



Vom Nutzen der wunderbaren Errungenschaft, sich aus eigener Kraft um sich selbst kümmern zu dürfen

Die Freiheit der Fahrradknechte

Das Schöne an der freiheitlichen Marktwirtschaft ist bekanntlich, dass das Individuum nicht passives Opfer einer bevormundenden Instanz, sondern jeder seines eigenen Glückes Schmied ist. Wie gut, dass es in der modernen Dienstleistungsgesellschaft im Zuge der ‚Digitalisierung‘ und dank erfinderischen Start-Up-Unternehmen eine Fülle von Chancen gibt, aus denen jeder nach seinen Kräften und Kriterien das Beste für sich machen kann. Zum Beispiel als Fahrradkurier bei Essenslieferdiensten wie Foodora und Deliveroo.

Die Kuriere unterscheiden sich von den normalen abhängig Beschäftigten dadurch, dass sie eine Dienstleistung anzubieten haben. Alle Mittel, die Dienste auszuführen, die eine App ihnen vermittelt, haben die Fahrer schließlich selbst in der Hand: die eigene Physis, das Fahrrad und das Smartphone. Was sie im Dienst verschleifen, ist ihr Eigentum, so dass es ganz in ihre Eigenverantwortung fällt, sich mit ihrem Lohn und in ihrer Freizeit nicht nur um die Wiederherstellung ihrer Physis zu kümmern, sondern auch um die ihres Fahrrads.

Niemand zwingt sie zu starren Nine-to-five-Arbeitszeiten und einer 40-Stunden-Woche. Die Foodora-Fahrer dürfen eigenständig festlegen, wann sie lieber nicht arbeiten wollen; wegen des großen Runs auf einen derart attraktiven Job und weil vielen dann doch das Geld wichtiger ist als die von Arbeit freigehaltene Lebenszeit, reservieren sie allerdings meist nur einen möglichst geringen Teil ihrer Zeit für sich selbst und sorgen sich eher, zu wenig in Anspruch genommen zu werden als zu viel. Konkurrent Deliveroo gibt seinen selbstständigen Fahrern die Gelegenheit, sich ganz frei auszusuchen, für welche Schichten sie sich melden wollen. Weil es auch hier mehr als genug an diesem Angebot interessierte Anwärter gibt und kaum einem von ihnen verweigert wird, Teil eines jungen und motivierten Teams zu sein, sind die begehrten Schichten schnell vergriffen. In der einen oder anderen Art und Weise wetteifern die Kuriere mit ihren Kollegen und bringen dadurch die segensreichen Gesetze des freien Markts in ihrem Verhältnis zur Firma zur Entfaltung:

„Gibt es mehr Schichten als Fahrer, können sich diese ihre Arbeitszeit flexibel einteilen. Ist das Verhältnis dagegen umgekehrt, entsteht ein Konkurrenzkampf um Schichten, der dem Unternehmen in die Hände spielt.“ (taz, 22.7.17)

Der Anspruch auf genügend Geld am Ende des Monats macht dann auch weniger attraktive Zeiträume begehrt. Die Nachfrage auch nach Spätabend- und Wochenendschichten lässt jedenfalls nicht zu wünschen übrig; dasselbe gilt für Schnee- und Regentage, obwohl die längst nicht mehr extra vergütet werden. Weil die Fahrer so zuverlässig für Markträumung sorgen und darüber hinaus ungestillten Bedarf nach Schichten anmelden, ändert sich durch die unsichtbare Hand des Algorithmus mit jedem Update unerbitlich eben auch, was das begehrte Gut eines Fahrradkurier-Arbeitsplatzes seine Nachfrager kostet – in Form verschlechterter Bedingungen, die mit in Kauf zu nehmen sind –, was aber nicht dazu führt, dass der Nachfrageüberhang spürbar nachlässe. Für die Koordination der beiden komplementären Bedürfnisse der Kuriere, dass einerseits ab und an eine Lebensnotwendigkeit der Erfüllung des Schichtplans in die Quere kommt, andererseits die meisten das Problem haben, nicht genügend beansprucht zu werden, können die Fahrer, wenn sie dies wünschen, die firmenoffizielle WhatsApp-Gruppe und ihre Freizeit zur Suche nach einem Tauschpartner nutzen, um ihre Arbeitszeiten noch mehr nach ihrem Gusto zu gestalten.

Die persönliche Abhängigkeit von einem Chef, der einem mit seinen Vorstellungen das Arbeitsleben diktiert, ist überwunden; bei Foodora heißt es: „Sei dein eigener Chef!“ Den Fahrern treten keine Vorgesetzten gegenüber; mit den Organisatoren der Plattform haben sie weiter nichts zu tun, umgekehrt ist es schier unmöglich, mit ihnen Kontakt aufzunehmen. Es ist also ganz den Fahrern selbst überlassen, wie sie die Abwicklung ihres Arbeitsauftrags gestalten; solange sie nicht übermäßig trödeln, fliegen sie auch nicht raus. Diese Freiheit können sie einkommenswirksam zur Geltung bringen, seit Foodora den Stundenlohn für die besten 15 % seiner Fahrer um einen Euro aufgestockt hat. Durch permanente Überwachung und automatisierte Auswertung aller bei ihrer Performance interessierenden Parameter ist die Objektivität des Vergleichs, wer wie erfolgreich die durchschnittliche Leistung übertrifft, sichergestellt. Beim Konkurrenten Deliveroo schlägt sich die individuelle

Wovon die deutsche Exportnation lebt

Deutschland baut und exportiert Millionen von Automobilen. Wie nirgendwo anders auf dem Globus liefert die deutsche Autoindustrie, wie die Bilanzbuchhalter der Nation ausrechnen, mit 400 Mrd. Euro Umsatz (2016) ein Viertel des Gesamtumsatzes des produzierenden Gewerbes, wo andere europäische Autostandorte bei vier bis sechs Prozent herumschweben, und hat direkt und in der Zulieferindustrie 1,8 Millionen ‚Mitarbeiter‘ von sich abhängig gemacht. Bei der jährlichen Steigerung der „Bruttowertschöpfung pro Beschäftigten“ übertrifft sie den Rest des verarbeitenden Gewerbes um das Dreifache. Drei Viertel dieser hochgezüchteten Produktion, die sich seit Jahrzehnten nicht mehr am viel zu kleinen Heimatmarkt, sondern am Weltmarkt orientiert, presst sie mit der Wucht ihrer Kapitalgröße in auswärtige Märkte, auf deren wichtigsten die deutschen Hersteller bekanntlich mit eigenen Produktionsstätten vertreten sind. Kein Wunder, dass die Autobranche in Frankreich, Italien und Spanien seit 2005 „stagnieren oder zurückgehen“ und die deutschen Exportüberschüsse immer neue Höchststände erreichen.

haushalte beschert, die neuerdings und heuer schon wieder ohne neue Schulden auskommen...

So weit, so vertraut. Eine nicht zu überhörende Neuerung betrifft den Tonfall, in dem die Erfolge, zu denen die Automobilbauer so wesentlich beitragen, im Jahr 2018 verkündet werden. Exakt die Statistiken, die bis neulich noch zu ungeteiltem nationalem Stolz Anlass gaben, der Fragen nach den näheren Umständen des Zustandekommens wie nach Details der Verteilung von Nutzen und Wirkungen der bildschön aggregierten Triumphe sowieso nicht kennt, werden immer mehr zum Gegenstand sorgenvoller Betrachtung. Neuheiten wie die ‚E-Mobilität‘ werfen die Frage nach dem Schicksal der ‚alten‘ deutschen Schlüsselindustrie auf und die, ob der große Dieselbeschluss nicht schon ein Hinweis auf schwindende Konkurrenzfähigkeit sei. So müssen sich die Deutschen, die gewohnheitsmäßig auch Exportüberschüsse, bei deren Herstellung sie nur als kollektive Produktionsfaktoren beteiligt waren, dem überlegenen Ingenieursgeist ihres Menschenschlages und dessen beispiellosem Fleiß zuschreiben, damit vertraut machen lassen, dass die großartigste ihrer Industrien womöglich ein „Klumpenrisiko“ (WirtschaftsWoche) darstellt: dass nicht nur die Kfz-Branche, sondern das deutsche Wachstum überhaupt „zu sehr am Export hängt“, was „gefährlich“ und „ungesund sein“ soll, wie der IWF, die EU-Kommission und der amerikanische Präsident, jeder auf seine Art, rügen.

Die ersten beiden haben es weltweit resp. in der EU kredit- und europapolitisch mit nettleidenden Standorten zu tun, von denen manche durch die Exportwucht der Handelsweltmeister Schaden genommen haben; der dritte dringt als Chef der so unfair behandelten Weltwirtschaftsmacht USA auf eine Korrektur der internationalen Warenströme im Allgemeinen, der deutschen Warenströme im Besonderen und der deutschen Autoexporte im ganz Speziellen und geht damit nicht nur der deutschen Erfolgsbranche, sondern gleich den politisch Zuständigen auf die Lebensnerven.

Unüberhörbar ist, dass sich aufkommende Beschwerden und Bedenken deutlich auf unterschiedliche Bedrohungen der kapitalistischen Macht Deutschlands beziehen, auf die künftige Haltbarkeit dieses monströsen, auf die ganze Welt ausgreifenden Erfolgsmodells, das sich, als Führungsmacht des ‚alten Kontinents‘ in der Mitte Europas hockend, den eigenen Standort und seine EU-Umgebung ohne Rücksicht auf Verluste zurechtgemacht hat und danach trachtet, seinen kapitalistischen Erfolgsweg auch global fortzusetzen, ohne aber Macht über dessen Bedingungen zu haben. Die mitfühlend parteiliche Erörterung wachsender deutscher ‚Verwundbarkeit‘, die Befürchtung, die Aneignung wesentlicher Anteile der weltweiten Kaufkraft, die der Exportnation nach und nach ihre brachiale ökonomische Durchschlagskraft verschafft hat, könnte jetzt als ‚Exportabhängigkeit‘ in ihre große Schwäche umschlagen, und der nationale Ratschlag darüber, was jetzt und ganz schnell zu tun sei, gibt der Nation viel zu denken. Alle anderen können sich fragen, wovon dieser deutsche Imperialismus wirklich lebt und worauf seine ökonomische Macht eigentlich beruht.

Die Auto-Nation: Rentabler Wahnsinn – solange Überproduktion das Problem der anderen ist

Das Geschäftsmodell ‚Autostandort‘ mit all dem materiellen, gebrauchswertmäßigen Irrsinn, den es folgerichtig zu Hause und auf dem ganzen Erdkreis anrichtet, bezeugt gerade mit der Art und Weise, wie dieser Industriezweig ganze kapitalistische Gesellschaften nach seinen Bedürfnissen bewirtschaftet, zurecht-

macht und dabei in ziemlich absurde Verhältnisse versetzt, seine beispiellosen Erfolge.

Diese Industrie hat sich eingehaust in das Grundbedürfnis der Nation und ihrer Insassen nach ‚Mobilität‘ als einer unverzichtbaren Eigenschaft von ► Fortsetzung Seite 4

DISKUSSIONSVERANSTALTUNG

Chemnitz, Köthen und kein Ende

„Die Ausländer nehmen uns die Arbeitsplätze weg!“

„Fremde kriegen alles, wir kriegen nichts!“

„Deutschland den Deutschen!“

„Wir sind das Volk!“

Was spricht eigentlich gegen diese Standpunkte?

Die antirechten Gegenparolen jedenfalls nicht:

„Wir sind mehr!“

„Bunt statt braun!“

„Herz statt Hetze!“

Aber vielleicht spricht ja etwas anderes für die weltoffene Heimatliebe; dann wüssten wir gerne, was.

Über

Die Fehler des rechten Denkens und die verkehrte Kritik daran

diskutieren wir mit allen Interessierten am 31.10.2018 um 19 Uhr im DGB-Gewerkschaftshaus, Wilhelm-Leuschner-Straße 69, Frankfurt, Zugang über den Hof.

Referent: Ein Redakteur der Zeitschrift GEGENSTANDPUNKT

Veranstalter: farbeROT

Leistung noch unmittelbarer im Geldbeutel nieder. Bei den selbstständigen Kurieren bemisst sich der Verdienst ausschließlich an der Anzahl an ausgefahrenen Lieferungen. So nehmen auch sie die Freiheit, die Rücksicht auf ihre eigene und fremde körperliche Unversehrtheit, zu der rote Ampeln, schimpfende Fußgänger und hupende Autofahrer sie anhalten, zu ihrem eigenen Nutzen zu gestalten, nach Kräften wahr und das sich daraus ergebende Unfallrisiko bewusst in Kauf – und bringen damit wieder das schöne marktwirtschaftliche Gesetz von Angebot und Nachfrage zur Geltung: Das Resultat ihrer gestiegenen Risikofreude erhöht ihren Bedarf nach den Leistungen der Unfallversicherung; die daraufhin rasant ansteigenden Versicherungsprämien geben ihrem Mut zum Risiko dann den gerechten Aufpreis – was wiederum ihre Leistung befähigt, denn auch dieses Geld will ja verdient sein. Und auch in einer anderen Hinsicht geht für sie die marktwirtschaftliche Gleichung von Leistung und Gegenleistung immer auf: Wenn in ihrer Schicht keine Bestellungen eingehen, kriegen sie zwar keinen Lohn, verwandelt sich ihre Arbeitszeit aber dafür bruchlos in freie Zeit. Weil die Kuriere mit dieser freien ► Fortsetzung Seite 2

„Fahrradkuriere“ ▶ Zeit nichts anfangen können und wollen, sind die stressigsten Schichten bei den selbstständigen Fahrern die beliebtesten.

So belebt die Konkurrenz wohlthuend das Geschäft der Kuriere und sorgt für herrliche Effizienz. Weil dieser Segen in dem Maße, wie die Fahrer ihn zur Entfaltung bringen, ihnen nicht gut bekommt, sind sie auf die Idee gekommen, dass es neben ihren Bemühungen, sich als vereinzelte Einzelne für ihren Gelderwerb abzustrapeln, noch eine Zusatzanstrengung braucht: Sie schließen sich zusammen und ver-

suchen, durch Gründung eines Betriebsrats dafür zu sorgen, dass sie die Wahrnehmung ihrer Freiheit aushalten. So ist es Sache der Unternehmen, den Höchstwert von individueller Freiheit und Selbstbestimmung gegen seine Relativierung zu verteidigen: Foodora lässt reihenweise die befristeten Arbeitsverträge unliebsamer Betriebsräte auslaufen, und Deliveroo transformiert gleich seine ganze Belegschaft zu Selbstständigen, um einem institutionalisierten Kollektivismus die Grundlage zu entziehen. Die Freiheit ihrer Beschäftigten geht den Unternehmen über alles. ◀

Armutsdebatte 2018

Im Gefolge der Debatte um die Essener Tafel kommen in der Republik – vornehmlich in einer süddeutschen Redaktionsstube – leise Bedenken auf, die Lage an den Tafeln der Republik würde Versäumnisse des deutschen Sozialstaats ans Licht bringen. Und kaum wird der Vorwurf geäußert, der Staat würde seiner Fürsorgepflicht nicht nachkommen, durch Hartz IV sogar selbst die Armen in Armut halten, sieht der neue Gesundheitsminister Jens Spahn sich herausgefordert, diese Errungenschaft des deutschen Sozialstaats vorwärts zu verteidigen:

Spahns Kritik: Mehr Respekt vor dem deutschen Sozialstaat

„Niemand müsste in Deutschland hungern, wenn es die Tafeln nicht gäbe ... Wir haben eines der besten Sozialsysteme der Welt.“ Die gesetzliche Grundsicherung werde mit großem Aufwand genau bemessen und regelmäßig angepasst, betonte das CDU-Präsidiumsmitglied. Hartz IV bedeute nicht Armut, sondern sei die Antwort der Solidargemeinschaft auf Armut. „Damit hat jeder das, was er zum Leben braucht“, sagte Spahn.“ (WAZ, 10.3.18) „Ich finde es trotzdem wichtig ... zu sehen, dass unser Sozialsystem tatsächlich für jeden ein Dach über dem Kopf vorsieht und für jeden das Nötige, wenn es ums Essen geht. Das deckt die Grundbedürfnisse ab, nicht mehr ...“ (Spahn bei „Klamroths Konter“, n-tv, 13.3.18)

Elend kennt Spahn zwar auch, nämlich in anderen Ländern. Dort mögen Arbeitslose in der Gosse verhungern, aber das drittreichste Land der Welt lässt es glatt nicht so weit kommen – womit offenbar eben nicht bloß der Hungertod abgewehrt, sondern auch schon alle Bedenken über Armut hierzulande erledigt wären. Bedenklich an der Armut ist, soweit ist Spahn vollkommen einig mit seinen Kritikern, einzig die Frage, ob sich der Staat den Vorwurf gefallen lassen muss, berechnete Ansprüche der Armen nicht zu befriedigen. Dafür, dass er das nicht muss, hat Spahn ein starkes Argument: Bei der Ermittlung des Hartz-IV-Betrags gibt er sich größte Mühe und scheut keine Kosten, das auch noch jährlich, um das Maß der Grundbedürfnisse objektiv zu ermitteln, sodass klar ist, was die Bedürftigen wirklich brauchen, nämlich vor allem: keinen Cent zu viel. Es ist also wirklich keine gemütliche Sache, wenn der Sozialstaat sich um die konkreten Bedürfnisse seiner Bürger kümmert, denn dann ist wirklich nicht mehr drin als die pure Existenzhaltung. Und weil Spahn die Messlatte für die Beseitigung von Armut eben so niedrig hängt, ist schon mit Hartz IV jedem Kritiker – auch dem hungrigen – das Maul gestopft.

Doch statt Bedenken zu zerstreuen, handelt sich Spahn mit seiner Klarstellung neue ein. Die betreffen – seine Person und reichen von ganz links bis hin zu seinen Parteifreunden.

Kritik an Spahn: Wo bleibt der Respekt für die Armen?

Für Sahra Wagenknecht ist sozialstaatliche Betreuung keine Wohltat, deren Güte schon damit bewiesen ist, dass es sie gibt. Da muss der soziale Staat schon mehr tun für den guten Ruf, den Spahn für ihn reklamiert:

„Hartz IV mutet Eltern zu, ihre Kinder für 2,70 Euro am Tag zu ernähren. Wenn gutverdienende Politiker wie Herr Spahn meinen, das sei keine Armut, sollten sie sich vielleicht mal mit einer Mutter unterhalten, die unter solchen Bedingungen ihr Kind großziehen muss.“ Das wäre nach den Worten von Wagenknecht jedenfalls besser, „als die Betroffenen noch mit arroganten Belehrungen zu ver-

höhnern, es ginge ihnen doch eigentlich gut“ (Neue Osnabrücker Zeitung, 12.3.18)

Bei ihrer Kritik mag die linke Frontfrau offenbar nicht auskommen ohne die moralische Wuchtbrumme namens ‚Mutter, alleinerziehende‘ – inzwischen die Inkarnation des unwidersprechlich Guten, nämlich der selbstlosen Opferbereitschaft. Dass die ehrenvolle Aufgabe namens Kindererziehung, die keinen Anstandsbolzen mit Amtsauctorität kalt lassen kann, wegen eines spärlichen Hartz-IV-Betrags zur Zumutung gerät – davor, wenn schon nicht vor dem materiellen Mangel der Hartzter, müsste selbst der smarte Spahn in die Knie gehen. Dass er vor der sozialstaatlichen Klientel, durch die aufopferungsvolle Mutterfigur so vorbildlich vertreten und veredelt, nicht einmal den Hut zieht, sagt über ihn jedenfalls alles: Er hält nicht bloß 2,70 € am Tag zum Kinderernähren für politisch korrekt, sondern verweigert ihnen auch noch Respekt – dieses denkbar billige, daher von Politikern gerne und reichlich verschenkte Gut, von dem die Armen zwar auch nicht reicher werden, worauf sie aber auf jeden Fall ein Recht haben.

Auf derselben Ebene steigt die christdemokratische Generalsekretärin Kramp-Karrenbauer in die Debatte ein und gibt dem Kollegen Spahn einen hilfreichen Ratschlag:

„Ich warne immer etwas davor, wenn Menschen, die – so wie er oder wie ich – gut verdienen, versuchen zu erklären, wie man sich mit Hartz IV fühlen sollte... Die Menschen, die ich kenne, die im Hartz-IV-Bezug sind, sind da nicht freiwillig, die wollen auch wieder raus... Im Koalitionsvertrag „haben wir auch viele Milliardenbeträge festgelegt, die wir umsetzen wollen. Das ist der richtige Ansatzpunkt, nämlich darüber zu reden: Wie können wir Menschen davon abhalten, überhaupt in Hartz-IV-Bezug zu kommen?“ (Kramp-Karrenbauer im ZDF-Morgenmagazin, 12.3.18)

Sie empfiehlt ihm erstens die Heuchelei, hier würde nicht ein Machthaber über die Ansprüche der Regierten urteilen, sondern ein Gutverdienter über die Gefühlslage seiner minderbemittelten Mitbürger sprechen. Man kann Hartz IV als Politiker zwar verordnen, aber Zufriedenheit damit vorzuschreiben, das geht gar nicht. Die Definitionshoheit darüber, wie Hartz-IV-Empfänger sich mit der staatlich definierten materiellen Lage fühlen, steht ihnen unbedingt selbst zu.

Zweitens bricht sie eine Lanze für die Hartzter, indem sie den Verdacht, sie hingen faul in der sozialen Hängematte, zurückweist – womit sie den Verdacht überhaupt erst ins Spiel bringt, um dem Lob für die Bezieher sozialstaatlicher Leistungen drittens das Selbstlob anzuschließen, dass die Politik die Armen weder hängen noch rumhängen lässt.

Spahns Schlusswort: Respekt? Könnt ihr haben!

Spahn zeigt sich offen für solche Kritik. Der alleinerziehenden Hartz-IV-Bezieherin Sandra S., Initiatorin der Initiative „Herr Spahn, leben Sie für einen Monat vom Hartz-IV-Grundregelsatz!“, sagt er ein Treffen zu, das dann auch stattfindet:

„Spahn nannte es ‚hilfreich, mit Frau Schlenz die konkreten Probleme ihres Alltags zu besprechen. Und er räumte ein: ‚Mit Hartz IV zu leben, ist ohne Zweifel schwierig, denn es deckt als soziale Grundsicherung nur das Nötigste ab.‘ Zugleich lobte er Schlenzogs Bemühungen, Arbeit zu finden

und daneben eine so beeindruckende Kampagne auf die Füße zu stellen. ‚Das zeigt aus meiner Sicht, dass die Grundsicherung funktioniert und eine Teilnahme am sozialen und politischen Leben ohne existenzielle Not möglich ist.‘“ (Spiegel Online, 28.4.18)

Mit seinem Besuch und der öffentlichkeitswirksamen Nachbesprechung stellt Spahn unter Beweis, dass nichts leichter zu haben ist als der Respekt und das Einfühlungsvermögen, deren Fehlen ihm angekreidet worden ist, und schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe:

Schließlich erweist er dieser Exponentin des gesellschaftlichen Bodensatzes schon durch die Tatsache seines Auftauchens und durch eine Stunde ungeteilte Aufmerksamkeit höchste Ehre. Außerdem gesteht er Frau S. und damit allen Hartz-IV-Empfängern bei seinem Besuch noch einmal explizit zu, dass es wirklich echt nicht leicht ist, mit dem Hartz-IV-Satz klarzukommen. So entzieht er sich erstens den Vorwürfen der Abgehobenheit, der Unkenntnis und des fehlenden Respekts.

Von der befristeten Aufregung um die Entfristungskriterien der Post

Als im Mai durch ein internes Papier der Deutschen Post publik wird, dass der gelbe Multi die Entfristung der in bis zu zweistelliger Anzahl aneinandergereihten Arbeitsverträge von Brief- und Paketzustellern an die Bedingung knüpft, zwei Jahre mit insgesamt höchstens 20 Krankheitstagen, zwei kleineren selbstverschuldeten Verkehrsunfällen und 30 Stunden aufsummierter Zeitüberschreitung binnen drei Monaten durchzustehen, sorgt das für Aufregung. Der sozialdemokratische Vizekanzler erklärt als Repräsentant des staatlichen Hauptaktionärs das Vorgehen der Post bei Anne Will publikumswirksam für „nicht hinnehmbar“, Genosse Heil sieht die „soziale Verantwortung“ der Post gegenüber ihren Angestellten verletzt, und die zuständige Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft erklärt, inwiefern: Sie begrüßt zwar,

„dass die Deutsche Post AG generell ein Entfristungskonzept hat. ‚Der Gesamtbetriebsrat und Verdi sprechen sich aber eindeutig gegen pauschale Kriterien zur Beurteilung von Beschäftigten durch die Konzernleitung aus.‘“ (berliner-zeitung.de, 7.5.18)

Dass mit der Größe der Zustellbezirke ein Arbeitstag programmiert ist, der in einem ständigen Kampf gegen Zeitüberschreitungen besteht und daher zu Unfällen und Krankheitsausfall führt, nämlich ein einziger Verschleiß ist: das geht aus den Entfristungskriterien der Post zwar deutlich genug hervor, kommt in der Aufregung über sie aber nur als nun einmal gegebene Unterstellung vor. Die Empörung fängt dort an, wo die Post in Sachen Entfristung ihre Angestellten zu pauschal haftbar macht, wenn sie dem Unternehmen die ebenso unvermeidlichen wie kostenträchtigen und rufschädigenden Konsequenzen geschäftsdienlichen Zustellens nicht ausreichend vom Hals halten. Der DGB-Chef bringt es mit einer Reminiszenz an seine höchstpersönliche Studentenzeit auf den Punkt:

„Ich weiß, was es bedeutet, wenn die Zustellbezirke zu groß geschnitten sind.“ Dass die Post Arbeitnehmer in die Pflicht nehme, wenn es unter Druck zu Unfällen komme, „geht gar nicht.“ (sueddeutsche.de, 7.5.18)

In der Kritik an den Entfristungskriterien der Post ist ebenso abgehakt, dass Beschäftigung befristet und an die Erfüllung von Leistungsnormen geknüpft wird, dass also der herbeigeführte Schwebezustand ständiger Existenzunsicherheit zum Hebel gemacht wird, den Zustellern die Anpassung an mehr als ungemütliche Anforderungen abzuverlangen. Von diesem Erpressungsverhältnis als durchgesetzter Normalität geht das Ganze aus, wenn der Erpressungshebel, die Perspektive der Entfristung, zum Segen und das Verfahren zu einem begrüßenswerten „Konzept“ avancieren, bei dem nur die Kriterien stimmen müssen.

Der Wettstreit der politischen Konkurrenz darum, die von der SPD angezettelte Empörung noch zu überbieten – „Diese Kriterien

Letzteren verdient sich Frau S. in seinen Augen noch einmal besonders durch ihr politisches Bemühen, sodass sie zweitens als Kronzeugin dafür herhalten darf, dass Hartz IV „nicht Armut, sondern ... die Antwort“ darauf ist, weil es ja offensichtlich nicht nur das Mindeste abdeckt, sondern seine Bezieher auch noch dazu befähigt, sich öffentlichkeitswirksam über das eigene Elend zu beschweren. Ganz nach der Logik: Wer sich beschweren kann, ist der beste Beweis dafür, dass es den Grund der Beschwerde nicht gibt. Von Armut also keine Spur!

Die alberne Aufforderung, sich auch praktisch in das Leben mit Hartz IV einzufühlen, damit er qualifiziert mitreden könne, lehnt Spahn im Übrigen ab mit dem offenerzigen Bekenntnis, dass er etwas Besseres ist:

„Allerdings denke ich, dass es viele Bürger eher als Farce empfinden, wenn ich als Bundesminister versuchte, für einen Monat von Hartz IV zu leben. Denn zu offenkundig käme mein beruflicher Alltag auch dann der realen Lage eines Hartz-IV-Empfängers nicht nahe.“ (Ebd.)

sind völlig menschenverachtend und sittenwidrig“ (Grüne) oder einfach „ein Quatsch“ (CDU) –, hebt den Fall auf die Ebene der moralischen Pflicht zur Einhaltung guter Sitten beim geschäftlichen Umgang mit der menschlichen Manövriermasse: Menschengerecht ist es, beim Be- und Entfristen jeden Zusteller individuell statt pauschal an der Erfüllung von Leistungskriterien zu messen und ihn nicht für Konsequenzen haftbar zu machen, die so untrennbar zum Arbeitsdruck dazugehören, dass sich ihre Vermeidung selbst dem beflissensten Leistungswillen entzieht. Die SZ steuert die Weisheit bei, dass Fairness in diesem Sinne auch im Interesse des Unternehmens an den Gewinnen ist, die es schließlich nachhaltig, also auch in Zukunft aus seinem Personal herauswirtschaften wollen muss: „Wie der Konzern mit seinem Personal umgeht, ist weder fair noch zukunftsorientiert.“ (SZ, 7.5.18)

Der Post bleibt vorbehalten festzustellen, wie richtig alle mit ihren Maßstäben ordentlichen Geschäftsgebarens liegen – wie falsch aber mit ihren einschlägigen Vorwürfen an das Unternehmen: wie sehr vorbildlich das nämlich mit seiner Geschäftspraxis diese Anstandskriterien erfüllt. Ihrem Sprecher „erschließt sich die Aufregung nicht“: Erstens ist die Post gerade darin vorbildlich fair, dass sie sich an allgemeine, mit dem Konzernbetriebsrat abgestimmte Regeln hält, so dass schon definitionsgemäß das Gegenteil von unfairer „Unternehmenswillkür“ herrscht. Zweitens handelt sie dabei allen Beteiligten gegenüber verantwortlich:

„Die gleichen Medien, die sich jetzt aufregen, regen sich beim nächsten Mal wieder über schlechte Zustellqualität auf. Weder den Kunden noch den betreffenden Mitarbeitern ist damit gedient, dass wir Leute dauerhaft übernehmen, die gesundheitlich beziehungsweise körperlich dem anstrengenden Job eines Paketzustellers nicht gewachsen sind und über kurz oder lang ihr Tagesprogramm im Alltag nicht mehr bewältigen können.“ (berliner-zeitung.de, 6.5.18)

Den Zustellern Leistung abzufordern und das Aushalten zur Übernahmebedingung zu machen, geht marktwirtschaftsmoralisch gesehen einfach voll in Ordnung: Die Post beruft sich ihrerseits auf die Härten des von ihr festgelegten „Tagesprogramms“ wie auf eine Natureigenschaft der Paketzustellung, körperlich anstrengend und gesundheitlich ruinös zu sein. Und dass sie die Dienstleistung des Zustellens vollumfänglich ihrem Profitinteresse daran subsumiert hat, dreht sie mit derselben Frechheit um und beruft sich auf die betroffenen Kunden als Kronzeugen für die Notwendigkeiten, als deren interesseloser Sachwalter sich ihr gelber Urheber präsentiert. So avanciert die profitdienliche Erpressung von Leistung durch die Aussicht auf ein Mindestmaß von Verlässlichkeit für die verlässlichsten Leistungserbringer zum sachdienlichen Eignungstest, der die Zusteller vor Überforderung und die Kunden vor Wartezeiten schützt.

GEGENSTANDPUNKT

3-18

Politische Vierteljahresschrift

Der Geist der Nation 2018

Gehässiger Nationalismus, der sich immer noch unterdrückt vorkommt

Wenn es nach dem *nationalen Zeitgeist*, der öffentlichen Aufregung und Stimmung im Lande geht, leidet das Volk an nichts so sehr wie an den „anderen“. Im Innern an den Flüchtlings-„massen“: Die Armutsgestalten, die es dank vorsorgender Politik längst immer weniger hierher schaffen, stören unsere schöne Ordnung, bringen Verbrechen in das Land, in dem es Kriminalität vorher kaum gegeben hat, machen sich in unserem Sozialsystem breit, das bekanntlich ein Kleine-Leute-Paradies ist... Und was Europa angeht, sieht es kaum besser aus: Da erheben unfähige ausländische Politiker und ihre Rentner- und anderen Massen frech Anspruch auf ‚unser Geld‘. Es scheint die wichtigste Sorge zu sein, dass das deutsche Volk sich nach innen und außen der Angriffe auf ‚seine Anrechte‘ und ‚seinen wohlverdienten Wohlstand‘ zu erwehren hat. Das Volk fordert sein Recht – und das besteht in Ausgrenzung der anderen, im eisern festgehaltenen Standpunkt, dass denen nicht zusteht, was ‚unser‘ ist. Und die öffentlichen und politischen Volksbetreuer wälzen die verständnisvolle Frage, inwieweit das Volksempfinden nicht Recht hat und mit seiner nationalistischen Missgunst und Gehässigkeit Recht kriegen muss. Denn darüber streiten die Politiker längst selbst: Ob sie es nicht an Schutz des eigenen Volks vor ‚Überfremdung‘, also an *nationalem Egoismus* nach innen und außen haben fehlen lassen. Wenn dann ‚besorgte Bürger‘ aus dem Ruder und in Pogromstimmung auf den Plätzen dieser Republik zusammenlaufen, dann haben genau dieselben Politiker aber überhaupt kein Verständnis mehr. In einem gesunden Rechtsstaat liegt das Monopol auf Gewalt, nach der das gesunde Volk einen so unstillbaren Bedarf hat, nämlich ganz allein bei ihnen.

Der Kampf um die öffentliche Meinung Netz- versus ‚seriöse‘ Öffentlichkeit

Mitte letzten Jahres erlässt der Bundestag ein „Gesetz zur Verbesserung der Rechtsdurchsetzung in sozialen Medien“, das Netzwerkdurchsetzungsgesetz, das zum ersten Januar dieses Jahres in Kraft tritt und Betreiber wie Facebook, YouTube, Twitter und Co in die Pflicht nimmt, gegen ‚Hasskommentare‘ und ‚Fake News‘ vorzugehen. Der deutsche Staat kommt nicht umhin, kritisch zur Kenntnis zu nehmen, was für eine Saubande er undifferenziert mit dem Recht auf freie Meinung und deren Bekanntmachung in den sogenannten ‚sozialen Medien‘ ausgestattet hat. Welche Grenzen er da so massiv überschritten sieht, dass er meint eingreifen zu müssen, ist eine Sache; die andere Sache: Womit hat er es bei der Netzöffentlichkeit zu tun?

Lehren aus Trumps Amerika über die demokratische Presse

„Die Fake-News-Media sind der Feind des amerikanischen Volkes“ (D. Trump, ca. einmal pro Woche) – gemeint sind die „scheiternde“ New York Times, „Amazon“ Washington Post, „Fake News“ CNN sowie noch einige andere Organe der etablierten Öffentlichkeit in den USA. Ihr Vergehen: Sie wollen nicht anerkennen, schon gar nicht als feste Prämisse ihrer Berichterstattung und Kritik, dass Trump Recht hat, der Richtige ist – der größte Wahlsieger und Präsident aller Zeiten. Sie verbreiten also Lügen, betreiben zusammen mit Trumps vielen politischen Konkurrenten sogar einen Sturz des Präsidenten. Also gehören sie fertiggemacht. Trump lässt zwar ihre verfassungsrechtlich verbrieftete Freiheit unangetastet, beteuert aber immer wieder sein Recht, gewisse Beschränkungen zu erlassen. Auf jeden Fall bestreitet er ihnen die Kompetenz und Legitimität als glaubwürdige Quellen von Information und respektablen Meinungen, damit ihren Status als berufene Repräsentanten des Rechts der Bürger auf eine rechenschaftspflichtige Führung. Er schränkt ihren gewohnten offiziellen ‚Zugang‘ zu den Korridoren der Macht, ihren täglichen Einblick in die Beweg- und Hintergründe des Regierungshandelns ein.

Andere Medienorgane wertet Trump erheblich auf...

Trump und Putins Russland

Die russische Staatsführung hat auf Trump gesetzt in der Erwartung, dass mit diesem Präsidenten vielleicht eine Mäßigung der amerikanischen Politik und die Rückkehr zu einem einvernehmlicheren Verhältnis möglich wäre. Stattdessen wird sie mit der Tatsache konfrontiert, dass sich Trump nach diversen Streitigkeiten mit dem Kongress bzw. seinen Ministern und Beratern auf eine Reihe von Verurteilungen Russlands samt Sanktionen verpflichten lässt – mit dem Resultat der unmissverständlichen Bekräftigung, dass die Definition Russlands als eines zu bekämpfenden Rivalen auch unter der Regie dieses Präsidenten unabdingbar zur amerikanischen Staatsräson gehört.

Wie ernst dieses Kampfprogramm gemeint ist, hat die neue amerikanische Administration ihrem Freund Putin in drei großen Doktrinen auch noch aufgeschrieben: Im Vorwurf an den Kreml, „Revisionismus“ zu betreiben, also die derzeit gültige Weltordnung zu seinen Gunsten ändern zu wollen, kommt in denkbar abstrakter und eindeutiger Weise zum Ausdruck, dass russische Machtinteressen nicht geduldet, sondern bekämpft werden; dass Russland ein einziger Störfall der modernen Völkerfamilie ist.

Der aktuelle GEGENSTANDPUNKT ist ab sofort im Buchhandel oder beim Verlag erhältlich.

FRANKFURT: Autorenbuchhandlung • Carolus • Hugendubel • Internationale Buchhandlung Südseite • Karl Marx • Land in Sicht • Naumann & Eisenbletter • Ypsilon
DARMSTADT: Georg Büchner • Bessunger • GRIESHEIM: Schlapp • SEEHEIM-JUGENHEIM: Gutenberg • MARBURG: Lehmanns • Roppel • Roter Stern
MAINZ: Cardabela • BAD HOMBURG: Hugendubel • GIESSEN: Bahnhofsbuchhandlung • RODGAU-JÜGESHEIM: Bücherstube

Druckausgabe: 15 € - ISSN-Nr. 0941-5831 - E-Book (pdf, epub, mobi): 10 €

Bestellung beim Verlag und weitere Infos zur Zeitschrift: www.gegenstandpunkt.com

Ältere Ausgaben der Zeitschrift GEGENSTANDPUNKT sind dort frei recherchierbar.

Außerdem ist sie tatsächlich aus Eigeninteresse fair zu den Entfristungskandidaten:

„Es wird jeweils der Einzelfall geprüft, denn schließlich können die Ursachen für Fehlzeiten ja höchst unterschiedlich sein.“ Das Unternehmen habe vergangenes Jahr 9000 befristete Arbeitsverträge in unbefristete Stellen überführt. Allein weil die Post Fachkräftemangel habe, sei es abwegig, ein Ausbieben von in Wahrheit geeigneten Mitarbeitern zu vermuten.“ (rp-online.de, 7.5.18)

Ein schönes Bekenntnis: Die Post prüft dermaßen individuell und objektiv, dass sich genauso viele Zusteller mit ihrer Leistung bewähren wie sie dauerhaft an sich binden will. Es wäre ja auch abwegig, wenn die Auslese den Nachschub an leistungsbereiten Fachzustellern ins Stocken geraten lassen würde. Der Post werden eben wirklich nur ihre eigenen Maßstäbe angetragen.

Damit ist die Aufregung noch nicht ganz vorbei: Die Politiker fangen sich von allen Seiten den Konter ein, als Kritiker unglaubwürdig zu sein, nämlich mit dem öffentlichen Dienst selbst den größten Befristeter zu repräsentieren. Diese Kritik nehmen die Adressaten routiniert

auf, versprechen als Arbeitgeber und öffentlicher Aktionär Besserung, nämlich den Sachstand gründlich zu erheben (Scholz) und als Gesetzgeber die sachgrundlose Befristung eindämmen, „endlose Kettenbefristungen“ (Heil) abschaffen und so den Praktiken der Befristung demnächst ganz bestimmt ihre oberste Spitze nehmen zu wollen, wie es der Koalitionsvertrag ohnehin längst vorsieht. Binnen zwei Tagen klingt die Debatte so aus, wie sie überhaupt nur von oben angezettelt wurde: mit der Demonstration, wie sorgsam die politisch Verantwortlichen ihre ‚soziale Verantwortung‘ wahrnehmen.

Eine aufrechte Stimme gibt es, die noch etwas nachzutragen hat: Den klugen Köpfen in Sachen Marktwirtschaft ist die ganze Debatte zuwider, in der systemwidrig gerechtfertigt wird, was gar keiner Rechtfertigung bedarf: die Identität von sozialer Verantwortung und Wettbewerbsfähigkeit. Wo diese Gleichung nicht umstandslos gilt, stimmt etwas nicht:

„Insofern ist es ein Zeichen gelungener Privatisierungsbemühungen, dass der immer noch teilstaatliche und mit Resten des Briefmonopols ausgestattete Postkonzern darauf achtet, nur Mitarbeiter unbefristet – also kaum kündbar – zu überneh-

men, die seine Konkurrenzfähigkeit sichern. Dass die Post leider noch immer kein normales privates Unternehmen ist, zeigt sich daran, dass sie für diese Orientierung an Markt und Service am Pranger steht.“ (FAZ, 8.5.18)

Mitarbeitern nicht mit der jederzeitigen Kündigung drohen zu können, macht es der Post verdammt schwer zu verhindern, dass an ihrer Stelle die Konkurrenz am Markt denselben Service liefert. Alles, was gut dafür ist, dieses Kunststück trotzdem hinzukriegen, ist geboten. So einfach ist das.

weitere Nachrichten aus der Welt des Prekariats und seiner sozialpolitischen Betreuung ausführlich in GegenStandpunkt 3-18

Die Reform der Entsenderichtlinie

Die EU beschließt im Frühsommer die Reform einer großen Errungenschaft für ihre Bürger: Der freie Verkehr von Dienstleistungen in der EU wird endlich gerecht, üble Ausbeutung und Sozialdumping beendet, der gewerkschaftliche Traum vom ‚gleichen Lohn

für gleiche Arbeit am gleichen Ort‘ real, zumindest außerhalb des Transportsektors. In den Worten des französischen Präsidenten Macron: „ein Europa, das seine Bürger besser schützt“. Fragt sich nur: Wovor, warum und wie?

Essener Tafel: Ein Skandal um die unanständige Diskriminierung einer anständig diskriminierten Masse Armer

Die Tafeln feiern 25 Jahre deutsche Armutslinderung, und fast hätte man es verpasst. Wenn da nicht der Verein in Essen die Öffentlichkeit durch einen waschechten Diskriminierungsskandal auf diesen sonst so gutherzigen Haufen aufmerksam gemacht hätte: Die Hilfsorganisation verhängt einen zeitlich begrenzten Aufnahmestopp neuer Ausländer. Was man sonst nur als Forderung an und aus der Riege heimattrauer deutscher Politiker in Richtung Grenze kennt, wirft einen zeitweiligen Schatten auf das leuchtende Bild, welches die Tafel traditionell genießt. Beides hat sie nicht verdient.

Alexander Melčok

Kritik der Betriebswirtschaftslehre

Planungsregeln für erfolgreiches Wirtschaften in der kapitalistischen Konkurrenz

Wie begründet eigentlich eine Wissenschaft ihre Erkenntnisse,



- die sich als „Hilfswissenschaft für die unternehmerische Praxis“ versteht, mit „Planungs- und Entscheidungshilfen“ zur Beförderung des betrieblichen Erfolgs aufwartet, von dem sie weiß, dass er in „Gewinnmaximierung“ und sonst nichts besteht;
- die ansonsten Planung im Zusammenhang mit Wirtschaft für die Hölle und den „marktwirtschaftlichen Wettbewerb“ für einen Segen hält und die in diesem ‚Wettbewerb‘ stehenden Betriebe mit der Einsicht vertraut macht, dass sie sich zur Durchsetzung in demselben um die „Ergiebigkeit“ des „Produktionsfaktors Arbeit“ kümmern müssen;
- die dabei einfach davon ausgeht, dass es in der Macht der Eigentümer und Manager so eines Betriebs liegt, frei und im Interesse der Mehrung des Vermögens der ‚Shareholder‘ über diesen und alle anderen Produktionsfaktoren zu disponieren, und keinen Gedanken daran verschwendet, was das für Produktionsverhältnisse sind, die ihnen diese Macht verleihen;
- und die bei all dem einer Produktion, die erklärtermaßen vollständig dem Zweck der privaten Gewinnerwirtschaftung unterworfen ist, die Leistung bescheinigt, dass durch sie eine effiziente Versorgung der Gesellschaft mit „Gütern“ und überhaupt die „Bedürfnisbefriedigung“ in optimaler Weise vorangebracht werden?

Genau dieser Frage geht die vorliegende Schrift nach: Wie wird gedacht in einer akademischen Disziplin, die kapitalistische Ausbeutung als Lehrberuf im Angebot hat und sich damit allergrößter Nachfrage erfreut?

136 Seiten, 10 €, ISBN 978-3-929211-19-1

Das Buch ist auch als E-Book erhältlich - im Buchhandel oder direkt beim GEGENSTANDPUNKT-Verlag: www.gegenstandpunkt.com

„Exportnation“ ► Arbeitnehmern und Geschäftemachern, die allen als Anforderung des Berufs- und Wirtschaftslebens entgegentritt. Sie bedient mit ihren Produkten aller (Fahrzeug-) Klassen gegen ein heftiges Entgelt alle individuellen Mobilitätsnotwendigkeiten aller ins private Geldverdienenden verstrickten Kollektive: Mit lückenlosen Schlangen von LKWs gibt sie scharf rechnenden Fabrikanten die Gelegenheit, ihre Lager auf die Autobahnen zu verlegen, und Logistikkonzernen die Möglichkeit, alles nötige Zeug *just in time* an die Fließbänder zu liefern. Auch bei der Verrücktheit der höchstpersönlichen, ungeplanten Motorisierung des Berufsverkehrs für eine planvoll immer flexiblere Arbeitswelt lässt es der automobilen Kapitalismus nicht bewenden, denn die schöne Welt der Kompensation für berufliche Anstrengungen in Freizeit und Urlaub ist ohne Sport- oder Familienautos aus den Werken der Autobauer ebenfalls nur eingeschränkt erfahrbar, und selbst in den luftigen Sphären der Persönlichkeitspflege sollen ‚emotionale‘ Karossen mit breiten Reifen hilfreich sein.

So macht der in einer kapitalistischen Geldvermehrungswirtschaft gar nicht so selbstverständliche überragende Erfolg eines bestimmten Gebrauchswerts aus Deutschland einen ‚Referenzmarkt‘ für das Automobilkapital und seine internationalen Konkurrenzanstrengungen, auf dem die ganze Gesellschaft, politisch orchestriert von einer Führung, die weiß, was sie an ihrer Autoindustrie hat, stolz und genervt zugleich, den tagtäglichen Bezug auf die Spitzenprodukte ihres Standortes lebt. Dass die Freiheit im Land mit der Abwesenheit allgemeiner Tempolimits auf Autobahnen assoziiert ist und eine übermäßige Förderung des Personen- und Warenverkehrs auf der Schiene eher als ökologische Nischenidee gilt, ist eine ideologische Folge davon, die ihre praktische Entsprechung darin hat, wie inzwischen auf verheerende Ökobilanzen und städtische Massenvergiftung der Bevölkerung, die lange als Alarmismus von Medizinern und Ökos abgetan wurden, reagiert wird: Es wird nicht das Ende des Individualverkehrs ausgerufen, sondern dringlich seine – keinesfalls geschäftsschädigende – technische Entgiftung, smarte digitale Steuerung und Förderung des Straßenbaus gefordert, in deren Gefolge dann wieder immer mehr Güter von der Schiene weg auf die Straßen verlegt werden, die einschließlich sämtlicher Brücken vom Schwerverkehr schneller zermahlen werden als man sie erneuern kann, auf immer mehr und längere Lastwagen usw.

Insgesamt hat der automobilen Kapitalismus mit seinem Wachstum einen Zustand erreicht, vor dem der alte Club of Rome noch gar nicht warnen konnte, weil er ihn sich gar nicht vorstellen konnte: Hier hat man es mit einer Industrie zu tun, die es zu einer Überproduktion in einem absoluten, materiellen Sinn gebracht hat, sodass in einem maßgeblichen Teil der gesamten Verkehrszeit die Straßen der für den kapitalistischen Individualverkehr hergerichteten Länder schlichtweg überfüllt sind und die vielen dort verkauften Autos immer öfter

einfach hintereinander auf den Straßen stehen. Und der Platz auf den viel zu engen Straßen, die deshalb immer weiter ausgebaut werden, wird nicht dadurch mehr, dass die Autos immer größer werden, weil damit die Gewinnmargen steigen und noch die zartesten Personen ihre unmündigen Kinder in tonnenschweren Wagen durch den Stau zur Schule bringen, um dann auf dem Rückweg zusammen mit allen anderen Individuen des Individualverkehrs ca. ein Drittel des gesamten in den Städten verbrauchten Treibstoffs bei der Parkplatzsuche zu verbrennen und dann festzustellen, dass die gewinnträchtigsten Produkte der heimischen Industrie in den Tiefgaragen, mit denen die Städte unterwühlt werden, immer weniger nebeneinander und in heimische Garagen hineinpassen.

Das alles ist allerdings für einen nationalen Kapitalismus auch auf Dauer keine Schande und geht ökonomisch unter bestimmten geschäftlichen Umständen voll in Ordnung. Überproduktion im naiven sachlichen Sinn, die die verfügbaren Straßen zustellt, ist sowieso nicht das Problem, solange die Leute die vielen Autos kaufen, mit denen sie sich gegenseitig am Fahren hindern. Überproduktion im kapitalistischen Sinn ist dagegen seit vielen Jahren eine scharfe Waffe im Verdrängungswettbewerb auf überfüllten Märkten, wenn man es hinbekommt, sie für sich lohnend zu gestalten, d.h. mit dem eigenen Überangebot anderen die Märkte abzunehmen. Das haben die verbliebenen Großhersteller in den vergangenen Jahrzehnten vorgeführt und hören in der Zukunft nicht damit auf, ihre wachsende Kapitalgröße im Kampf um die limitierte Zahlungskraft der globalen Verkaufsstandorte, auf denen sie vertreten sind, gegeneinander in Anschlag zu bringen. So sind sie alle zugleich Aktivisten und Betroffene ihres eigenen Konkurrenzaktivismus beim Kampf darum, diese Konkurrenz zu beherrschen mit entscheidenden Fortschritten in der Produktionstechnik und der Entwicklung von vermarktungsfähigen Gebrauchswerten, die das eingesetzte Kapital der Mitbewerber alt aussehen lassen. Dabei machen sie ihre Heimatländer und ihre auswärtigen Standorte nicht einfach als Exportnationen, sondern als Heimat von globalen Multis von ihren Erfolgen und Misserfolgen betroffen: Sie machen den Entwicklungsstand ihrer Fabrikation mit dem Arbeitsvermögen früher nicht verfügbarer Teile der Weltbevölkerung kompatibel und wandern in Marokko und Rumänien, in Tschechien und die Slowakei, in Mexiko und die USA mit kompletten Fabriken ein, um dort überall und von dort aus mittels billiger Löhne und freihändlerischen Marktzugangs den überall gleichen Irrsinn und seine unternehmerische Ausnutzung anzuzetteln.

Probleme aus kapitalistischer Sicht kommen erst in den Blick, wenn im Kampf um die Versilberung der eigenen Überproduktion auf Kosten aller anderen Kombattanten auf den engen Märkten Grenzen des Absatzes in Sicht kommen.

In den USA, dem mit China wichtigsten Automarkt der Welt, den per Export und lokaler Produktion vor allem mit dort konkurrenzlosen Dieselaautos zu erobern der nationale Champion VW sich vorgenommen hat, stößt der deutsche Multi auf die Abgasgesetzgebung der amerikanischen Autonation, welche, aus welchen Gründen auch immer, die Vergiftung des gemeinen Amerikaners durch sowie so eher unamerikanische Dieselfahrzeuge in etwas engeren Schranken als in Deutschland organisiert. VW schätzt die Kosten gesetzestreuere Technik als zu hoch ein, setzt auf nur scheinbare, dafür aber billigere Erfüllung der Vorschriften und trifft nach dem Auffliegen des Betrugs auf strenge Richter. Die bewerten traditionell amerikanisches Leben und seine Schädigung und ausländische Verschwörungen gegen das amerikanische *law* mit gewaltigen Dollarbeträgen, die in Europa mit seiner viel vernünftigeren Schadensersatzkultur nur Kopfschütteln hervorrufen. Doch VW bezahlt die Milliardenbußen so geräuschlos wie möglich und legt angesichts einer kapitalistischen Absatzkatastrophe zwischenzeitlich mit neuen Modellen einen Neustart im Kampf um amerikanische Marktanteile hin, der die deutschen Parteigänger unserer Automultis vorerst aufatmen lässt: „VW glänzt auf schwachem US-Automarkt.“ (n-tv, 1.8.18)

Dass VW die Strafzahlungen an die gehässigen Amerikaner so leicht wegstecken kann, verdankt sich nicht zuletzt dem Lieblingsmarkt des Konzerns und auch der anderen deutschen Hersteller in China. Um den haben sich die Deutschen frühzeitig gekümmert, sich allen lokalen Vorschriften bei Export und inländischer Produktion betreffend Eigentumsverhältnisse und Technologietransfer angeschmiegt und so den wichtigsten Auslandsmarkt von allen mitentwickelt. Dementsprechend sehen heute auch die chinesischen Verkehrs- und Luftverhältnisse in den dortigen Metropolen aus. Über Jahre haben die Deutschen die Kaufkraft der chinesischen Eliten auf ihre Luxusproduktion und der neuen Mittelklassen auf die billigere Massenware gelenkt; eine Kaufkraft, die bis heute den von den deutschen Herstellern beigesteuerten Teil zur Überproduktion auf dem globalen Kfz-Markt aufkauft, als marktkonform rechtfertigt und mitten in der Überakkumulation der weltweiten Autoindustrie im Zuge des flotten Aufbaus einer chinesischen Stau- und Luftverschmutzungskultur die deutschen Bilanzen vergoldet.

Aber auch da kommen für die deutschen Exporteure und deutsch-chinesischen Hersteller in Form nationaler chinesischer Kalkulationen Bedingungen in die Welt, die die Fortdauer nicht nur der Erfolgsgeschichte auf dem China-Markt, sondern die der gesamten deutschen Auto-Kapitalmacht betreffen: Die politische Betreuung der fortschreitenden Verabgasung der städtischen Bevölkerung auch in China und der entschiedene Wille der chinesischen Führung zum Aufbau einer weltweit konkurrenzfähigen, chinaeigenen Autoindustrie kombinieren sich zu neuen

restriktiven Vorschriften für den Verkauf von Verbrennungsmotoren und einer finanziellen und legislativen Förderung der konkurrierenden E-Mobilität. Die hat aus chinesischer Sicht den Charme, dass sie nicht wie die bisherige Technik von deutschen Kapitalen dominiert wird, die die in ihren Diensten stehende Ingenieurskunst bislang mehrheitlich auf die rentable Fortentwicklung der Verbrennertechnik verpflichtet haben. So sehen sich die chinesischen Hüter dieses deutschen Super-Marktes und ihre Kapitalisten angestachelt, die fälligen Auf- und Überholmanöver in Sachen Autoindustrie auf dem Feld der neuen E-Mobile zu starten, dort zu Weltmarktführern, insbesondere bei der für den Antrieb entscheidenden Batterie(zellen)entwicklung und -produktion, zu werden und die deutschen Produzenten tendenziell vor eine neue Konkurrenzlage zu stellen. Die angekündigte *technische* Revolution des Mobilitätswesens mag ja alles Mögliche mit sich bringen. Ziemlich sicher ist jedenfalls eine *kapitalistische* Folge: die irgendwann fällige *Entwertung* von jeder Menge in der Herstellung von Verbrennungsmotoren investiertem Kapital durch einen moralischen Verschleiß, dessen Urheber und Nutznießer diesmal nicht die sonst so innovationsfreudigen Herren des alten Autokapitals sind. Auch dann, wenn die sich schnell und erfolgreich genug der neuen Technik zuwenden sollten, ist gar nicht garantiert, dass damit das gedeihliche Zusammenwirken zwischen Nation und ihrer Autoindustrie wiederhergestellt wäre: Die kapitalistische Nation lebt ja von der *Masse der Arbeit*, die für die Produktion der neuen Mobile *rentabel* angewandt wird, und da verspricht die vergleichsweise einfache Produktion von Elektromotoren umfängliche Einsparungen, die sich der *nationale Arbeitsmarkt* gar nicht bestellt hat. Die öffentlichen Ausblicke auf dessen Zukunft schwanken zwischen Warnungen vor einer „*Beschäftigungskrise*“ infolge der Umwälzungen in der deutschen Schlüsselindustrie und Hoffnungen auf ein ungeahntes „*Jobwunder*“ rund um die automatisierten Produktionsstätten der künftigen E-Mobilität. Darüber, dass Deutschland „*abhängig ist von der Autoindustrie*“ (WirtschaftsWoche), sind sich alle einig; also darüber, dass es ihr im Namen Deutschlands gelingen muss, Vorreiter und Gewinner einer global inszenierten Überproduktion in dieser Branche zu sein. ◀

Fortsetzung im GegenStandpunkt 3-18 mit den Kapiteln:

Dollars verdienen – bis Trump abwinkt

Die prekäre Lage des Euro-Kredits – in deutsche Wirtschaftsmacht verwandeln