem in *nationaler* Verantwortung, den Vorsprung der dt. "Schlüsselindustrie" mit abzusichern.

- Und zugleich *Klage*, dass nichts für Arbeitszufriedenheit der Kollegen getan wird. Aber wie? (Zitat) HpV wird gepriesen und zugleich beklagt, dass *dabei* nichts für die "Arbeitszufriedenheit der Mitarbeiter" raus gekommen sei. Ach! Organisieren diesen Dauerangriff auf Lohnarbeit mit bzw. sichern seine Durchsetzung ab und fragen dann gekonnt naiv, warum das ein Dauerangriff ist.

- Wollen natürlich HpV nicht umkehren. Sondern: *Demo abstrakt*, dass sie für die Leute da sind. Solche BRe sind echte Produktivkraft für das Kapital und haben gesponserten Bordell-Wellness-Urlaub in Brasilien mehr als verdient.

4.2. Die Sache mit den "geretteten Arbeitsplätzen" darf auch nicht fehlen. Wie? Mit KoZ hat "HB-Werk etwas mehr Luft zum Atmen"(BR). Nichts mit Rettung! Er weiß ja: Arbeitsplätze sind genau so lange gerettet, wie nicht als Resultat der KoZ- und HpV-Erfolge Leute entlassen werden oder der Standort HB neu kalkuliert wird. (Perspektive für HB: von 12.500 auf 8.500 bis 2015)

4.3. (Die Sache mit der Rettung von, Kampf für Arbeitsplätze(n) für sich gemeinsames Argument: Kein Mittel, Maßstab: Arbeit, Arbeit, Arbeit...als Existenzmittel, ohne Bedingungen an sie zu stellen. ...)

5. Nachtrag: Privilegierte Arbeiter in der Automobilindustrie

Automobilarbeiter hätten keinen Grund zur Beschwerde, weil ohnehin privilegiert, heißt es (wohl auch bei DB-Arbeitern selbst!)

5.1. - Stimmt! Verdienen im Schnitt 8% mehr als Bundesdurchschnitt. Whow! Was heißt "privilegiert"? Mit deren Lohn *geht* ein wenig mehr von dem, was gehen *muss*: Reproduktion und nicht mehr. (Verlassen die etwa nach 10 Jahren saturiert den Betrieb?) Das gilt - und auch nur über Vergleich - als Privileg, als nicht normal. Normal ist: Leute kommen mit Geld für Lohnarbeit nie hin.

- *Wofür* bekommen sie den "privilegierten" Lohn? s.o.

- Dann die vielen *Zusatzverdienstmöglichkeiten*: Schicht, Überstunde, Wochenendschicht, Sonderschicht über Weihnachten...: Können sie sich (1.) nicht aussuchen, sind (2.) wegen Mehrverausgabung von AK auch kein Zusatz, und (3.) hängen sie ganz von in der konjunkturellen Lage des Betriebes ab. Ob gezahlt oder gestrichen oder Kurzarbeit, ist Kalkulation von DB.

- Jahreswagen: Gesicherter Absatz, per Abzug vom Lohn und Beitrag zur ideellen Betriebsbindung...

- Gewinnbeteiligung (4.100€ in 2011) ist als Wort schon Scherz. Viel Geld, nimmt man es absolut und vergisst, dass dies (1.) Steuern ist, (2.) übers Jahr verteilt wirklich nicht üppig, (3.) keine relative Lohnsenkung auffängt, (4.) mit Sicherheit die Lohnkostenkalkulation des Werks nicht durcheinanderbringt, und (5.) mit regelmäßiger Zahlung, mit der Lohnarbeiter planen könnte, nichts zu tun hat. Außerdem: Was ist wohl drin, wenn das Kapital so etwas freiwillig zahlt?

Das aber Frage, die nicht gestellt wird: Das Messen des Einkommens am von den Leuten geschaffenen Reichtum, von dem sie als Produzenten ausgeschlossen sind, ist gänzlich aus der Mode geraten. Dabei dies einzig korrekter Vergleichsmaßstab!

6. Fazit und Zusammenfassung

.....