

---

## Fortschritt heißt nicht nur Geschwindigkeit

---

### Gespräch mit Richard Heller\*

Richard Heller, geb. 1934, ist seit 1956 bei der Adam Opel AG als Modell-schreiner beschäftigt, war dort von Anfang an gewerkschaftlicher Vertrauens-mann und in der Vertrauenskörperleitung tätig, wurde 1972 in den Betriebsrat und 1975 zum Betriebsratsvorsitzenden des Werkes Rüsselsheim gewählt und ist seit 1987 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates.

Frage: Wie beurteilst Du die gegenwärtige wirtschaftliche Situation der deut-schen Automobilindustrie?

Sowohl im europäischen wie auch im Weltmaßstab steht die deutsche Automo-bilindustrie überproportional gut da. Überproportional gut, das heißt: Zumin-dest der Mengenabsatz scheint für die nächsten Jahre gesichert zu sein. Man muß allerdings die gegenwärtige Situation differenzierter betrachten und neben der Mengenabsatzproblematik auch die Gewinnsituation in den Blick nehmen. Hier zeigen sich dann gravierende Unterschiede in der deutschen Automobilindustrie. So ist beispielsweise die Lage bei Ford, Opel und VW nicht direkt vergleichbar mit der von Porsche, BMW und Daimler-Benz auf der anderen Seite.

---

\* Das Gespräch führten Hans O Hemmer und Ingeborg Wahle-Homann am 24 August 1987 in Rüsselsheim.

Insbesondere die Ford AG und die Adam Opel AG hatten in den letzten Jahren hohe Verluste eingefahren, wenngleich die Ford AG jetzt wieder eine stolze Schwarzbilanz vorgelegt hat; die Adam Opel AG steht demgegenüber noch weit zurück. Diese momentane Krise ist das Resultat einer bestimmten Entwicklungsphase, die der VW-Konzern bereits Mitte der siebziger Jahre - und damit einige Jahre früher als Ford und Opel - hinter sich gelassen hatte.

Welches sind die Ursachen für die gegenwärtigen Schwierigkeiten bei Ford und Opel? Gehen die Probleme auf Management-Fehler oder auf eine falsche Produktpalette zurück? Zeigen sich hier beispielsweise konzeptionelle Widersprüche, weil Opel, Ford und VW eher auf Massenproduktion setzen?

Sicherlich muß man bei einer genauen Beschreibung der jetzigen Situation berücksichtigen, daß sich das Problem von Absatz und Gewinn bei solchen Massenherstellern wie Ford, VW und Opel anders darstellt als bei den Herstellern, die für Käuferschichten produzieren, die nicht mit jedem Pfennig rechnen müssen. Audi siede ich in diesem Verhältnis in der Mitte an. Im Fall von Opel liegt die derzeitige schwierige Situation nicht so sehr in der Produktpalette begründet. Diese dürfte sogar in Ordnung sein, denn gerade unser letztes Produkt, der „Omega“, ist zweifellos ein Renner auf dem Markt. Ausschlaggebend sind vielmehr andere Gründe: Die Adam Opel AG hat in gewinnstarken Jahren viel zu große, übergroße Dividenden-Abführungen zur Muttergesellschaft hin vorgenommen. Erst vor einiger Zeit wurden lange schon notwendig gewordene technische Rationalisierungsinvestitionen zur Erneuerung und Erweiterung der Produktion getätigt. Diese haben nun im Nachgang die Kassen sehr stark belastet. Wir erleben also zur Zeit folgende Diskrepanz: auf der einen Seite zu hohe Dividenden-Abführungen in den siebziger Jahren mit der Folge zu lange hinausgeschobener Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen; auf der anderen Seite zum jetzigen Zeitpunkt, wo alle Dinge schwieriger geworden sind, ein riesiges Investitionsprogramm. Dies ist es, was uns im Moment besonders bedrückt.

Welche Rolle spielt in dieser Situation der Export?

Die Rolle des Exports hat gerade in den letzten Jahren enorm an Bedeutung gewonnen. Deutsche Automobilfirmen haben mit dem Export ihrer Produkte in den Dollar-Raum riesige Gewinne erzielt.

Diese Chance, in den US-Markt zu exportieren, wurde allerdings von der Adam Opel AG nicht wahrgenommen. Während andere Automobilfirmen sich hierdurch eine „goldene Nase“ verdient haben, stellte die Adam Opel AG ihre Exporte in die USA 1975 ein - ein Umstand, den wir Betriebsräte seit dieser Zeit immer wieder scharf kritisiert haben. Dahinter verbirgt sich ein Problem, das in der Konzernstruktur angesiedelt ist. Nach wie vor ist es ein Hindernis für Exporte in die USA, daß die Opel AG hier in Rüsselsheim die Tochter eines großen Konzerns ist, der in den USA ansässig ist. Ford, aber vor allem VW, investierten in den vergangenen Jahren weitaus stärker in diesen Markt.

Sicherlich muß man zur Zeit wegen des Dollar-Verfalls nicht unbedingt darauf versessen sein, in die USA zu exportieren. Aber die Dollar-DM-Relation allein darf nicht den Ausschlag dafür geben, ob man den größten Automobilmarkt der Welt, eben die USA, bedient oder nicht. Wir Betriebsräte jedenfalls wünschen uns allein schon aus beschäftigungspolitischen Gründen eine Verstärkung des Exports in die USA.

Wie beurteilst Du den derzeitigen Stand der Rationalisierung in der Automobilindustrie? Welche Auswirkungen hat dieser auf Produktion und Arbeitsplätze?

Vor dem Hintergrund der ökonomischen Situation in der Automobilindustrie sind natürlich auch die beschäftigungspolitischen Folgen von Rationalisierungsprozessen zu sehen. Allerdings wird meiner Meinung nach oft der Zusammenhang zwischen Rationalisierungsinvestitionen und beschäftigungspolitischen Folgen etwas vorschnell beurteilt. Rationalisierungsinvestitionen haben, gleichgültig auf welchem Sektor sie getätigt werden - ob in der Konstruktion oder in der Produktion -, gewöhnlich einen viel längeren Zeitvorlauf als allgemein vermutet wird. Dies wird auch in der gewerkschaftlichen Diskussion oftmals übersehen. Wir stehen dabei immer wieder vor dem Phänomen, daß nach einer Rationalisierungsinvestition, insbesondere wenn sie großflächig angelegt ist und nicht nur einen Arbeitsplatz umfaßt, in größerem Umfang Personal benötigt wird als zuvor. Rationalisierungsinvestitionen scheinen daher auf den ersten Blick eine beschäftigungssichernde Maßnahme zu sein. Doch handelt es sich dabei wirklich nur um einen Schein, denn im nachhinein stellt sich zumeist mit absoluter Sicherheit ein drastischer Arbeitsplatzabbau ein. Hier in Rüsselsheim befinden wir uns in Bezug auf CAD-Konstruktion und Roboter-Produktion noch immer in der Anfangsphase. Die wahren Rationalisierungsschübe stehen der Adam Opel AG in der Bundesrepublik noch bevor.

Ein weiterer Grund für das relativ gute Abschneiden der bundesdeutschen Automobilindustrie ist darin zu sehen, daß wir die klassischen europäischen Automobilindustrien in Bedrängnis gebracht haben. An erster Stelle wären hier Italien, Großbritannien und Frankreich zu nennen. Dies waren bislang die klassischen Automobilländer. Die Frage, die sich uns heute stellt, lautet: Wie lange noch können wir beispielsweise von den Italienern und den Franzosen erwarten, daß sie ihre Märkte gegenüber Fernost - durch welche Maßnahmen auch immer - abschotten? Wir müssen uns nämlich deutlich vor Augen halten, daß wir es sind, die innerhalb der EG Marktanteile erringen, die anderswo die Japaner einnehmen. Oder anders ausgedrückt: Aus der Sicht der bundesdeutschen Automobilproduktion gehen Stabilität und sogar noch deutliche Zunahmen im Export auch oder gerade zu Lasten von anderen.

Wer bleibt übrig?

Das ist die große Frage. Die Frage ist meines Erachtens nicht national zu stellen, sondern man muß sehen, daß in diesem - alles in allem mörderischen -

Verdrängungswettbewerb in dieser Branche jeder jeden aus dem Markt herausdrängt. Gerade wir als Gewerkschafter sind allerdings mehr als gut beraten, wenn wir diese Entwicklung bereits im Vorhinein erkennen. Wir müssen rechtzeitig und ohne Scheuklappen die Situation analysieren und nicht dem Versuch unterliegen, den einen gegen den anderen auszuspielen, um kurzfristigen betriebsegoistischen Interessen nachzugeben. Was wir verhindern müssen, ist ein betriebswirtschaftlicher Gewerkschaftsegoismus. Es kann keine Lösung darin liegen, daß irgendein Automobilkonzern die Rolle von „Borgward“ spielen muß. Solchen Konzernüberlegungen, die darauf hinauslaufen, daß jemand aus dem Rennen fliegt - ganz im Sinne einer Wolfsgesellschaft, in der jeder jeden frißt -, müssen die Gewerkschaften Widerstand entgegenbringen. Gleichgültig ob in Rüsselsheim, in Köln oder sonstwo - an jedem Standort der Automobilproduktion ist die Schließung eines Unternehmens inakzeptabel. Wenn das allgemein akzeptiert werden kann, müssen wir Gewerkschaften bereits im Vorfeld die Weichen anders stellen und nicht jedesmal meinen, Erweiterungsinvestitionen seien unschädlich oder gar vorteilhaft für ein bestimmtes und darüber hinaus auch für alle anderen Automobilunternehmen. Denn beides stimmt nicht: Erweiterungsinvestitionen sind jeweils für einen bestimmten Konzern nur dann unschädlich, wenn sie voll genutzt werden können. Dies allerdings würde dann wiederum die Verdrängung der anderen nach sich ziehen. Im übrigen müssen wir uns klarmachen, daß die anderen aus verständlichen Gründen ihren Platz nicht kampflos räumen werden. Möglicherweise werden wir bald in eine Situation kommen, in der sämtliche Einzelunternehmen Erweiterungsinvestitionen tätigen, die sie dann im Schnitt unterauslasten. Betriebswirtschaftlich wäre dies unsinnig; volkswirtschaftlich erst recht.

Die Situation analysieren und den vorhersehbaren negativen Entwicklungen im Vorfeld entgegensteuern, wie könnte das praktisch aussehen?

Zunächst müßten wir auf nationaler Ebene anfangen umzudenken. Das, was sich zur Zeit im Bereich von Werften, Stahl und Kohle abspielt, sind für mich traumatische Gegebenheiten. Ich will die Situation dort nicht bagatellisieren, denke aber, daß es immer notwendiger wird, absehbare Krisenerscheinungen rechtzeitig zu erkennen. Im Stahlbereich hat es uns einen Dreck geholfen, daß die bundesdeutschen Unternehmen die modernsten waren und über weit ausgebaute Kapazitäten verfügten. Im Gegenteil: Es wäre möglicherweise betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich billiger gewesen, wenn diese Überkapazitäten nicht angehäuft worden wären. Denn erst ausbauen, um dann wieder zu reduzieren, ist sicherlich nicht die beste Lösung. Ähnliche Konstellationen zeichnen sich auch in der Automobilindustrie ab. Hier hätten sie allerdings wegen der noch viel größeren Verzahnung mit anderen Industriebranchen weitaus verheerendere Folgen.

Könnte eine Krise in der Automobilindustrie ähnliche Formen annehmen wie die in den Bereichen von Stahl, Werften und Kohle?

Zunächst einmal sollten wir uns vor vorschnellen Vergleichen hüten. Wir müssen einerseits festhalten, daß die Pkw-Dichte einen so hohen Bestand hat, daß allein der Ersatzbedarf für Automobile schon eine relativ stabile Beschäftigung grundsätzlich garantiert. Anders ausgedrückt: In Kürze werden 30 Millionen Pkw in der Bundesrepublik zugelassen sein. Unterstellt man eine Lebenserwartung von 10 Jahren pro Automobil, so wären nur für den Ersatzbedarf ungefähr 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr herzustellen. Man muß also die Zukunft nicht schwarzmalen. Auf der anderen Seite sind die Zeiten außerordentlicher Zuwachsraten wie in den fünfziger und sechziger Jahren, die sowohl Neuproduktion als auch Ersatzbedarf umfaßten, ein- für allemal vorbei. Die Bundesrepublik ist zwar nach wie vor eine exportstarke Nation. Wir müssen aber auch feststellen, daß rings um uns herum Automobilnationen wie Pilze aus dem Boden schießen: in Europa ist es beispielsweise Spanien, in Fernost insbesondere Korea, in Südamerika ist es Brasilien und in Mittelamerika vor allem Mexiko. Dies alles sind Länder, die viel schneller Autos bauen als sie selbst zulassen können. Sie produzieren für den Weltmarkt, im Regelfall auf einem Niveau der Entlohnung und Arbeitsbedingungen, das kein menschenwürdiges Leben ermöglicht. Vom internationalen Standpunkt eines Gewerkschafters aus bedeutet das: Wir müssen große Anstrengungen für Solidarität entwickeln - allerdings nicht, um dort die Automobilproduktion kleinzuhalten, sondern um dort die Lebensbedingungen der beschäftigten Kolleginnen und Kollegen Schritt für Schritt zu verbessern. Das ist schwer umzusetzen, gerade wenn man sowohl die Entfernungen als auch die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen (etwa in Militärdiktaturen) gegenüber einem westlichen Industrieland in Rechnung stellt. Selbst in Europa fallen Abstimmungsprozesse äußerst schwer. Wir müssen beispielsweise heute mitansehen, wie verschiedene, nicht nur ausländische (z. B. General Motors) sondern auch deutsche Konzerne in anderen Ländern versuchen, die Produktionsnutzungszeit in ihren Unternehmen zu erhöhen. Damit wollen sie das Erreichen, was ihnen hier in mehreren Tarif runden mißlungen ist, nämlich die Arbeitszeitverkürzung zu verhindern. Dies betrifft insbesondere die Länder Spanien und Belgien. Wenn also in Belgien mit geringen Investitionsmitteln von einem Zwei-Schicht-Betrieb an fünf Tagen auf einen Drei-Schicht-Betrieb, möglicherweise sogar an mehr als fünf Tagen, umgestellt werden kann, kommt ein Mehrfaches an Produktion bei verringerten Allgemeinkosten aus dem gleichen Werk heraus. Würden sich aber alle so verhalten und alle ihr Produktionsvolumen um einen bestimmten Prozentsatz, ohne zusätzliche Investitionen, erhöhen, hätte dies kaum einen Effekt und würde mit Sicherheit in eine absolute Überkapazitätskrise hineinführen. Derartige Bestrebungen seitens der Unternehmer werden von den deutschen Gewerkschaften im gesamten europäischen Umfeld beobachtet. Sie erfordern innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine mehr als große Abstimmung, denn die daraus resultierenden Folgen würden sehr schlimm werden.

Gibt es Möglichkeiten, diese Entwicklungen aufzuhalten?

Es gibt bereits konkrete Ansätze. Ein erfreuliches Beispiel ist, daß in diesem Jahr in unserem spanischen Schwesterwerk in Saragossa der Versuch, die Betriebsnutzungszeiten zu erhöhen, an einem Arbeitskampf der dort Beschäftigten gescheitert ist. Aber noch drohen ähnliche Gefahren in belgischen Werken. Wir versuchen daher, wie auch Kollegen und Kolleginnen in anderen Automobilfirmen der Bundesrepublik, eine europaweite Koordinierung für eine Politik der Nichtkapazitätsausweitung zu betreiben. Allerdings müssen wir feststellen, daß die Konzerne bis hin zur direkten Erpressung von Arbeitnehmervertretungen gehen, um die Produktion weltweit von einem Produktionsstandort zu einem anderen zu verschieben. Wenn also die multinationalen Konzerne weltweit agieren, müssen wir als Gewerkschaften im Prinzip vergleichbare Exekutivorgane schaffen. Ich betone Exekutiv- und nicht nur Beratungsorgane. Dies ist sicherlich eine große Forderung. Darüber hinaus plädiere ich dafür, unterschiedliche Zuordnungen zwischen betrieblicher und gewerkschaftlicher Interessenvertretung vorzunehmen, denn manches läßt sich von der einen Ebene aus besser angehen als von der anderen. Dies muß nicht zu Gegensätzen führen. Hierin sehe ich eine große Aufgabe für die Gewerkschaftsorganisation: Es wird ganz einfach wichtig sein, daß wir über die üblichen Absprachen hinaus zu viel konkreteren Dingen kommen, etwa zu regelmäßigen Treffen mit dem Ziel, wirkliche Beschlußorgane zu schaffen, die befugt sind, für ihre Organisation auch Erklärungen abzugeben. Diese müßten also konzernspezifisch bindende Erklärungen abgeben können. Ansonsten werden wir immer dem Zug des Kapitals hinterherlaufen.

Gibt es bereits Fälle der Koordination zwischen Unternehmen, Betriebsräten und Gewerkschaften, die eine absehbare Strukturkrise lösungsträchtiger machen könnten?

Auch diesbezüglich liegen erste Ansätze vor: Die IG Metall hat in ihrem Automobilpapier von 1985 vorgeschlagen, einen Branchenausschuß zu gründen, in dem Staat, Automobilarbeitgeber und IG Metall die absehbaren Strukturprobleme frühzeitig besprechen und im vorhinein politische Lösungsansätze suchen. Dies ist meines Erachtens einer der wenigen vernünftigen Wege, um rechtzeitig Fehlentwicklungen erkennen und ihnen entsprechend gegensteuern zu können. Eine halbe Strukturkrise hat ja bereits die viel zu späte Einführung des Katalysators ausgelöst. Hätte es einen solchen Branchenausschuß gegeben, so hätte man voraussehen können, daß die allgemeine Einführung des Katalysators vor der Tür stand. Denn schon 1975 war bei knapp der Hälfte des Weltabsatzes - speziell in den USA und Japan - der Katalysator vorgeschrieben. Es hätte gar nicht erst über 10 Jahre bedurft, den Katalysator auch auf dem deutschen Automobilmarkt einzuführen. Solche Dinge könnten also nicht nur rechtzeitig angesprochen, sondern vorausberechnet werden, um schnellstmöglich zu politischen Lösungen für die gesamte Branche finden zu können. Ich plädiere für noch mehr Umweltverträglichkeit, für noch frühere Einführung umweltfreundlicherer Umrüstungen bei längeren Einführungszeiten der jeweiligen Vorkehrungen und nicht, wie jetzt von Innenminister

Zimmermann verordnet, die Einführung des Katalysators von heute auf morgen. Und die Gewerkschaften müssen natürlich immer auch die Mengenproblematik im Auge haben. Den Weg, den alle Automobilkonzerne zur Zeit gehen, ihre Kapazitäten durch Aufbau zusätzlicher Werke zu erhöhen, führt uns zwangsläufig in die Überkapazität herein. Wir müssen uns nur die Zahlen vor Augen halten: In den ganzen fünfziger und sechziger Jahren gab es kein einziges Jahr, in dem zwei Millionen Automobile zugelassen wurden. Es wurden vielmehr deutlich unter zwei Millionen Autos pro Jahr zugelassen, selbst in den stolzesten Wirtschaftswachstumszeiten. Heute, speziell im vergangenen Jahr, lassen wir 2,8 Millionen Autos neu zu. In diesem Jahr handelt es sich voraussichtlich wieder um die gleiche Größenordnung, und seit den achtziger Jahren haben wir die Zwei-Millionen-Grenze nie unterschritten. Daran läßt sich die Expansion in der Automobilproduktion ganz deutlich ablesen. Wer meint, daß diese bei einem Pkw-Bestand, wie gezeigt, unbegrenzt weitergeht, der wird möglicherweise schon bald enttäuscht werden, wenn auf dem internationalen Automobilmarkt, aus welchen Gründen auch immer, Verschiebungen zustande kommen, beispielsweise weil es aufgrund einer Veränderung in der DM-Dollar-Relation dem einen oder anderen Konzern ratsam erscheint, nicht mehr verstärkt in die USA zu exportieren, dann bedeutet das, daß dieser Exportanteil auf den europäischen Kontinent verlagert werden muß. Ob es also unbegrenzt damit weitergeht, daß wir alljährlich stärkere Zuwachsraten verzeichnen, möchte ich bezweifeln.

Vielleicht sollten wir noch auf einen anderen Aspekt zu sprechen kommen: Es scheint heute so etwas wie die Renaissance des schnellen und starken Autos zu geben. Das große Rennen machen großvolumige Autos, die viel aktive und passive Sicherheit versprechen, oder besser: - berücksichtigt man die gestiegenen Unfallzahlen - zu versprechen scheinen. Liegen hier nicht vielfach ökonomisches Interesse und Sicherheitsinteressen im Streit?

Auf den ersten Blick könnte man meinen, daß die zwei Dinge im Streit liegen. Wir sind allerdings davon überzeugt, daß hier falsche Zusammenhänge hergestellt werden. Ich glaube, daß die deutschen Automobile auf dem Weltmarkt nur dann eine Chance haben, wenn sie weiterhin zu den weitbesten Autos gehören. Das bedeutet aber, daß wir uns nicht unbedingt diesem Geschwindigkeitstaumel hingeben müssen. Wir befinden uns heute in der Situation, daß wir die schnellsten Autos bauen und in Länder exportieren, in denen es schon lange Zeit Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, so etwa in die USA. Daraus wird deutlich, daß der Kunde aus ganz unterschiedlichen Gründen unsere Produkte kauft, auch wenn er sie nie im Sinne von Raserei einsetzen kann. Der Umkehrschluß, die freie Fahrt für den freien Bürger zu erlauben, ist aus unserer Sicht nicht haltbar. Und zwar aus mehreren Gründen: Erstens müssen wir trotz aller Sicherheit am Auto die in der Tat hohen Unfallzahlen zur Kenntnis nehmen. Wir Betriebsräte bei Opel plädieren schon seit langer Zeit dafür, daß man zu einer vernünftigen Reduktion der Geschwindigkeit kommt. Vorstellbar wäre für mich 130 km/Std. auf Autobahnen.

Hierbei stoßen wir jedoch auf einen Knackpunkt: Wenn ich sage, daß bei der Weiterentwicklung der Fahrzeuge die Unfallsicherheit Vorrang haben muß, so dürfen wir andererseits die Bemühungen um Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht dadurch konterkarieren, daß wir immer leistungsstärkere Motoren in die Automobile hineinbringen. Dies würde zu einer Entwicklung führen, die im Prinzip gegenläufig ist. Ich sehe noch eine weitere Schwierigkeit: Der Katalysator nimmt dem Motor etwas Kraft weg. Wenn dies aber wiederum ausgeglichen wird durch einen größeren Motor, kommt man wieder an den Punkt, wo man sich fragen müßte: Hat sich diese Entwicklung überhaupt gelohnt?

Wird denn über solche Fragen unter den Beschäftigten bei Opel eine Diskussion geführt? Spielen Fragen der Produktion einerseits und der gesamtgesellschaftlichen Folgewirkungen andererseits insbesondere bei Gewerkschaftskolleginnen und -kollegen überhaupt eine Rolle?

Man kann diese Frage sowohl mit ja wie mit nein beantworten. Die Frage nach der Produktion kann nicht davon getrennt werden, welche gesellschaftlichen Wirkungen sie nach sich zieht. Wir versuchen zumindest immer wieder und sicherlich auch mit Erfolg, Fragen der Produktion und des Absatzes auf Betriebsversammlungen zu diskutieren. Ein zentrales Problem wirft dabei die Frage auf, inwieweit überhaupt ein einzelner Konzern aus dem bisher gefahrenen Kurs ausbrechen kann, noch dazu in einem Land, in dem die Dinge rund ums Auto derart emotional besetzt sind. Was dies betrifft, so sähe ich auch darin eine Aufgabe eines Branchenausschusses, sich zu fragen, wie wir in der Bundesrepublik unsere Spitzenstellung erhalten können ohne falsche Wege zu gehen, die darauf hinausliefen, zwar Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen, aber die Autos technologisch „abzurüsten“. In diesem Sinne bin ich gegen Abrüstung, ausnahmsweise. Dies würde nämlich bedeuten, auf das japanische Niveau zurückzufallen. Uns muß an einem höchstmöglichen Produktionsniveau gelegen sein, denn dies ist überhaupt unsere Chance, uns auf dem Weltmarkt zu behaupten, der ja jetzt schon überall durch Geschwindigkeitsbegrenzungen gekennzeichnet ist.

Vielfach wird gesagt, das Hauptproblem der derzeitigen Situation, die durch Überproduktion, steigende Unfallzahlen und Umweltschäden gekennzeichnet ist, sei das Privateigentum an Autos. Siehst Du vor diesem Hintergrund Lösungsmöglichkeiten für die bestehende Problemlage?

Ich glaube nicht, daß die Ursache beispielsweise für steigende Unfallzahlen tatsächlich im Privateigentum am Auto zu finden ist. Denn auch derjenige, der einen Dienstwagen fährt, fährt damit nicht weniger risikofreudig. Über diese Fragestellung habe ich aber auch bislang noch zu wenig nachgedacht. Aber wie dem auch sei, wir leben in dieser Gesellschaft und ich weiß nicht, ob gerade die Sozialisierung der Automobile der richtige Weg wäre, ein anderes Fahrverhalten zu erzwingen. Dennoch sollte man verstärkt über Alternativen zum Auto nachdenken, über solche Modelle etwa wie das Kabinentaxi, Fahr-

zeuge also, die zwischen Auto und Bahn anzusiedeln sind. Ich bin kein Techniker und kann daher auch jetzt keine neuen Automobilkonzepte entwickeln. Aber ich könnte mir als Alternative zum Individualverkehr vorstellen, das Auto als Teil einer Kombination zwischen individueller Beeinflussung und kollektiver Vorgabe einzusetzen. Konkret gesagt: Für mich wäre es vorstellbar, in absehbarer Zeit ein Leitsystem zu entwickeln, das es erlaubt, auf den Nahstrecken das Automobil individuell zu steuern und für den Bereich, der über die 50-km-Grenze hinausgeht, insbesondere auf Autobahnen, Systeme zur Verfügung stellt, in die man sich einklinken kann und die das einzelne Auto mit vorgeschriebener Geschwindigkeit meinetwegen von 150 km in der Stunde, von einem Ort zu einem anderen sicher geleitet. Mit einem solchen System könnten sich natürlich auch Erleichterungen bei der Abgasentwicklung ergeben. Ich kann mir vorstellen, daß solche Kombinationen, individuelle Freiheit des Autofahrers einerseits und gelenkte Verkehrsflüsse andererseits, Zukunft haben könnten. Bevor solche Modelle eines Tages von den Japanern entwickelt werden, denke ich, sollten wir daran arbeiten und in diese einiges an Kreativität stecken. Die These, die wir als Betriebsräte vertreten, lautet, daß wir gut beraten sind wenn wir - weil wir von der Faszination des Autos leben - schon heute, sozusagen vorab und ohne Not, das Verkehrssystem, das nach dem jetzigen Auto kommt, vorausdenken. Für den Fernverkehr existieren schon einige Modelle, die man als „reale Träume“ bezeichnen könnte. Aber auch für den innerstädtischen Verkehr müßten neue Varianten gefunden werden. Gerade aus beschäftigungspolitischen Gründen müßte die Automobilindustrie daran interessiert sein, ihr technisches Know-how in Vorausdenk-Abteilungen fruchtbar zu machen, um die künftige Situation nach dem Automobil mitbeeinflussen zu können. Und schließlich müßten diese Überlegungen in entsprechende beschäftigungspolitische Programme umgesetzt werden, damit man aus dem bisherigen Zufallsdenken herauskommt. Sicherlich wird irgendjemand in irgendeinem Konzern schon dabei sein, zukünftige Verkehrsmodelle zu entwerfen, und derjenige ist natürlich am besten beraten, der es als erster und am erfolgreichsten auf den Weg bringt. Dies würde ich der deutschen Automobilindustrie wünschen und nicht anderen. Aber dagegen stehen zur Zeit noch alle die Überlegungen, die, aus einem falschen Verständnis heraus, sich nur auf Geschwindigkeitsdenken beziehen.

Siehst Du in der Entwicklung künftiger Verkehrskonzepte auch eine gewerkschaftliche Aufgabe?

Natürlich wäre es eine gewerkschaftliche Aufgabe, hier Bewußtsein zu schaffen, und zwar aus mehreren Gründen: zunächst um allgemein verbesserte Lebensbedingungen zu schaffen, daneben aus Gründen der Beschäftigungssicherung und schließlich, um nicht einfach von der Weltmarktentwicklung abgehängt zu werden. Ich meine allerdings auch, daß dies Punkte wären, bei denen es keine gegensätzlichen Interessen beispielsweise von Seiten der IG Metall und dem VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie) geben

müßte. Bei vernünftigen Leuten müßte hier Konsens herstellbar sein, zumindest soweit davon die Perspektiven der Automobilindustrie betroffen sind. Auf Vernunft setzen immer wir; diesmal wären auch die anderen gefordert.

Kannst Du Dir eine Zukunft ohne Auto vorstellen?

Von heute aus gesehen kann ich mir für eine überschaubare Zukunft keine Perspektive ohne Automobil vorstellen. Allerdings räume ich ein, daß das Auto in einigen Jahren in jeder Beziehung ein anderes Fahrzeug ist. Dies würde ich mir auch wünschen und zwar in mehrfacher Hinsicht, denn die technische Entwicklung geht weiter und muß auch weitergehen. Daher, meine ich, müssen wir auch an der Spitze des Fortschritts stehen. Und Fortschritt heißt für mich m'cht nur Geschwindigkeit.