

Hans-Jürgen Urban

Umbau statt Krise?

Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität

Wir leben in einer paradoxen Situation: auf der einen Seite der krisenbedingte Einbruch in der Automobil- und Zuliefererindustrie, auf der anderen Seite ein von keinem prognostizierter rasanter Boom von Auftragseingängen. Doch nun besteht die enorme Gefahr, in eine business-as-usual-Falle zu tappen, dem weitverbreiteten Bedürfnis der Befriedigung eines aufgestauten Nachholbedarfs nachzugeben. Dieser Nachholbedarf wird empfunden von denjenigen, die Profite vermissen, die in der Krise auf der Strecke geblieben sind.

Aber dieser Nachholbedarf wird auch empfunden von unseren Kolleginnen und Kollegen, die hohe Einkommenseinbußen hatten in der Zeit der Krise – längst nicht überall ist die Kurzarbeit verbunden gewesen mit finanziellen Aufstockungsregelungen – und er wird auch empfunden mit Blick auf leer geräumte Zeitkonten. Nun aber einfach zur Tagesordnung überzugehen, wäre Problemverschleppung, gar Problemverschärfung. Die Spezifik des Problems ist, dass wir es mit sehr unterschiedlichen Dimensionen zu tun haben.

Problemdimensionen

Auch wenn der Begriff der Nachhaltigkeit ein bisschen abgegriffen ist, taugt er um einige wesentliche Elemente deutlich zu machen. Vier Nachhaltigkeitsdefizite des gegenwärtigen Entwicklungsmodells lassen sich identifizieren: das ökologische, das beschäftigungspolitische, das arbeitspolitische und das wettbewerbspolitische Thema.

a) Das ökologische Thema meint die Belastung der Biosphäre und des Klimas durch Emissionen, die ausgehen vom motorisierten Verkehr; weiter die endlichen fossilen Brennstoffe, Stichwort »Peak Oil«; und schließlich die Verstärkung und die damit einhergehende – nicht Ausweitung, sondern – Reduzierung von Mobilität. Der Begriff der Mobilitätsfiktion ist treffend und zeigt an, dass es in vielen Ballungsräumen keine Chance mehr gibt, das Mobilitätsversprechen des Automobils auch nur ansatzweise zu realisieren, weil das Ganze nicht nur ökologisch, sondern auch verkehrspolitisch in kollapsähnlichen Zuständen endet.

b) Das beschäftigungspolitische Thema hat ebenfalls viele Facetten: Trotz Abwrackprämie und einer äußerst erfolgreichen Beschäftigungssicherung in den Betrieben seitens insbesondere der Betriebsräte und der IG Metall mithilfe der Arbeitsverwaltung – ein Erfolg gewerkschaftlicher Interessenvertretung in der Krisenphase – ist der säkulare Prozess des Abbaus von Beschäftigung in der Automobilindustrie dadurch keineswegs gestoppt. Die Abwrackprämie war eine Ad-hoc-Maßnahme um die Beschäftigungskatastrophe zu verhindern, aber sie war keine Strukturinnovation, kein Element nachhaltiger ökologischer Impulse, sondern hat ein Stück Zeit erkaufte. Doch wir erleben einen Prozess, der nicht nachlassen wird: Der Automobilsektor ist ein technologie- und produktivitätsgetriebener Sektor, der immer wieder zyklisch und strukturell mit dem Problem konfrontiert ist, dass die Produktivitätssteigerungen, das Produktionspotenzial schneller wächst, als die Absatzmöglichkeiten. Wie immer man zur Frage steht, ob der Absatz wachsen sollte oder nicht, das daraus entstehende Beschäftigungsproblem ist ein strukturelles.

c) Das Thema der arbeitspolitischen Nachhaltigkeit. Eine neuere Studie der EU zeigt, dass nicht nur, aber gerade auch im Automobil- und Zulieferersektor eine Welle von Restrukturierungen ansteht, die über Kostenreduzierungen ganz traditioneller Art Renditen erhöhen soll. Dies führt zu einer enormen Intensivierung von Arbeit, bis hin zu Elementen der längst überwunden geglaubten Überkopfarbeit und klassischen Elementen der Arbeitsverdichtung, was man als humanisierungspolitisches roll-back bezeichnen kann. Hinzu kommen neue Formen der Steuerung von Personaleinsatz, die ebenfalls darauf hinauslaufen, Arbeitskraft intensiver und umfassender zu vernutzen.

d) das wettbewerbspolitische Nachhaltigkeitsdefizit. Es ist kein Geheimnis, dass die Automobilindustrie weltweit mit strukturellen Überkapazitäten konfrontiert ist. Wie immer die Schätzungen ausfallen, ist an dieser Stelle nicht wichtig. Die Krise hat das Problem nicht gelöst und es ist absehbar, dass eine vehemente Verdrängungskonkurrenz um den Verbleib auf vorhandenen Märkten und eine wahnwitzige Erschließungskonkurrenz über die Präsenz auf neu entstehenden Märkten – insbesondere China, Indien, Brasilien, Russland – aufflammt. Wir sehen erste Vorläufer dieser Konflikte in der deutschen Automobilindustrie und mit Blick auf die extreme Exportorientierung zeigen sich jene Probleme, die damit im Zusammenhang des europäischen Wirtschaftsmodells entstanden sind.

Magisches Viereck einer Nachhaltigkeitsstrategie

Was bedeutet dies nun für ein politisches Herangehen? Wir haben es mit zwei grundlegenden Problemen zu tun: der Komplexität des Themas, dem Problem, das man nicht immer weiß, welche Folgen eine bestimmte Strategie haben wird, und dem Balanceproblem, weil Zielkonflikte vorprogrammiert sind, etwa zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und Beschäftigung. Es gibt ein Spannungsverhältnis zwischen der arbeitspolitischen Dimension und dem Wettbewerbsmodell. Die Zielkonflikte bewegen sich zwischen den vier genannten Problemdimensionen.

Vorneweg gilt es, eine Entscheidung zu treffen: Soll der Prozess eines Umbaus der Automobilindustrie marktgetrieben vorangetrieben werden – wofür die gegenwärtige Hegemoniesituation spräche –, oder kann das Ganze nur als politisch gesteuerter Prozess erfolgreich sein? Und was würde das bedeuten?

Dem Problemviereck entspricht das Lösungsviereck einer Nachhaltigkeitsstrategie, einer Strategie mittlerer Reichweite. Es ist eine Strategie mit dem Anspruch nicht in die *Business-as-usual*-Falle zu tappen. Es ist auch eine Strategie, die nicht den Anspruch verfolgt, alle genannten Nachhaltigkeitsdefizite zu lösen. Sie ist aber angesichts der Kräfteverhältnisse noch ambitioniert genug und realistisch.

1. Ökologische Nachhaltigkeit. Die Diskussionen sind vielfältig, reichen von der Frage sanktionsbewehrter Grenzwerte für CO₂-Ausstoß bis hin zu entwickelten Konzepten des Komplettrecyclings von Automobilen. Es war gut, dass auch die Gewerkschaften und die Betriebsräte der Automobilindustrie europaweit eine Position entwickelt haben, dass eine Reduzierung von CO₂-Emissionen nur mit sanktionsbewehrten verbindlichen Regeln erfolgt. In Konzepten bis hin zur hundertprozentigen Recyclingkapazität stecken wichtige Potenziale. In diesem Zusammenhang muss man auch über Elektromobilität reden. Die Diskussion ist vielfältig – unterschiedliche Antriebstechniken, die Vor- und Nachteile des Verbrennungsmotors, des Hybridantriebs, des Brennstoffzellenantriebs und des Elektroantriebs. Richtig spannend wird es erst bei der Kombination dieser Möglichkeiten. Es gibt keinen Königsweg – zumindest jetzt nicht.

Doch die Priorisierung der Elektromobilität bringt drei Probleme: Die Techniker sagen, es gebe immer noch eine hohe Anzahl technischer Probleme, von der Batterietechnik bis zur Frage der Infrastruktur. Der Übergang vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb ist eine Entwicklung, die technologisch und produktionstechnisch einer Revolution gleichkommt. Das strukturiert nicht nur den gesamten Produktionsprozess um, sondern auch

den gesamten Zulieferprozess und alles, was damit zusammenhängt. Was bleibt, was fällt weg? Zu klären gilt besonders, wie eigentlich die CO₂-Bilanz der Elektromobilität aussieht.

Ich denke, dass sich in der Diskussion langsam durchsetzt, dass zur Lösung der CO₂-Problematik die Elektromobilität keine Lösung ist bzw. elementar davon abhängt, wie die Energie erzeugt wird. Auch deswegen ist diese Strategiefra­ge selbst in den Automobilkonzernetagen höchst umstritten. In jedem Fall wird der so genannte Marktdurchdringungsgrad in den nächsten 30 Jahren relativ gering sein, sodass die Wirkung relativ gering bleiben wird.

2. Das entscheidende Thema ist Mobilität. Ich möchte an eine Diskussion erinnern, die die IG-Metall mit der Studie *Auto, Umwelt und Verkehr* Anfang der 1990er Jahre begonnen hat. Die IG Metall war erstaunlich weit damals und die Frage drängt sich auf, warum wir soweit zurückgefallen sind. Die Perspektive eines nachhaltigen Automobilsektors liegt in einem neuen Mobilitätskonzept – keine wirklich neue Erkenntnis. Dazu gehört eine sichere, realistische Beschäftigungsperspektive für die Beschäftigten in der Automobilindustrie. Sie muss ein unverzichtbares Element jeglicher progressiver Konversionsstrategie sein. Keineswegs selten gehen beim Thema Konversion der Automobilindustrie Lösungskonzepte über das Thema der Beschäftigungssicherheit und der arbeitspolitischen Anforderungen hinweg. Es ist die Aufgabe der Gewerkschaften, das Thema in der Debatte zu halten. Es geht dabei um die Frage, welche industrie- und strukturpolitischen Maßnahmen getroffen werden müssen und wie Automobilkonzerne weiter zu Mobilitätskonzernen zu entwickeln sind. Das würde bedeuten, perspektivisch als strategische Frage zu formulieren: Wie kann es gelingen, weniger ein Produkt zu verkaufen, als vielmehr eine Mobilitätszusage zu machen und einzulösen? Das ginge einher mit der Entwicklung neuer Geschäfts- und Beschäftigungsfelder.

3. Die arbeitsmarktpolitische Flankierung ist ein wichtiges Thema. Wir können aus der Beschäftigungssicherung in der Krise lernen. Natürlich gehört die Diskussion um beschäftigungsförderliche Arbeitszeitregime mit hinein: Ich bin ein Anhänger der Arbeitszeitverkürzung. Meiner Auffassung nach gibt es keine andere Antwort auf die permanente Steigerung der Produktivität der Arbeit und der Produktivkraft insgesamt. Aber wer Gewerkschaftsarbeit vor Ort macht, weiß, dass eine Antwort auf zwei Probleme mitgeliefert werden muss: Wie kann man bei weiterer Verkürzung der Arbeitszeit das Thema der Verdichtung von Arbeitsprozessen und der zunehmend unzumutbar werdenden Leistungsabforderung in den Griff bekommen werden? Wie lassen sich Modelle der Verkürzung von Arbeitszeit mit

einem Zugewinn an Zeitsouveränität verbinden? Ohne die Regelung dieser zwei Fragen wird es keine große Unterstützung für arbeitszeitpolitische Initiativen in den Belegschaften geben. Und was ist mit dem Geld? Die Frage der Akzeptanz von Arbeitszeitverkürzung steht und fällt auch mit dem Erfolg in den Verteilungsauseinandersetzungen, die vor uns liegen.

Die Frage der Einflussnahme auf diesen Restrukturierungsprozess ist eine Schlüsselfrage. Dieser Prozess wird sich nicht aufhalten lassen. Die permanente Umwälzung der Produktionsmethoden gehört zum Kapitalismus wie der Profit. Die Frage ist, ob man Einfluss nehmen kann. Das Ganze läuft gegenwärtig unter der Überschrift: Ganzheitliche Produktionssysteme. Es ist entscheidend, ob es gelingt, die Gefährdungspotenziale dieser Produktionssysteme zu lokalisieren und Alternativkonzepte der Intervention in diesem Restrukturierungsprozess durchzusetzen. Das ist der Kern dessen, was wir als IG-Metall mit unseren Projekten Guter Arbeit zu realisieren versuchen. Dabei sind wir gut vorangekommen, stoßen jedoch immer wieder an Rentabilitätsgrenzen des gegenwärtigen Regimes und die in der Automobilindustrie nach wie vor dominierende Renditevorstellungen.

4. Schließlich geht es um die Verknüpfung von Arbeits-, Industrie- und Strukturpolitik. In den Betrieben wie in der Gewerkschaft insgesamt sind wir in diesem Punkt noch am wenigsten weit. Und es geht zudem um die Frage einer transnationalen, wirklich regulierenden Wettbewerbspolitik. Wie können wir das Problem der Überkapazitäten, das Problem der sich verschärfenden Verdrängungs- und Erschließungskonkurrenzen, in den Griff bekommen? Es gibt auf internationaler Ebene keinen Konsens darüber, dass es einer verbindlichen politischen Regulierung überhaupt bedarf. Die Kolleginnen und Kollegen in den Konzernen sind gut vorangekommen mit der Gründung von europäischen Betriebsräten, von Weltbetriebsräten oder von anderen Mitbestimmungsstrukturen, um zumindest die Kommunikationsflüsse zwischen den Standorten herzustellen. Das ist natürlich nur ein erster Schritt einer Infrastruktur, einer wettbewerbspolitischen Regulierung. In unseren Strategiedebatten sind wir bei diesem Thema noch nicht allzu weit. Es gibt Ansätze über den Rahmen einer globalen Strukturpolitik, es gibt Ansätze im internationalen Bund der Metallgewerkschaften, in den Strukturen der Konzerne. Aber es ist noch ein weiter Weg.

Die Machtfrage

Die entscheidende Stelle ist das Zentrum, das diese vier Dimensionen des Problems zusammenhält: die Machtfrage. Die konzeptionellen Modelle alleine nützen nicht viel. Sie kollidieren in der Umsetzung unmittelbar und schnell mit Macht- und Renditeinteressen. Eine Diskussion, wie man diese überwindet, ist noch nicht weit. Ich kenne nur eine Methode, die Interessen einer Mehrheit gegenüber den Interessen einer Minderheit zur Geltung zu bringen, und das ist Demokratie. Mit Blick auf Strategien der Durchsetzung ist dies die Schlüsselfrage: Demokratisierung ist integraler Bestandteil von Konversionskonzepten, von Beschäftigungssicherung, zur Überwindung dessen, was man die Orientierung der Unternehmen am Shareholder Value nennen muss. Schließlich braucht es die Herausbildung eines Akteurs, der sich diese schwierigen Transformationsprozesse vornimmt. Wer soll das alles tun?

Die Mosaiklinke

Der Gedanke der Mosaiklinken ist eigentlich ein ganz einfacher. Er geht davon aus, dass es in ausdifferenzierten und hochentwickelten kapitalistischen Gesellschaften keinen einzelnen Akteur gibt, der in der Lage wäre, Strukturprobleme zu bewältigen, die in so viele Politikfelder hineinreichen, wie z.B. die sozial-ökologische Transformation unseres Wirtschaftsmodells oder die Konversion der Automobilindustrie. Es bedarf einer neuen Form der Kooperation der Akteure aus unterschiedlichen Feldern, wenn man so etwas wie einen handlungsmächtigen Akteur formen will (vgl. Luxemburg Heft 1/2010).

Wer sind die potenziellen Mosaiksteine im Feld der Transformation der Automobilindustrie? Klar ist, dass die Schlüsselakteure (auch) die unmittelbaren Organisationen der Interessenvertretungen sein müssen, also die Gewerkschaften, die betrieblichen Interessenvertretungen und die Beschäftigten selbst. Klar ist auch, dass es der Kooperation mit den außerbetrieblichen sozialen Bewegungen bedarf, in ihren unterschiedlichsten Facetten. Und klar ist sicherlich auch, dass es der öffentlichen Förderung und der Fachwissenschaft bedarf, nicht nur der Technik, sondern auch der politischen Ökonomie, der Ökologie, der Soziologie, der Theorien von Macht und Profit. Aber, und das ist die wahrscheinlich schwierigste Frage, was ist mit den Unternehmen selbst? Nach einer Phase von drei Jahrzehnten Privatisierung von Forschung und Entwicklungskapazitäten verfügen öffentliche Institutionen

alleine nicht mehr über das notwendige Know-how, um diese Vielfalt von technischen Fragen auch nur annäherungsweise bewältigen zu können. Es muss wohl oder übel auch darum gehen, die Unternehmen als einen wichtigen Akteur in diesem Veränderungsprozess zu gewinnen. Und dies zu sagen, bedeutet zu wissen, Konflikte sind vorprogrammiert. Stichwort überzogene Renditeorientierung als eine der zentralen Innovationsblockaden. Das zu Erwartende wäre mit dem Begriff von Müller-Jentsch als Konfliktpartnerschaft noch milde umschrieben.

Thesen

1. Nach tiefer Krise und dem ungeahnten Auftragsboom droht die Business-as-usual-Falle: so weitermachen wie bisher.
2. Es gibt vier unterschiedliche Nachhaltigkeitsprobleme: das ökologische, das beschäftigungspolitische, das arbeitspolitische und das wettbewerbspolitische, die komplex miteinander verwoben sind.
3. Die Bewältigung des »magischen Nachhaltigkeitsvierecks« muss als Positivsummenspiel begriffen werden, in dem sich die einzelnen Strategien gegenseitig befördern oder scheitern: ökologischer Umbau, beschäftigungspolitische Flankierung, arbeitspolitische Initiativen und wettbewerbspolitische Regulierung.
4. Die Transformation des Automobilssektors kann nicht als marktgetriebener, sondern kann nur als politisch gesteuerter Prozess gelingen.
5. Die Demokratisierung wirtschaftlicher Entscheidungen sowohl in den Unternehmen als auch in der Politik ist ein Schlüssel für den Gesamtprozess.
6. Die Gewerkschaften, die Kolleginnen und Kollegen in den Betriebsräten und die Beschäftigten müssen Schlüsselakteure dieses Prozesses werden, sich aber selbst als Akteure in einem breiteren Handlungskontext definieren, den ich als Mosaiklinke bezeichnet habe (vgl. Luxemburg 1/2010).
7. Die Zukunft des Automobilssektors liegt in einem nachhaltigen, integrierten Mobilitätsmodell und einer umfassenden ökologisch-sozialen Transformation dieses Industriebereiches, aber nicht im Abschied von der industriellen Wertschöpfung selbst. Letzteres wäre ein naiver Anti-Industrialismus, eher Teil des Problems als Teil der Lösung. Der Stellenwert industrieller Wertschöpfung in einem alternativen sozial-ökologischen Entwicklungsmodell muss offensiv diskutiert werden. Es besteht hier die eine oder andere Illusion.

8. Alles das zu formulieren, bedeutet nicht, das Problem gelöst zu haben. Es geht darum, sich selbst eine Agenda zu setzen, die weiter reicht als das, was angesichts der Kräfteverhältnisse in dieser Gesellschaft auf absehbare Zeit realistisch erscheint. Es ist notwendig und unverzichtbar, über einen Wirklichkeitssinn zu verfügen – aber es wäre eine traurige Veranstaltung ohne das, was Robert Musil den Möglichkeitssinn nennt: »Wer ihn besitzt, diesen Möglichkeitssinn, der sagt beispielsweise nicht: Hier ist dies oder das geschehen, wird geschehen, muss geschehen. Sondern, er erfindet. Hier könnte, sollte oder müsste geschehen. Und wenn man ihm irgendetwas erklärt, dass es so sei, wie es sei, dann denkt er nun, es könnte wahrscheinlich auch anders sein. So ließe sich der Möglichkeitssinn geradezu als die Fähigkeit definieren, alles, was ebenso sein könnte, zu denken, und das, was ist, nicht wichtiger zu nehmen, als das, was nicht ist.« (*Der Mann ohne Eigenschaften*)

Hans-Jürgen Urban/Harald Schumann

Ökologische Konversion und Mosaik-Linke

Ein Streitgespräch zur Rolle der Gewerkschaften

Harald Schumann: Herr Urban, Ihre Thesen für eine sozial-ökologische Konversion der Automobilindustrie setzen vier Annahmen voraus, die man sich genauer anschauen muss: *Die erste Annahme ist, wir hätten Zeit*, wir könnten in aller Ruhe anfangen, zu planen, wie wir mithilfe von Wirtschaftsdemokratisierung und der Mosaik-Linken eine Allianz schmieden und langfristig auch das Management in den Konzernetagen überzeugen. Doch so viel Zeit bleibt uns nicht. Zwischen dem, was wir seit 2007 als Finanzkrise erlebt haben, und der Ölpreisentwicklung besteht ein direkter Zusammenhang, der häufig übersehen wird. Im Jahre 2007 stieg der Ölpreis pro Barrel zeitweilig auf über 130 US-Dollar – eine Art Vollbremsung für die Weltwirtschaft und besonders für die amerikanische Ökonomie, die nach wie vor 20% des Weltmarkts ausmacht. Der nächste Ölpreisschock wird kommen und damit die nächste Krise der Automobilindustrie. Keine zehn Jahre mehr und unsere Gesellschaft wird – völlig unabhängig davon, was wir tun – radikal anders aussehen, eben weil bestimmte Ressourcen nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Das heißt, es ist alles extrem eilig.

Eine zweite implizite Annahme ist, man könnte tatsächlich mit Arbeitszeitverkürzung und arbeitsmarktpolitischen Begleitmaßnahmen eine Konversion der Automobilindustrie organisieren, ohne dass es zu großen Arbeitsplatzverlusten kommt. Eine andere Mobilität zu verfolgen, bedeutet vor allem den Öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fernverkehr und den Gütertransport über die Schiene staatlich gefördert auszuweiten. Die ökologischen Alternativen im Verkehrssektor werden bereits seit 20 Jahren diskutiert. Wenn eine solche Umstellung gelingt, würden davon in erster Linie die in diesen Bereichen etablierten Unternehmen profitieren und ihre Beschäftigung aufstocken. Ob sie hierbei ehemalige Automobilbeschäftigte einstellen, ist fraglich. Wenn Sie sagen, man sollte die Automobilkonzerne zu Mobilitätsdienstleistern umbauen – angenommen, das würde staatlich gefördert –, richtet sich das gegen die schon heute in den alternativen Mobilitätssektoren tätigen Unternehmen. Eine politische Konzertierung eines solchen Vorhabens kann ich mir nur sehr schwer vorstellen. Hier gibt es widerstreitende Kapitalinteressen, die massiv in die Politik intervenieren werden.

Ihre dritte Annahme ist die einer globalen Kooperation über die staatliche Ebene hinaus, um den Umbau des Automobilsektors zu einer nachhaltigen

und gesellschafts- wie umweltverträglichen Industrie zu realisieren. Die Beobachtungen der letzten Jahre deuten nicht in diese Richtung. Die globale Kooperation entwickelt sich rückläufig. Der Klimaverhandlungsprozess ist gescheitert, auch an anderen Fronten kommt die internationale Zusammenarbeit nicht voran. Die Interessenwidersprüche zwischen den Staaten werden eher größer und wir können froh sein, wenn wir die EU zusammenhalten können. Insofern muss man sich von der Hoffnung verabschieden, dass von dieser Ebene in nächster Zeit Impulse ausgehen werden.

Sie unterstellen viertens, die Gewerkschaften könnten langfristig aktive Akteure im Konversionsprozess sein. Dies würde ich mir dringend wünschen, doch meine Erfahrungen sind andere. Für die ökologische Frage und die daran anschließende, mittelfristig radikale Umgestaltung der Arbeitswelt ist es schwierig, im Gewerkschaftsmilieu Verbündete zu finden. Die Gewerkschaften vertreten die Interessen ihrer Klientel, deren Hauptinteresse die Wahrung des Status quo ist. Wenn man mit Leuten bei VW oder Daimler redet, dann trifft man auf eine kollektive Verdrängung des heranahenden großen Umbruchs. Auch in anderen Sektoren befinden sich die Gewerkschaften hier in einem Interessenkonflikt. Erst kürzlich sprach sich der ver.di-Vorsitzende Frank Bsirske vor 8.000 Braunkohlearbeiterinnen und -arbeitern in Berlin gegen den europäischen Emissionshandel und die Heraufsetzung der Preise für CO₂-Emissionen aus, weil dies in der Branche Arbeitsplatzverluste zur Folge hätte. Offensichtlich ist dieser Interessenkonflikt zu mächtig, als dass die Gewerkschaften der zentrale Akteur einer sich formierenden Mosaik-Linken sein könnten.

Hans-Jürgen Urban: Sie haben jetzt vier Bedenken genannt, und ich könnte mühelos noch vier weitere nennen. Die Frage ist, ob es strategische Konzepte gibt, diese Probleme zu überwinden. Die Gefahr, weiter eine Business-as-usual-Strategie zu fahren, ist auch in den eigenen Reihen groß. Doch das bedeutet nicht, dass es keine anderen Möglichkeiten gibt. Ich teile ihre Einschätzung nicht, dass die Beschäftigten im Automobilssektor die Probleme nur verdrängen. Der objektive Problemdruck ist viel zu groß. Die Kolleginnen und Kollegen wissen, dass die Verfestigung des Status quo keine Perspektive bietet. Allein über das marktgesteuerte Aussortieren der Big Player auf dem globalen Automobilmarkt werden viele auf der Strecke bleiben, und keiner kann genau sagen, wen es trifft.

Es wurde mittlerweile viel Energie in die Entwicklung von Alternativen investiert. In den Automobilkonzernen sind die Impulse hierfür – auch wenn sie mit Sicherheit nicht hinreichend sind – von Seiten der Belegschaften, Betriebsräte und Gewerkschaften gekommen. Bei VW gibt es z.B. Ideen,

das Know-how aus der Automobilproduktion und der modernen Antriebstechnik für andere Bereiche, wie etwa die häusliche Energiegewinnung, zu nutzen. Es könnten dezentrale Zuhausekraftwerke entwickelt werden, die einen hohen Anteil solarer Energie erzeugen – eine technisch ungeheuer anspruchsvolle Kombination aus Verbrennung von fossilen Rohstoffen und Hybrid-Energiequellennutzung. In dieser Technik steckt ein Potenzial, das weit über den Automobilbereich hinausreicht. Sie bietet Möglichkeiten einer nachhaltigen, solargestützten Energiegewinnung. Die Diskussion über neue Geschäfts- und Beschäftigungsfelder wird bereits geführt. Durch viele kleine Lösungen können wir Zeit für ein Umsteuern gewinnen.

Harald Schumann: Ich kenne die Kollegen bei VW, die dieses Minikraftwerksmodell betreiben. Allerdings ist es das einzige mir bekannte Projekt in der Metallindustrie. Deshalb muss ich hier nachfragen: Gibt es eine gemeinsame Position des IG-Metall-Vorstandes oder der Bezirksleiter zur Konversion der Automobilindustrie?

Hans-Jürgen Urban: Wir haben in den 1990er Jahren die Diskussion um Produktkonversion weit vorgebracht. Dies war möglich, weil in den Unternehmen unter dem Stichwort Produktdiversifizierung systematisch nach neuen Geschäftsfeldern gesucht wurde und eine gewisse Offenheit existierte, hier auch in eine ökologische Richtung zu gehen. Doch in den letzten zehn Jahren hat über das Hineinwirken der Spielregeln der Finanzmärkte in die Realökonomie eine Veränderung in den Unternehmensstrategien stattgefunden. Das Stichwort lautet nicht mehr Produktdiversifizierung, sondern Fokussierung auf das Kerngeschäft, und das Ziel sind quartalsorientierte, nachweisbare Renditesteigerungen. Der damit verbundene Druck hat uns in der Ökologie-Debatte weit zurückgeworfen, sodass wir jetzt einen neuen Anlauf nehmen müssen. Konzepte für die ökologische Konversion, etwa für eine Umsteuerung der Produktionskapazitäten in Richtung des Öffentlichen Personennahverkehrs, sind vorhanden. Sie sind jedoch noch nicht umsetzungsreif. Wir haben uns in der IG-Metall in einem langwierigen Prozess auf eine gemeinsame Position zur Frage der CO₂-Emissionen einigen können, in der wir harte, gesetzlich verbindliche Vorgaben fordern. Im letzten Jahr haben wir mehrere Fachtagungen unter Beteiligung der Automobilkolleginnen und -kollegen veranstaltet und mit ihnen die ökologische Produktkonversion diskutiert. Wir sind auf dem Weg, haben aber in der Tat einen großen Nachholbedarf. Doch was wäre die Alternative?

Harald Schumann: Ein fertiges Alternativkonzept habe ich natürlich auch nicht. Ich zweifle aber an der proaktiven Rolle der Gewerkschaften. Vielleicht täusche ich mich und es hat bereits ein Bewusstwerdungsprozess eingesetzt. Um umzusteuern, muss es gelingen, neue Mehrheiten in den Parlamenten herzustellen, die eine ökologische Verkehrspolitik propagieren und auch durchsetzen, und zwar sowohl auf Landes- als auch auf Bundes- und Kommunalebene. Es braucht eine drastische Ausweitung des gesamten Öffentlichen Nahverkehrs. Erfolgreiche Modelle gibt es bereits. In Karlsruhe haben sich durch die Umleitung öffentlicher Investitionsmittel die Personenkilometer im Öffentlichen Nahverkehr verzehnfacht, und der Autoverkehr hat drastisch abgenommen.

Die Ökologisierung des Verkehrssektors läuft darauf hinaus, dass weniger Autos gefahren und produziert werden. Dies mit den Interessen der Arbeiter in der Automobilindustrie und deren Gewerkschaften in Übereinstimmung zu bringen, bleibt konflikthaft. Ein zentraler Punkt hierbei ist die Wettbewerbspolitik: Sie fordern eine globale Kontingentierung beim Beschäftigungsabbau in der Automobilindustrie, um diesen abzufedern. Jedoch fehlen dazu auf globaler Ebene die Institutionen, in denen sich dies verhandeln ließe. Auf europäischer Ebene bliebe zwar die EU. Ihre Vorschläge laufen aber auf eine Einschränkung von Wettbewerb hinaus. Das wäre ein Bruch mit dem bisherigen wettbewerbsrechtlichen Fundament. Die Kontingentierung von Produktion ist in der europäischen Politik bisher nicht als Instrument vorgesehen. Doch auch ohne diese Hürde wäre die praktische Umsetzung problematisch. Wer sollte sie verhandeln, wer nach welchen Kriterien zuteilen? Wie können und sollen die aufstrebenden Industrieländer – China, Indien, Brasilien, Südafrika etc. – in einen solchen Prozess einbezogen werden? Sie sind es, die der nächste Öl-Schock wahrscheinlich am härtesten treffen wird, und ich weiß nicht, ob es dort Akteure gibt, die für solche Ideen und Vorstellungen, wie wir sie hier diskutieren, offen sind.

Hans-Jürgen Urban: Zu Ihrem Wunsch, dass sich doch in den Parlamenten neue radikale Mehrheiten bilden mögen, fallen mir sofort Einwände ein. Ich sehe nicht ein, warum es wahrscheinlicher sein sollte, dass im Parlament geschieht, was Sie für die Gesellschaft für unmöglich halten. Ihr Politikverständnis ist politizistisch: Es beginnt erst in den Parlamenten und vergisst, dass, was mit meinem Begriff der gesellschaftlichen Mosaik-Linken gemeint ist, die Politisierung der Gesellschaft vorausgehen muss. Dabei müssen die Gewerkschaften ein Schlüsselakteur sein. Dass dies enorm schwierig wird, ist bekannt, denn dieser Kapitalismus ist ein fossilistischer. Letztlich stehen Ihre Vorstellungen vor den gleichen Problemen wie meine. Wenn man

genau hinschaut, werden aber Ansatzpunkte, auch auf europäischer Ebene, sichtbar. Zwar ist das Entwicklungsmodell der EU in erster Linie ein neoliberales, es ist ein Modell der Marktintegration. Der Verfassungsvertrag und alles, was es in der letzten Zeit an primärrechtlichen Veränderungen gegeben hat, weist in diese Richtung. Aber es existieren auch Formen einer europäischen Industrie- und Strukturpolitik. Ebenso gibt es Ansätze einer Demokratisierung des europäischen Gefüges, die man für eine Politisierung dieser Diskussion nutzen kann.

Alle denkbaren Alternativen stehen unter den gegebenen machtpolitischen Bedingungen vor wahnsinnigen Problemen. Die Frage ist, ob die Übermacht dieser Probleme in Passivität mündet oder ob es gelingt, die Hürden zu überwinden. Die Gewerkschaften müssen sich der ökologischen Frage ebenso intensiv annehmen wie dem sozial- und beschäftigungspolitischen Thema. Dies gilt umgekehrt für diejenigen, die sich Umweltschutz auf die Fahnen geschrieben haben. Wir werden nichts erreichen, wenn wir beide Lager gegeneinander in Stellung bringen. Das muss zusammengeführt werden. Zielkonflikte werden sich dabei nicht vermeiden lassen.

Harald Schumann: Wäre es dann nicht notwendig – der Begriff ist leider verbraucht, aber mir fällt auch kein besserer ein –, Räte zu bilden, an denen tatsächlich auch Manager aus der Automobilindustrie und aus anderen Verkehrssektoren, Gewerkschafter und Vertreter aus den Umweltorganisationen beteiligt sind. Ginge es nicht darum, alle sofort an einen Tisch zu bringen, um die dringend anstehenden Veränderungen in Angriff zu nehmen. Das Verblüffende ist doch, dass die Fakten allen bekannt sind, aber sich nichts regt. Wir haben gerade die Erfahrung einer Krise mit bis zu 70% Umsatzeinbruch in manchen Unternehmen gemacht. Jeder müsste eigentlich gewarnt sein: Unser Wirtschafts- und Gesellschaftsmodell ist extrem anfällig geworden. Deshalb müssen wir *jetzt* anfangen zu planen, was wir beim nächsten Mal machen, wenn die Staatskasse nicht mehr voll ist und wir uns eine »Durchsubventionierung« mit Abwrackprämie und Kurzarbeit nicht noch einmal leisten können. Woher kommt diese gespenstische Ruhe? Liegt es einfach daran, dass alle genauso kurzfristig denken wie die Aktionäre? Ist eigentlich die Mehrheit der Gesellschaft genauso borniert wie der *shareholder value*, den wir immer kritisieren? Ich habe dafür überhaupt keine Erklärung.

Hans-Jürgen Urban: Diese Passivität kommt daher, dass die Kolleginnen und Kollegen sich stark mit den Bedenken beschäftigen, die Sie genannt haben, und deren Übermacht spüren. Unter dem Druck der globalen Wettbewerbsbedingungen ist es schwierig, sich einen anderen Entwicklungspfad in

dieser Industrie überhaupt vorzustellen. Das Gebot der Stunde ist daher, an Vorhandenem anzusetzen. Ausgehend von den Entwicklungsklustern der jeweiligen Regionen müssen wir unter Beteiligung potenzieller Akteure einer Mosaik-Linken Konzepte vor Ort entwickeln und dabei zugleich über die Region hinaus denken. Denn Transformationsprozesse dieser Art lassen sich nicht regional bewerkstelligen. Im Öffentlichen Nahverkehr und mit neuen Ansätzen für eine regionale Wirtschafts- und Strukturplanung muss jetzt begonnen werden. Man kann das durchaus auch Räte nennen. In der Satzung der IG-Metall heißt es, wir fordern die Einrichtung von Wirtschafts- und Sozialräten zur Vertretung der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Interessen der abhängig Beschäftigten. Das ist etwas von der Agenda verschwunden, aber entspricht im Kern dem, was wir jetzt brauchen.