

**Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)**



Globale Ökonomie des Autos

Mobilität | Arbeit | Konversion

Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)
Globale Ökonomie des Autos

Mario Candeias/Rainer Rilling/
Bernd Röttger/Stefan Thimmel (Hrsg.)

Globale Ökonomie des Autos

Mobilität | Arbeit | Konversion

www.vsa-verlag.de

www.auto-mobil-krise.de

Diese Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Förderung
der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

© VSA: Verlag 2011, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Alle Rechte vorbehalten
Umschlagfoto: José María Pérez Nuñez
(www.flickr.com/photos/jmpznz/4078943929/sizes/o/)
Druck und Buchbindearbeiten: Idee, Satz & Druck, Hamburg
ISBN 978-3-89965-458-5

Inhalt

Den Faden nicht abreißen lassen	9
Vorwort der Herausgeber	

Besonderheiten der kapitalistischen Ware »Auto«

Stephan Kaufmann

Globale Ökonomie des Autos	14
Krisen und Strategien	

1. Das Auto – ein besonderer Geschäftsartikel	16
1.1 Der Standort: Deutschland – Autoland	19
1.2 Das Angebot: Konkurrenz der Autobauer und moralischer Verschleiß	28
1.3 Ergebnis: dauerhafte Überkapazitäten	44
2. Die Krise(n)	46
2.1 2008: Die Krise beginnt – erneut	49
2.2 2009: Staatliche Förderung und China verhindern die Katastrophe	50
2.3 Der Niedergang der Big Three und seine Ideologien	55
2.4 2010: Der überraschende Boom	70
3. Strategien der Hersteller: Zukunftssicherung und Vorbereitung der nächsten Krise	73
3.1 Kampf um das Premiumsegment und Kleinwagen	74
3.2 Fusionen & Kooperationen	80
3.3 Höhere Produktivität durch Standardisierung	83
3.4 Druck auf Zulieferer erhöhen – »Water can be wrung even from a dry towel«	85
3.5 Die »Zukunftsmärkte«: BRIC, USA, Elektro – Wessen »Zukunft«?	87
4. Fazit	116

Ökologie und Macht des Autos

Heiner Mohnheim
125 Jahre Autopolitik – eine kurze Schadensbilanz 124

Winfried Wolf
Ökonomie und Politik des Autos – forcierter Fossilismus 129

Globale Expansion und Arbeiterbewegung

Valter Sanchez
Brasilien – Expansion von Produktion und Löhnen 138

Winfried Wolf
Volksmotorisierung in Indien 140

Gautam Mody
Auto, Prekarität und Organisierung in Indien 143

Elaine Hui/Aulong Yu
Die Entstehung einer neuen Arbeiterklasse in China 145

Antje Blöcker
**Ungleichzeitigkeit von Krisen in der globalen
Automobilindustrie – die »deutsche« Perspektive** 151

Zwischen Krise, Expansion und Konversion

Hans-Jürgen Urban
Umbau statt Krise? 162
Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität

Hans-Jürgen Urban/Harald Schumann
Ökologische Konversion und Mosaik-Linke 170
Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften

Hans Baur
Wenn man auf Stuttgart schaut 176

Sybille Stamm
Möglichkeiten der Technik, Technikgläubigkeit und Zukunft 178

Thomas Händel
Automobiler Systemwechsel? 180

Uwe Meinhardt
Braucht die Welt das wirklich? 182
Perspektiven für die Beschäftigten der Automobilindustrie

Konversion? Zur Kritik des E-Autos

Holm-Detlev Köhler

**Elektromobilität – Politische Chancen
und Gefahren des neuen Hype** 186

Oliver Schwedes

Das Elektroauto: Hoffnungsträger oder Feigenblatt? 200

Matthias Lieb

Elektromobilität: Wieviel und welche Bahn brauchen wir? 208

Sozial-ökologische Transformation

Rainer Rilling

Das Auto: keine Zukunft, nirgends? 218

Jörg Schindler

Vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität 226

Die veränderte Rolle des Automobils nach dem Peak Oil

Sabine Leidig

Umbauten: Solidarische Mobilität als Leitthema linker Politik 235

Bernd Röttger

**Betriebliche Konversion zwischen kapitalistischer Modernisierung
und demokratisch-sozialistischer Transformation** 241

Mario Candeias

**Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische
Reproduktionsökonomie** 253

Die Autorinnen und Autoren 273

Den Faden nicht abreißen lassen...

Vorwort

Mit der größten Krise des Kapitalismus seit Ende der 1920er Jahre geriet auch die Automobilindustrie ins Straucheln. Angesichts der ökologischen Krise und den seit Jahren immer weiter ansteigenden Überkapazitäten schien nun der Moment gekommen, wieder über Alternativen zur »automobilen Gesellschaft« und zur exportorientierten Produktion neu nachzudenken. Es schien der Moment gekommen, an die Konversionskonzepte der 1980er und 1990er Jahre anzuknüpfen und neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz zu entwerfen. Es schien der Moment gekommen, Gewerkschaftsbewegung und ökologische Bewegung zusammenzubringen, eine Mosaiklinke (vgl. *Luxemburg* 1/2010) für eine sozial-ökologische Transformation zu formieren.

Diese Analyse war der Ausgangspunkt der internationalen Konferenz »Auto.Mobil.Krise.« der Rosa Luxemburg Stiftung und der Fraktion DIE LINKE im Bundestag vom 28.-30. Oktober 2010 in der Autostadt Stuttgart, die in Kooperation mit der Fraktion SÖS/DIE LINKE im Gemeinderat Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von ATTAC und TIE/Netzwerk Auto durchgeführt wurde (www.auto-mobil-krise.de). Über 400 Beschäftigte aus der Automobil- und Bahnindustrie, Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, Vertreter und Vertreterinnen von sozialen und ökologischen Bewegungen, lokalen Initiativen aus 14 Ländern – von China, über Indien, Südafrika, ganz Europa, bis Mexiko und Brasilien – nahmen daran teil. Sie diskutierten den Stand und die skizzierten Optionen einer nachhaltigen Krisenüberwindung: Konversion der Autoindustrie, die Transformation der kapitalistischen Autogesellschaft und ihres Produktions-, Wachstums- und Exportmodells sowie Alternativen zu der mit ihr verknüpften Lebensweise; Fragen der sozialen Übergänge, einer *Just Transition* und der Alternativen zum Wachstum. Wesentliche Beiträge der Tagung sind in den Heften 3/2010 und 1/2011 der Zeitschrift *Luxemburg* dokumentiert (www.zeitschrift-luxemburg.de).

Die Konferenz hat gezeigt, welche Spannungen etwa beim Thema Konversion zwischen Gewerkschaften und ökologischen Gruppen bestehen. Sie hat offengelegt, dass innerhalb der Gewerkschaften selbst sehr kontrovers diskutiert wird. Die Arbeit an solchen Differenzen ist freilich Essenz einer Mosaiklinken. Auch wenn von vornherein klar war, wie dick die zu bohrenden Bretter sind, schien die Konjunktur für eine grundlegende Debatte günstig. Tatsächlich machte sich jedoch schnell Ernüchterung breit. Es ist

(noch) nicht die Zeit für den Beginn eines Projekts demokratischer Konversionsalternativen. Dessen Ausgangsbedingungen sind weiterhin restringiert. Es war vielmehr die Stunde der Herrschenden und des Krisenkorporatismus. Die Debatte war beendet, bevor sie wirklich begonnen hatte.

Die IG Metall wird – anders als angekündigt – offensichtlich keine Positionsbestimmung zur Konversion mehr vorlegen. Wozu auch? Die Nachfrage boomt. Angesichts von Milliarden von Menschen in China, Indien, Brasilien oder Russland, den so genannten Zukunftsmärkten, die noch nicht automobilisiert sind, scheint es keine Überproduktion mehr zu geben. Die automobile kapitalistische Gesellschaft verfügt noch über schier unbegrenzte Expansionsmöglichkeiten. Ökologische Probleme spielen nur eine Rolle als Treiber für einen »revolutionären« Umbau zu einer kapitalistischen Autogesellschaft 2.0. Die absehbare Öl- und Ressourcenknappheit treibt den Trend zur technischen Modernisierung des Automobils im Sinne eines »Grünen Kapitalismus« an.

Rosa Luxemburg paraphrasierend erschien vom bürgerlichen Standpunkt der Tagespolitik eine weitergehende Konversion zurzeit nicht realistisch, vergebliche Liebesmüh. Vom Standpunkt »geschichtlicher Entwicklungstendenz« her betrachtet ist sie es allerdings sehr wohl. Die Vorbereitung einer Politik der Konversion – der Autoindustrie, aber auch unserer kapitalistischen Wachstumsökonomien insgesamt – ist angesichts der ökonomischen (Überproduktion, Überakkumulation) und ökologischen Grenzen im besten Sinne emanzipatorische oder sozialistische Realpolitik unter ungünstigen Kräfteverhältnissen. Und sie kann revolutionär werden, indem sie die Beschäftigten und die Betroffenen in der Region selbst zu den Subjekten einer solchen Politik macht, damit »in allen ihren Teilbestrebungen in ihrer Gesamtheit über den Rahmen der bestehenden Ordnung, in der sie arbeitet, hinausgeht« – so beschreibt Rosa Luxemburg die Dialektik revolutionärer Realpolitik (*Gesammelte Werke* 1, 2. Hlbd., 373). Es braucht »nüchterne, geduldige Menschen«, die »nicht verzweifeln«, so Antonio Gramsci einst (*Gefängnishefte*, H. 28, § 11, 2232). Die Krise an sich stärkt keineswegs die linken Kräfte. Sie verändert nichts, bereitet nur den Boden für die Veränderung. Wer, wenn nicht wir selbst, soll letztere bewirken? Wann, wenn nicht jetzt, gilt es diese vorzubereiten?

Der vorliegende Band versucht Entwicklungen, Strategien und Widersprüche der globalen Automobilproduktion zu analysieren. Er diskutiert die Macht der fossilistischen Kapitalfraktionen und ihre ökologischen Verwüstungen. Er wirft einen Blick auf Perspektiven einer global fragmentierten Arbeiterbewegung. Mit Blick auf Konversion debattiert er strategische Widersprüche innerhalb der Gewerkschaften und zwischen Gewerkschaften

und ökologischer Bewegung. Kritisch wird der Trend zum Elektroauto abgeklopft, aber auch die Bahn als Alternative der »Elektromobilität« wird beleuchtet. Und schließlich werden Perspektiven einer postfossilen Mobilität und einer weitergehenden sozial-ökologischen Transformation skizziert. Wir geben Anregungen, um den aufgenommenen Faden der Debatte nicht vorzeitig wieder abreißen zu lassen.

Mario Candeias/Rainer Rilling/Bernd Röttger/Stefan Thimmel

Mario Candeias

Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie

Die Autoindustrie ist ein zentrales Beispiel bzw. ein Kristallisationspunkt der gegenwärtigen multiplen Krisen (vgl. *Luxemburg* 3/2010). Ein Jahr nach den Absatzeinbrüchen von bis zu 50% scheint die Krise vorüber, die Verkaufszahlen der Automobilindustrie boomen. Und die Hersteller in Europa und Nordamerika planen die Verdopplung der Produktion und die weitere Steigerung der Exporte. Doch die notorischen Überkapazitäten werden nicht abgebaut, vielmehr wird der Konkurrenzdruck verstärkt. Der trifft in erster Linie die Beschäftigten. Zudem erwachsen machtvolle Konkurrenten in China und Indien.

Doch es sind genau diese *emerging markets*, in die die Autoproduzenten des Westens ihre Hoffnungen setzen. Und das, obwohl jeder weiß, dass das Kima kollabiert, wenn Länder wie China oder Indien ein dem Westen vergleichbares Niveau der Automobilisierung erreichen – eine Art ökologische »Überproduktionskrise«. Manche glauben allerdings, es gebe global betrachtet keine real-ökonomische Überproduktion, denn die wachsenden so genannten Mittelklassen im globalen Süden müssten doch alle mit Autos versorgt werden. Die Gesellschaft müsse bis in den hintersten Winkel der Erde nach dem Vorbild der automobilen Individualität entwickelt werden.

Bevor ein neues Niveau globaler Automobilisierung erreicht werden kann, werden Megastädte wie Mumbai, Shanghai oder Istanbul längst einen Verkehrsinfarkt erleiden und die Bevölkerungen unter Smog ächzen. Vor diesem Szenario entwirft nahezu jeder Autoproduzent Ökostrategien: *go green* – um doch nur den alten Weg individueller Mobilität zu verlängern, das gleiche Geschäftsmodell mit verändertem Antrieb fortzuführen. Das Elektroauto mag für Autoproduzenten ein dringend benötigtes Feld für Imagepflege und neue Akkumulationsperspektiven bieten – an den Problemen und Strukturen des Individualverkehrs, seiner erschreckend hohen Zahl von Toten und Verletzten, der exponentiell wachsenden Verkehrsdichte, der Versiegelung der Böden, des wachsenden Verbrauchs von zum Teil hochgiftigen und seltenen Ressourcen wie Lithium ändert es wenig. Und auch ein Elektroauto schützt nicht vor endlosem Stau und Verkehrsstillstand. Die Strategien der Autoproduzenten setzen auf steigende Produktionszahlen und zunehmenden Export, nicht auf ökologische Notwendigkeiten. Sie setzen auf

Verdrängung und damit Intensivierung der Konkurrenz, nicht auf Abbau der ökonomischen Ungleichgewichte.

Doch während neue Technologien hohe Kosten für Entwicklung und Infrastrukturen mit sich bringen, ist noch nicht abzusehen, welche Technologie, welcher Standard sich durchsetzen wird. Kaum ein Konzern kann es sich leisten, alle diese neuen Technologien zugleich zu entwickeln und mit jeder konkurrenzfähig am Markt zu werden. Einige *global player* wie Daimler oder VW können sich in der globalen Konkurrenz behaupten, doch »zuhause« bauen sie seit Jahrzehnten Beschäftigung ab. Neue Produktionsstätten entstehen in den neuen Märkten – nicht in Deutschland, den USA oder Frankreich. Angesichts der weiter steigenden, forcierten Produktivität bedeutet dies den Abbau von Arbeitsplätzen in den »alten« Automobilnationen. Standortkonkurrenzen und Versuche des Ausspiels von Beschäftigten an den jeweiligen Standorten werden weiter zunehmen. Das heißt, gewerkschaftliche Strategien eines »Wettbewerbskorporatismus« bieten keine Perspektive für die Zukunft.

Auch an den neuen Produktionsstandorten und bei Zulieferern in Osteuropa oder der Türkei hat die Krise verdeutlicht, dass sie in höchstem Maße abhängig von Entscheidungen in den Konzernzentralen des Westens sind und bleiben. Und wenn die Kosten – vor allem die Lohnkosten – steigen, ist das Kapital bereits auf dem Sprung zu anderen Produktionsstandorten in Asien, nahe der Wachstumsmärkte. Nötiger denn je sind neue und stärkere Formen transnationaler gewerkschaftlicher Organisation in Kooperation mit sozial-ökologischen und anderen zivilgesellschaftlichen Gruppen, um Beschäftigung und Erhalt von Arbeitsrechten mit Initiativen für zahlreiche Alternativen zu verbinden.

»Jetzt geht es uns wieder gut. Deshalb müssen wir *jetzt* anfangen, Alternativen zu entwickeln, sonst droht uns in nicht allzu ferner Zukunft die ›harte Konversion‹«, beschreibt ein Porsche-Betriebsrat die Lage.¹ Doch zarte Ansätze einer Konversionsdebatte verkümmern angesichts des gegenwärtigen Auftragsbooms. Die IG Metall ist dabei nicht nur hinter den Stand ihrer progressiven Debatte der 1980er Jahre zurückgefallen, sie unternimmt (von wenigen Ausnahmen abgesehen) auch kaum Anstrengungen dies zu ändern. Linke Betriebsgruppen sind angesichts von heftigen Standortkonkurrenzen, massiver Arbeitsintensivierung, tariflicher Niederlagen und der Freude der KollegInnen über den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Krise mit anderen Problemen konfrontiert. Sie sind zu schwach, um zu einem Umden-

¹ Zitat aus einer Diskussion bei der Konferenz »Auto.Mobil.Krise«, www.rosalux.de/documentation/41066/automobilkrise.html

ken zu motivieren. Und das Kapital versteht unter Konversion nur E-Auto: »Diese Unternehmen sind nicht fähig zur Konversion, nicht von sich aus«, so ein junger VW-Betriebsrat (ebd.). »Konversion ist Illusion«, so das resignierende Statement eines Betriebsrats des Zulieferers Bosch, die Kräfteverhältnisse sind nicht so (ebd.).

An den Grenzen des Wachstumsmodells

Doch nicht nur für die Automobilindustrie gilt: Die ökologischen wie ökonomischen Grenzen des gegenwärtigen »Wachstumsmodells« sind erreicht. Alle politischen Lager sind sich theoretisch darin einig, dass eine Orientierung auf ein nur quantitatives Wachstum des Bruttoinlandsproduktes längst unangemessen ist. Offizielle Kommissionen diskutieren ergänzende, qualitative Kriterien und Indikatoren zur Neubestimmung und Messung (ökonomischer) Entwicklung. Insbesondere im linken Feld besteht Übereinstimmung über die Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Wende. Nachdem über Jahre hinweg Ökologie und Ökonomie als Gegensätze behandelt wurden, wird von vielen inzwischen – zumindest rhetorisch – eine ökologische Modernisierung als Chance für die ökonomische und damit soziale Entwicklung betrachtet. Natürlich bestehen enorme Differenzen über Wege und Zielrichtung einer sozial-ökologischen Wende: soziales oder qualitatives Wachstum, grünes Wachstum bzw. Green New Deal und stady-state-economy ohne Wachstum markieren einige der unterschiedlichen Ansätze. Sie alle bestimmen eine solche Wende als win-win-Situation. Alle sollen profitieren: die Wirtschaft mit neuen Wachstums- und Exportmärkten, die Lohnabhängigen mit neuen Jobs, der Staat mit zusätzlichen Steuereinnahmen und natürlich die Natur mit der Entkopplung einer grünen Wirtschaft vom wachsenden Ressourcen- und Energieverbrauch.

Dazu gegensätzlich argumentiert der Teil der Linken, der eine grundsätzliche Entkopplung von ökonomischem und stofflichem Wachstum bestreitet und daher eine Schrumpfung (DeGrowth) als notwendig erachtet. Die dramatische Zuspitzung der Übernutzung von Biosphäre und natürlichen Ressourcen zwingt zum Umdenken unter Zeitdruck. Die negative Botschaft wird bei einigen mit der Perspektive eines »Guten Lebens« (Buen Vivir) verbunden, die statt auf steigenden Warenkonsum auf Zeitwohlstand und den Reichtum menschlicher Beziehungen zielt (Bullard 2009, Larrea 2010). Bei den meisten schwingt ein moralischer Appell zu einem bescheideneren, weniger »materiellen« Leben im Einklang mit der Natur mit (z.B. Gudynas 2011). Der damit verbundene »Wertewandel« integriert Verzicht in eine Art

gerechte asketische Lebensweise. Oder wie Andrew Simms (2010), Direktor der New Economics Foundation, es ausdrückt: Bei sozialer Gerechtigkeit geht es in Zukunft um »das Problem der Verteilung von Opfern«. ²

Die ungleiche Verteilung der Kosten einer sozial-ökologischen Wende oder Transition kommt in beiden Varianten kaum zur Sprache. »Verlierer« dieses Prozesses werden entnannt. Bei den einen sind alle Gewinner. Das jeweils einzelne Partikularinteresse geht hier unmittelbar im Allgemeininteresse auf. Bei den anderen müssen »Alle« den Gürtel enger schnallen (mal mit, mal ohne Umverteilung), andere »Lebensstile« pflegen. Das einzelne Partikularinteresse muss hinter den Allgemeininteressen zurücktreten. Wer das nicht erkennt, ist offenbar uneinsichtig. Die Vermittlung von Partikular- und vermeintlichen Allgemeininteressen wird nur abstrakt von oben gedacht, nicht konkret.

Die Transformation wird ohne Übergang entwickelt bzw. fließend, d.h. ohne Brüche oder Einschnitte. Dies ist neben der verinnerlichten konsumistischen, »imperialen« Lebensweise (Brand) einer der wesentlichen Gründe, warum die emphatisch beschworene und rhetorisch von großen Teilen der Politik geteilte Einsicht in eine ökologische Wende blockiert bleibt. Im konkreten gesellschaftlichen Prozess brechen die Widersprüche auf, die ungleiche Verteilung der »Kosten« wird deutlich. Ohne ihre Thematisierung und Bearbeitung wird es schwer, eine breite Zustimmung zu einem Einstieg in den Umstieg zu gewinnen. Dann bleibt letzterer zwischen einer Klientelpolitik der Gewerkschaften für ihre (schwindende) Basis von Kernbelegschaften und einer Politik der gut abgesicherten Mittelklassen für eine »gute Natur« für sich und ihre Kinder stecken.

»Just Transition« – gerechte Übergänge

Vor etwa 15 Jahren brachten kanadische und US-amerikanische Gewerkschaftsaktivisten wie Brian Kohler den Begriff »Just Transition« ins Spiel, ³ um mit Bezug auf eine notwendige ökologische Restrukturierung der Wirtschaft einen *gerechten Übergang* einzuklagen.

² Bei Neoliberalen wie Meinhard Miegel bedeutet das bevorstehende Ende des Wachstums schlicht, den Gürtel enger zu schnallen: »Die große Sause ist vorüber, die Bar geschlossen... Für Durstige wie für Nichtdurstige steht auf dem Schild: »Geschlossen« (2010, 165; vgl. Schmelzer).

³ Für die Recherche zur Herkunft des Begriff danke ich Jana Flemming, vgl. mehring1-blog: <http://ifg.rosalux.de/2011/01/14/just-transition/>

Die »gegenwärtigen Produktionsformen und Konsummuster werden sich aus ökologischen Gründen ändern müssen«. Dies wird sich auf die Beschäftigung auswirken. »Unternehmen werden sich (mithilfe staatlicher Subventionen) anpassen, gut bezahlte Manager werden mit ihren goldenen Rettungsschirmen sanft in neue Positionen hinüber gleiten und die Umweltsituation wird sich voraussichtlich verbessern zum Vorteil der gesamten Bevölkerung. Aber wer wird bezahlen? Wird dies dem sog. freien Markt überlassen, werden Arbeiter in den vom Strukturwandel betroffenen Industrien, die ihren Job verlieren, für den Vorteil aller leiden.« (2010, 1) Dieser Ansatz fordert die Gesellschaft auf, »in Betracht zu ziehen, wer von Maßnahmen zum Schutze der Umwelt profitiert und wer die Kosten zu tragen hat« (5). »Sehr vereinfacht ist Just Transition gleichbedeutend mit einer fairen Kompensation der betroffenen Arbeiter und Kommunen für ökonomische und andere Verluste aufgrund von Veränderungen der Produktion«, so Jenice View von der Just Transition Alliance (2002, 2).

Ausgangspunkt für dieses Konzept waren die Erfahrungen mit Strukturwandel und Konversion in anderen Bereichen, von der Rüstungsindustrie bis zum »ersten Umweltsstreik« (Toni Mazzocchi) in den USA 1973 beim Ölkonzern Shell (vgl. Young 2003, 3).

Hier wurde erstmals ein Bündnis aus ArbeiterInnen und UmweltschützerInnen strategisch organisiert, um gegen die Gesundheitsgefährdung von Umwelt, Bevölkerung und ArbeiterInnen zu protestieren und Kompensationen für bereits Erkrankte durchzusetzen. Aus solchen gewerkschaftlichen und kommunal verankerten Initiativen entstand später die Just Transition Alliance, die sich als Teil des Climate Justice Movements (Klimagerechtigkeitsbewegung) engagiert. Sie setzen sich insbesondere für die so genannten Front-ArbeiterInnen ein und weisen auf rassistische Diskriminierungen hin, da es in den von Umweltverschmutzung und Klimawandel am stärksten betroffenen Gemeinden und bei gesundheitsgefährdenden Arbeiten meist um People of Color, Indigene und andere benachteiligte Gruppen geht.

»Our dependence on fossil fuels comes at a high price to our health, our atmosphere, and our economic and political strength. Workers and community residents are contaminated, injured and killed in the processes of extracting and refining fossil fuels. Infact, more workers die in oil, gas and coal extraction than in all other industries combined. Low-income, people of color and Indigenous Peoples are affected even more than other populations by fossil fuel use.« (Just Transition Alliance o. J., 1) Just Transition bezieht sich also nicht nur auf von Arbeitsplatzverlust bedrohte ArbeiterInnen im globalen Norden, sondern auf alle Menschen, die von den Folgen des Klimawandels

existenziell betroffen sein werden, so Stine Gry von Climate Justice Action.⁴ Denn im globalen Süden ist die Verwundbarkeit der subalternen Klassen und Gruppen noch existenzieller als im industrialisierten Norden.

Bei den Weltklimagipfeln in Kopenhagen 2009 und Cancún 2010 gelangte die Forderung nach einem gerechten Übergang bis in die Abschlussdokumente der Regierungen (vgl. Sweeney 2011). Doch droht der Begriff »Just Transition«, ähnlich wie schon die »Nachhaltige Entwicklung« oder »Klimagerechtigkeit« eine Leerformel zu bleiben, hinter der sich unterschiedlichste Gruppen versammeln können und reale Gegensätze übertüncht werden, so Jana Flemming zutreffend. Doch könne die »Rede von den Kosten ökologischer Transformation« auch eine Möglichkeit sein, auf »Widersprüche in der hegemonialen Bearbeitung der ökologischen Krise aufmerksam zu machen. Denn wo Kosten entstehen und einige durch diese benachteiligt werden, kann auf die strukturellen Ursachen dieser Ungleichverteilung hingewiesen werden.« (Flemming 2011)

Green Jobs

Immer wieder werden vor allem Gewerkschaften aufgefordert, ihren Mitgliedern »die Wahrheit zu sagen«, dass ihre Jobs angesichts des Klimawandels nicht zu halten sein werden (z.B. Schumann in diesem Band). Man werde nicht »verschweigen können, dass die notwendigen Veränderungen gravierende Auswirkungen« haben (Strohschneider 2011). Wie aber die Betroffenen für eine solche Veränderung gewinnen, wenn es für das Wohl Aller um ihren Verzicht, ihren Arbeitsplatzverlust, ihre Unsicherheit geht? Gewerkschaften und Beschäftigte in den besonders klimaschädlichen Industrien wie dem Automobilbau wird daher oft vorgeworfen, strukturkonservativ zu agieren und die notwendige sozial-ökologische Transformation zu blockieren – wie bei der Krisenpolitik zur Rettung der Automobilindustrie mit Abwrackprämie, Kurzarbeit oder umkämpfter Opel-Rettung. Zu Recht wird dies kritisiert. Wie können also konkrete Interessen so (re)formuliert werden, dass sie die Interessen der potenziellen Bündnispartner von vornherein mitdenken und Kämpfe miteinander verbunden werden? (Vgl. Candeias 2010, 11.) Die Internationale Transportarbeiter Föderation (2010) schlägt vor, Arbeitsplätze im Transportarbeitsgewerbe abzubauen und in anderen Sektoren dafür neue zu schaffen – ein bahnbrechender Schritt der Gewerkschaftsbewe-

⁴ www.climate-justice-action.org/news/2009/10/19/climate-justice-movement-to-take-mass-action-during-un-climate-talks/

gung. Auch die Gewerkschaftsgruppe Kampagne gegen den Klimawandel (Campaign Against Climate Change 2011) plädiert für die Schaffung von einer Million grüner Jobs – jetzt! Außerdem fordert sie Garantien für neue Arbeitsplätze für Beschäftigte, die ihren Job verlieren werden. Wie der britische Trade Union Congress fordern alle gewerkschaftlichen Gruppen dabei, dass ein gerechter Übergang zu einer »low carbon economy« nicht »auf der vagen Hoffnung« gründen kann, »der Markt werde dafür sorgen« – Voraussetzung dafür sind vielmehr »Planung und proaktive Regierungspolitiken« (TUC 2008, 7).⁵ Zur Auflösung von Zielkonflikten wird dabei fast immer auf ein nachhaltiges und soziales Wachstum gesetzt (17).

Diese Beispiele zeigen, wie ökologische Reformen mit Perspektiven sozialer und beschäftigungspolitischer Reformen verbunden werden können – verknüpft mit Vorstellungen eines gerechten Übergangs für jene, die unmittelbar am stärksten betroffen sein werden. Nichtsdestoweniger ergeben sich auch hier strategische Widersprüche, wenn solche Übergänge in der Praxis konkret organisiert werden sollen.

Strategische Widersprüche – Gewerkschaften im Dilemma

Abstrakt gesprochen sind der Schutz der Umwelt, ein sozialer Ausgleich und Gute Arbeit für Alle keine grundsätzlich gegensätzlichen Ziele. Unabhängig von den weitergehenden Vorstellungen der unterschiedlichen Gruppen der so genannten Mosaik-Linken sind sich alle einig, dass es um diese (Mindest)Anforderungen einer gesellschaftlichen Transformation geht. Bei der Umsetzung, den Einstiegen und Übergängen bestehen jedoch erhebliche Differenzen, strategische Widersprüche, gegensätzliche politische Taktiken, fallen kurz- und mittelfristige Perspektiven auseinander, entstehen Zielkonflikte. Im Ergebnis agieren die unterschiedlichen Gruppen getrennt voneinander.

Den Gewerkschaften fällt es seit Jahrzehnten schwer, kurz- und mittelfristige Ziele zu vereinbaren. Eine sozial-ökologische Transformation bedeutet, dass bestimmte Sektoren wie die Automobilindustrie notwendig schrumpfen müssen. Konversion oder ein tiefer Strukturwandel bedeuten, dass viele

⁵ Dabei besteht Skepsis sowohl gegen Kapital- wie Regierungsentscheidungen: »um des Profits Willen verletzen Unternehmens- (und zu oft auch Regierungsinteressen) regelmäßig die Interessen von Arbeitern, Gemeinden und die Umwelt. Wir lehnen es ab, zwischen ökonomischer Sicherheit oder der Erhaltung von Umwelt und Gesundheit zu wählen, da wir beides beanspruchen.« (View 2002, 1)

Beschäftigte ihre gewohnte Arbeit verlieren werden. Unter ungünstigen gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen und Krisenbedingungen fallen hier kurzfristige Anforderungen und langfristige Ziele auseinander.

Für die aktuell in der Autoindustrie oder bestimmten Bereichen der Chemie- und Energiewirtschaft Beschäftigten bedeutet ein Strukturwandel hin zu »grünen Technologien« oder erneuerbaren Energien nicht, dass sie einfach von einer Branche in die andere wechseln werden, oder dass der Umbau des Automobilsektors auf E-Autos am selben Standort stattfindet, d.h. ohne Arbeitsplatzverluste und ohne Verlagerung der Produktion in andere Länder. Die widersprüchlichen Erfahrungen mit (immer kurzfristigeren) Beschäftigungsgarantien (auf Kosten längerer Arbeitszeiten, Kürzungen von Urlaubs- und Weihnachtsgeld, Arbeitsverdichtung etc.) und Beschäftigungsgesellschaften zur Requalifizierung der »freigesetzten« Arbeitskräfte bieten kaum eine Perspektive für die Einzelnen. Nur die wenigsten finden nach mehr oder weniger langer »Parkzeit« in so genannten Qualifizierungsmaßnahmen eine der alten Stellung vergleichbare Anstellung. Vielen droht Arbeitslosigkeit und nach kurzer Zeit Hartz IV. Fast immer sind Lohnverluste hinzunehmen, von Sinnverlusten und der Auflösung von Sozialkontakten ganz zu schweigen. Kurzfristig hilft die langfristige Verbesserung durch ein »grünes Wachstum« den Einzelnen also wenig. D.h. Gewerkschaften sind objektiv verpflichtet auch diesen unmittelbaren, kurzfristigen Interessen an *Jobberhalt* nachzukommen – wenngleich dieser oft von kurzer Dauer sein mag.

Dabei führt »kein Weg an einer drastischen Arbeitszeitverkürzung vorbei«, so ein Opel-Betriebsrat.⁶ Doch ist sie ein nur bedingt anerkanntes Mittel. Die Kurzarbeit hat in der Krise die Kernbelegschaften vor Arbeitsplatzverlusten bewahrt, während 800.000 Leiharbeiter entlassen wurden. Die somit gewonnene Zeit eröffnete jedoch kaum andere Perspektiven und war angesichts der unsicheren Zukunftsperspektiven angstbesetzt. Tarifliche Arbeitszeitverkürzung hat ebenfalls widersprüchliche Folgen: Entweder musste doch auf Lohnanteile verzichtet werden oder aber sie führte zu massiver Arbeitsverdichtung und weiterer Flexibilisierung. Also halten Beschäftigte notgedrungen am Altbewährten fest. Es ist auch keineswegs nur »Produzentenstolz«, der Automobilwerker wider besseres Wissen am Bau von ökologisch schädlichen Luxus-Karosserien festhalten lässt. Vielmehr erlaubt die Produktion solcher Hightech-Produkte mehr Gruppenarbeit und etwas langsamere Taktzeiten – angesichts der verschärften Intensivierung

⁶ Zitat aus einer Diskussion bei der Konferenz »Auto.Mobil.Krise.« (s.o.).

von Arbeit ein wichtiger Punkt, »wenn bis zur Rente durchgehalten werden soll«, so Susanne Nickel von der IG Metall Bremen (ebd.).

Hinzu kommt, dass sofern neue Branchen quantitativ die Jobverluste in den alten Branchen kompensieren, die Arbeitsverhältnisse und -bedingungen nicht vergleichbar sind. Im Bereich der erneuerbaren Energien sind (wie generell im Sektor der ökologisch orientierten Unternehmen) viele Betriebe weitgehend »gewerkschaftsfrei« – was nicht nur an den Schwächen der Gewerkschaft, neue Branchen zu organisieren, liegt, sondern an einer zum Teil offenen, mitunter aggressiven Ablehnung von Minimalstandards der Mitbestimmung, Tarifpolitik und Organisationsfreiheit durch das Management. Diese Situation ist vor allem bei vielen Klein- und mittleren Betrieben, die häufig auch keine Mitglieder in Unternehmensverbänden wie dem BDI sind, zu beobachten. Dem versucht die IG Metall gegenzusteuern: Mit internationaler Unterstützung hat die Gewerkschaft mit einem Organizing-Projekt in der Green-Tech-Branche begonnen. In diesem Bereich wird die Arbeit bislang in der Regel geringer entlohnt, tarifliche Standards existieren z.T. nicht.

Kurz: Der Verlust von Arbeitsplätzen in den alten Industrien wird auch durch einen quantitativ vergleichbaren Aufbau von neuen Arbeitsplätzen in den neuen Branchen nicht ausgeglichen. Zudem bedroht die Schrumpfung der alten Industrien den Kern der Organisationsmacht der Gewerkschaften: Die stark organisierten Großbetriebe mit hohen tariflichen Standards, die zugleich Orientierung für tarifliche Standards in anderen Betrieben, die machtpolitische Absicherung sozialer Errungenschaften (samt ihrer gesetzlichen Regelungen) sowie Voraussetzung für die Organisation anderer Bereiche sein *sollen*. Auch der zu Recht geforderte Ausbau eines öffentlichen Dienstleistungs- und Infrastruktursektors wird unter den gegebenen Bedingungen nicht vergleichbar viele Arbeitsplätze mit so hohen Lohn- und Tarifstandards schaffen. Zudem wirkt in Deutschland die Konkurrenz zwischen den jeweils zuständigen Branchengewerkschaften. Entsprechend heißt es aus der IG Metall: Verständlich, dass ver.di den Ausbau des Öffentlichen fordert – durchaus unterstützt von der IG Metall. Für eine Metallgewerkschaft bietet dies aber keine Perspektive. Sie tritt für eine industriepolitische Wende und flankierende Maßnahmen ein, wie sie u.a. auch von Ulla Lötzer (2010) formuliert werden.

Doch auch der Umbau etwa von Automobilkonzernen zu integrierten Mobilitätsdienstleistern wird beim Weg über den Markt zu Konflikten mit konkurrierenden Strategien anderer Kapitalfraktionen wie der Energiebranche, den Bahnunternehmen oder kommunalen Verkehrsunternehmen führen, die sich Geschäftsfelder auf diesem Markt sichern wollen.

(Industrie)Gewerkschaften sind also keineswegs aus Uneinsichtigkeit strukturkonservativ. Ein schneller Strukturwandel kann zum Verlust ihrer Organisationsmacht führen. Verfolgen sie aber keine Transformationsstrategie, sind sie den Veränderungen durch Unternehmensentscheidungen (Verlagerung, Restrukturierung, Umbau), ökologische Reformen und Krisen ausgesetzt. Der Umgang mit solch einem Dilemma bedeutet strategische Weichenstellungen durch Orientierung auf einen gerechten Übergang (auch für die Gewerkschaft als Organisation selbst) zu organisieren – nicht passiv auf den kommenden Strukturwandel zu warten. Nicht weniger als die Neudefinition gewerkschaftlicher Aufgaben, des Selbstverständnisses sowie der Organisationskultur ist gefordert (vgl. Candeias/Röttger 2007): *transformatives Organizing* (Mann 2010b).

Doch fallen strategische Handlungsnotwendigkeiten und subjektive Handlungsmöglichkeiten der Organisation auseinander. Selbst wenn ein konsequenter Umbau und Organisation potenziell die eigene Handlungsfähigkeit verbessern, kosten sie aber zugleich erhebliche Ressourcen und bergen Risiken, denn positive Ergebnisse zeitigen sich erst spät. Sie erfordern also einen langen Atem ohne eine Erfolgsgarantie. Vor diesem Hintergrund erscheint eine solche Strategie als riskant und der Spatz in der Hand sicherer als die Taube auf dem Dach. Das Risiko ist schwer kalkulierbar, die Angst, später schlechter dazustehen als vorher, verbunden mit der Hoffnung, die Gefahr ziehe vielleicht an »uns« vorüber, auch wenn sie unweigerlich andere trifft (die »Konkurrenz«), ist subjektiv im engen Organisationsinteresse begründet. Die (erhoffte) Rückkehr zur Normalität, zu den alten Orientierungen verleiht eine vermeintliche Sicherheit in der allgemeinen Verunsicherung (auch wenn das Unbehagen und stumme Wissen, es gehe nicht so weiter, wächst): »Wir sind doch im Vergleich, alles in allem, ganz gut gefahren bisher...«, so vielfach der Tenor.

Es fiel leicht, in der akuten Krisensituation auf die alten strategischen Verbindungen zum Staat zu setzen. Lange Zeit weitgehend ignoriert, wurden die Gewerkschaften seit 2008 von Staat und Kapital wieder als ernstzunehmender Partner gehört. Gelangen in den vergangenen Jahren auf betrieblicher oder tariflicher Ebene kaum noch wirkliche Fortschritte, konnte eine Verlängerung des Kurzarbeitergeldes, die Abwrackprämie, Konjunkturprogramme, Mitbestimmung in gewerkschaftsfeindlichen Unternehmen wie Schaeffler u.a. durchgesetzt werden. Diese strukturkonservativen Maßnahmen dieses Krisenkorporatismus stabilisierten die Lage bis die wieder ansteigende Nachfrage aus dem Ausland – nicht zuletzt aus China und Südost-Asien – wieder Entlastung und vermeintliche Perspektive versprach. Strategiewechsel und sozial-ökologische Transformation müssen warten

– zukünftige Jobs und Ökologie, also langfristige Interessen, müssen eben hinter die unmittelbaren, kurzfristigen Interessen zurücktreten. Das eine tun und das andere nicht lassen läge nahe, scheitert aber an der Überforderung der finanziellen, personellen und strategischen Ressourcen unter dem Druck kurzfristiger und sich widersprechender Anforderungen.

Strategische Widersprüche II – Ökologische Kurzschlüsse

Doch müssen nicht nur Gewerkschaften ökologischer werden, sondern ökologische Bewegungen auch stärker die Interessen von Beschäftigten berücksichtigen. Im Verlauf der 1990er Jahre wurden die soziale und die ökologische Frage zunehmend voneinander getrennt. Staatliche Umweltpolitik wurde unter neoliberaler Hegemonie institutionalisiert. Ambitionierte Global Governance Prozesse in der Folge der UN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio bezogen zunehmend auch ökologisch orientierte NGOs ein. Während die parteipolitischen Repräsentanten im rot-grünen Projekt aufgingen, transformierten sich die aktiven Bewegungselemente in professionalisierte lobbypolitische NGOs. Beide reduzierten die sozial-ökologische Frage auf ökologische Modernisierungspolitik. Auf diese Weise wurden zwar Kräfte gebündelt und die mediale Darstellung von Forderungen und damit die Anerkennung der Bedeutung des Themas befördert, zugleich jedoch entscheidende Bedingungen für einen sozial-ökologischen Umbau vernachlässigt. Die ökologisch orientierten Teile der Arbeiterbewegung wurden marginalisiert, Interessen der Beschäftigten vernachlässigt, die Verbindung zur Arbeiterbewegung verloren. Fragen globaler sozialer Gerechtigkeit – globale wie innergesellschaftliche – wurden über Jahre kaum adressiert. Eine ökologische Transformation reduziert sich nicht auf eine technische Modernisierung, sondern berührt gesellschaftliche Ungleichheiten: klassenförmige Macht- und Herrschaftsverhältnisse, Geschlechter- und Produktionsverhältnisse sowie unsere konsumorientierte Lebensweise. Umweltpolitik selbst wirft immer wieder Gerechtigkeitsprobleme auf, da Folgen und Kosten sich ungleich verteilen. Von der propagierten Nettodividende einer ökologischen Transformation profitieren – wie bei jeder Dividende – vor allem bestimmte Gruppen und Klassen. Ausgeblendet wird, welche Branchen schrumpfen sollen, welche Bedürfnisse eingeschränkt werden und vor allem, wer betroffen ist. So bleibt ökologische Politik eine Ein-Punkt-Politik für gut situierte, urbane Mittelklassen und Konsumenten – teure E-Autos, Bio-Food, fair gehandelte Kleidung etc. Die Berücksichtigung von Interessen der unteren Klassen (bessere Umweltbedingungen und

bewusster Konsum) oder von Beschäftigteninteressen (mehr Jobs) bleibt äußerlich. Von daher verwundert es nicht, dass die ökologische Bewegung seit 30 Jahren bei Gewerkschaften nur beschränkt als politischer Bündnispartner anerkannt wird und im Prekariat keine Rolle spielt.

Entsprechend setzen Green New Dealer eher auf Kompromisse mit (progressiven) Kapitalfraktionen oder auf die »Kreativität« der Unternehmen. Es gehe angesichts knapper werdender Rohstoffe um ein »effektives Ressourcenmanagement«, so Fücks und Steenbock von der Heinrich-Böll-Stiftung (2007). Wahrscheinlicher sind der bereits in Gang gekommene, intensivierte Kampf um Ressourcen und die Zunahme imperialer Politiken. Fücks und Steenbock hoffen, dass, »wer die ökologische Trendwende verpasst, von den Märkten bestraft« wird. Das trifft auf die privatisierten Energiekonzerne augenscheinlich nicht zu. Sie schöpfen dank Preiserhöhungen enorme Profite ab, setzten auf Verlängerung der Laufzeiten von Atomkraftwerken und weiter auf den Bau neuer Kohlekraftwerke bzw. gigantomischer Projekte wie Desertec und Offshore-Windparks. Da helfen die hochmoralischen Hochglanzbroschüren einer neuen *Corporate Responsibility* ebenso wenig wie ökologische Alibi-Projekte von BP oder Shell. Und wie schon erwähnt: Auch die deutsche Autoindustrie setzt auf Expansion in die aufsteigenden Länder der globalen Peripherie und zwar nicht in erster Linie mit günstigen und ökologischen Kleinwagen, sondern mit schweren Limousinen und SUVs für die Zurschaustellung neu erworbenen Reichtums einiger weniger. Zumindest haben vermeintliche Öko-Fonds an den Finanzmärkten gute Zukunftsaussichten und zumindest die großen Versicherungskonzerne sorgen sich um die Kosten der Klimakatastrophen. Doch das macht die Finanzmärkte noch nicht zu Verbündeten. Die Krise hat zur Absenkung sozialer und ökologischer Standards geführt. Der Zertifikatehandel stockt. Das »Wächtersystem« (ebd.) globaler zivilgesellschaftlicher Umweltorganisationen hat dem nichts entgegenzusetzen. Und doch soll gerade ihnen nach der »sozialen Zivilisierung des Kapitalismus« im 19. Jh. der Sprung in den ökologischen Kapitalismus gelingen. Das Soziale scheint erledigt. Dies hat letztlich auch zu unbefriedigenden Ergebnissen der Ökologisierung der Produktions- und Lebensweise geführt (vgl. Candeias 2008).

Es bleibt fraglich, ob eine Strategie der Zähmung und Einbindung des Kapitals durch eine ökologisch orientierte Fraktion der Mittelklasse ohne ein breites Mitte-Unten-Bündnis Erfolg haben kann. Zumal jede konsequente (sozial)ökologische Transformation mit einer massiven Kapitalvernichtung einhergeht. Letzteres betrifft die mächtigsten Kapitalfraktionen: die fossilistischen Konzerne vom Öl bis zum Auto. Was dies für die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen, Kräfteverhältnisse, Krisen bedeutet,

wird kaum thematisiert. Der Übergang wird von tiefen Krisen und heftigen Kämpfen geprägt sein.

Dies gilt auch für die Strategie der Abfederung über Umverteilung. Ob DeGrowth oder qualitatives Wachstum und Green Jobs, alle (linken) Positionen plädieren für Umverteilung. Diese ist sicher unverzichtbar. Doch stellen sich damit bisher nicht gekannte Probleme. Zu Zeiten des Fordismus sicherten hohe Produktivität und hohes Wachstum, dass Löhne steigen und der Sozialstaat ausgebaut werden konnte, ohne dass dies zulasten der Profite ging, im Gegenteil. Die Verteilungsspielräume waren groß. Ansätze eines Green New Deal wollen diese Situation (global) wieder herstellen. Andere Ansätze setzen noch stärker auf den Ausbau des Öffentlichen, ein Bereich, der unter kapitalistischen Bedingungen aus dem Steueraufkommen, und letztlich vor allem aus den kapitalistisch organisierten Sektoren finanziert werden muss. Geht es gar um Schrumpfung der Wirtschaft, wird es »ganz eng« und Verteilungskämpfe werden wesentlich härter werden. Der Rückgang des Wachstums in der neoliberalen Periode gibt einen Vorgeschmack.

Ans Steuer der eigenen Geschichte kommen

Wer soll also für eine sozial-ökologische Transformation, für Konversion und gerechte Übergänge, Umverteilung und Green Jobs eintreten? Die Lohnabhängigen selbst werden bei den unterschiedlichen Projekten ökologischer Erneuerung vorwiegend nur als individuelle Konsumenten angesprochen, als diffuse Zivilgesellschaft, nicht als politische Subjekte. Die (Selbst)Anrufungen richten sich ansonsten an den Staat, das (Öko)Kapital und NGOs – vereinzelt auch an die Gewerkschaften. Doch auch letztere betrachten die Klasse (der mehr oder weniger prekären) Lohnabhängigen nicht wirklich als Akteure von Entscheidung und Bewegung. Die Betroffenen selbst müssen zu den Protagonisten der Veränderung werden.

Sozial-ökologische Transformation impliziert auch die Frage, wie wir die politische Praxis einer Mosaik-Linken begreifen (vgl. Luxemburg 1/2010): ausgehend von den unterschiedlichen Einzelinteressen eine Reartikulation der Interessen zu befördern, die gemeinsame Einstiegsprojekte und Perspektiven einer gesellschaftlichen Transformation möglich machen. Bislang agieren die unterschiedlichen Gruppen meist voneinander getrennt. Die IG Metall vertritt berechtigterweise die Interessen der in der Automobil- und Exportindustrie Beschäftigten und favorisierte in der Krise Maßnahmen einer schnellen, strukturkonservativen Stabilisierung der Industrie. ver.di tritt für den Ausbau der öffentlichen Dienste, des öffentlichen Nahverkehrs und der

Schiene ein. Ökoverbände kämpfen bspw. gegen die staatliche Subventionierung des Autoverkehrs und den Umweltschädling Nummer Eins – das Auto. Feministische Gruppen kritisieren den Erhalt ökologisch schädlicher, männlicher Arbeitsplätze auf Kosten von Branchen mit in erster Linie Frauenarbeitsplätzen (Einzelhandel wie bei Arcandor) und reproduktiver Bedürfnisse der Gesellschaft (Kinderbetreuung, Bildung, Gesundheit). Arbeitsloseninitiativen wiederum wissen nicht, warum sie die Interessen der privilegierten Kernbelegschaften verteidigen sollen, Milliarden Euro für Banken und Autoindustrie mobilisiert werden, während bei Hartz-IV-EmpfängerInnen ein ums andere Mal gestrichen wird. Es bedarf daher konkreter Projekte und verbindender Perspektiven, die aus den unterschiedlichen Interessen Gemeinsamkeiten schaffen und Differenzen respektieren.

Am Beispiel der Automobilindustrie lässt sich dies verdeutlichen. Der bereits enorme Konkurrenzdruck angesichts weiter steigender globaler Überkapazitäten wird zunehmen, Zentralisierung befördern und immer wieder Standorte und Arbeitsplätze gefährden. Die Bereitschaft und die Kräfteverhältnisse mögen aktuell nicht günstig sein, doch wäre es jetzt an der Zeit, eine Diskussion über eine Konversion wieder aufzunehmen, Konzepte zu entwickeln.

In der nächsten Krise wird wieder keine Zeit dafür sein, jahrzehntelang Vernachlässigtes nachzuholen. Wenn es so weit ist, möglicherweise schon in der kommenden Rezession in den nächsten Jahren (Candeias 2011), wären staatliche Kapitalhilfen an Konzepte alternativer Entwicklungswege und die Beteiligung am Eigentum bzw. die volle Vergesellschaftung von Unternehmen zu knüpfen (ähnlich wie es die USA 2009 bei GM getan haben, freilich ohne die Gelegenheit für den Einstieg in eine Konversion zu nutzen). Wer entscheidet, was produziert wird? Denn: »Porsche brauch ich gar nicht«, so ein Betriebsrat aus eben jener Produktionsstätte der berühmten Boliden. Öffentliche Beteiligung am Eigentum wäre mit erweiterter Partizipation von Beschäftigten, Gewerkschaften, Umweltverbänden und den Menschen der Region zu verbinden, z.B. in regionalen Räten, die über konkrete Schritte einer Konversion des Automobilkonzerns in einen ökologisch orientierten Dienstleister für öffentliche Mobilität entscheiden, d.h. hin zu integrierten Mobilitätskonzepten. Damit könnte das Gewicht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verschoben und Straßenbahnen, Bussen, Fußgängern und (Elektro)Fahrrädern Vorrang vor dem Autoverkehr eingeräumt werden (vgl. Luxemburg 3/2010). D.h. auch von Jobverlust bedrohte Automobilwerker diskutieren, entwickeln und bestimmen in betrieblichen und regionalen Räten, wie eine Konversion ihrer Industrien und ein gerechter Übergang organisiert werden kann. Hier gibt es ein enormes Produktions-

wissen, das selten abgefragt wird (vgl. die Erfahrungen der Zukunftswerkstätten der IG Metall Esslingen). In einer solchen Perspektive lassen sich die unterschiedlichen Interessen leichter verbinden und verschiedene Gruppen übergreifend organisieren.

Eine derartige Konversion ist einzelbetrieblich nicht zu leisten. Sie erfordert einen tiefgreifenden Strukturwandel. Konversion heißt eben nicht, einfach nur Elektroautos zu bauen und den Weg individuellen Verkehrs fortzusetzen, um bestehende Beschäftigung zu sichern. Die gesamte Struktur der Städte und des Raumes muss verändert, Distanzen und Trennungen zwischen Arbeit und Wohnen müssen reduziert werden: zwischen Zuhause, Kinder in die Schule fahren, dann zur Arbeit fahren, nach der Arbeit mit dem Auto zum Supermarkt, lange Zeiten im alltäglichen Stau, spät Kochen, und schließlich erschöpft auf der Couch vor dem Fernseher einschlafen. Die Reduktion einer erzwungenen, ungewollten Mobilität ist notwendig. Es braucht dazu auch eine ganze Palette neuer Produkte, Technologien und gesellschaftlicher Bedürfnisse, neue Formen von Leben und Arbeiten, der Energienutzung, des Konsums etc. Solche neuen Mobilitätskonzepte und Lebensweisen können gesamtgesellschaftlich nur gemeinsam mit den Beschäftigten in der Automobilindustrie verwirklicht werden – nicht gegen sie. Zugleich müssten Marginalisierte, Arbeitslose definieren und (mit)entscheiden, wie ihre Perspektive in der Region realisiert werden kann.

Angesichts der Notwendigkeit zur Schrumpfung bestimmter Produktionen sind Strategien eines gerechten Übergangs zu entwickeln. Dabei kann an – gute wie schlechte – gewerkschaftliche und andere Erfahrungen mit strukturellem Wandel in Kohle- und Bergbauindustrien, in der Stahl-, Rüstungs- oder Schiffbauindustrie angeknüpft werden, an Erfahrungen von Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaften, wofür betriebliche wie staatliche Mittel bereitzustellen sind.

Aber auch an Debatten und betriebliche wie gesellschaftliche Initiativen für Arbeitszeitverkürzung ist anzuknüpfen (Krull 2011). Ein gerechter Übergang heißt auch, dass andere Bereiche zunächst wachsen müssen, bei relativer Entkopplung vom stofflichen Wachstum. Ein solches *qualitatives Wachstum ist übergangsweise nicht zuletzt aufgrund der Defizite in vielen Bereichen der Reproduktion notwendig* – dies gilt vor allem für Länder des globalen Südens.

Eingebettet in eine makroökonomische Orientierung würde Konversion darüber hinaus bedeuten, unsere wachstumsorientierte kapitalistische Ökonomie in eine »Reproduktionsökonomie« zu transformieren, die sich zu beschränken weiß und zugleich neuen Reichtum schafft. Reproduktion heißt hier zum einen, sich auf eine bedürfnisorientierte solidarische »Care Eco-

nomy« zu konzentrieren: soziale Infrastrukturen öffentlicher Gesundheit, Erziehung und Bildung, Forschung, soziale Dienste, Ernährung (souveränität), Pflege und Schutz der natürlichen Umwelten. Dies würde die Debatte um die Krise der Beschäftigung in der Automobilindustrie in einen breiteren Zusammenhang stellen. Denn das sind zentrale Bedürfnisse, bei denen alle seit Jahren Mangel beklagen. Und es sind die einzigen Bereiche, in denen die Beschäftigung in Ländern wie Deutschland, Frankreich, Schweden oder den USA wächst. Und auch in den neuen kapitalistischen Zentren wie China, Indien oder Brasilien handelt es sich dabei um rasch wachsende Sektoren – und es ist zentral, sie öffentlich zu halten und nicht dem Markt preiszugeben. Eine solche Reproduktionsökonomie bedeutet auch, dass sich Bedürfnisse und Ökonomie qualitativ entwickeln, aber nicht mehr quantitativ wachsen.

Vor allem im globalen Süden hieße das: Konzentration auf die grundlegenden Bedürfnisse der ländlichen und urbanen Armen. Also Stabilisierung ländlicher Gemeinden, indem sie selbst die Kontrolle über ihre spezifischen Produktions- und Lebensweisen übernehmen, so z.B. durch konsequente Landreformen für Ernährungssouveränität, sodass die ländliche Bevölkerung nicht länger gezwungen ist, in den Megastädten nach Überlebenschancen zu suchen.

In den Megacities wäre entscheidend, stoffliche und soziale Infrastrukturen sowie angepasste Sozialversicherungssysteme zu entwickeln bzw. überhaupt erst einmal einzuführen. Mit Blick auf Mobilität hieße das, dass ein freier Zugang zu einem rasch expandierenden öffentlichen Verkehrssystem ermöglicht werden muss, anstatt in ungerechte und teure Infrastrukturen für Millionen privater Autos und entsprechender ökologischer und menschlicher Kosten zu investieren. Denn die so genannte wachsende Mittelklasse in Indien, China oder Brasilien – das Objekt der Begierde westlicher Autohersteller – wird auch in Zukunft nur ein kleiner Teil einer zunehmend polarisierten Bevölkerung bleiben. Nur auf ihre Kaufkraft zu setzen, kann keine linke Strategie sein. Diese Reorientierung auf reproduktive Bedürfnisse geht einher mit einer Orientierung auf Binnenmarkt und -produktion. Globale Produktionsketten wurden überdehnt, führen zur Verschwendung von Ressourcen. Der Transport, einer der Hauptverursacher von CO₂-Emissionen, muss verringert und die Produktion ökologisch reorganisiert werden – also kein »naiver Antiindustrialismus« (Urban), vielmehr eine alternative Produktion. Und es bedarf auch neuer, alternativer Produkte. Die Kooperation zwischen VW und dem Ökoenergieversorger LichtBlick beim Bau von kleinen Blockheizkraftwerken für den dezentralen privaten Einsatz ist tatsächlich nicht mehr als ein Lichtblick (vgl. Röttger 2010), aber

doch vielleicht auch ein »Türöffner«, so Stephan Krull.⁷ Eine Tendenz zu Deglobalisierung und Regionalisierung der Wirtschaft trägt auch zum Abbau der Leistungsbilanzungleichgewichte und der Exportfixierung bei. Mit dem (nicht-warenförmigen) Ausbau des Öffentlichen werden Märkte und Privatisierung zurückgedrängt. Es braucht also neben der Konversion einzelner Branchen wie der Autoindustrie zugleich auch eine Konversion unserer wachstums- und exportorientierten Wirtschaftsmodelle, es braucht ein linkes Staatsprojekt.

Dieser Prozess und die Notwendigkeit, schnelle strukturelle Veränderungen »unter Zeitdruck« (Schumann) herbeizuführen, macht Elemente partizipativer Planungsprozesse, *consultas populares* und *peoples planning processes* dezentraler demokratischer Räte erforderlich (regionale Räte waren in der Auseinandersetzung um die Krise in der Automobil- und Exportindustrie bereits in der Diskussion, vgl. IG-Metall Esslingen 2009, Lötzer 2010, Candeias/Röttger 2009). Insofern geht es auch um eine Verkürzung der Erwerbsarbeitszeit zugunsten reproduktiver Arbeit, auch weil politische Partizipation und Selbstorganisation Zeitressourcen erfordern. Es geht um eine radikale Demokratisierung von staatlichen wie ökonomischen Entscheidungen. Unabdingbar rasche Veränderungsprozesse wurden auch in der Vergangenheit mittels Planung vollbracht (z.B. in den USA in den 1930er und 1940er Jahren) – doch dieses Mal sollte es sich um partizipative Planung handeln (Williamson 2010). Die Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 und die im Herbst 2010 beschlossene Verlängerung der Laufzeiten der Atomkraftwerke in Deutschland haben gezeigt, wie unüberhörbar die demokratische Partizipation von Seiten der Bevölkerung mittlerweile eingeklagt wird.

Letztlich wird damit die Frage aufgeworfen, wer über den Einsatz der Ressourcen in der Gesellschaft entscheidet und welche Arbeiten gesellschaftlich notwendig sind – nicht durch immer weitere Ausdehnung warenförmiger Lohnarbeit und Mehrwertproduktion, sondern durch Ausdehnung kollektiver und kooperativer Formen der Arbeit, orientiert an der Effizienz zum Beitrag menschlicher Entwicklung, zum Reichtum allseitiger menschlicher Beziehungen, der Verfügung über Zeit. Die Reproduktionsarbeit dabei im weiten Sinne ins Zentrum eines Transformationsprojektes zu stellen, ermöglicht eine Abkehr vom Fetisch Wachstum – und stellt damit zugleich mittelfristig die kapitalistische Produktionsweise infrage.

Protagonist eines solchen Prozesses der sozial-ökologischen bzw. öko-sozialistischen Transformation kann nur eine partizipativ orientierte Mosaik-

⁷ Zitat aus einer Diskussion bei der Konferenz »Auto.Mobil.Krise.« (s.o.).

Linke sein, die die Einzelnen befähigt, »ans Steuer der eigenen Geschichte« (Mann 2010a, 103) zu kommen.

Literatur

- Bullard, Nicola, 2009: Gut Leben. Abschied von der Machoökonomie, in: *Luxemburg*, H. 1, 1. Jg., 130-40
- Campaign against Climate Change, 2011: Eine Million Klima-Jobs jetzt!, in: *Luxemburg*, H. 1, 3. Jg., 98-103
- Candeias, Mario, 2011: Interregnum – Molekulare Verdichtung und organische Krise, in: A. Demirović u.a. (Hrsg.), *VielfachKrise*, Hamburg, 45-62
- Ders., 2010: Von der fragmentierten Linken zum Mosaik, in: *Luxemburg*, H. 1, 2. Jg., 6-17
- Ders., 2008: Die Natur beißt zurück. Kapitalismus, ökologische Marktwirtschaft und Krise, in: *Arranca* 38/sulserio 14, 7-10
- Ders. u. Bernd Röttger, 2007: »Nicht widerstandslos enthaupten lassen!« Beteiligungsorientierte Betriebspolitik und lokale Arbeiterbewegung: Wege aus der gewerkschaftlichen Defensive?, in: *Standpunkte der RLS* 16, Berlin
- Flemming, Jana, 2011: Just Transition, in: *mehring1-blog*: <http://ifg.rosalux.de/2011/01/14/just-transition/>
- Fücks, Ralf, u. Kristina Steenbock, 2007: *Die Große Transformation. Kann die ökologische Wende des Kapitalismus gelingen?*, Berlin, www.boell.de/downloads/EDigest07-03FuecksSteenbockEndf.pdf
- Gudynas, Eduardo, 2011: Die Linke und die Ausbeutung der Natur, in: *Luxemburg*, H. 1, 3. Jg., 114-23
- Internationale Transportarbeiter Föderation, 2010: Modaler Wechsel, in: *Auto.Mobil.Alternativen*, RLS-Standpunkte 30, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_30-2010.pdf
- Just Transition Alliance, o.J.: *Frontline Workers and Fenceline Communities United for Justice*, <http://www.stuffit.org/carbon/pdf-research/resistance-alternatives/climateenglish.pdf>
- Kohler, Brian, 2010: *Sustainability and Just Transition in the Energy Industries*, <http://bildungsverein.kpoe-steiermark.at/download.php?f=64cae7b1985df6414a9ea4b36016cf99>
- Krull, Stephan, Radikale Arbeitszeitverkürzung – Zwischen Traum und Albtraum, in: *Luxemburg*, H. 3, 2. Jg., 94-97
- Larrea, Ana Maria, 2010: Buen Vivir als gegenhegemonialer Prozess, in: *Luxemburg*, H. 2, 2. Jg., 62-73
- Lötzer, Ulla, 2010: Industriepolitische Offensive – Konversion, Zukunftsfonds, Wirtschaftsdemokratie, in: *Luxemburg*, H. 3, 2. Jg., 86-93
- Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und Linke Praxis, 2010: *Auto.Mobil.Krise*. H. 3, 2. Jg., www.zeitschrift-luxemburg.de/?p=921
- Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und Linke Praxis, 2011: *Gerechte Übergänge*. H.1, 3. Jg., www.zeitschrift-luxemburg.de/?p=1334
- Mann, Eric, 2010a: Organizing in den Bussen von Los Angeles, in: *Luxemburg*, H. 3, 2. Jg., 98-103

- Ders., 2010b: *The 7 Components of Transformative Organizing Theory*, Los Angeles
- Miegel, Meinhard, 2010: *Exit. Wohlstand ohne Wachstum*, Berlin
- Röttger, Bernd, 2010: Konversion!? Strategieprobleme beim Umbau kapitalistischer Produktion, in: *Luxemburg*, H. 3, 2. Jg., 70-79
- Simms, Andrew, 2010: *The Art of Rapid Transition: An Environmental War Economy?*, London 2010
- Strohschneider, Tom, 2011: Grenzen. Kritik der Grünen, Linken und SPD Wachstumspolitik, in: *Reihe Standpunkte der RLS*.
- Sweeney, Sean, 2011: The Durban challenge. Gewerkschaften in den globalen Klimaverhandlungen, in: *Luxemburg*, H. 2, 3. Jg.
- TUC – Trade Union Congress, 2008: *A Green and Fair Future. For a Just Transition to a Low Carbon Economy*, London, <http://www.tuc.org.uk/economy/tuc-14922-f0.cfm?themeaa=touchstone&themeaa=touchstone&theme=touchstone>
- View, Jenice L., 2002: *Just Transition Alliance Frontline Workers and Fenceline Communities United for Justice*, Washington DC, www.ejrc.cau.edu/summit2/JustTransition.pdf
- Young, Jim, 2003: Green-Collar Workers. Debating issues from arctic drilling to fuel economy, labor and environmentalists are often at odds. But a bold new plan could help reconcile the differences, in: *Sierra Magazine*, www.sierraclub.org/sierra/200307/labor_printable.asp#top

Die Autorinnen und Autoren

Hans Baur ist 1. Bevollmächtigter der IG Metall Stuttgart.

Antje Blöcker ist promovierte Politologin und arbeitet an der Gemeinsamen Arbeitsstelle RuhrUniversität/IG Metall in Bochum. Bis Ende 2010 war sie am Wissenschaftszentrum Berlin in der Forschungsgruppe »Wissen, Produktionssysteme und Arbeit« beschäftigt.

Mario Candeias ist promovierter Politologe und arbeitet als Referent für Kapitalismuskritik am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa Luxemburg Stiftung (RLS).

Thomas Händel ist stellvertretender Vorstandsvorsitzender der RLS, Mitglied des europäischen Parlaments für DIE LINKE und 1. Bevollmächtigter der IG Metall in Fürth.

Elaine Hui arbeitete beim Globalization Monitor, Hongkong, mit Schwerpunkt Automobilindustrie.

Stephan Kaufmann ist Wirtschaftsjournalist bei der Berliner Zeitung und der Frankfurter Rundschau.

Holm-Detlef Köhler ist Professor für Soziologie in der Abteilung für Soziologie an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der Universität von Oviedo.

Sabine Leidig ist Mitglied des Bundestags und verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag.

Matthias Lieb ist Diplom-Wirtschaftsmathematiker und Vorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg.

Uwe Meinhardt ist 2. Bevollmächtigter der IG Metall Stuttgart.

Gautam Mody ist Gewerkschaftssekretär der New Trade Union Initiative, Indien.

Heiner Mohnheim ist Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung an der Universität Trier.

Rainer Rilling ist stellvertretender Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa Luxemburg Stiftung und apl. Prof. für Soziologie an der Uni Marburg.

Bernd Röttger ist promovierter Politologe, freiberuflicher Sozialwissenschaftler und Redakteur der Zeitschrift *Das Argument*.

Valter Sanchez arbeitet bei der Confederação Nacional dos Metalúrgicos, Mitgliedsgewerkschaft der Central Unica dos Trabalhadores (CNM-CUT) und ist Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG.

Jörg Schindler war bis zu seiner Pensionierung 2008 Geschäftsführer der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH und ist im Vorstand der Association for the Study of Peak Oil and Gas (ASPO) Deutschland.

Harald Schumann ist Autor u.a. von *Der letzte Countdown* (gemeinsam mit Christiane Gräfe) und Journalist beim Berliner Tagesspiegel.

Oliver Schwedes ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung des Instituts für Land- und Seeverkehr der TU Berlin.

Sybille Stamm ist Landessprecherin der LINKEN Baden-Württemberg, ehemalige Landesbezirksleiterin von ver.di Baden-Württemberg.

Stefan Thimmel ist Publizist und Journalist und arbeitet im Bereich Öffentlichkeitsarbeit der Rosa Luxemburg Stiftung.

Hans-Jürgen Urban ist geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall.

Winfried Wolf ist Publizist und Verkehrsexperte und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Fraktion DIE LINKE im Bundestag.

Aulong Yu arbeitet beim Globalization Monitor, Hongkong, mit Schwerpunkt Automobilindustrie.