

Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)

Spurwechsel

Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion

VSA:



Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)
Spurwechsel
Studien zu Mobilitätsindustrien,
Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion

Mario Candeias/Stephan Krull (Hrsg.)

Spurwechsel

Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen
und alternativer Produktion

Eine Veröffentlichung der
Rosa-Luxemburg-Stiftung

VSA: Verlag Hamburg

www.vsa-verlag.de

www.rosalux.de



Dieses Buch wird unter den Bedingungen einer Creative Commons License veröffentlicht: Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Germany License (abrufbar unter www.creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/legalcode). Nach dieser Lizenz dürfen Sie die Texte für nichtkommerzielle Zwecke vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen unter der Bedingung, dass die Namen der Autoren und der Buchtitel inkl. Verlag genannt werden, der Inhalt nicht bearbeitet, abgewandelt oder in anderer Weise verändert wird und Sie ihn unter vollständigem Abdruck dieses Lizenzhinweises weitergeben. Alle anderen Nutzungsformen, die nicht durch diese Creative Commons Lizenz oder das Urheberrecht gestattet sind, bleiben vorbehalten.

© VSA: Verlag 2022, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Umschlagfoto: Titelfoto: In der Fertigungshalle des Leipziger Straßenbahnherstellers Heiterblick GmbH (Jan Woitas | picture alliance/dpa/dpa-Zentralbild)
Druck und Buchbindearbeiten: CPI books GmbH, Leck
ISBN 978-3-96488-123-6

Inhalt

Mario Candeias/Stephan Krull
Spurwechsel?! Vom Bohren dicker Bretter 7

Jörn Boewe/Stephan Krull/Johannes Schulten
»E-Mobilität, ist das die Lösung?!« 19
Eine Befragung von Beschäftigten

ERFAHRUNGEN ORGANISIEREN

Stephan Krull
Produktion des Gemeinsamen 61

Vom Gesprächskreis »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität«
zu Transformationsräten

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn
Mein Pronomen ist Busfahrerin 81
Ökologische Klassenpolitik und neue Allianzen

STAND DER MOBILITÄTSINDUSTRIEN

Philipp Köncke
**Strukturwandel und Arbeitskämpfe
in der deutschen Automobilindustrie** 119

Antje Blöcker
**Busse – Seitenstrang oder Potenzial
für die Mobilitätswende?** 249

Bernhard Knierim
**Beschäftigte in der deutschen
Schienenfahrzeugindustrie** 295

POSITIONEN UND PERSPEKTIVEN

Marie Luisa Wahn Von wegen »unüberwindbare Differenzen«?!	325
Unsere Vision vom Mobilitätssektor 2030	

Kai Burmeister Gute Arbeit in Zeiten von industrieller Transformation und Mobilitätswende	331
---	-----

Markus Wissen Gerecht = weniger + anders	341
Anmerkungen zur Just Transition in der Autoindustrie	

SPURWECHSEL. KONZEPT FÜR EINE NEUE MOBILITÄT

Bernd Riexinger Ein linker Green New Deal	353
Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Autoindustrie	

Carla Noever Castelos Endlich das Steuer herumreißen	367
--	-----

Lars Hirsekorn Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?!	373
»Die Beschäftigten der Autoindustrie«	

Carsten Büchling Auf die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten kommt es (auch) an!	379
--	-----

Mario Candeias ...das braucht unglaublich viel Arbeitskraft!	385
Beschäftigungspotenzial alternativer Produktion als Basis der Mobilitätswende	

Autor:innen.....	403
-------------------------	-----

Mario Candeias/Stephan Krull

Spurwechsel?! Vom Bohren dicker Bretter

Die Transformation ist in vollem Gange. Die Stichworte für den Umbau der Automobilindustrie in Deutschland sind a) Transnationalisierung, verschärfte Konkurrenz und Verlagerungen, b) der nächste konkurrenz- und renditegetriebene Rationalisierungsschub (unter anderem Industrie 4.0), c) die Digitalisierung der Mobilität und d) die notwendige und begonnene ökologische Modernisierung, die den Antriebswechsel auf E-Mobilität einschließt. Jeder dieser Aspekte ist verbunden mit Druck auf tarifliche Standards, Löhne und Arbeitsbedingungen, mit wachsenden Anforderungen und Arbeitsverdichtung, Unsicherheit und Beschäftigungsabbau in Größenordnungen von mehreren Hunderttausend. Wenig wahrscheinlich ist, dass in diesem kapitalseitig betriebenen Umbau die Interessen der Beschäftigten verteidigt oder Umwelt und Klima ausreichend geschützt werden. Es braucht eigenständige und weitergehende Konzepte und Praxen für eine wirkliche und gerechte Mobilitätswende und einen sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien. Das geht nur gemeinsam, Beschäftigte und Gewerkschaften aus unterschiedlichen Bereichen, zusammen mit Umwelt- und Klimabewegung, der gesellschaftlichen und politischen Linken sowie kritischer Wissenschaft. Das ist nichts Neues. Aber es wird Zeit.

Auto.Umwelt.Verkehr

Ein Sprung zurück in die Vergangenheit: Wir schreiben das Jahr 1990. Die 1980er Jahre zuvor waren zwiespältig für die Gewerkschaften. Mit der ersten Regierung von Helmut Kohl und seiner »geistig-moralischen Wende« endete 1982 die sozial-liberale Ära und es begann die neoliberale Konterrevolution, nicht zuletzt gegen die Gewerkschaften. Von links bringt die wachsende Umweltbewegung vor allem die Industriegewerkschaften unter Druck. Doch starke Gewerkschaften konnten 1984 bzw. 1990 den Kampf um die 35-Stunden-Woche für sich entscheiden – Arbeitszeitverkürzung gilt seit jeher auch als ökologisch zentrale Maßnahme. Gewerkschaften und Ökologiebewegung konnten sich so im Jahr 1990 auf Augenhöhe begegnen, bei der verkehrspolitischen Konferenz der IG Metall und des Deutschen Naturschutzrings »Auto, Umwelt, Verkehr«. Schon damals war klar, die Zeit drängt.

Ergebnis der Debatten war unter anderem die programmatische Erklärung der IG Metall (1992): »Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist.« Im Vorwort von Franz Steinkühler, damals Vorsitzender der Gewerkschaft, wird der Zusammenhang deutlich: »Bei der Zukunft von Auto, Umwelt und Ver-

kehr geht es um die Lebensqualität in Stadt und Land, um globale Umweltprobleme und Millionen von Arbeitsplätzen.« (Ebd.: 5). Es werden folgende Vorschläge unterbreitet zu den Themen: Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, weniger Emissionen beim Autofahren, Verkehrssicherheit statt Raserei, Aufbau eines integrierten Verkehrssystems, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Vernetzung der Verkehrsträger, neue Fahrzeugkonzepte und Unternehmensstrategien, vernünftiges Verkehrs- und Verbraucherverhalten sowie staatliche Vorgaben, politische Initiativen und demokratische Beteiligung.

Doch unmittelbar nach der wegweisenden verkehrspolitischen Konferenz (wunderbar dokumentiert in: IG Metall/Deutscher Naturschutzring 1992) kam die Wiedervereinigung und der Steuerungswechsel in den Unternehmen hin zu Shareholder-Value-Konzepten (welche einzig die Erhöhung des Marktwertes zum Ziel haben) und kurzfristiger Renditeorientierung. Statt arbeitspolitischer Fortschritte und sozial-ökologischer Umbaukonzepte über eine Diversifizierung der Produktion (die Ausweitung auf andere Geschäftsbereiche) sowie neue Produkte ging es nur noch um die Konzentration auf die profitträchtigsten Bereiche – alles andere geriet in die Defensive. Verlagerungen und Restrukturierungen waren die Normalität. In der Folge waren »die 1990er Jahre sowohl arbeits- wie umweltpolitisch ein ›verlorenes Jahrzehnt‹. Die Anregungen der Konferenz ›Auto, Umwelt, Verkehr‹ wurden nicht weiter verfolgt« (Pickshaus/Waclawczyk 2019: 93). Die Initiative gute Arbeit öffnete ab dem Jahr 2002 zwar wieder Diskussionsräume rund um die Themen Gesundheitsschutz, Arbeitszeitverkürzung und Zeitsouveränität, Ressourcenschonung und einer Kritik an der »Logik des ›immer-mehr-und-immer-schneller‹« und permanenten Wachstums (ebd.: 94). Handfeste Erfolge bleiben jedoch aus.

Die Flexibilisierung und Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen und die Agenda-Politik unter Gerhard Schröder verändern die Kräfteverhältnisse zwischen Kapital und Arbeit. Die Gewerkschaften konzentrieren sich auf die Verteidigung betrieblicher Standards im »Häuserkampf« – tarifliche Öffnungsklauseln führten zur Verbetrieblichung (d.h. der Verlagerung von Tarifverhandlungen von der Fläche auf die Betriebe), Leiharbeit und Werkvertragsarbeit sowie Auslagerung von Betriebsteilen und damit zur Spaltung der Belegschaften. In den Konzernen der Automobilindustrie bildet sich ein neuer Wettbewerbskorporatismus heraus, bei dem Unternehmen und gewerkschaftliche Interessenvertretung gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und steigende Profite sichern – dafür werden Abstriche bei Arbeitsbedingungen und Lohnforderungen auf Beschäftigtenseite gemacht. Ihnen werden höhere Leistungen und Flexibilität abverlangt und Belegschaften in Kern- und prekäre Randbelegschaften gespalten, im Austausch für eine relative Beschäftigungssicherheit. Fragen einer sozial-ökologischen Transformation und einer Konversion der Automobilindustrie hatten hier keinen Raum. Es war noch nicht die Zeit.

Zwanzig Jahre später – Auto.Mobil.Krise

Mit der größten Krise des Kapitalismus seit Ende der 1920er Jahre geriet 2009 und 2010 auch die Automobilindustrie ins Straucheln. Angesichts der ökologischen Krise und den seit Jahren immer weiter ansteigenden Überkapazitäten schien nun der Moment gekommen, neu über Alternativen zur »automobilen Gesellschaft« und zur exportorientierten Produktion nachzudenken. Es sollte an die Konversionskonzepte¹ der 1980er und 1990er Jahre angeknüpft und neue Perspektiven für Beschäftigung, Wirtschaftsdemokratie und Umweltschutz entworfen werden. Und es war an der Zeit, Gewerkschaftsbewegung und ökologische Bewegung zusammenzubringen, eine entsprechende Mosaiklinke (so Hans-Jürgen Urban in Urban/Schumann 2011: 173) für eine sozial-ökologische Transformation zu formieren.

Dies war der Ausgangspunkt der internationalen Konferenz »Auto.Mobil.Krise« der Rosa Luxemburg Stiftung (RLS) und der Fraktion DIE LINKE im Bundestag im Oktober 2010 in der Autostadt Stuttgart. Diese wurde in Kooperation mit der Fraktion SÖS/DIE LINKE im Gemeinderat Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von ATTAC, TIE/Netzwerk Auto und einigen Mobilitätswende-Initiativen durchgeführt (www.auto-mobil-krise.de). Ideengeber war Rainer Rilling. Über 500 Beschäftigte aus der Automobil- und Bahnindustrie, Gewerkschafter:innen und Vertreter:innen 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 sowie Optionen einer nachhaltigen Krisenüberwindung: die Konversion der Autoindustrie, die Transformation der kapitalistischen Autogesellschaft und ihres Produktions-, Wachstums- und Exportmodells sowie Alternativen zu der mit ihr verknüpften Lebensweise; Fragen gerechter Übergänge (*Just Transition*) und Alternativen zur Wachstumsidee. Wesentliche Beiträge der Tagung und des zweijährigen Forschungs- und Organisationsprojekts sind im Buch »Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion« (Candeias u.a. 2011) und in den Heften 3/2010 und 1/2011 der Zeitschrift *Luxemburg* dokumentiert. Wie schon 20 Jahre zuvor – die Überlegungen sind da.

Die Konferenz hat gezeigt, welche Spannungen etwa beim Thema Konversion zwischen Gewerkschaften und ökologischen Gruppen bestehen. Es wurde offengelegt, dass auch innerhalb der Gewerkschaften sehr kontrovers

¹ Konversion meint die Umstellung der Produktion etwa von Rüstungsgütern auf zivile Güter (etwa von U-Booten zu Containerschiffen), von nicht mehr ertragreichen auf zukunftsträchtigere Produkte (etwa von der Holzproduktion auf Mobilfunk bei Nokia) oder eben von ökologisch unverträglichen auf sozial-ökologisch vertretbare Produkte (etwa von Autos mit Verbrennungsmotor zu Schienenfahrzeugen).

diskutiert wird. Die Arbeit an solchen Differenzen ist freilich die 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. Wieder einmal schien die Zeit noch nicht reif für den Beginn von demokratischen Konversionsalternativen. Es war vielmehr die Stunde der Herrschenden und des Krisenkapitalismus, der Sicherung von Beschäftigung und Produktion, ohne jedoch das Produktionsmodell anzurühren. Die IG Metall hatte – anders als angekündigt – keine Positionsbestimmung zur Konversion vorgelegt. Wozu auch? Abwrackprämie und Kurzarbeit hatten durch die Krise hindurch geholfen. Die Nachfrage boomte. Angesichts der Milliarden von Menschen in China, Indien, Brasilien oder Russland, den sogenannten Zukunftsmärkten, die noch nicht automobilisiert sind, scheint Überproduktion kein Thema mehr zu sein. Ökologische Probleme wurden, wenn überhaupt, in den Kategorien einer grünen Modernisierung diskutiert. Die Debatte um weitergehende Perspektiven war beendet, bevor sie wirklich begonnen hatte.

Dreißig Jahre Später – nächste Krise und (k)ein Aufbruch?

Die Corona-Pandemie und die Stilllegung wesentlicher Teile des sozialen und ökonomischen Lebens traf auf einen sich bereits im Herbst 2019 dem Ende zuneigenden Konjunkturzyklus (vgl. IfG 2020). Anders als in den Jahren 2008/09 liegt der Auslöser der Krise nicht im Kreditwesen (Subprime-Krise), sie hat vielmehr mit einem Einbruch bei der Produktion zu tun. Die industrielle Produktion in Deutschland ging im vergangenen Jahr um knapp fünf Prozent zurück, weltweit sank das Produktionswachstum auf null. Wichtigste Ursache sind massive Überkapazitäten in der globalen Automobilindustrie. Seit zwei Jahren ist bereits ein absoluter Rückgang der Produktion zu verzeichnen, in Deutschland allein um über eine Million Pkw. In der Krise von 2009 konnte der Einbruch bei der Autoherstellung noch durch die enorme Expansion des Marktes in China (über)kompensiert werden. Diesmal jedoch ging auch in China die Produktion drastisch zurück, mit über zwei Millionen Einheiten, und das bereits vor der Corona-Krise. Bei der Inlandsproduktion von Autos sind wir heute wieder beim Stand von 1994 bzw. 2009 gelandet. Wir erleben die Schrumpfung der Autoindustrie auf »disruptive«, also ungeplante und destabilisierende Art und Weise« (Krull u.a. 2020).

Der Ruf der Automobilindustrie hat gelitten unter Skandalen wie dem Dieselskandal und der Untätigkeit in Sachen Ökologie. Statt Ein- oder Drei-Liter-Autos dominieren heute größere, schwerere und profitträchtigere SUVs die Verkaufszahlen. Beim E-Auto liegen die Konzerne in Deutschland weit hinter globalen

Konkurrenten zurück. Und wieder macht die Umweltbewegung, diesmal vor allem Fridays for Future, Druck. Denn die Folgen des Klimawandels sind inzwischen längst spürbar. Doch die Debatte stockt. Weshalb?

Man könnte sagen: Ideenlosigkeit und die Einübung ins Co-Management prägen das Denken der Beschäftigten, deren Vertretern und der Gewerkschaften – zumindest in den Führungsspitzen und von Ausnahmen einmal abgesehen. Schaut man tiefer, wird es allerdings komplizierter: Der permanente Prozess der Restrukturierung im Rahmen von Transnationalisierung und Vermarktlichung der Produktion (nicht mehr das Gesamtergebnis zählt, jedes Team muss sich »rechnen«), dann durch Industrie 4.0/Digitalisierung wird durch die anstehende ökologische Modernisierung ein weiteres Mal dynamisiert. Bei den Beschäftigten ruft dies Unsicherheit und immer höheren Leistungsdruck hervor. Das Erleben von Ohnmacht angesichts der Restrukturierungswellen führt eher zu Ablehnung und Distanzierung von Veränderung an sich, es lässt am Bekannten festhalten, umso mehr dieses bedroht ist (Pickshaus/Waclawczyk 2019: 100f).

Es mangelt an psychologischen, betrieblichen, gewerkschaftlichen und politischen Ressourcen zur Bewältigung und Gestaltung des Wandels durch die Beschäftigten. Selbst positive Veränderungen für sich selbst betrachten sie als »nicht machbar«. Guten Vorschlägen zum sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien und gerechte Übergänge, etwa vonseiten der LINKEN (vgl. Riexinger 2020a u. 2020b oder Candeias 2020), fehle angesichts der »Übermacht« der Gegner (Urban 2011,: 174) die Durchsetzungsperspektive. Es mangele an der entsprechenden Macht. Eine kollektive Verdrängung des Problems findet zwar nicht statt, an Handlungsdruck fehlt es jedoch.

Viele hoffen noch immer, bis zur Rente durch zu kommen. Tatsächlich werden rund 200.000 Beschäftigte in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen. »Viele denken, hoffentlich passiert da jetzt nicht so viel, dass ich noch durchkomme mit meinem Arbeitsleben«, erzählt ein Betriebsrat bei Daimler (zit. n. Boewe u.a. 2021). Doch angesichts der Umbrüche ahnen viele, dass es möglicherweise nicht mehr reicht. »Seit Diesel-Gate ist erstmals die Zuversicht, dass man dort bis zur Rente weiterarbeitet und die Kinder auch - das ist alles nicht mehr selbstverständlich«, meint ein Vertrauensmann von VW (ebd.).

Ohne eine Verankerung von »unten« in den Betrieben, lässt sich eine sozial-ökologische Mobilitätswende nur schwerlich realisieren. Diese Aufgabe kann weder auf der betrieblichen Ebene von den Beschäftigten und ihren Repräsentant:innen bewältigt werden, aber auch nicht stellvertretend von außen erfolgen. Die RLS beispielsweise kann nur Impulse geben: mit Konzepten, aber vor allem mit Möglichkeiten der Vernetzung als Anshub für eigenes Handeln und um Räume für Beteiligung zu schaffen. Das kann etwa die Gründung gewerkschaftlicher Arbeitskreise Alternativer Produktion sein, in denen über

die Möglichkeiten und Probleme der sozial-ökologischen Transformation und Konversion gesprochen werden kann.

Zweifel gibt es hinsichtlich der Beschäftigungseffekte, die bei einer Konversion zu erwarten sind: »Wenn du Individualmobilität in Kollektivmobilität wandelst, wirst du das Beschäftigungsvolumen dort nicht haben«, glaubt einer der Beschäftigten aus einem Automobilbetrieb. Ein Kollege aus einem Fertigungswerk für Stadtbusse verwies dagegen auf den hohen Arbeitskräftebedarf in der eher manufakturartigen Produktion von Bussen: »Das ist hochqualifiziert, hohe Entgeltgruppen. Jeder Bus ist wie ein Einfamilienhaus. Jeder Kunde will einen anderen Bus, ganz individuell. Und so ähnlich ist das auch bei der Straßenbahn.« (Zit. n. Boewe u.a. 2020) Doch nicht einmal diesen Austausch zwischen den unterschiedlichen Sparten der Produktion von Mobilität gibt es. Entsprechende Arbeitskreise könnten das ändern, wie sie es zu Zeiten der Konversion in den Werften in den 1980er Jahren taten.

Keineswegs wird ein »naiver Anti-Industrialismus« (ebd.: 168) gepredigt. Eine andere Mobilität erfordert unglaublich viel Arbeitskraft und alternative industrielle Produktion in zahlreichen Bereichen (Candeias 2020). Die Konzerne werden bei dieser Transformation nicht freiwillig mittun. Dafür braucht es politische Vorgaben und öffentliche Investitionen. Die Konzepte liegen vor (so auch in diesem Buch). Dafür wiederum braucht es andere politische Mehrheiten sowie Gewerkschaften, die Klimabewegung und eine plurale Mosaiklinke, die dafür Druck entfalten. Es ist eine Aufgabe aller linken Kräfte, für die man sich allerdings entscheiden muss.

Dafür finden sich auch Ansatzpunkte in den Belegschaften der Autoindustrie. Eine Befragung, die wir im Sommer 2020 begonnen haben, ergab: Die Identifikation mit dem Produkt Auto nimmt unter den Kolleg:innen ab (vgl. Boewe u.a. 2020). Es kommt zu einem Kulturwandel, der auch daran deutlich wird, dass in der Pandemie-Krise der Ruf nach staatlichen Kaufanreizen für Pkw mit reinem Verbrennungsmotor in der betrieblichen Basis keine verbreitete Forderung war. Der alte Krisenkorporatismus trifft auf Skepsis: »Die ganzen Fördergelder, ob das jetzt für E-Autos ist oder für Verbrenner, das sind einfach nur Gelder, die zu den Arbeitgebern geschoben werden und im Zweifelsfall in die Dividende hineingeschoben werden. Und wir alle bezahlen es«, formuliert es ein Beschäftigter. Aber die Belegschaften sind offen für Diskussionen, wissen von der Notwendigkeit, sind *für* einen sozial-ökologischen Umbau, etwa für den deutlichen Ausbau und die »Verbilligung des Öffentlichen Nahverkehrs. Das interessiert die Leute. Dann kann man auch im zweiten Nebensatz sagen, dass dieser Schritt auch dazu führen soll, dass die Leute ihr Auto zuhause lassen, um das Klima zu schonen. Dann ist man schon in der Diskussion« (ebd.).

Daran wird auch deutlich: Die Transformation ist keine betriebliche Angelegenheit, sondern eine gesellschaftliche. Die Konversion von den Betrieben bzw.

von den Beschäftigten in den Betrieben zu erwarten, würde in reine Überforderung münden. Oder wie es ein VW-Vertrauensmann formuliert: »Ich denke, dass der enge Kreis der rein ökonomischen, betrieblichen Belange [...] durchbrochen werden muss.« (Zit. n. ebd.). Ohne die betriebliche Seite hängen bloß auch die politischen Konzepte in der Luft. Beides muss auf produktive Weise verbunden werden. Bisher fehlt es an Möglichkeiten, die hohe Produzentenkompetenz der Beschäftigten in eine gesellschaftliche Initiative für eine sozial-ökologische Transformation aller Mobilitätsindustrien einzubringen.

Neue Allianzen und organisierende ökologische Klassenpolitik

Die Bedingungen für den Wandel haben sich durchaus verbessert. In den letzten Jahren wird verstärkt versucht, soziale bzw. beschäftigungspolitische und ökologische Fragen aus ihrem falschen Gegensatz herauszuholen, sowohl von gewerkschaftlicher Seite, als auch vonseiten der Klimabewegung und der Umweltverbände. Ausdruck davon sind zahlreiche Gesprächsrunden, gemeinsame politische Papiere bis hin zu neuen Allianzen. Genannt seien nur kurz die – sehr unterschiedlichen – Papiere von IG Metall und BUND, DGB und den GRÜNEN oder das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (AWO, BUND, IG Metall, NABU, SoVD, VdK, ver.di und VCD). Papier ist geduldig – und oft sind die gemeinsamen Positionen und Forderungen noch vage. Aber die Papiere verdeutlichen, die Gewerkschaften sind sich der Bedeutung der ökologischen Problematik bewusst, verteidigen nicht einfach ein überkommenes fossilistisches Projekt, weder an der Spitze der Gewerkschaften, noch in den Belegschaften. Ausnahmen bestätigen die Regel, denn auch der Anteil derjenigen, die ökologische Fragen als zweitrangig betrachten, bis hin zu radikal rechten Positionen ist nicht zu unterschätzen. Aber anders als in der Frage des Kohleausstiegs gehen die Gewerkschaften das Problem bewusst an. Die Annäherung an soziale und ökologische Verbände und Bewegungen ist auch Ausdruck eines solchen politischen Suchprozesses, wenn auch zu langsam, gemessen am Tempo des Klimawandels.

Der linke Flügel bei Fridays for Future beschreibt dies mit einem »ecological turn« in den Gewerkschaften und einem »labour turn« in der Klimabewegung, also einer wechselseitigen Bezugnahme und Hinwendung (vgl. Candeias 2011). Ein exemplarisches Projekt einer solchen progressiven »ökologischen Klassenpolitik« (Candeias) war die Allianz zwischen verdi und Fridays for Future bei der ersten bundesweiten Tarifrunde im Nahverkehr – ein längerer politischer Prozess der Annäherung, des Kennenlernens und Zuhörens, der Produktion gemeinsamer Interessen und schließlich der Organisation gemeinsamer Aktionen, der Versuch »Machtressourcen der verschiedenen Bewegungen zusam-

menzuführen« (vgl. Autor:innenkollektiv *climate.labour.turn* in diesem Band). Nicht die Kritik am jeweils Anderen sollte im Vordergrund stehen. Es geht um die Gemeinsamkeiten und »Potenziale der beiden Bewegungen«. So kämpften »die 60-jährigen Bus- und Bahnfahrer:innen« für das Klima, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und bessere Arbeitsbedingungen, »Hand in Hand mit der 20-jährigen Lehramtsstudent:in« (ebd.).

Die LINKE hat zeitgleich versucht, ein übergreifendes Projekt für einen sozial-ökologischen Systemwechsel bzw. einen linken Green New Deal zu entwickeln, mit besonderem Augenmerk auf den Umbau der Mobilitätsindustrien (vgl. Riexinger 2020b und in Kurzform hier in diesem Band). Von dort aus versuchen wir Gespräche weiterzutreiben und zu intensivieren. Denn häufig gibt es wenige lebensweltliche Berührungspunkte und gemeinsame Erfahrungsräume zwischen Beschäftigten in der Industrie und (einer neuen, jungen) Klimabewegung oder zwischen Beschäftigten und der politischen Linken. Unsere Konzepte sind keine politischen Versprechen; es sind auch keine fertigen Konzepte. Zentral ist, dass wir daraus eine gemeinsame politische Praxis entwickeln.

Dafür gilt es den Blick auf die Lohnabhängigen als »ganze Menschen« und damit auch auf ihre Lebensweise und vielfältigen Interessen zu richten. So haben Beschäftigte in der Autoindustrie durchaus ein Interesse an einer möglichst intakten Umwelt für sich und ihre Kinder, an mehr Zeit für Familie und Sorgearbeit, für Freunde, Erholung oder politischer Betätigung. Viele haben eine:n Partner:in, die im Dienstleistungssektor arbeitet und deutlich weniger verdient; viele haben Kinder oder Freund:innen, für die die Klimakrise zentral geworden ist und Veränderung einfordern. Viele haben Kritik an den derzeitigen Arbeitsbedingungen in der Branche, an der Politik zulasten der Lohnabhängigen, auch an der gewerkschaftlichen Ausrichtung und Kampfkraft. Zusammengefasst impliziert dies einen anderen Interessenbegriff, der über Lohnfragen und Beschäftigungssicherheit hinausgeht. Denn die Einzelnen haben vielfältige, teils gegensätzliche Interessen; die Widersprüche gehen mitten durch die Subjekte. Das ist eine Chance, denn es bedeutet, dass Interessen nicht »objektiv« gegeben sind, sondern in Auseinandersetzungen permanent geformt werden, im besten Falle gemeinsam.

Doch dazu gibt es kaum Untersuchungen. In der Regel geht es bei arbeitssoziologischer Bewusstseinsforschung um betriebliche Belange, manchmal um Krisenempfinden und den (entfremdeten) Blick auf Politik/Gesellschaft oder rechte Einstellungen etc. – häufig hervorragende Arbeiten. Selten geht es jedoch um Anknüpfungspunkte für progressive und verbindende Klassenpolitik, um Ansprüche an eine neue Arbeitspolitik und einen Sozialstaat des 21. Jahrhunderts oder eben für einen sozial-ökologischen Systemwechsel. Dieses Defizit können auch wir nicht beheben. Zumindest wollten wir im Rah-

men unserer Möglichkeiten mit einer Beschäftigtenbefragung einen Vorstoß in diesem Sinne wagen (vgl. dazu Boewe/Krull/Schulten in diesem Band, auch Flemming 2021).

Spurwechsel

Sowohl aus ökologischen Gründen wie aus Gründen der Beschäftigungssicherung im industriellen Bereich braucht es im Sinne einer verbindenden, ökologischen Klassenpolitik konsequente Schritte einer gerechten Mobilitätswende, einen sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien und gerechte Übergänge für die Betroffenen. RLS und LINKE haben sich, wie erwähnt, daher daran gemacht, Konzepte dafür zu entwickeln. Selbstverständlich sind das keine fertigen Blaupausen, sondern formulierte politische Perspektiven, konkrete Einstiegsprojekte und Ansatzpunkte – als Angebot für die weitere Diskussion. Wir gehen dabei von der einfachen und dennoch keineswegs präsenten Annahme aus: Für eine solche Transformation braucht es auch eine alternative industrielle Produktion – und ganz generell unglaublich viel Arbeitskraft.

Der Zweck unserer Aktivitäten, deren Zwischenstand wir in diesem Buch zusammenfassen:

a) Wir wollten durch die Studien (wieder) stärker mit Beschäftigten aus den Betrieben und Gewerkschafter:innen ins Gespräch kommen, über die Lage und die Debatten in den Betrieben und den Gewerkschaften, über bestehende Konversionsvorstellungen etc. sprechen. Außerdem wollten wir, dass Kollg:innen aus den unterschiedlichen Bereichen der Auto-, Bus- und Schienenfahrzeugproduktion untereinander stärker ins Gespräch kommen, um sich über Potenziale quer zu den Mobilitätsindustrien und vielleicht auch gemeinsame Aktivitäten auszutauschen. Dazu laden wir bei unseren Foren und Seminaren stets auch Vertreter:innen aus Mobilitätswende-Initiativen sowie Umwelt- und Klimabewegung sowie der LINKEN und der kritischen Wissenschaft ein. Es gilt an die Interessen anzuknüpfen und im kritischen Miteinander gemeinsame Positionen, Initiativen und Praktiken zu entwickeln. Dazu diente auch die Beschäftigtenbefragung in den Mobilitätsindustrien, die wir hier in diesem Buch vorstellen, zusammen mit einem Forschungsprojekt zum selben Thema. Gemeinsame Erfahrungen müssen organisiert werden. Daher unternehmen wir auch einen Rückblick auf die alte Debatte zur Konversion, auf Arbeitskreise zu Alternativer Produktion. Vor einigen Jahren gründeten wir den Gesprächskreis »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität« als eine Gelegenheit, die unterschiedlichen Diskussionsstränge wieder zusammenzuführen und weiterzutreiben. Wir wagen einen Ausblick auf die hoffnungsvolle Organisierung neuer Arbeitskreise alternativer Produktion.

b) Wir wollen die erarbeiteten Konzepte und Perspektiven zum sozial-ökologischen Strukturwandel der Autoindustrie und für eine Mobilitätswende ins Gespräch bringen: auf Foren, in Seminaren und zahlreichen Publikationen. Wir dokumentieren hier Perspektiven aus Gewerkschaft, Umweltverbänden und Klimabewegung, die Anforderungen und Strategien für die Transformation formulieren. Und wir zeigen Reaktionen, Anknüpfungspunkte und Kritiken auf die Vorschläge von LINKEN und RLS vonseiten der Beschäftigten, Gewerkschaften und der ökologischen Bewegung. Denn Konzepte und Strategien müssen diskutiert, kritisiert, erweitert, betrieblich oder lokal/regional heruntergebrochen werden.

c) Schließlich wollen wir ausgehend von Untersuchungen zum Stand und den Entwicklungen in den Mobilitätsindustrien abschätzen, was für beschäftigungspolitische Auswirkungen ein solches umfassendes Konzept hätte. Welches Potenzial könnte für alternative, industrielle Beschäftigung bei einer linken und gerechten Mobilitätswende zu Tage treten?

Auf dieser Basis können praktische Allianzen für einen Spurwechsel der Mobilitätsindustrien organisiert werden und gedeihen – im Sinne einer verbindenden ökologischen Klassenpolitik, die Beschäftigte aus unterschiedlichen Branchen und ihren Gewerkschaften, aus Umwelt- und Klimabewegungen, Politik und Wissenschaft zusammenbringt. Schon 2010 auf unserer Konferenz Auto. Mobil.Krise in Stuttgart stellte Hans-Jürgen Urban die Frage, »warum wir« – die Gewerkschaften sind gemeint, aber es gilt für alle politischen Akteure – in der Debatte »soweit zurück gefallen sind«? (Urban 2011) Seit der wegweisenden Konferenz »Auto, Umwelt, Verkehr« sind nun 30 Jahre vergangen. Vielleicht keine verschenkten Jahre, denn wir wissen nun die Dicke der zu bohrenden Bretter einzuschätzen, wir kennen die Fallstricke und Probleme. Wir kennen aber auch die Einstiege in eine sozial-ökologische Konversion und für entsprechende Allianzen. Wir sind weiter. Wir wissen auch, es gibt keine Abkürzungen, auch keine Ausreden mehr. Der Zeitdruck wird größer. Es braucht nur noch den Mut, realistisch zu werden – denn so, wie es ist, wird es nicht bleiben.

Literatur

- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2020): »Wo ist die Ladestation? Beim Aldi!« Automobilindustrie und Transformation aus Sicht der Beschäftigten, Dossier »Spurwechsel. Gerechte Mobilität und alternative Produktion, Rosa-Luxemburg-Stiftung, www.rosalux.de/news/id/42956/wo-ist-die-ladestation-beim-aldi (3.11.2021).
- Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hrsg.) (2011): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität.Arbeit.Konversion, Hamburg.
- Candeias, Mario (2020): Der Mietendeckel der Mobilität? In: Zeitschrift LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/mietendeckel-der-mobilitaet/ (28.10.2021).
- Candeias, Mario (2011): Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie, in: Candeias u.a. (Hrsg), Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 253-272.
- Flemming, Jana (2021): Jobs kontra Umwelt? Gewerkschaften als Brückenbauer für eine sozial-ökologische Transformation, Dissertation, München (im Erscheinen).
- IG Metall/Deutscher Naturschutzring (1992): Auto, Umwelt, Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist, Köln.
- Institut für Gesellschaftsanalyse & Friends (2020): Ein Gelegenheitsfenster für linke Politik? Wie weiter in und nach der Corona-Krise, Sonderausgabe der Zeitschrift LuXemburg, Berlin, www.zeitschrift-luxemburg.de/lux/wp-content/uploads/2020/04/rls_lux_mini_corona_final-2.pdf (28.10.2021).
- Krull, Stephan u.a. (2020): Die Autoindustrie vor und nach »Corona«: Konversion statt Rezepte von gestern! Stellungnahme aus dem Gesprächskreis »Auto.Umwelt.Mobilität« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/news/id/42065/die-autoindustrie-vor-und-nach-corona-konversion-statt-rezepte-von-gestern?cHash=d75b11f97b0e779c88fa8043be322106 (28.11.2021).
- Pickshaus, Klaus/Waclawczyk, Maximilian (2019): Arbeit und Ökologie in der Transformationsperspektive, in: Schröder/Urban (Hrsg.): Transformation der Arbeit – ein Blick zurück nach vorn, Frankfurt a.M., 91-103.
- Riexinger, Bernd (2020a): Die Autoindustrie umbauen. Vorschlag für einen linken Green New Deal, in: Zeitschrift LuXemburg, 1, www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-linker-green-new-deal/ (28.11.2021).
- Riexinger, Bernd (2020b): System Change. Plädoyer für einen linken Green New Deal – Wie wir den Kampf für eine sozial- und klimagerechte Zukunft gewinnen können, Hamburg.
- Urban, Hans-Jürgen (2011): Umbau statt Krise? Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 162-169.
- Urban, Hans-Jürgen/Schumann, Harald (2011): Ökologische Konversion und Mosaik-Linke. Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften, in: Candeias u.a. (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos, Hamburg, 170-175.

Autor:innen

Antje Blöcker ist Sozialwissenschaftlerin und Lehrbeauftragte im FB Soziologie – Arbeit und Wirtschaft an der Ruhruniversität Bochum. Seit vielen Jahren hat sie eine exzellente Expertise über Entwicklungen in der Automobilindustrie und darüber hinaus ausgebildet.

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn sind Lea Knoff, Max Schwenn, Lara Zschiesche, Rika Müller-Vahl, Hannah Harhues, Rhonda Koch, Julia Kaiser. Die Redaktion dieses Textes hatten Rhonda Koch und Julia Kaiser. Das Autor:innenkollektiv versteht sich als sozialistischer Flügel von Fridays for Future/Students for Future. Die Autor:innen sind auch engagiert im SDS, dem Studierendenverband der LINKEN.

Bernd Riexinger ist Bundestagsabgeordneter der LINKEN, ehemaliger langjähriger Ko-Vorsitzender der Partei die LINKE und leidenschaftlicher Gewerkschafter. Er war in der Sozialforumsbewegung aktiv und Mitbegründer der WASG. Zuletzt erschienen von ihm zwei konzeptionelle Bücher im VSA-Verlag »Neue Klassenpolitik. Solidarität der Vielen statt Herrschaft der Wenigen« (2018) und »SystemChange. Plädoyer für einen linken Green New Deal – Wie wir den Kampf für eine sozial- und klimagerechte Zukunft gewinnen können« (2020).

Bernhard Knierim ist Biophysiker, Politikwissenschaftler und Autor. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestagsbüro von Sabine Leidig, ist Sprecher des Bündnisses Bahn für Alle, das sich für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand einsetzt, und engagiert sich im Netzwerk Back on Track für ein attraktives europäisches Bahnnetz.

Carla Noever Castelos ist aktiv im I.L.A.-Kollektiv, das solidarische Alternativen zur imperialen Lebensweise stärken will. Sie ist außerdem Mitarbeiterin im Projekt »Gutes Leben für alle« der BUNDjugend.

Carsten Büchling, 49 Jahre alt, aktiv in der IG Metall seit 1991, Mitglied des Betriebsrates der Volkswagen AG im Werk Kassel seit 1999, Mitglied der Partei DIE LINKE seit ihrer Gründung, ehrenamtlicher Richter am Landesarbeitsgericht Hessen, Absolvent der Akademie der Arbeit sowie des B.A.-Studiengangs Business Administration an der Academy of Labour in Frankfurt am Main.

Jörn Boewe und Johannes Schulten betreiben gemeinsam das Journalistenbüro »work in progress« in Berlin. Als Autorenteam beschäftigen sie sich vor allem mit Arbeitskampfstrategien und Fragen gewerkschaftlicher Organisation.

Kai Burmeister ist Gewerkschaftssekretär der IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg und arbeitet dort zur Transformation der Automobilindustrie.

Lars Hirsekorn, Jahrgang 1972, arbeitet seit 1994 bei Volkswagen in Braunschweig (Ausbildung zum Zerspanungsmechaniker), momentan in der Kolbenstangenfertigung als Anlagenführer (Drehen, Härten, Schleifen). Neben

der außerparlamentarischen Politik beschäftigt er sich noch mit der Feuerwehr, dem Bergsteigen und dem Kanuwandern.

Marie-Luisa Wahn ist Jugendvertretung im BUND-Bundesvorstand, philosophiert mit ihrem Vater (KFZ-Meister) seit der Kindheit über die Zukunft der Automobilbranche.

Mario Candeias ist Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Ein sozial-ökologischer Umbau der Mobilität und gerechte Übergänge sind seit langem Schwerpunktthemen seiner Arbeit, zu der er vielfach veröffentlichte. Jüngste Publikation zu einem anderen Thema beim Argument-Verlag »Klassentheorie. Vom Making und ReMaking« (2021).

Markus Wissen lehrt an der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin Gesellschaftswissenschaften und ist Fellow am Institut für Gesellschaftsanalyse und Mitglied des Beirates der RLS. Er forscht insbesondere zu Fragen sozial-ökologischer Transformation und ökologischer Klassenpolitik. Von ihm erschien unter anderem das Buch »Imperiale Lebensweise« (2017), das er gemeinsam mit Ulrich Brand veröffentlicht hat.

Philipp Köncke ist Doktorand am Institut für Volkswirtschaftslehre der Universität Rostock und forscht zur ungleichen Entwicklung innerhalb der Europäischen Union. Seine hier abgedruckte Studie ist im Rahmen seiner Projektarbeit am Institut für Gesellschaftsanalyse entstanden.

Reinhard Kratzert ist Betriebsratsvorsitzender bei Alstom in Salzgitter und Mitglied des Ortsvorstandes der IG Metall Geschäftsstelle Salzgitter-Peine.

Stephan Krull ist ehemaliger Betriebsrat bei VW Wolfsburg und Koordinator des GK »Zukunft Auto.Umwelt.Mobilität« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Mitglied im Attac Rat und im Landesvorstand der LINKEN in Sachsen-Anhalt. Blog: stephankrull.info.