



Dunkle Wolken über Detroit Die Krise in der amerikanischen Automobilindustrie

Marco Hauptmeier¹

- Die gegenwärtige Krise betrifft vor allem die großen Drei der amerikanischen Automobilbranche: Ford, General Motors und Chrysler.
- Der Wirtschaftsboom in den 90er Jahren veranlasste die Autohersteller dazu, zu expandieren und mehr Autos zu produzieren, als in den folgenden Jahren vom Markt verlangt wurden. Dies verursachte große Verluste.
- Die großen Drei argumentieren, dass unter anderem die hohen Sozialabgaben der Unternehmen für die gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer zu der aktuellen Krise geführt hätten.
- Trotz der Krise dominieren die großen Drei nach wie vor den amerikanischen Automobilmarkt. Im Jahre 2006 betrug ihr Marktanteil 53 Prozent, während die Japaner zusammengerechnet auf einen Marktanteil von 42 Prozent kamen.
- Durch gestiegene Ölpreise ist die Nachfrage nach Automodellen mit einem niedrigeren Verbrauch gestiegen. Diese Entwicklung haben die Amerikaner verschlafen, so dass die Japaner in der Hybridtechnologie die Nase vorn haben.
- Durch Massenentlassungen von Beschäftigten im Automobilsektor verlieren die Gewerkschaften immer mehr Mitglieder und haben es daher zunehmend schwerer, die hart erkämpften Sozialleistungen aufrecht zu erhalten.

Hintergrund

Massenentlassungen, Standortschließungen, Kürzungen von Sozialleistungen für gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmer und horrende Verluste sind die schlechten Nach-

richten, die gegenwärtig über die amerikanische Automobilindustrie zu hören sind. Im engeren Sinne ist die gegenwärtige Krise eine Krise der großen Drei: Ford, General

Motors und Chrysler (*the Big Three*). Diese Unternehmen haben eine lange Geschichte als rein amerikanische Unternehmen. Seit der Fusion 1998 ist Chrysler jedoch Bestandteil des deutschen DaimlerChrysler Konzerns mit Unternehmenssitz in Möhringen, Stuttgart. Den großen Drei stehen wiederum drei große japanische Automobilhersteller (Toyota, Honda, Nissan) im amerikanischen Automarkt gegenüber. Den Japanern gelingt es zunehmend, Marktanteile gegenüber den großen Drei zu gewinnen.

Eine der Ursachen für die gegenwärtigen Probleme ist die Stagnation des amerikanischen Automarktes. Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 ist die Nachfrage nach Autos in einigen Jahren geschrumpft und der Markt insgesamt nur leicht gewachsen. Diese Entwicklung steht in starkem Gegensatz zum Boom der amerikanischen Wirtschaft in den 90er Jahren, der die Automobilindustrie voll erfasste. Dies verleitete einige Automobilhersteller dazu, zu expandieren und mehr Autos zu produzieren, die jedoch später nicht nachgefragt wurden. Diese Überproduktion trug zu sinkenden Profitmargen oder Verlusten der Unternehmen bei, denen jetzt mit Massenentlassungen, Standortschließungen und dem Kürzen von Sozialstandards begegnet wird.

Bei der Betrachtung der gegenwärtigen Probleme sollte die nach wie vor sehr große Bedeutung der amerikanischen Automobilindustrie nicht übersehen werden. Sie ist die größte produzierende Industrie in den Vereinigten Staaten mit ca. einer Million Beschäftigten. Der amerikanische Automarkt ist größer als der europäische und 40% der weltweiten Verkaufserlöse werden in den USA erzielt.²

Die Krise der großen Drei

Die großen Drei stürzten ähnlich tief in die Krise, auch wenn der Ablauf jeweils unterschiedlich war. Bei General Motors (GM) und insbesondere Ford ist die Krise in vollem Gange, während sich die Situation bei

DaimlerChrysler in den USA wieder etwas verbesserte.

Besonders dramatisch stellt sich die Situation bei Ford dar. In den ersten drei Quartalen 2006 betrug der Verlust bereits 7 Milliarden US-Dollar. Ford begegnete dem mit einem drastischen Abbau der Beschäftigten und bot freiwillig gehenden Arbeitnehmern ein Entschädigungspaket an. Bereits 38.000 der insgesamt 83.000 Arbeitnehmer haben die Abfindung angenommen und Ford bis Ende November 2006 den Rücken zugekehrt. Die Entschädigungen betragen je nach Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen zwischen 35.000 und 140.000 US-Dollar pro Arbeitnehmer. Zur Finanzierung des Arbeitsplatzabbaus war Ford gezwungen, Kredite in Höhe von 18 Milliarden US-Dollar aufzunehmen. Diese Kredite sind für Ford zudem sehr teuer geworden, weil seine Kreditwürdigkeit rapide gesunken ist und dies zu höheren Zinssätzen führt. Zum ersten Mal in der 103-jährigen Geschichte des Unternehmens musste Ford Unternehmensbestandteile als Sicherheit bei den Banken hinterlegen.

Der bisherige Tiefpunkt der Krise für GM war das Jahr 2005. In Nordamerika machte das Unternehmen acht Milliarden US-Dollar Gewinnverlust. Die Unternehmensführung reagierte mit dramatischen Restrukturierungsmaßnahmen und kündigte die Schließung von zwölf Fabriken und den Abbau von 30.000 Arbeitsplätzen an. Bereits ein Jahr später hatten 20.000 Arbeitnehmer ein – mit Ford vergleichbares – Abfindungspaket angenommen. Im gleichen Jahr musste auch der Autoteilehersteller Delphi Konkurs anmelden. Delphi war das weltweit größte Unternehmen in diesem Segment. Bereits 1999 wurde Delphi von GM abgespalten und als eigenständiges Unternehmen etabliert. Seither war GM jedoch noch durch zahlreiche Verpflichtungen an Delphi gebunden, und Schätzungen legen dar, dass sich die Kosten des Insolvenzverfahrens für GM auf bis zu 10 Milliarden US-Dollar belaufen können. Angesichts der Krise von GM

untersuchte die Unternehmensführung kürzlich, ob eine Fusion oder engere Zusammenarbeit mit dem französischen Unternehmen Renault sinnvoll ist. Die Verhandlungen zwischen beiden Unternehmen verliefen jedoch im Sande.

Probleme gab es auch bei DaimlerChrysler. Die Partner Daimler Benz und Chrysler versprachen sich 1998 einen Firmenzusammenschluss unter Gleichen. Als Chrysler jedoch wenig später in die Verlustzone rutschte, und der Chef von Chrysler durch den Deutschen Dieter Zetsche ersetzt wurde, zeigte sich wer tatsächlich im Unternehmen das Sagen hat. Zetsche und der zuletzt bei Volkswagen beschäftigte Wolfgang Bernard leiteten ein tief greifendes Restrukturierungsprogramm ein. Zwölf Fabriken wurden geschlossen und 45.000 Arbeitnehmer, etwa ein Drittel aller Chrysler Beschäftigten in den USA, verloren ihren Arbeitsplatz. In den Jahren 2004 und 2005 konnte Chrysler wieder einen Gewinn verbuchen, im dritten Quartal 2006 gab es allerdings wieder Verluste.

Die Folgen für die amerikanische Automobilgewerkschaft UAW

Die Arbeitnehmer der großen Drei werden durch die Automobilgewerkschaft UAW (United Automobile Workers) repräsentiert. Die Folgen der gegenwärtigen Krise sind zweifelsohne dramatisch für die UAW. Die Restrukturierungen zwischen 2005 und 2008 führen dazu, dass die UAW 100.000 ihrer 400.000 Mitglieder in der Automobilindustrie verlieren wird. Diese Entwicklung steht im Gegensatz zur Entwicklung der 90er Jahre, als der Boom der amerikanischen Automobilindustrie zu Mitgliedergewinnen führte und die UAW respektable Ergebnisse in Tarifverhandlungen erzielte.

In der gegenwärtigen Krise argumentieren die Arbeitgeber, dass die hohen Sozialleistungen für gewerkschaftliche Mitglieder das zentrale Problem seien. Im Gegensatz zu Deutschland gibt es keine umfassenden

staatlichen Sozialversicherungen in den USA. Bei den großen Drei sind Renten und Krankenversicherung durch einen Firmentarifvertrag geregelt. Insbesondere die steigende Anzahl an Rentnern ließ die Kosten steigen. Bei den japanischen Herstellern sind die Arbeitnehmer nicht gewerkschaftlich organisiert und die Belegschaft ist im Durchschnitt jünger, welches zu deutlich geringeren Ausgaben führt. Allein aufgrund der Sozialleistungen ist die Herstellung eines jeden Autos bei GM 1.200 US-Dollar teurer als bei Toyota.³

Die UAW steckt damit in der Zwickmühle. Einerseits weiß die Gewerkschaft, dass die großen Drei Verluste machen und unter enormem Druck durch die japanischen Konkurrenten stehen. Andererseits möchte die Gewerkschaft nicht die mühsam erkämpften sozialen Errungenschaften aufgeben. In den Tarifverhandlungen 2003 verfolgte die UAW die Strategie, die Arbeits- und Sozialstandards zu verteidigen und substantielle Konzessionen nur bei den Automobilzulieferern zu erlauben.⁴ Diese Stellung konnte jedoch angesichts verschärfter Unternehmenskrisen nicht mehr gehalten werden. In diesem Jahr machte die UAW Zugeständnisse und stimmte zu, die Renten und Krankenversicherungsleistungen bei Ford und GM um eine Milliarde US-Dollar zu kürzen. Zudem gestatten die Gewerkschaften den Unternehmen Zeitarbeiter einzusetzen, um Fluktuationen in der Produktion abzufangen. Die Entlohnung der prekär Beschäftigten ist aber deutlich geringer und sie erhalten auch keine Sozialleistungen.

Ist dies "das Ende guter Arbeit"? Diese These wird angesichts der oben skizzierten Entwicklungen von Gary Chaison, Professor für industrielle Beziehungen, vertreten. Auch wenn die These zugespitzt ist, bringt sie wichtige Entwicklungen auf den Punkt. In den ersten drei Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg setzte die Automobilgewerkschaft UAW viele tarifpolitische Innovationen durch. Hierzu gehörte die Einführung von Sozialversicherungen, die automatische Anpas-

sung der Löhne an steigende Lebenshaltungskosten und ein Renteneinstieg nach 30 Jahren Fabrikarbeit (*30 years and you are out*).⁵ Die UAW war der Trendsetter in der amerikanischen Wirtschaft und die Tarifstandards breiteten sich von der Automobilindustrie in andere Sektoren aus. In diesem Kontext betrachtet, sind die gegenwärtigen Konzessionen der UAW für die Arbeiterbewegung in den USA alarmierend.

Die gewerkschaftlichen Probleme in der Automobilindustrie reflektieren ähnliche Probleme in anderen produzierenden Sektoren der USA. Insgesamt halbierte sich der Anteil von Gewerkschaftsmitgliedern in der produzierenden Wirtschaft von 28,4 Prozent 1984 auf 13,7 Prozent im Jahre 2005.⁶ Mitgliedererlöse werden von den US-Gewerkschaften zurzeit nur in den Bereichen erzielt, die nicht der internationalen Konkurrenz ausgesetzt sind, wie zum Beispiel im Gesundheitswesen.

Wettbewerb zwischen den Japanern und den großen Drei

Die Unterschiede zwischen beiden sich gegenüber stehenden Konkurrenten könnten größer nicht sein. Die Produktion der großen Drei ist im Norden in Bundesstaaten um Detroit konzentriert, während die Japaner im Süden der USA produzieren. Ein hiermit zusammenhängender Unterschied ist die hohe gewerkschaftliche Organisierung der großen Drei, während es den japanischen Unternehmen im gewerkschaftskritischen Süden bisher gelang Gewerkschaften zu verhindern.

Trotz der Krise dominieren die großen Drei nach wie vor den amerikanischen Automobilmarkt. Im Jahre 2006 betrug ihr Marktanteil 53 Prozent, während die Japaner zusammengerechnet auf einen Marktanteil von 42 Prozent kamen. Von Bedeutung ist allerdings, dass die Japaner ihren Marktanteil seit Mitte der 80er Jahre kontinuierlich ausbauen konnten. Toyota hat inzwischen einen Marktanteil von 13 Prozent, während der von

GM auf 28 Prozent sank. Der Einbruch von Ford ist besonders dramatisch, während der Marktanteil im Jahre 1998 noch 25 Prozent betrug, sank dieser im Jahre 2004 auf 18,3 Prozent. Zwar hat Ford gegenüber Toyota einen größeren Anteil am US-Markt, global gesehen hat Toyota inzwischen die Nase vorn. Das weltweit größte Automobilunternehmen ist jedoch noch immer General Motors.

In den letzten Jahren hat die Aufholjagd der Japaner an Fahrt gewonnen. Die folgenden Faktoren haben hierzu beigetragen: Nach dem Beginn des Irak-Krieges 2003 sind die Benzinpreise sehr stark angestiegen. Während der Benzinverbrauch zuvor keine Rolle bei der Kaufentscheidung spielte, sind inzwischen Benzin sparende Mittelklassewagen stärker gefragt. Auf diesen Wandel waren die japanischen Produzenten mit einer breiten Palette an Mittelklassewagen besser vorbereitet, während die großen Drei ihre Produktion immer mehr auf Geländewagen und Vans zugespitzt hatten.⁷ Ebenfalls hinken die großen Drei bei der Entwicklung von Hybrid-Modellen hinterher. Bei Hybrid-Modellen wird Energie beim Bremsen des Fahrzeuges gewonnen und in einen zusätzlichen Elektromotor eingespeist. Toyota ist Marktführer in diesem Segment.

Im November 2006 kam es zu einem Treffen zwischen den Präsidenten der großen Drei und dem Präsidenten der USA, George W. Bush. Die Automobilhersteller trugen ihre Sorge vor, dass das Fehlen von umfassenden staatlichen Sozialversicherungssystemen zu einem Nachteil im globalen Wettbewerb führe. Bush stimmte dem zu; es ist jedoch unwahrscheinlich, dass es – trotz des nun Demokratisch regierten Kongresses – zu einer Veränderung der Sozialversicherungssysteme vor der nächsten Präsidentschaftswahl im November 2008 kommen wird. Wie nicht anders zu erwarten, nahmen die Japaner nicht an diesen Gesprächen teil. Für sie ist das Fehlen umfassender staatlicher Sozialversicherungssysteme ein Wettbewerbsvorteil gegenüber den großen Drei.

Die Krise der 80er Jahre und die Krise heute

Es ist nicht das erste Mal, dass die großen Drei am Abgrund stehen. Dies war bereits in den 80er Jahren der Fall. Auch damals machten die Unternehmen hohe Verluste, wurden Fabriken geschlossen, die Konkurrenz der Japaner war allgegenwärtig und die Gewerkschaften mussten schmerzhaften Konzessionen zustimmen. Was rettete die Unternehmen in der Krise der 80er Jahre? Die US-Unternehmen lernten damals erfolgreich von den Japanern und führten effizientere Produktionsverfahren ein; die US-Regierung half mit Subventionen und Schutzzöllen gegen ausländische Konkurrenten; die amerikanischen Unternehmen entwickelten Geländewagen und Vans, die reißenden Absatz fanden und der Wirtschaftsboom der 90er Jahre brachte die amerikanischen Automobilhersteller zurück in die Gewinnzone. In der aktuellen Krise ist nicht klar, was zu einem Ende der Misere führen könnte. Ein Ausweg wäre sicher ein erneuter, aber nicht zu erwartender Wirtschaftsboom. Die schiere Größe des amerikanischen Automobilmarktes lässt es möglich erscheinen, dass die krankenden Unternehmen bei einem Wirtschaftsaufschwung wieder genesen würden.

In jedem Fall wird die gegenwärtige Krise aber auch dauerhafte Auswirkungen haben. Die japanischen Automobilunternehmen haben die Krise der großen Drei genutzt, um weiteren Boden gut zu machen; nahezu ein Drittel des amerikanischen Marktes ist nunmehr in der Hand der japanischen Unternehmen. Zudem wird die amerikanische Automobilgewerkschaft dauerhaft geschwächt aus der Krise hervorgehen, sie hat bereits ein Viertel ihrer Mitglieder verloren. Eine Kehrtwende könnte nur die gewerkschaftliche Organisation der japanischen Autohersteller im Süden der USA bringen.

Washington, DC – 16. Januar 2007

Die hier dargestellte Position des Autors spiegelt nicht zwangsläufig die Position der FES oder der Organisation wider, für die der Autor arbeitet.

¹ Marco Hauptmeier ist Doktorand an der Cornell Universität und schreibt eine Dissertation über Tarifverhandlungen in multinationalen Unternehmen in Deutschland, Spanien und den USA.

² Datamonitor (2004). Automobile Manufacturers in the United States. Industry Profile. Arlington, VA.

³ The Harbour Report (2005). The competitive assessment of the North American Automotive Industry. Rochester, Michigan: Harbour and Associates.

⁴ Eine ausgezeichnete Analyse der Tarifverhandlungen 2003 liegt von Sean McAlinden vor:

<http://www.cargroup.org/pdfs/LaborPaperFinal.PDF>

⁵ Einen ausgezeichneten Überblick der Arbeitsbeziehungen in der Automobilindustrie bietet der Artikel „Collective Bargaining in the U.S. Auto Industry“ von Harry Katz, John Paul MacDuffie and Frits K. Phil.

<http://imvp.mit.edu/papers/02/katzauto.pdf>

⁶ Wesentliche Daten über Gewerkschaften in den USA sind auf folgender Internetseite von Barry T. Hirsch und David A. Macpherson zu finden:

<http://www.-trinity.edu/bhirsch/unionstats/>

⁷ In den USA werden diese Wagen unter den Namen Sports Utility Vehicles (SUV) oder light trucks geführt.