

Der sozial-ökologische Umbau als Demokratiefrage Dilemmata und Chancen einer gewerkschaftlichen Transformationspolitik¹

Wegweisende Beiträge zum sozial-ökologischen Umbau aus den Reihen der Sozialdemokratie haben eher Seltenheitswert. Wagt sich dennoch einmal ein prominentes Parteimitglied aus der Deckung, lassen die aufgeregten Reaktionen nicht lange auf sich warten. Jüngst musste dies der Juso-Vorsitzende Kevin Kühnert erleben, als er das für eine dem demokratischen Sozialismus verpflichtete Partei eigentlich Selbstverständliche aussprach, nämlich, dass man Autokonzerne wie BMW durchaus auf demokratischem Wege kollektivieren könne.¹

Kaum war die Tinte der Wochenzeitung *Die Zeit*, der Kühnert dies in einem Interview anvertraut hatte, getrocknet, da prasselte auch schon ein Gewitter aus Distanzierungen, Beschimpfungen, DDR-Vergleichen und Treuebekenntnissen zu Marktwirtschaft und Privateigentum auf ihn nieder – ausgelöst nicht nur von den üblichen Verdächtigen aus FDP, CDU, dem Springer-Verlag und dem Seeheimer

Kreis, sondern etwa auch vom BMW-Betriebsratsvorsitzenden, Manfred Schoch, der sich zu der Äußerung verstieg, dass „[f]ür Arbeiter deutscher Unternehmen [...] diese SPD nicht mehr wählbar“ sei.²

Allem Anschein nach hat Kühnert einen sensiblen Punkt getroffen. Wäre sein Kollektivierungsvorschlag völlig abwegig, dann wäre der Aufschrei, den er auslöste, entweder schneller verhallt oder gar nicht erst ausgestoßen worden.³ Dem war jedoch nicht so. Er klang lange nach und könnte, sollte sich die SPD in ihrer aktuellen Führungskrise des ein oder anderen progressiven, wenn auch seit Langem verschütteten Traditionselements erinnern, den Auftakt einer Debatte bilden, die möglicherweise interessante politische Bündnisoptionen eröffnet.

Demokratisierung als Schlüssel zur sozial-ökologischen Transformation

Kern dieser Debatte ist die Eigentumsfrage, genauer: die Frage der Verfügung über die

1 Der Aufsatz beruht auf Untersuchungen und Diskussionen im Rahmen des vom österreichischen Klima- und Energiefonds (KLIEN) geförderten Projekts „Social-Ecological Transformation: Industrial Conversion and the Role of Labour (CON-LABOUR)“ sowie auf Diskussionen im Gesprächskreis „Zukunft Auto, Umwelt, Mobilität“ der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Darüber hinaus danke ich Alex Demirović, Tobias Haas, Etienne Schneider und Ingo Stürzle für wichtige Anregungen.

2 Siehe „BMW-Betriebsratschef nach Äußerungen von Kühnert: ‘SPD für Arbeiter deutscher Unternehmen nicht wählbar’“, in: *Wirtschaftswoche*, wiwo.de (3.5.2019).

3 Wobei die Person Kühnert und seine Funktion als Juso-Vorsitzender hier sicherlich auch eine wichtige Rolle spielten.

Produktionsmittel. Nicht zuletzt an der Antwort, die auf diese Frage gegeben wird, wird sich entscheiden, ob eine sozial-ökologische Gesellschaftstransformation gelingt.

Die Gewerkschaft IG Metall ist sich dessen bewusst. Statt das Privateigentum an den Produktionsmitteln für sakrosankt zu erklären, spricht sie sich in ihrer Satzung (die allerdings – siehe das Beispiel des BMW-Betriebsratsvorsitzenden – nicht allen Mitgliedern bekannt zu sein scheint), für eine „Demokratisierung der Wirtschaft“ aus und benennt die „Überführung von Schlüsselindustrien und anderen markt- und wirtschaftsbeherrschenden Unternehmungen in Gemeineigentum“ als eines ihrer Ziele.⁴ Damit ist nicht einfach (nur) eine Verstaatlichung, also eine Änderung der Eigentumsverhältnisse, gemeint, sondern auch, wie die IG Metall in ihrem Stahlpolitischen Programm von 1985 konkretisiert, „eine entsprechende Änderung der Verfügungsmacht über die Produktionsmittel“ (IG Metall 1985: 27).

Motiviert ist das Vergesellschaftungsziel von der Überlegung, dass eine demokratische Organisation der Produktion die besten Voraussetzungen für humane Arbeitsbedingungen bietet. Dieses soziale und arbeitspolitische Motiv wäre um ein ökologisches zu ergänzen: Erst wenn die Produktion demokratisch organisiert ist, sind die Voraussetzungen dafür gegeben, dass nicht ständig „negative Externalitäten“ in Gestalt der Übernutzung von Ressourcen und Senken geschaffen werden, die die Lebensbedingungen von Menschen heute und in der Zukunft untergraben.⁵

Die Produktion in einem starken Sinn demokratisch zu organisieren bedeutet, dass alle, die von einer unternehmerischen Entscheidung betroffen sind, gleichberechtigt an deren Zustandekommen mitwirken dürfen. Dabei handelt es sich nicht nur um die Beschäftigten, sondern um alle sogenannten *stakeholder*, also etwa die in der Umgebung eines Betriebs lebenden und seinen Emissionen oder dem Lieferverkehr unmittelbar ausgesetzten Menschen sowie die BewohnerInnen jener Orte, an denen die für die Produktion nötigen Rohstoffe extrahiert werden.

Implizit wären auch die zukünftigen Generationen zu beteiligen, und zwar dergestalt, dass eine Entscheidung dem Gebot der Reversibilität zu folgen hätte: Die Stromerzeugung aus Atomkraft und Braunkohle wäre einzustellen, weil sie irreversible Einschränkungen für Menschen mit sich bringt, die aufgrund des Zeitpunkts ihrer Geburt keine Chance haben, die entsprechenden energiepolitischen und wirtschaftlichen Entscheidungen zu beeinflussen, geschweige denn von ihnen zu profitieren.

Im Kern geht es also darum, eine zentrale Beschränkung der liberalen Demokratie aufzuheben und dem Prinzip der Gleichheit, dem Wesenskern von Demokratie (vgl. Demirović 2013: 213f.), umfassend zur Geltung zu verhelfen. In der liberalen Demokratie beschränkt sich die Gleichheit auf die rechtliche und die

4 Paragraf 2 der im Oktober 2015 beschlossenen Satzung der IG Metall (siehe igmetall.de). Kühnert selbst hat in der Talkshow *Anne Will* am 5.5.2019 darauf hingewiesen.

5 Siehe zur jüngeren, auch die ökologische Dimension berücksichtigenden (Wirtschafts-)

Demokratie-Debatte das Positionspapier der Schweizer Sozialdemokratie zu Wirtschaftsdemokratie (SP Schweiz 2016), den von Ruth Daellenbach, Beat Ringger und Pascal Zwicky (2019) herausgegebenen Band sowie die Beiträge in Demirović (2018). Grundlegend zu historischen Ansätzen und theoretischen Konzepten einer Demokratisierung der Wirtschaft: Beerhorst (2004) und Demirović (2007).

politische Sphäre. Das bedeutet einerseits, dass die Stimme einer Arbeiterin bei einer Wahl genauso viel zählt wie die eines Vorstandsvorsitzenden und dass dieser gegenüber jener als Rechtssubjekt keine Privilegien genießt, was zweifellos eine Errungenschaft ist.

Andererseits – und hierin liegt die Affinität zwischen Kapitalismus und liberaler Demokratie begründet – schottet letztere die gesellschaftlichen Machtzentren systematisch von gleicher Beteiligung ab: Unternehmerische Entscheidungen gelten trotz ihrer oft weitreichenden allgemeinen Folgen als privat. Allenfalls die Rahmenbedingungen, unter denen sie getroffen werden, lassen sich öffentlich beeinflussen.

Eben diese Begrenzung würde durch eine Demokratisierung der Wirtschaft überwunden – als Selbstzweck im Sinne menschlicher Emanzipation ebenso wie im Interesse einer sozial-ökologischen Transformation. Zwar schützt auch eine Organisation der Produktion, die im starken Sinne demokratisch ist, d.h. die Betroffenen zu gleichberechtigt Mitbestimmenden macht, nicht vor ökologischen Fehlentscheidungen. Sie macht diese aber unwahrscheinlicher, da die Kosten von Fehlentscheidungen von allen zu tragen wären. „Da dies alle wissen, würden sie auch eher versuchen, Entscheidungen zu Lasten der Natur in der Nähe und in der Ferne zu verhindern.“ (Demirović 2012: 70) Dies ist nur vordergründig eine utilitaristische Begründung, die mit dem nutzenmaximierenden Individuum, wie es der Kapitalismus voraussetzt und hervorbringt, argumentiert. Tatsächlich würden mit einer radikalen Demokratie Verfahren etabliert, die solidarische Formen der Subjektivierung ermöglichen.

Aus sozialen, beschäftigungspolitischen und ökologischen Gründen ebenso wie aus Gründen des Einübens in

demokratisch-solidarische Verhaltensweisen spricht deshalb einiges für Vergesellschaftung und Wirtschaftsdemokratie. Das spüren auch die Verteidiger der bestehenden Ordnung und fahren – siehe den Fall Kühnert – entsprechend starke Geschütze auf, sobald auch nur der geringste Versuch unternommen wird, die Erosionstendenzen, denen diese Ordnung zunehmend ausgesetzt ist, politisch-programmatisch zum Thema zu machen. Die politische und gesellschaftliche Linke sollte dies als Chance begreifen und der Frage der Verfügungsgewalt über die Produktionsmittel eine hohe Priorität einräumen.

Probleme der Politisierung der Eigentumsfrage

Allerdings fangen die eigentlichen Schwierigkeiten an dieser Stelle erst an. Während sich die Linke noch vergleichsweise leicht darauf verständigen dürfte, dass eine Vergesellschaftung und Wirtschaftsdemokratie grundsätzlich wünschbar und sozial-ökologisch notwendig ist, sieht es mit der konkreten Politisierung dieses Ziels anders aus. Vielerorts scheint es derzeit eher darum zu gehen, die Errungenschaften und Mindeststandards einer liberalen bzw. sozialen Demokratie zu sichern und gegen rechts zu verteidigen, als darum, die Demokratie zu radikalisieren und über ihre liberalen Grenzen hinauszutreiben. Das gilt nicht nur für (außerbetriebliche) Kämpfe gegen Rassismus, Sexismus und die Verschärfung der ökologischen Krise, sondern auch für betriebliche Konflikte um Restrukturierungen und Arbeitsverdichtungen, die für eine grundlegende Reflexion des *Wie* und des *Was* der Produktion keinen Platz zu lassen scheinen.

Die Debatten in der IG Metall über den Umbruch der Automobilindustrie sind in diesem Kontext aufschlussreich. In der

PROKLA 195 problematisiert Kai Burmeister, Gewerkschaftssekretär bei der IG-Metall-Bezirksleitung Baden-Württemberg, die dominanten Entwicklungstendenzen (Burmeister 2019):⁶ Aufgrund der Veränderungen in Richtung Elektroautomobilität, autonomes Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen stünden die Produktionsstätten der Endhersteller und Zulieferer vor großen beschäftigungspolitischen Herausforderungen. Diese seien umso größer, je stärker die Standorte auf den Verbrennungsmotor ausgerichtet sind.

Burmeister verbindet seine Analyse mit einer Kritik an der „Dominanz der Rendite“ (ebd.: 289) und an der Strategie von Teilen der Unternehmerschaft, „mit der Transformation ein verändertes Kräfteverhältnis zwischen Arbeit und Kapital durchzusetzen“ (ebd.: 286). Zudem warnt er davor, in der Frage der Batteriezellenproduktion „in die Sackgasse eines Standortnationalismus zu geraten“, und plädiert dafür, den „Anspruch an internationale Solidarität in der gewerkschaftlichen Programmdebatte jetzt stärker zur Geltung“ zu bringen (ebd.: 282). Schließlich bezieht er sich positiv auf die Diskussion zu Beginn der 1990er Jahre, in der die IG Metall gemeinsam mit dem Deutschen Naturschutzring eine enge konzeptionelle Verbindung zwischen sicheren Arbeitsplätzen, guter Arbeit und dem Übergang zu ebenso ökologisch sinnvollen wie gesellschaftlich nützlichen Formen der Mobilität hergestellt hatte (IG Metall/Deutscher Naturschutzring 1992).

Gemessen daran, dass es sich um eine Kritik im Handgemenge von Restrukturierungskonflikten und Kämpfen um Beschäftigungssicherung handelt, sind dies

weitreichende und fortschrittliche Überlegungen, die zudem eine hohe Offenheit für eine Demokratisierung der Produktion aufweisen. Allerdings ist diese Offenheit immer wieder von strategischen Schließungen bedroht. Diese bestehen vor allem darin, dass die IG Metall das Wohl ihrer Mitglieder sowie ihre eigene Machtposition und Handlungsfähigkeit an das Auto bzw. dessen ökologische Modernisierung koppelt (kritisch dazu Krull 2017: 42f.).

Burmeister verweist in seinem *PROKLA*-Beitrag auf Studien, die von einem Fortbestand konventioneller Antriebe ausgehen. Daraus ergebe sich, „dass die Antriebstechnologien des Benzin- und Dieselmotors weiterhin zu optimieren sind und auch neue synthetische Kraftstoffe [...] sowie die Technologie der Brennstoffzelle weiterhin beachtet werden müssen.“ (Burmeister 2019: 282) Dadurch wird das System Auto – also das autozentrierte Mobilitätsmuster mit seinen Implikationen für die Stadt- und Infrastrukturentwicklung, die Industrie- und Beschäftigungspolitik, die internationalen Beziehungen, die Rohstoffpolitik oder auch die Wahrnehmungen von Raum und Zeit – gerade nicht infrage gestellt, sondern mittels einer ökologischen Modernisierung durch die Krise zu navigieren versucht. Die an anderer Stelle betonte ökologische Sinnhaftigkeit und gesellschaftliche Nützlichkeit von Produkten tritt dabei in den Hintergrund – und damit auch die demokratische Frage.

Autos als Mittel einer Massenmobilität lassen sich unter – im oben skizzierten Sinne starken – demokratischen Bedingungen nicht produzieren. Das liegt daran, dass die Automobilität eine sozial und ökologisch nicht verallgemeinerbare Form der Fortbewegung ist. Würden alle, die von ihren negativen Auswirkungen betroffen sind, über sie mitbestimmen können, müssten die Anstrengungen darauf

6 Siehe zudem die Beiträge in Schröder/Urban (2018).

gerichtet werden, sie als dominante Mobilitätsform möglichst schnell auslaufen zu lassen. Der Übergang von der fossilen zur Elektroautomobilität würde daran nichts ändern. In ökologischer Hinsicht sind Elektroautos höchst ambivalent (Hartung 2018), und die Probleme einer autozentrierten Stadt- und Infrastrukturentwicklung werden mit ihnen gar nicht erst angegangen.

Insofern ist es folgerichtig, dass die IG Metall den entscheidenden, von ihrer Satzung gedeckten und sozial-ökologisch gebotenen Schritt noch scheut, nämlich die Vergesellschaftung der Autoindustrie zu fordern. Diese würde zumindest der Möglichkeit nach das Ende einer Branche in ihrer jetzigen Form bedeuten, in der viele Menschen ihren Lebensunterhalt verdienen und in der die Organisationsmacht der IG Metall wesentlich gründet.

Über das System Auto hinaus

Das organisationspolitisch nachvollziehbare Zurückschrecken vor einem sozial und ökologisch eigentlich notwendigen Schritt ist aber nur die eine Seite. Auf der anderen Seite beurteilen vermutlich nicht alle Beschäftigten der Autoindustrie deren Krise ausschließlich aus der Perspektive von ArbeitsplatzbesitzerInnen, sondern etwa auch als Väter und Mütter von Kindern, deren Gegenwart und Zukunft nicht zuletzt durch die von der Automobilität verursachten Gefahren und Zerstörungen bedroht wird und die gerade begonnen haben, sich im Rahmen von *Fridays for Future* genau dagegen aufzulehnen. Zumindest könnten die Beschäftigten vonseiten der IG Metall stärker in dieser Eigenschaft angesprochen werden.

Darauf verweisen etwa Katharina Grabietz, Gewerkschaftssekretärin in der Vorstandsverwaltung der IG Metall,

und Kerstin Klein, politische Sekretärin in der IG Metall Geschäftsstelle Köln-Leverkusen, in einem programmatischen Text anlässlich der Großdemonstration am 29. Juni 2019, zu der die IG Metall unter dem Motto „Fairwandel“ aufgerufen hatte. Grabietz und Klein beschreiben die gegenwärtigen Umbrüche in der Arbeitswelt mit ihren möglichen Folgen für die Qualität der Arbeit und die Quantität der Arbeitsplätze, warnen aber vor der Schlussfolgerung, die Lohnabhängigen hätten nur den Erhalt ihrer Arbeitsplätze im Blick, wenn sie am 29. Juni in Berlin demonstrierten. Die Krise sei stattdessen viel fundamentaler und werde von den Beschäftigten auch genauso wahrgenommen:

„Das Spannungsverhältnis zwischen kapitalistischer Produktionsweise und Umweltzerstörung wird in all seiner Komplexität in der Lebenswirklichkeit der Kolleg*innen deutlich. Sie sind nicht lediglich Beschäftigte einer klimaschädlichen Industrie, sie leben ebenso in Städten ohne saubere Luft und haben Kinder, die an Freitagen für ihr Recht, diese Erde auch in Zukunft bewohnen zu können, auf die Straße gehen. [...] Die Diskussion um die Transformation und Dekarbonisierung der Industrie ist mit grundsätzlichen Fragen darüber, wie wir leben, produzieren und wirtschaften wollen verbunden. Der Einfluss der industriellen Produktionssphäre auf die Umwelt beschränkt sich nicht auf den Betrieb oder die Branche – er umfasst das gesamte Ökosystem. [...] Es ist daher gerade auch aus demokratietheoretischer Sicht mehr als legitim und geboten, die Rahmenbedingungen der Transformation nicht den Unternehmen zu überlassen, sondern sie zum Aushandlungsprozess eines demokratischen Diskurses zu machen, der auf betriebs-, tarif- und gesellschaftspolitischer Ebene stattfindet. Dieser Diskurs muss explizit kapitalismuskritischer Natur sein, wenn er nicht bloß Symptombekämpfung als Ziel, sondern die Beseitigung der systemischen Ursachen von Arbeitsplatzverlusten und Umweltzerstörung im Blick haben soll.“ (Grabietz/Klein 2019: 37)

Dies ist eine wichtige Perspektivverschiebung. In der Konsequenz bedeutet sie, dass die entscheidende Bedrohung für die Lohnabhängigen nicht im Abschied vom, sondern im Festhalten am System Auto liegt. Die Zeiten, in denen ein Klassenkompromiss zwischen Arbeit und Kapital zu Lasten von Natur, globalem Süden und unbezahlter Sorgearbeit möglich war, sind vorbei. „Rot geht nur noch Grün, Gerechtigkeit nur mit Ökologie.“ (Thie 2013: 13) An der Automobilität festzuhalten, bedeutet letztendlich, den Unternehmen und ihren Großaktionären in die Hände zu spielen – zulasten der ArbeiterInnen und der Umwelt.

Umgekehrt würde ein *Abschied* vom System Auto es nicht nur ermöglichen, Arbeit und Ökologie wieder zusammen anstatt als Gegensatz zu denken, sondern könnte, sofern die Beobachtung von Grabietz und Klein zutrifft,⁷ auch an die arbeits- und lebensweltlichen Erfahrungen der Lohnabhängigen anknüpfen. Diese für ein über das System Auto hinausreichendes Transformationsprojekt nutzbar zu machen, wäre Aufgabe einer – sicherlich alles andere als konfliktfreien – Strategieentwicklung, die wesentlich in der Organisation von Lernprozessen, Erfahrungsräumen und Partizipationsmöglichkeiten bestünde.

Erfahrungen der Arbeitsverdichtung, der auf Dauer gestellten Unsicherheit, des Abbaus von sozialen Errungenschaften und der postdemokratischen Verengung politischer Handlungsspielräume wären mit der Erinnerung an historische und

aktuelle Errungenschaften und Ansätze einer Demokratisierung der Produktion unter sozial-ökologischen Vorzeichen zu konfrontieren – mit dem Ziel, ein Bewusstsein von der Möglichkeit progressiver Alternativen zu schaffen, wachzuhalten bzw. zu stärken und in politische Handlungsfähigkeit zu übersetzen. Wichtig wäre eine Verständigung über Technologien und Erfahrungswissen, Aus- und Weiterbildung, die sozial-ökologischen Voraussetzungen und Folgen der Automobilität und nicht zuletzt die enormen gesellschaftlichen Ressourcen, die unhinterfragt in Autoindustrie und automobiler Infrastrukturen fließen und die es für deren sozial-ökologischen Umbau umzuwidmen gilt. Dabei wäre gerade auch jenen unmittelbar Gehör zu verschaffen, die mit dem Transformationsprozess eine Bedrohung ihrer Arbeitsplätze verbinden (vgl. Brand 2019: 88f., Bose u.a. 2019: 109f.).

Eine entscheidende Frage wäre dabei die nach den Möglichkeiten einer Konversion der Autoindustrie und ihrer Zulieferer: Inwieweit ließen sich die vorhandenen Produktionsmittel, die fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten und ihre Fähigkeit, komplexe Prozesse zu organisieren, in den Dienst eines sozial und ökologisch sinnvollen Mobilitätssystems stellen?

Wolfgang Schaumberg, der jahrzehntelang in der „Gruppe oppositioneller Gewerkschafter“ (GoG) bei Opel Bochum aktiv war, ist da skeptisch: „Was könnte und vor allem sollte denn Sinnvolles in den Autofabriken produziert werden, in ihren Blechteile-Presswerken, den Rohbau-Abteilungen, den Lackierereien, an den mit Massen von Menschen laufenden Montagebändern der Fertig- und Endmontagen? In den Motoren-, Getriebe- und Achsenwerken? Und in all den vor- und nachgelagerten Produktions- und Vermarktungsbetrieben?“ (Schaumberg 2010)

7 Entsprechende Anhaltspunkte liefern auch Hürtgen (2017), Menz und Nies (2016) sowie Wolf (2004), der auf die systemkritischen Potenziale der von vielen Lohnabhängigen zunehmend erwarteten Autonomie und Selbstorganisation verweist.

Demgegenüber stehen Erfahrungen teils aus der Autoindustrie, teils aus anderen Branchen, die auf die grundsätzliche Machbarkeit einer Konversion bzw. auf Andockstellen in der betrieblichen Praxis verweisen.⁸ „Da ist so eine Gesamtintelligenz da, dass die Leute immer das Beste daraus machen. Wie man sprichwörtlich sagt – die machen aus Kacke Butter.“⁹ Wie Michael Burawoy schon vor vier Jahrzehnten gezeigt hat, ist es diese Gesamtintelligenz, die den Produktionsprozess oft *gegen* die Vorgaben und Restrukturierungen des Managements am Laufen hält: „ArbeiterInnen kämpfen aktiv gegen das Management, um die Bedingungen der Produktion von Profit zu verteidigen“ (Burawoy 1979: 72). Das ist ein Widerspruch, der, wie Burawoy betont, ein transformatorisches Potenzial beinhaltet: „[W]enn die Selbstorganisation von ArbeiterInnen für das Überleben des Kapitalismus nötig ist, dann stellt sie auch die Grundlagen des Kapitalismus infrage.“ (Ebd.: 73; Übers.: M.W.)

Die Demokratisierung der Demokratie

Genau an diesem Punkt schlägt die Frage des *Was* der Produktion in die des *Wie* um,

d.h. die Demokratie kommt ins Spiel. Sollen die Potenziale der Lohnabhängigen, die Produktion in einem gebrauchswertorientierten Sinn zu transformieren, aktualisiert werden, soll also die Gesamtintelligenz der Beschäftigten nicht länger in Richtung tauschwertorientierter Innovation kanalisiert werden, dann muss die kapitalistische Formbestimmung der Produktion überwunden werden. Dazu bedarf es einer Demokratisierung der Verfügungsgewalt über die Produktionsmittel. Über das *Was* der Produktion muss demokratisch entschieden werden, und zwar von allen, die davon betroffen sind.

Dies sind nicht nur die Beschäftigten der Autoindustrie, sondern auch diejenigen, die derzeit primär die Lasten des autozentrierten Verkehrssystems zu tragen haben. Eine Demokratisierung der Produktion wird deshalb sicherlich nicht nur zur Konversion, sondern auch zu Werksschließungen sowie Kapazitäts- und Arbeitsplatzabbau führen. Allerdings sind dies Resultate, die auch der derzeit forcierte Übergang zur Elektroautomobilität zeitigen wird.¹⁰ Folgt der Umbau nicht länger wie bisher einer kapitalistischauswertorientierten Logik, sondern wird der Maxime einer sozial-ökologischen Gebrauchswertorientierung unterworfen, dann steigen damit auch die Chancen, ihn für die betroffenen Beschäftigten durch Requalifizierung und Arbeitszeitverkürzung abzufedern (vgl. Gadrey 2019). Vor allem würde ein Arbeitsplatzverlust kein existenzielles Risiko mehr bedeuten, da die Gesellschaft in weitaus stärkerem Maße als bisher Verantwortung für das materielle Wohlergehen und die Lebensperspektiven ihrer Mitglieder übernehme.

8 An erster Stelle wären hier sicherlich die Erfolge der Beschäftigten des britischen Rüstungsunternehmens Lucas Aerospace zu nennen, die in den 1970er Jahren in einer akuten Krisensituation eine Reihe von Produktalternativen bis zur Marktreife entwickelten, bevor sie schließlich an den Eigentumsverhältnissen scheiterten (Wuhrer 2007). Für Beispiele aus dem deutschen Kontext siehe Blöcker (2012), aus dem internationalen Kontext Wright (2010).

9 So ein Betriebsrat eines großen österreichischen Automobilzulieferers in einem Interview, das am 13. März 2019 im Rahmen des Forschungsprojekts CON-LABOUR geführt wurde.

10 Siehe dazu die vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation errechneten Szenarien (Fraunhofer IAO 2019).

Die Demokratie wird damit zur Schlüsselfrage. „Demokratisierung ist integraler Bestandteil von Konversionskonzepten, von Beschäftigungssicherung, zur Überwindung dessen, was man die Orientierung der Unternehmen am Shareholder Value nennen muss“ (Urban 2011: 167; ähnlich Pickshaus/Waclawczyk 2019), und damit einer sozial-ökologischen Transformation.¹¹ Hier zeigt sich die Familienähnlichkeit zwischen der demokratischen und der ökologischen Frage im Hinblick auf Arbeit, Leben und Produktion. Gute Arbeit und ein gutes Leben erfordern heute beides: eine Ökologisierung und eine Demokratisierung der Produktion. Das ist „keine neue, aber nach wie vor systemsprengende Erkenntnis“. (Detje/Sauer 2018: 40)

Eine zweite Familienähnlichkeit liegt in den Implikationen, die beide für die *Form* der zu führenden Kämpfe haben. Kämpfe für Ökologie und Demokratisierung sind keine zusätzlichen Auseinandersetzungen, die die Kraft der in Abwehrkämpfen verstrickten Akteure noch weiter strapazieren würden. Vielmehr verleihen sie den Abwehrkämpfen die Vision, die diese brauchen, um erfolgreich zu sein. In der Konsequenz legen die Kämpfe dann ihr primär defensives Gewand ab und werden zu Auseinandersetzungen für eine erstrebenswerte Zukunft.

Die überall zu beobachtenden autoritären Tendenzen deuten darauf hin, dass die historische Verbindung zwischen Kapitalismus und liberaler Demokratie brüchig wird, dass die sich globalisierende und

gleichzeitig in immer mehr gesellschaftliche Bereiche vordringende kapitalistische Konkurrenz stattdessen der autoritären Absicherung bedarf. Wer in dieser Situation die liberale Demokratie verteidigen will, muss über sie hinausgehen. Anders gesagt: Die Kämpfe gegen den Abbau sozialer und liberaldemokratischer Errungenschaften lassen sich nur gewinnen, wenn sie in Kämpfe für eine Radikalisierung bzw. Demokratisierung von Demokratie überführt werden (vgl. Rixinger/Becker 2018: 119).

Unter diesen Vorzeichen und derart strategisch gewendet erscheinen die Abwehrkämpfe, die die Kräfte so vieler progressiver Akteure heute binden, dann plötzlich in einem anderen Licht. Sie werden auf ein Ziel hin orientiert, das sie attraktiver, stärker und bündnisfähiger macht. Den Ängsten der Mächtigen, die sich in den Überreaktionen auf den Kollektivierungsvorschlag von Kevin Kühnert Bahn brachen, wäre in diesem Fall eine gewisse Berechtigung tatsächlich nicht abzusprechen.

Literatur

- Allespach, Martin/Demirović, Alex/Wentzel, Lothar (2010): Demokratie wagen! Gewerkschaftliche Perspektiven in der Wirtschaftskrise. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* (2): 95-105.
- Beerhorst, Joachim (2004): Demokratisierung der Wirtschaft – theoretische Desiderate und politische Erinnerung. In: Beerhorst, Joachim/Demirović, Alex/Guggemos, Michael (Hg.): *Kritische Theorie im gesellschaftlichen Strukturwandel*. Frankfurt/M: 354-383.
- Blöcker, Antje (2012): *Sozial-ökologische Erweiterungen oder sozial-ökologischer Umbau der Industrie? Beispiele aus der betrieblichen Praxis. Dialog Nr. 8 der Gemeinsamen Arbeitsstelle IG Metall und Ruhr Universität Bochum*. Bochum.

11 Ähnlich Allespach, Demirović und Wentzel (2010: 103): „Für ökologische Veränderungsprozesse sind das Wissen und die Initiative der Beschäftigten in ihrem Arbeitsumfeld von entscheidender Bedeutung. Dazu sind Beteiligungsprozesse am Arbeitsplatz notwendig.“

- Bose, Sophie/Dörre, Klaus/Köster, Jakob/Lütten, John/Dörre, Nelson/Szauer, Armin (2019): Braunkohleausstieg im Lausitzer Revier. Sichtweisen von Beschäftigten. In: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hg.): *Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz. Studien 4/2019*. Berlin: 89-110.
- Brand, Ulrich (2019): In der Wachstumsfalle. Gewerkschaften und der Klimawandel. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* (7): 79-88.
- Burawoy, Michael (1979): *Manufacturing Consent. Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*. Chicago.
- Burmeister, Kai (2019): Umkämpfte Arbeit in der Automobil-Industrie. Das Beispiel Automotiv-Cluster in Baden-Württemberg. In: *PROKLA* 49(2): 277-294. <https://doi.org/110.32387/prokla.49.195.1823>.
- Daellenbach, Ruth/Ringger, Beat/Zwicky, Pascal (Hg. 2019): *Reclaim Democracy. Die Demokratie stärken und weiterentwickeln*. Zürich.
- Demirović, Alex (2007): *Demokratie in der Wirtschaft. Positionen – Probleme – Perspektiven*. Münster.
- Demirović, Alex (2012): Marx Grün. Die gesellschaftlichen Naturverhältnisse demokratisieren. In: *Luxemburg* (3): 60-70.
- Demirović, Alex (2013): Multiple Krise, autoritäre Demokratie und radikaldemokratische Erneuerung. In: *PROKLA* 43(2): 193-215. <https://doi.org/10.32387/prokla.v43i171.266>.
- Demirović, Alex (Hg. 2018): *Wirtschaftsdemokratie neu denken*. Münster.
- Detje, Richard/Sauer, Dieter (2018): Wirtschaftsdemokratische Transformation. Der Einstieg "von unten". In: Demirović, Alex (Hg.): *Wirtschaftsdemokratie neu denken*. Münster: 24-41.
- Fraunhofer IAO (2019): *ELAB 2.0. Wirkung der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland*. Stuttgart.
- Gadrey, Jean (2019): Fließband adieu! Plädoyer für eine ökologische Industriepolitik. In: *Le Monde Diplomatique*, Juli 2019: 12-13.
- Grabietz, Katharina/Klein, Kerstin (2019): #FairWandel. Für eine Industriegesellschaft, die weder Mensch noch Klima auf der Strecke lässt. In: *Sozialismus* (6): 36-38.
- Hartung, Alfred (2018): Elektro-Pkw – eine ökologische Modernisierung der Automobilität? In: *PROKLA* 48(4): 561-567. <https://doi.org/10.32387/prokla.v48i193.1146>.
- Hürtgen, Stefanie (2017): Der subjektive gesellschaftliche Sinnbezug auf die eigene (Lohn-)Arbeit: Grundlage von Ansprüchen auf Gestaltung von Arbeit und Gesellschaft. In: Aulenbacher, Brigitte/Dörre, Klaus (Hg.): *Leistung und Gerechtigkeit? Das umstrittene Versprechen des Kapitalismus*. Weinheim: 210-227.
- IG Metall (1985): *Stahlpolitisches Programm der IG Metall*. Frankfurt am Main.
- IG Metall/Deutscher Naturschutzring (Hg. 1992): *Auto, Umwelt, Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist. Verkehrspolitische Konferenz der IG Metall und des Deutschen Naturschutzrings*. Köln.
- Krull, Stephan (2017): Autokrieg. Krise und Zukunft einer Schlüsselindustrie. In: *Sozialismus* (5): 40-44.
- Menz, Wolfgang/Nies, Sarah (2016): Gerechtigkeit und Rationalität – Motive interessenpolitischer Aktivierung. In: *WSI Mitteilungen* 69(7): 530-539. <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2016-7-530>
- Pickshaus, Klaus/Waclawczyk, Maximilian (2019): Arbeit und Ökologie in der Transformationsperspektive. In: Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hg.): *Transformation der Arbeit – Ein Blick zurück nach vorn. Jahrbuch Gute Arbeit 2019*. Frankfurt/M.: 91-103.
- Rießinger, Bernd/Becker, Lia (2018): For the many, not the few. Neue Initiative für sozial-ökologische Wirtschaftsdemokratie. In: Demirović, Alex (Hg.): *Wirtschaftsdemokratie neu denken*. Münster: 118-140.
- Schaumberg, Wolfgang (2010): Alternatives Transportsystem statt „Umbau der Autoindustrie“. In: *Labour.Net*. URL: <http://archiv.labournet.de/branchen/auto/allg/schaumberg.html>, Zugriff: 10.7.2019.
- Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hg.), (2018): *Ökologie der Arbeit – Impulse für einen nachhaltigen Umbau. Jahrbuch Gute Arbeit 2018*. Frankfurt/M.

- SP Schweiz (2016): *Positionspapier SP Schweiz. Eine Zukunft für alle statt für wenige – Eine demokratische, ökologische und solidarische Wirtschaft zum Durchbruch bringen.*
- Thie, Hans (2013): *Rotes Grün. Pioniere und Prinzipien einer ökologischen Gesellschaft.* Hamburg.
- Urban, Hans-Jürgen (2011): Umbau statt Krise? Gute Arbeit – Umwelt – Mobilität. In: Candeias, Mario/Rilling, Rainer/Röttger, Bernd/Thimmel, Stefan (Hg.): *Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion.* Hamburg: 162-169.
- Wolf, Harald (2004): Arbeit, Autonomie, Kritik. In: Beerhorst, Joachim/Demirović, Alex/Guggemos, Michael (Hg.): *Kritische Theorie im gesellschaftlichen Strukturwandel.* Frankfurt/M: 227-242.
- Wright, Erik Olin (2010): *Envisioning Real Utopias.* London/New York.
- Wuhrer, Pit (2007): Der Lucas-Plan. Sie planen die bessere Zukunft. In: *WOZ – Die Wochenzeitung* (15.02.2007). URL: <https://www.woz.ch/-bbf>. Zugriff: 10.7.2019.



Foto: Kai Horstmann

**Immer auf dem
Laufenden über das
aktuelle Geschehen in
Lateinamerika**

PROBEABO

// 3 Monate lesen für 10 Euro

// endet automatisch

// solidarisch // kritisch // unabhängig

LATEIN AMERIKA
NACHRICHTEN
// Die Monatszeitschrift

Aktuelle Berichte,
Reportagen,
Kommentare und
Interviews zu Politik,
Gesellschaft und
Kultur

Lateinamerika Nachrichten
Gneisenaustraße 2a
10961 Berlin

www.lateinamerika-nachrichten.de