express
Zeitung für sozialistische
Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit

Ein Aussterben, nicht nur eine Krise

Was uns der Niedergang der kanadischen Autoindustrie lehrt – von Sam Gindin*

In: *express 12/2025*

Nach langer Zeit – endlich – mal wieder ein Text von Sam Gindin, Gewerkschaftsforscher und strategischer Kopf der Canadian Auto Workers, im *express*. Seine Beiträge zur Neuausrichtung der kanadischen Gewerkschaftsbewegung im Angesicht der neoliberalen Wettbewerbs- und Standortpolitik Ende der 90er, Anfang der 2000er Jahre waren wichtige Impulse für die hiesige Suche nach Alternativen zum »Concession bargaining«; sein Engagement für das Zustandekommen der legendären »Ontario Days of Action«, in denen Gewerkschaften, NGOs und die sogenannte Zivilgesellschaft über mehrere Jahre gemeinsam streikten, Alternativen zur Austeritätspolitik entwickelten und für eine Vergesellschaftung der öffentlichen Daseinsvorsorge eintraten, nicht zu unterschätzen – vieles davon haben wir im express und in der Reihe »Ränkeschmiede« dokumentiert (siehe unsere Website). Zeit, an diese Perspektiven anzuknüpfen in Zeiten, in denen Autoritarismus und Re-Nationalisierung die einzigen Antworten auf globale ökonomische Verwertungskrisen zu sein scheinen.

Kanadische Autoarbeiter:innen haben im Laufe der Jahre viele Krisen erlebt, aber die gegenwärtige Bedrohung ist anders. (…) Bislang hat sich die Debatte darüber, was zu tun ist, auf Trumps Zölle beschränkt. Aber die Bedrohungen reichen tiefer, sowohl für die Automobilunternehmen als auch für unsere Fähigkeit als Beschäftigte und Bürger, demokratisch zu entscheiden, welche Art von Gesellschaft wir wollen – das heißt, für die substanzielle und nicht nur formale Souveränität Kanadas. Um diese größeren Herausforderungen anzugehen, müssen wir uns mit einigen harten Realitäten auseinandersetzen. (…)

Jenseits von Zöllen

Wenn man die Begründung der Trump-Regierung für die Zölle gegen Kanada hört, würde niemand vermuten, dass die USA gegenüber Kanada tatsächlich einen Handelsüberschuss bei Industriegütern, einschließlich Autos, haben. Die Zölle wurden trotzdem verhängt und, wie US-Finanzminister Scott Bessent unverhohlen erklärte, von der Entschlossenheit der USA getrieben, »die bestmöglichen America-First-Maßnahmen« anzuwenden. (…)

In der Automobilindustrie ist die Verlagerung großer kanadischer Montagewerke in die USA zwar disruptiv und kostspielig, aber vergleichsweise einfacher als in anderen Sektoren und anderen Ländern. Dies ist eine Folge der Zugehörigkeit zu einer hochintegrierten kontinentalen Industrie, deren Hauptmarkt die USA sind und deren zentrale Forschungs-, Entwicklungs- und Planungsentscheidungen sich auf die USA konzentrieren.

Kanada hat zwar niedrigere Lohnkosten als die USA, was vor allem auf unseren niedrigeren Dollar und die hartnäckige Weigerung der Amerikaner zurückzuführen ist, ein universelles öffentliches Gesundheitssystem einzuführen. Aber im Gegensatz zu den enormen Lohnkostenunterschieden zwischen Mexiko und den USA (sie betragen in Mexiko etwa ein Sechstel derjenigen in den USA) ist der Lohnkostenvorteil Kanadas nicht groß genug, um die Unsi-

cherheiten zu überwinden, die durch Trumps Druck, Produktion in die USA zurückzuverlagern, entstanden sind. (…)

Die Bedrohung für Arbeitsplätze auf beiden Seiten der Grenze

Die hunderttausende Arbeitsplätze, die in Kanada und den USA im Laufe der Jahrzehnte in der Automobilindustrie verloren gegangen sind, werden nicht zurückkommen und bestenfalls ein Teil der bestehenden Arbeitsplätze wird erhalten bleiben.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die Umwelt lässt eine weitere Maximierung der Zahl der Autos auf den Straßen nicht zu; der Markt für Neufahrzeuge in den entwickelten kapitalistischen Ländern ist relativ gesättigt; das vorhandene Wachstum wird durch Produktivitätssteigerungen ausgeglichen; und die Umstellung auf Elektrofahrzeuge wird deutlich weniger Arbeitskräfte pro Fahrzeug erfordern, es sei denn, die Batterieproduktion findet ebenfalls in Kanada statt. (Hinzu kommt, dass der internationale Wettbewerb die Fahrzeugproduktion aus den entwickelten westlichen Ländern verdrängt, wobei China und Mexiko die Hauptnutznießer sind.)

In den USA ist die Zahl der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie seit 2000 um über 20 Prozent zurückgegangen, was einem Verlust von fast 300.000 Arbeitsplätzen entspricht. Dies verschleiert die weitaus größeren Auswirkungen auf den amerikanischen Mittleren Westen, da es auch den Beschäftigungszuwachs im amerikanischen Süden einschließt. Seit der Jahrhundertwende sind 46 Prozent der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Michigan, Ohio und Indiana abgebaut worden, was mehr als doppelt so viel wie in den gesamten Vereinigten Staaten ist. (…)

In Kanada ist die Zahl der Arbeitsplätze um fast 30 Prozent gesunken – mehr als in den USA insgesamt, aber nicht so viel wie im Mittleren Westen, obwohl die neuesten Daten noch vor den Auswirkungen der Zölle erhoben wurden. Im Jahr 2000 hatten die drei großen US-Automobilhersteller GM, Ford und Chrysler (jetzt Stellantis) neun Montagewerke in Kanada. Trotz der massiven Subventionen im Laufe der Jahre haben die »Big Three« keine neuen Werke aufgebaut; vier Werke wurden seitdem geschlossen, drei befinden sich in der Schwebe und warten auf Produkte, und eines hat eine Schicht verloren, sodass seine Zukunft ungewiss ist. Derzeit montieren nur zwei Montagewerke der »Big Three« Kraftfahrzeuge (eines erwartet das Hinzukommen einer dritten Schicht im Jahr 2026).

Toyota, mit drei nicht gewerkschaftlich organisierten Werken (von denen eines das einzige zusätzliche Montagewerk in der Branche in besagtem Zeitraum ist), montiert mittlerweile mehr Fahrzeuge in Kanada als die traditionellen »Big Three« zusammen. Rechnet man die beiden kanadischen Werke von Honda hinzu, übersteigt die Montagekapazität der beiden japanischen Unternehmen sogar die der »Big Three«, selbst wenn die Werke der »Big Three«, die in der Schwebe sind, die Produktion erhalten. Die Botschaft, derer sich [die kanadische Gewerkschaft; Anm. d. Red.] Unifor sehr bewusst ist, lautet, dass die gewerkschaftliche Organisierung der japanischen Werke heute genauso wichtig ist wie die gewerkschaftliche Organisierung von GM, und später Ford und Chrysler, in den 1930er Jahren.

Widerstand ist unerlässlich

Kein Widerstand bedeutet im Grunde genommen aufgeben. (…) Als die Gewerkschaften in den 1980er Jahren unter Zwang begannen, die Forderungen der Unternehmen nach Zugeständnissen im Austausch für das Versprechen der Arbeitsplatzsicherheit zu akzeptieren, ergab sich eine lehrreiche Lektion. Nachgeben zeigt nur Schwäche und lädt zu weiteren Zugeständnissen ein. Die Arbeitsplätze kamen nicht, die Gewerkschaften verloren bei ihren Mitgliedern an Glaubwürdigkeit, und die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften wurden für die kommenden Kämpfe geschwächt. (…)

Wenn wir uns gegen das wehren wollen, womit wir konfrontiert sind, gibt es keinen anderen Ausweg, als größer zu denken, viel größer. Das Unmittelbare darf nicht ignoriert werden, aber dies darf nicht auf Kosten der Entwicklung und Vorbereitung einer längerfristigen Reaktion gehen.

Eine deutliche Loslösung von den Fesseln der USA würde die gesamte kapitalistische Wirtschaft Kanadas durcheinanderbringen. Um damit fertig zu werden, wäre eine umfassende Planung erforderlich; (…); dies würde auch eine verstärkte Regulierung von Unternehmen und den Aufbau staatlicher Unternehmen bedeuten, um die Pläne zu verwirklichen. Die Überwindung der Abhängigkeit Kanadas von den USA zwingt uns folglich auch dazu, unsere Abhängigkeit vom großen kanadischen und amerikanischen Kapital im eigenen Land zu überwinden.

Die neuen Planungskapazitäten müssten demokratische Kapazitäten sein, was die Interessen betrifft, denen sie dienen, und wie Entscheidungen getroffen werden. Die wirtschaftliche Umstrukturierung, die früher eine Bedrohung für die Beschäftigten darstellte, könnte zu einer Chance werden. Solche historischen Veränderungen können nicht über Nacht geschehen, aber wenn wir sie jetzt diskutieren, können wir Wegweiser aufstellen, die uns zeigen, wohin wir gehen sollten. Bei der Auseinandersetzung mit der Frage, wie wir mit den Herausforderungen umgehen sollen, sind einige Punkte von grundlegender Bedeutung.

Was möglich wäre

Erstens: Die Gewerkschaft muss zwar für das kämpfen, was noch möglich ist, aber wenn die Unternehmen beschlossen haben zu gehen, ist es keine realistische Strategie mehr, sie zu bitten, zu bleiben. Dann müssen die Produktionskapazitäten – die Industrieflächen, die flexiblen Anlagen, die vielseitigen Werkzeug- und Formenbauwerkstätten, die verschiedenen Komponentenfertigungsanlagen – und nicht die Unternehmen selbst zum Ziel werden. Das sind Vermögenswerte, die wir nicht verschwenden dürfen. Es ist sinnlos, die gescheiterte Strategie zu wiederholen, Unternehmen mit Bestechungsgeldern zum Bleiben zu bewegen. Einige bleiben vielleicht und investieren in Kanada, aber wir können uns nicht darauf verlassen, dass dies die überwältigenden Bedrohungen, denen wir gegenüberstehen, löst. Hier muss die Taktik insbesondere die Wiederbelebung der Tradition der Sit-ins und Werksbesetzungen umfassen.

Zweitens müssen wir unseren Blick über die Herstellung von Autos hinaus richten. Die Herstellung von Fahrzeugen, insbesondere von umweltfreundlicheren Modellen, ist nicht zu vernachlässigen, aber die größere Herausforderung besteht darin, unser reichhaltiges Produktionspotenzial zu nutzen und es so weiterzuentwickeln, dass wir die Vielzahl von Gütern herstellen können, die wir jenseits von Autos benötigen.

Drittens ist es wichtig, die Transformation der Produktionskapazitäten im Transportwesen mit der Umweltkrise in Verbindung zu bringen. Um das Umweltproblem anzugehen, müssen wir alles ändern, was mit unserer Art zu leben, zu arbeiten, zu reisen und zu spielen zu tun hat. Für diejenigen, die fragen, was wir produzieren werden, wenn wir uns deutlich weniger auf den US-Markt verlassen, liegt ein Großteil der Antwort in der Bewältigung der Umweltproblematik: Beschleunigung der Umstellung auf Elektrofahrzeuge; Umstellung aller öffentlichen Fahrzeuge auf in Kanada hergestellte Elektrofahrzeugflotten (Postfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Krankenwagen, Schulbusse, Polizeiautos); Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und seiner Infrastruktur; Nachrüstung von Häusern und Büros; Umstellung der Maschinen am Arbeitsplatz; immense Investitionen in erneuerbare Energien bei gleichzeitigem schrittweisen Ausstieg aus der Ölförderung.

Viertens könnte ein nationales Konversionsinstitut diese Entwicklungen beobachten, Pläne für benötigte Güter entwickeln und Umstellungen und Investitionen in neue Anlagen erleichtern. Es würde die Finanzierung mit den lokalen Behörden und ihren spezifischen kommunalen Umweltprojekten sowie mit Unternehmen, die Komponenten liefern, koordinieren. Die Provinzregierungen könnten lokale Technologiezentren in Kommunen einrichten, in denen Tausende junger Ingenieur:innen die Bedürfnisse der Gemeinden und Unternehmen erforschen und technische Anpassungen zur Herstellung neuer Güter, Dienstleistungen und Produktionsmethoden initiieren oder unterstützen würden.

Fünftens könnten Gewerkschaften im öffentlichen wie im privaten Sektor Betriebskomitees einrichten, um zu überwachen, ob ihr Arbeitgeber Kürzungen oder Schließungen plant, sich auf den schlimmsten Fall vorzubereiten und das vorgeschlagene nationale Konversionszentrum einzuschalten, um Alternativen zu erörtern, wie die Produktion und Dienstleistungen

erhalten werden können. Handel würde weiterhin stattfinden, aber er würde in die Bedürfnisse der neuen, weitaus stärker nach innen gerichteten Binnenwirtschaft integriert und nicht den privaten Unternehmen überlassen bleiben.

Seit Jahrzehnten wird die Fertigungsindustrie heruntergespielt zu einem schwindenden Teil der Wirtschaft. Aber die Wiederherstellung und Erhaltung der Lebenswelt ist ohne Fertigungskapazitäten nicht möglich. Dazu gehört auch, die notwendigen sozialen Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen, wie etwa den Mangel an kollektiven Gütern wie Wohnraum, Bildung und Altenpflege, und den Verfall von kommunalen Kliniken, Sportanlagen und Gemeindezentren umzukehren. Hinzu kommt die umfangreiche und dringende Aufgabe, die Umwelt zu erhalten. Anstatt uns zu fragen, was mit unserem Arbeitskräfteüberschuss geschehen wird, könnten wir sehr wohl mit einem Arbeitskräftemangel konfrontiert sein, wenn es uns gelingt, einen politischen und sozialen Wandel herbeizuführen, der auf die Erfüllung sozialer Bedürfnisse und nicht auf die Erfordernisse des Marktes ausgerichtet ist.

Wir müssen groß denken

In den frühen 1980er Jahren sahen sich die kanadischen Beschäftigten mit einer Beschleunigung der Globalisierung konfrontiert, die herrschenden wirtschaftlichen und politischen Eliten strebten eine engere Integration mit den USA an, und Ottawa trieb das voran, was als Neoliberalismus bezeichnet wurde (von Adolph Reed treffend als »Kapitalismus ohne Opposition der Arbeiterklasse« zusammengefasst). Die UAW, die Dachgewerkschaft der Autoarbeiter:innen in Nordamerika, akzeptierte widerwillig, dass es keine andere Option gab, als den Forderungen der Automobilunternehmen nachzugeben, und versuchte, ihren kanadischen Mitgliedern dieselbe defätistische Haltung aufzuzwingen.

Die kanadischen Autoarbeiter:innen befanden sich in einer historischen Zwickmühle. Die Muttergewerkschaft vertrat 90 Prozent der Beschäftigten der »Big Three« in einer einzigartig integrierten Branche. Die Zertifizierungen der Gewerkschaftseinheiten lagen formell bei der Muttergewerkschaft. Eine Abspaltung von den USA bedeutete demnach nicht nur den Verlust des Gewichts und der Ressourcen der weitaus größeren US-Muttergewerkschaft. Sie erforderte auch eine Neuzulassung hunderter gewerkschaftlicher Verhandlungseinheiten. Mit ihrer Entscheidung, sich gegen die UAW-Zentrale zu stellen, die einst ihre eigenen Durchbrüche inspiriert hatte, stellten sich die kanadischen Autoarbeiter:innen also zugleich gegen einige der größten Unternehmen der Welt, ihre eigene Regierung und gegen den Trend zu einer immer tieferen Integration mit den USA.

Trotzdem war sich die Gewerkschaftsführung in Kanada bewusst, dass sie ihre Mitglieder davon überzeugen musste, sich von der amerikanischen Muttergewerkschaft zu lösen, wenn sie nicht »alles verlieren« wollte. Unter der Führung ihres Präsidenten Bob White setzte sich die Zuversicht durch, dieses notwendige Risiko einzugehen. Die Glaubwürdigkeit, die dies für die nun unabhängige Gewerkschaft Canadian Autoworkers (CAW) in der breiteren Gesellschaft begründete, ermöglichte es ihr in der Folge, gemeinsam mit anderen kanadischen Gewerkschaften und sozialen Bewegungen den Kampf gegen den Freihandel, den Neoliberalismus und die Vertiefung der Integration mit den USA anzuführen.

Damals war jedoch weder der CAW und den kanadischen Autoarbeiter:innen noch der Gewerkschaftsbewegung insgesamt klar, wie weit sie noch gehen mussten, um erfolgreich zu sein. Heute ist dieses Dilemma der Beziehung zu den USA wieder aktuell. Zu den wesentlichen Unterschieden im heutigen Kontext gehört, dass die Schwächung der Arbeiterbewegung in den vergangenen Jahren dazu geführt hat, dass diese sich nicht mehr mit dem Ausmaß unserer Abhängigkeit von den USA auseinandersetzt, sondern in erster Linie für die Abschaffung der Zölle eintritt und damit faktisch eine stärkere Integration mit den USA fordert.

(…) Wenn wir aus unserer gegenwärtigen Sackgasse mit ihren Frustrationen und ihrer Demoralisierung herauskommen wollen, ist es letztlich die einzige praktische Option, in größeren Dimensionen zu denken. Die genauen Schritte und der Zeitpunkt, diese Richtung ernsthaft einzuschlagen, sind noch genauer zu bestimmen. Was jedoch nicht vermieden werden sollte, ist, zumindest die Diskussionen zu beginnen – an unseren Arbeitsplätzen, in den Gewerk-

schaftsverbänden, in den Gemeinden und auf nationaler Ebene – darüber, womit wir konfrontiert sind, wo wir stehen, was zu tun ist und wie wir es tun können.

Wahlpolitik wird unvermeidlich notwendig sein, aber die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen uns, dass entscheidende Möglichkeiten verloren gehen, wenn man dies den Politiker:innen überlässt. Die Welt der Wahlen ist nur dann relevant, wenn außerhalb des Parlaments eine soziale Basis mit der Vision, dem Engagement, der Solidarität und dem Selbstvertrauen aufgebaut wurde, die Politik voranzutreiben. Dies erfordert eine Institution, die sich nicht auf die nächsten Wahlen konzentriert, sondern auf den Aufbau der sozialen Kraft, die eines Tages die Wahlaktivitäten wirklich relevant machen wird. Die Schaffung einer solchen Institution – einer »Partei« der anderen Art – ist letztlich das entscheidende fehlende Element in unseren Kämpfen.

** Sam Gindin war von 1974 bis 2000 Forschungsdirektor der Canadian Auto Workers. Er ist Mitautor von »The Making of Global Capitalism« und »The Socialist Challenge Today«. Der Text erschien zuerst am 12. November in »Socialist Project«.*

Übersetzung: Lucas Rudolph mit Hilfe von DeepL.

express im *Netz und Bezug* unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraβe 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12