

Anne Engelhardt\*

## Turbulenzen in der Flugindustrie

### Arbeitskämpfe gegen den metabolischen Riss der sozialen Reproduktion<sup>1</sup>

**Zusammenfassung:** In dem Beitrag wird vorgeschlagen, die Konzepte des Metabolismus der sozialen Reproduktion und des metabolischen Risses sowie eine materialistische Konzeption des arbeitenden Körpers in die soziale Reproduktionstheorie zu integrieren. Konkret werden die zeitlichen und räumlichen Konflikte der Arbeiter\*innen in der brasilianischen und portugiesischen Flugindustrie um Arbeitsschutz und körperliche Unversehrtheit in den Blick genommen. Mit dieser empiriegeleiteten Analyse wird ein Begriff von Ausbeutung vorgeschlagen, der diese nicht auf die Werttheorie reduziert, aber auch nicht davon trennt.

**Schlagwörter:** Arbeitsschutz, Brasilien, Flugsektor, Metabolischer Riss, Portugal, soziale Reproduktion


### Turmoil in the Airline Industry

#### Labour Struggles Against the Rupture in the Metabolism of Social Reproduction

**Abstract:** The article proposes the inclusion of the concepts of the metabolism of social reproduction and the metabolic rift, as well as a materialist conception of the labouring body, into social reproduction theory. In concrete terms, the temporal and spatial conflicts of workers in the Brazilian and Portuguese aviation industry over labour protection and physical integrity are looked at. This empirically-led analysis is intended to expand the concept of exploitation, which does not reduce exploitation to the theory of value, but does not separate it from it either.

**Keywords:** Aviation Industry, Brazil, Metabolic Rift, Occupational Health and Safety, Portugal, Social Reproduction

---

\* **Anne Engelhardt**  ist Politikwissenschaftlerin und arbeitet am Institut für Entwicklung und Frieden (INEF) an der Universität Duisburg-Essen zum Thema Logistik, soziale Reproduktion, Arbeitsschutz, Arbeitsrechten und Rechtskämpfen entlang der globalen Lieferketten. 1 Ich danke insbesondere Jenny Simon und Jakob Graf für die konstruktiven, durchdachten und hilfreichen Anmerkungen und Hinweise zum Text.

*»Das Kapital ist daher rücksichtslos gegen Gesundheit und Lebensdauer des Arbeiters, wo es nicht durch die Gesellschaft zur Rücksicht gezwungen wird. Der Klage über physische und geistige Verkümmern, vorzeitigem Tod, Tortur der Überarbeitung, antwortet es: Sollte diese Qual uns quälen, da sie unsere Lust (den Profit) vermehrt?«*  
(MEW 23: 285f.)

Seit Marx dies im ersten Band des *Kapitals* schrieb, haben sich die Arbeitsbedingungen zwar in vielen Branchen verbessert, denn erzwungen durch die »Gesellschaft« und Arbeitskämpfe wurde die »Verkümmern« der Arbeiter\*innen in vielen Regionen und Sektoren weltweit – zumindest zeitweise – immer wieder zurückgedrängt. Allerdings wird diese Tendenz zur Verbesserung von Arbeitsbedingungen unter neoliberalen Vorzeichen gebremst, wenn nicht sogar umgekehrt. Der Luftfahrtsektor ist einer von vielen Bereichen, in denen sich in den letzten Jahren erneute Verschlechterungen bei Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zeigen: Kündigungswellen und ein hoher Krankenstand sorgen ebenso für Schlagzeilen wie Kämpfe um Anerkennung von Gewerkschaften und bessere Arbeitsbedingungen (Bergfeld 2022; Engelhardt 2022; Boewe u.a. 2021). In den Beschäftigungsverhältnissen im Luftfahrtsektor überschneiden sich vergeschlechtlichte, rassifizierte und prekäre Ausbeutungsmuster: Von weiblichen oder feminisierten Flughafenmitarbeitern und Flugbegleitungen wird erwartet, dass sie jung sind, keine familiären Verpflichtungen haben, gut aussehen, flexibel einsetzbar und öffentlich vorzeigbar sind, vor allem in der Hochsaison (Butollo 2021). Wenn sie älter werden, werden die langsamere und anspruchsvollere Reproduktion ihrer abgenutzten Körper und die möglichen familiären Bindungen zu einem Hindernis für die Nachfrage nach flexibler öffentlich sichtbarer Arbeit. Zusätzlich herrschen in der Luftfahrt eine überdurchschnittlich prekäre Ausbeutungsstruktur und eine rasche Fluktuation des Personals vor (Harvey/Turnbull 2020). Arbeiter\*innen, die über ihren Körper nicht als zugehörig zum »weißen Raum« der Luftfahrt angesehen werden, arbeiten meistens in den unsichtbareren Bereichen, wie der Gepäckabfertigung oder dem Callcenter.

Aufgrund der prekären, rassifizierten und vergeschlechtlichten Ausbeutungsmuster gibt es spezifische Auswirkungen auf die Arbeiter\*innen an Flughäfen und in der Luft wie Unfälle, verschiedene Erkrankungen und Verletzungen sowie psychische Auswirkungen wie Depressionen oder chronische Müdigkeit. Die Arbeitskämpfe im Luftsektor gleichen vor diesem Hintergrund einem Tauziehen um Pausenzeiten und -räume, Arbeitsschutzmaßnahmen, Überstunden und anderen Faktoren, die sich ähnlich wie der Metabolismus zwischen Kapitalismus und Natur auch auf Leben und Körper der Arbeitenden auswirken.

Marx verwendete den Begriff des »Stoffwechsels« oder des »Metabolismus«, um über »die komplexe gegenseitige Abhängigkeit zwischen Mensch und Natur« nachzudenken (Foster 1999: 381). Das Wort drückt die Idee eines zirkulären Prozesses aus, in dem die natürlichen Ressourcen zum Leben und Überleben ständig reproduziert werden (ebd.). Ebenso wie sich das Mensch-Natur-Verhältnis trotz kapitalistischer Produktions- und Ausbeutungsweise nicht trennen lässt, lässt sich auch die innere Beziehung zwischen Produktion und Reproduktion nicht trennen. Beide Seiten sind Teil eines gesellschaftlich konstruierten Metabolismus, der Arbeiter\*innen und ihre Körper im kapitalistischen System hervorbringt und reproduziert (Ferguson 2016: 49f.). Da sich das Mensch-Natur-Verhältnis durch die kapitalistische Produktionsweise immer stärker entfremdet, durch das Stadt-Land-Gefälle, durch die wachsende Skalenökonomie und globale Auftrennung von Produktionsschritten, verläuft das Verhältnis kaum zirkulär: Dem Boden entrissene Rohstoffe können nicht erneut wachsen, zerstörte und vergiftete Böden können sich nicht erholen. Diese Entwicklung bezeichnete Marx als »metabolischen Riss«. Und dieses zerrissene Natur-Mensch-Verhältnis wird nicht nur an der Ausbeutung von Bodenflächen oder vergifteten Flüssen sichtbar, sondern auch an den Körpern arbeitender Menschen, die ebenfalls Natur sind. Das latente oder in einigen Sektoren offensichtliche Risiko eines Risses in diesem Stoffwechsel birgt übertragen auf die Arbeitswelt große und oft tödliche Gefahren. Dies wirkt sich als chronische körperliche und psychische Erkrankungen sowie in tödlichen Arbeitsunfällen aus. Der Riss führt dazu, dass Menschen oft weder arbeiten noch in anderer Art und Weise für sich selbst sorgen können oder dass sie verfrüht sterben (Tyner 2019: 10f.). Gleichzeitig wehren sich Arbeitende immer wieder gegen die Verschiebung ihrer physischen und mentalen Reproduktionsgrenzen: Sie kämpfen für mehr freie Zeit, längere bezahlte Pausen oder Arbeitsplätze, an denen sie keinen tödlichen Gefahren ausgesetzt sind.

In diesem empiriegeleiteten Beitrag werden ausgewählte Auswirkungen der prekären, rassifizierten und vergeschlechtlichen Arbeit am Flughafen und in der Flugkabine vorgestellt. Dafür analysiere ich die Arbeitsbedingungen sowie die mit ihnen verbundenen Kämpfe an zwei Flughäfen: Santos Dumont in Rio de Janeiro (Brasilien) und Humberto Delgado Lissabon (Portugal). Ich betrachte dafür sowohl die Arbeit in der Luft (Pilot\*in und Flugbegleitung) sowie am Boden (Check-In, Callcenter und Verladung).

Für die Analyse halte ich zwei kombinierte Ansätze für wertvoll: das marxistische Konzept des metabolischen Risses, angewandt auf die soziale Reproduktion, und eine materialistische Analyse des Körpers. Empirisch basiert die Forschung auf zwölf Interviews mit Arbeiter\*innen in der brasilianischen

und portugiesischen Flugindustrie und Gewerkschaftsfunktionär\*innen der jeweiligen Länder im Zeitraum zwischen 2017 und 2019<sup>2</sup> sowie der Analyse von Zeitungsartikeln und Arbeitsstudien der transnationalen und lokalen Branchengewerkschaften der Flugindustrie: der ITF (International Transport Workers' Federation), der SITAVA (Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos), der SNPVAC (Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil) und der SNA (Sindicato dos Aeronautas).

Zu Beginn diskutiere ich neuere Ansätze der sozialen Reproduktionstheorie und zeige deren Grenzen auf, ein erweitertes Konzept von Ausbeutung zu entwickeln. In einem zweiten Schritt eruiere ich, wie sich mithilfe des Konzepts des metabolischen Risses im Stoffwechsel zwischen Lohnarbeit und sozialer Reproduktion ein erweiterter Ausbeutungsbegriff erarbeiten lässt. Mit diesem theoretischen Rüstzeug begeben mich drittens auf das Feld der brasilianischen und portugiesischen Flugindustrie und analysiere spezifische räumliche und zeitliche Konflikte, die sich um den potenziellen Riss im Metabolismus der sozialen Reproduktion von Arbeiter\*innen an Flughäfen und in Flugzeugen drehen. Insgesamt zielt der Beitrag auf die Entwicklung einer weiter gefassten Konzeption von Ausbeutung, bei der der Fokus von der geschlechtlichen und rassifizierten Dimension von produktiver und reproduktiver Arbeit auf die Dimension von Arbeit und Kapital verschoben wird. Dabei sollen rassifizierte oder Geschlechterverhältnisse jedoch weder unsichtbar gemacht noch negiert werden. Ich möchte zeigen, wie der Kampf um Räume und Zeiten, in und mit denen Arbeiter\*innen sich reproduzieren können, direkt zwischen ihnen und Kapitalist\*innen verläuft und zugleich selbst vergeschlechtlicht und rassifiziert ist.

## **1. Ohne Mehrwert und trotzdem essenziell: Die soziale Reproduktion der Arbeiter\*innen**

Theoretiker\*innen, die sich im weitesten Sinne dem Ansatz der sozialen Reproduktion zuordnen, nehmen Arbeit als Ausgangspunkt, um die Handlungsfähigkeit und Verwobenheit der immer auch körperlichen und damit vergeschlechtlichten und rassifizierten Arbeit zu erfassen (Orzeck 2007; Rioux 2014). Arbeit selbst wird als ein breiterer innerer Prozess zwischen der Natur und den sozialen Beziehungen definiert, der Wissen und praktische

---

2 Die teilstandardisierten Interviews in Brasilien wurden im März und April 2018 in Rio de Janeiro und Sao Paulo und im Oktober 2017 und März 2019 in Lissabon (Portugal) geführt. Die Interviews werden im Text mit Nennung der Namen zitiert. Zum Schutz der Interviewten sind alle Namen anonymisiert (siehe dazu Anhang 1).

Tätigkeit der Menschen verbindet, um zu (über-)leben. Arbeit umfasst alle Arten von Produktivität wie unter anderem Kunst, Reproduktion, Lernen und Handwerk. Im Gegensatz dazu wird Arbeitskraft enger verstanden als von der kapitalistischen Logik in der Produktions- und Reproduktionssphäre eingeschlossen und angeeignet (Ferguson 2008: 50).

Alessandra Mezzadri (2023: 65) erläutert in einem kürzlich erschienenen Text, dass die soziale Reproduktionstheorie trotz geteilter Ausgangsprämissen keine einheitliche Konzeption sei, sondern sehr unterschiedliche Perspektiven mit spezifischen werttheoretischen Vorstellungen umfasse. Ein wesentlicher Unterschied in den Perspektiven besteht seit den 1960er-Jahren darin, ob der reproduktiven Arbeit Mehrwert zugeschrieben wird oder nicht und welche Rolle dieser Zuschreibung in der Sichtbarmachung unbezahlter und prekärer Arbeit zukommt (ebd.: 66). Diese Diskussion ist wesentlich, schließlich geht es dabei vor allem darum, Kämpfe um soziale Reproduktion in die Analyse »klassischer« Arbeitskämpfe einzugliedern, um zu verhindern, dass sie in Klassenkämpfen (erneut) unsichtbar gemacht werden (Ferguson 2020: 41). Dabei soll der enge marxistische Ausbeutungsbegriff, der die Wertherstellung mit dem gleichen Tauschverhältnis erklärt (Haubner 2019: 216), erweitert werden – und mit ihm auch die Werttheorie.

Angesichts der aktuellen multiplen Krisen kann eine normative Betrachtung der kapitalistischen Wertschöpfung nicht positiv ausfallen. Die Kapitalakkumulation, die nur über die Schaffung des Mehrwertes durch lebendige Arbeit möglich wird, zerstört Natur, Umwelt und Menschen (Salleh 2010: 206). Sie erhöht die Zahl derjenigen, die von Lohnarbeit und unterschiedlichen Formen der Subsistenz und Krediten abhängig sind und universalisiert die Warenproduktion (Giménez 2019: 234). Zugleich führt die Notwendigkeit von Lohnarbeit als Quelle des Profits und als Quelle des für Arbeiter\*innen und deren Angehörige überlebenswichtigen Einkommens dazu, dass unbezahlte Arbeiten – egal ob sie reproduzieren oder sogar Teil der produktiven Arbeit sind – in ihrer Bedeutung untergeordnet und unsichtbar gemacht werden (ebd.: 237). Dies ist ein Prozess, der nicht durch einen theoretischen Ausschluss der reproduktiven Arbeit entsteht, sondern er stellt eine reale Abstraktion dar, die sich nicht durch eine begriffliche Erweiterung auflösen lässt (Ollman 2015: 15).

Nichtsdestotrotz müssen Kämpfe um soziale Reproduktion in die Analysen der globalen kritischen Ökonomie der Arbeit inkludiert werden, denn wie Mezzadri (2023: 69) feststellt, geht es

»[b]ei der Mobilisierung der Arbeiter\*innen nicht unbedingt nur um die Löhne. In vielen Fällen geht es um die Sozialbeiträge. In anderen Fällen geht es

entweder um den Missbrauch von Vertragspartner\*innen oder um sexuelle Belästigung, um Wohnraum oder um Rechte im Allgemeinen, das heißt gegen Ausbeutung im weiteren Sinne.«<sup>3</sup>

Für diese erweiterte Perspektive eignet sich jedoch vor allem der Vorschlag, den unter anderem auch Tine Haubner (2019 und in diesem Heft) vornimmt, den Ausbeutungsbegriff vom engen werttheoretischen Korsett zu lösen, das Ausbeutung ausschließlich im Lohnverhältnis denkt, ohne ihn von diesem relevanten Teil der Analyse und von seiner spezifischen Bedeutung in der marxistischen Werttheorie abzutrennen. Vielmehr könne daneben auch auf die asymmetrische Sozial- oder Herrschaftsbeziehung zwischen Ausbeutenden und Ausgebeuteten rekuriert werden. Denn diese führt erst dazu, dass ein Teil von Menschen sich die Arbeitsleistungen anderer Menschen aneignen kann. Wenn man sich auf das Herrschaftsverhältnis, das Ausbeutung erst ermöglicht, rückbesinnt und es analytisch ausweitet auf Ausbeutungsformen wie Rassifizierung und patriarchale Strukturen, die bereits vor der kapitalistischen Produktionsweise bestanden, können neben der Wertschöpfung auch andere und sich zum Teil überschneidende Formen der Ausbeutung sichtbar gemacht werden (ebd.: 217).

Da (wertschöpfende) Lohnarbeit nur durch reproduktive Arbeit überhaupt erst ermöglicht wird, ist die kapitalistische Produktionsweise auf sie angewiesen, genau wie sie darauf angewiesen ist, dass die Erde neue Ernte hervorbringt, dass es regnet oder dass Flüsse nicht austrocknen, auch wenn durch die kapitalistische Produktionsweise genau diese überlebenswichtigen Bedingungen untergraben werden. Zusätzlich unterliegt die Extraktion sowohl von Arbeitskraft aus den menschlichen Körpern als auch Rohstoffen aus der Erde unterschiedlichen Strukturen, die Arbeiter\*innen und ihre Körpern entlang von Vergeschlechtlichung und Rassifizierung unterschiedliche Aufgaben, Arbeitsschritte, Bedingungen und Reproduktionsmöglichkeiten zuweisen. Diese Arbeitsteilung und die ständige Gefährdung der Regenerierungsprozesse von Natur und menschlichen Körpern werden durch den erweiterten Ausbeutungsbegriff von arbeitenden Körpern und Umwelt erfasst.

### 1.1. Der metabolische Riss

Die auf Wachstum und Verbilligung durch Quantität angelegte kapitalistische Produktionsweise führt dazu, dass räumliche Beziehungen zwischen Abbauflächen von Rohstoffen, Produktionsstätten, Zirkulationsorten, Märkten und Konsumptionsräumen sich ausdehnen und miteinander verstrickt werden. Im-

---

<sup>3</sup> Alle Übersetzungen von A.E.

mer größere Agrarflächen und eine Agrarrevolution sind nötig (Moore 2011: 7f.), um die wachsende Arbeiter\*innenklasse in den Städten zu versorgen, die durch den engen Wohnraum in der Stadt und durch den Verlust eigener Grundstücke auf dem Land immer mehr von eigenen Subsistenzmöglichkeiten abgeschnitten werden. Agrarflächen verlieren nach und nach durch Überausbeutung ihre Fruchtbarkeit, was zu einer erneuten räumlichen Ausdehnung der landwirtschaftlichen Nutzflächen führt und dazu, neue Wege zur Ausbeutung von Böden zu suchen. Zugleich untergräbt die Umweltvergiftung der Industrien in den Städten die ländliche Produktion von Lebensmitteln. Diese Ausdehnung hat in vielen Bereichen der Produktion zu einem Nord-Süd- und einem Stadt-Land-Gefälle geführt, die die wirtschaftlichen, reproduktiven und räumlichen Zusammenhänge zwischen Industrie- und Agrarwirtschaft, Natur und Produktionsketten verwischen (Patel/Moore 2018: 20).

Die Ausbeutung von Mensch und Natur führt potenziell zu dem, was ökologische Marxist\*innen den »metabolischen Riss« nennen (Moore 2003: 326). Diese Verwischung von den Zusammenhängen eines Stoffwechsels, bei dem verschiedene Kreisläufe zwingend ineinandergreifen, da sie ohnehin in eine Krise geraten, lässt sich auch auf die Reproduktion des arbeitenden Körpers übertragen. Mit der Ausdehnung sowohl der Kapitalakkumulation als auch der lohnbasierten Abwertung der Reproduktionsarbeit wird der zwingende Zusammenhang zwischen der Ware Arbeitskraft und ihrer Reproduktion unsichtbar. Wohnraum, Pflege, Gesundheitsleistungen, Bildung etc. selbst werden zunehmend kommodifiziert. Dabei ist der Zugang zu diesen Dienstleistungen die zwingende Voraussetzung dafür, dass die Grundlage für die Kapitalakkumulation, die Arbeitskraft, überhaupt hergestellt werden kann. Das kapitalistische System untergräbt seine eigene Existenzgrundlage, wenn es die Reproduktion der Natur und menschlicher Körper gefährdet und zerstört sowie durch die Verwertung in die Krisenkreisläufe seiner Wirtschaftsweise einbezieht.

Darüber hinaus versucht die Kapitalseite, die Reproduktionszeiten, -räume, und -qualitäten zu reduzieren, während Lohnabhängige versuchen, sie zu verteidigen und auszuweiten. Der innere Zusammenhang zwischen Produktion und Reproduktion ist nicht zu trennen. Beide Seiten sind Teil eines sozial und natürlich konstruierten Metabolismus, der den arbeitenden Körper innerhalb des kapitalistischen Systems hervorbringt und aufrechterhält (Ferguson 2016: 49f.). Dieser Zusammenhang wird durch die Körper lohnabhängiger, arbeitender Menschen vermittelt. Ich bezeichne ihn als Metabolismus oder Stoffwechsel der sozialen Reproduktion. Der Begriff drückt die Idee eines zirkulären Prozesses aus, in dem die natürlichen Ressourcen zum Leben und Überleben ständig reproduziert werden (ebd.: 381). Während die

Natur einen Gebrauchswert produziert, kann sie nur durch menschliche Arbeit, die diese Produkte erntet und transportiert, und – in der kapitalistischen Produktionsweise – in einen Tauschwert umgewandelt werden. Gleichzeitig wird das Gefäß für die Arbeitskraft, der arbeitende Körper, selbst aus der Natur geboren (ebd.: 387).

Im Gegensatz zum zirkulären Stoffwechselprozess umschreibt der metabolische Riss eine Unterbrechung des Kreislaufs oder, noch tiefgreifender, einen fortschreitenden Extraktionsprozess. Anstelle eines Rückflusses oder eines reibungslosen Ablaufes der Reproduktion ist der metabolische Riss durch ständige Ausbeutung gekennzeichnet, durch »Abholzung, Verlust von Bodennährstoffen, schlechte Luftqualität, Wasserverschmutzung und Erosion, giftige Abfälle, erschöpfte Meeresbestände« (Salleh 2010: 206). Der metabolische Riss im Kapitalismus »zerstört den Mensch-Natur-Stoffwechsel in einem endlosen Streben nach Profit« (ebd.). Der Begriff verweist auf die mögliche oder bereits realisierte Unterscheidung von Produktions- und Lebens- oder Reproduktionsraum. Zugleich verweist er auf die realen materiellen Grenzen der Ausbeutung des menschlichen Körpers und seiner Verletzbarkeit. Dieser Aspekt des Klassenkampfes um die Grenzen der Ausbeutbarkeit menschlicher Körper ist zugleich vergeschlechtlicht und rassifiziert (Bakker/Gill 2019: 504).

## 1.2. Der arbeitende Körper

Der arbeitende menschliche Körper ist das Gefäß, das als einzige Arbeitskraft her- und zur Verfügung stellen kann. Arbeiter\*innen und ihre Körper sind daher sowohl die Vermittlungsebene des Metabolismus der sozialen Reproduktion als auch die im wahrsten Sinne »Leid Tragenden« eines metabolischen Risses. Sie sind in dieser Rolle für die Gebrauchs- und Tauschwerterzeugung und in der Kapitalzirkulation unverzichtbar. Zugleich ist der arbeitende Körper die konkrete materielle Realität der Arbeiter\*innenklasse. Er ist die Einheit, die es uns ermöglicht, zu denken, uns zu bewegen, auszuruhen und uns gegen unsere körperliche Versehrung zu wehren. Allerdings sind nicht alle Körper »arbeitende Körper« als Teil der Arbeiter\*innenklasse (Orzeck 2007: 498).

Ausgehend von der politischen Ontologie interner Beziehungen (Ollman 2015)<sup>4</sup> argumentiere ich, dass der arbeitende Körper materialisiert und in die soziale, politische und ökonomische Theorie des marxistischen Feminismus

---

4 Die auf internen Beziehungen aufbauende Ontologie sieht Phänomene als fortlaufende Prozesse in Abhängigkeit von Raum und Zeit, die sich in Bezug auf andere Prozesse weiterentwickeln. Laut Bertrell Ollman (2015: 10) haben Phänomene zwar ihre eigenständigen Eigenschaften. Gleichzeitig können diese nur in ihrem zeitlichen und räumlichen Kontext und den Beziehungen, in die sie eingebettet sind, analysiert werden.



(wieder) eingebettet verstanden werden muss, indem seine geschlechtliche, beeinträchtigte und rassifizierte Materie entlang zeitlicher und räumlicher Parameter neu durchdacht wird.

Der arbeitende Körper wird durch seine Klassenposition und sein Verhältnis zu den Produktionsmitteln über die Zeit und die eigene Lebensbiografie geformt. Ein wesentlicher Aspekt für die Existenz von Klassen ist der Grad der Ausbeutung der überschüssigen Arbeitskraft aus dem menschlichen Körper. Der Mensch hat die spezifische Fähigkeit, mehr Produkte, Dienstleistungen und Pflege zu erzeugen, als für sein eigenes Überleben und das seiner Angehörigen notwendig sind. Dieser Aspekt ist allerdings biografisch fließend. Durch die Linse der Disability Studies (Watson/Vehmas 2020) ist Nicht-Beeinträchtigung nur ein vorübergehender Zustand, insbesondere für Arbeiter\*innen. Gründe für eine Beeinträchtigung sind körperliche Veränderungen aufgrund von Schwangerschaften, Stillen, Menstruation, Wechseljahre, Alterung und Brüchigkeit von Knochen, Muskeln und Gewebe (Amrith 2021: 252). Insbesondere für die Mehrheit der Arbeiter\*innenklasse können Beeinträchtigungen durch arbeits- und kriegsbedingte Krankheiten und Verletzungen entstehen.

Neben der historischen und biografischen gibt es eine räumliche beziehungsweise geografische Dimension bei der Gestaltung des Arbeitskörpers. Diese Prozesse und das Ausmaß, in denen Arbeiter\*innen und ihre Körper rassifiziert, vergeschlechtlicht und beeinträchtigt werden, sind räumlich eingebettet in die pulsierende Bewegungs- und Akkumulationsdynamik des Kapitals. Dieses bewegt sich über den Globus zwischen Konzentration, Dispersion und Wiedervermarktung. Massen von Kapital und Arbeit werden von einem Produktionssektor in einen anderen geworfen (MEW 23: 511f.; Luxemburg 2004: 415). Dieses Spannungsverhältnis zwischen dem Bedürfnis nach erhöhter Umschlaggeschwindigkeit, technischem Fortschritt, um die Warenproduktion anzukurbeln, und Akkumulation einerseits und den Auswirkungen auf die Arbeit und die Organisation der arbeitenden Menschen andererseits führt zu einer immensen Verschwendung von Arbeitskraft. Auch der Klimawandel, Kriege, Landnahme und Vertreibung führen zu einer räumlichen Veränderung und der Art und Weise, wie lohnabhängige Menschen sich reproduzieren können.

### **1.3. Zeitliche und räumliche Kämpfe gegen den metabolischen Riss**

Die Kämpfe gegen den Riss im Metabolismus der sozialen Reproduktion und für die physische und mentale Unversehrtheit der Arbeiter\*innenklasse lassen sich in zeitliche und räumliche Konflikte unterscheiden. Zeitliche Konflikte beschreiben Auseinandersetzungen um die Zeit der Anwendung der

Ware Arbeitskraft beziehungsweise der Möglichkeit ihrer Reproduktion. Das kapitalistische System braucht Arbeitskräfte, aber weil »Zeit Geld ist«, ist die Zeit, die für die nicht direkt Mehrwert produzierende Arbeit benötigt wird, aus Sicht der Kapitalzirkulation verschwendet (Harvey 1998: 407). Für Kapitalist\*innen ist jede Sekunde, die Arbeiter\*innen produktive Arbeit verrichten, Geld wert. Jede bezahlte Pause ist ein Verlust, jede Überstunde ein Gewinn. Daher wird um jeden Toilettengang, jede Schichtlänge, jede Ausbildungsstunde, jede extra Arbeitsstunde gefeilscht. Im ersten Band des *Kapitals* verweist Marx auf die Einführung von Nachtschichten zur Synchronisierung von Produktion und Arbeitszeit (MEW 23: 271). Da jedoch viele Reproduktionsarbeiten (wie Putzen, Pflege von Babys und älteren Menschen und Zubereitung von Mahlzeiten) hauptsächlich nachts verrichtet werden, waren Frauen teilweise von den Nachtschichten und damit von diesen Produktionsarbeiten ausgeschlossen. Kämpfe um (geschlechtsspezifische) Arbeitszeiten sind auch heute noch ein wichtiger Faktor in der Geschichte der Arbeits- und Klassenkämpfe.

Neben diesen zeitlichen Konflikten drehen sich räumliche Konflikte um die Orte der Produktion und Reproduktion. Denn abgesehen von der Arbeitszeit braucht das Kapital auch Arbeitsräume, in denen sich möglichst das tote »aufgehäuften« Kapital konzentrieren soll (Harvey 2015: 177). Die einmalige Investition in Arbeitsräume ist eine Notwendigkeit. Jedoch gelten die Wartung und Instandhaltung von Maschinen und Arbeitsstätten, also tatsächlich die »Reproduktion« der Räume bereits als Verschwendung von Kapital. Viele Unfälle entstehen dadurch, dass die Arbeitsmittel nicht erneuert, die Gebäude nicht instand gehalten werden etc. Noch mehr Verschwendung ist es aus Sicht des Kapitals jedoch, wenn neben den Arbeitsräumen auch noch Pausenräume, Toiletten, Waschküchen für die Uniformen, Kantinen oder Kindergärten bereitgestellt werden sollen. Viele Auseinandersetzungen am Arbeitsplatz drehen sich um solche Raumkämpfe (vgl. Douth 2021). Fehlende Reproduktionsräume können teilweise ein Risiko für den Metabolismus der sozialen Reproduktion der Beschäftigten darstellen, und zwar nicht nur dann, wenn sie von produktiven Aufgaben besetzt sind. Wenn Produktions- und Reproduktionsräume weit entfernt liegen und eine lange Pendelzeit erfordern, in der weder produziert noch reproduziert werden kann, kann dies die Beschäftigten zusätzlich erschöpfen. Räumliche Konflikte betreffen aber auch den Arbeitsplatz selbst. Maschinen und Infrastrukturen müssen es den Arbeiter\*innen ermöglichen, ihre Berufe in einer Weise auszuüben, die ihre Reproduktion und ihr Leben nicht beeinträchtigt.

Für die räumliche Vernachlässigung des Arbeitsplatzes durch das Kapital und den metabolischen Riss, den das nach sich ziehen kann, gibt es in der Ge-

schichte der kapitalistischen Ausbeutung bereits zahlreiche Beispiele. Dazu gehören der Bruch von Staudämmen, das Einstürzen von Bergbaustollen, das Explodieren von Ölplattformen und unzählige weitere Fälle (Tyner 2019). Laut der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sterben weltweit etwa zwei Millionen Menschen pro Jahr an arbeitsbedingten Erkrankungen oder Unfällen (ILO 2021). Auch im Flugsektor, in dem Arbeit oft als vergleichsweise »angenehm« gilt, haben sich die Arbeitsbedingungen in den letzten Jahren verschlechtert. Hier droht auf verschiedenen Ebenen für Arbeiter\*innen der metabolische Riss, wie im Folgenden an dezidierten Beispielen aus den Sektoren in Brasilien und Portugal gezeigt wird.

## 2. Am Boden und in der Luft: Der Riss im Stoffwechsel der sozialen Reproduktion im Flugsektor

Arbeiter\*innen sind im Flugsektor in zeitliche und räumliche Konflikte involviert, je nachdem wie stark sie in rassifizierte oder vergeschlechtlichte Arbeitsbereiche eingebunden sind und ob sie vornehmlich in der Luft oder am Boden arbeiten. Bei vielen Airlines gibt es Überschneidungen der verschiedenen Arbeitsbereiche. Beispielsweise beteiligen sich Flugbegleitungen oft am Check-In und legen die Gepäckstücke auf das Band, tauschen Tickets um, beteiligen sich als Sozialassistenten am Transport von Menschen mit Geheinschränkungen oder reinigen die Flugkabine. Insgesamt lässt sich laut David Seligson (2019: 25) konstatieren, dass die Arbeitsbedingungen in der Luft zu besonderen Berufskrankheiten wie »häufige[n] Infektionen der oberen Atemwege [und] [...] beeinträchtigte[r] Lungenfunktion« führen. Darüber hinaus können »[d]ie schlechte Luft in der Kabine und die unzureichende Zeit zum Trinken oder Urinieren zu wiederkehrenden Blasenentzündungen bei weiblichem Kabinenpersonal führen« (ebd.). Internationale Reisen können sich auch auf die Gesundheit des Kabinenpersonals auswirken, wenn sie mehrere Zeitzonen durchqueren und der Schlafrhythmus gestört wird. Hormonelle Deregulationen können auftreten, die mit »Diabetes und bestimmten Krebsarten in Verbindung stehen« (Varela u.a. 2019: 15).

André Carlos Vaz Junior (2012) untersuchte die Bewegungen der Abfertigungsmitarbeiter\*innen am brasilianischen Flughafen Santos Dumont und mögliche Gefahren für Gesundheit und Sicherheit. Er stellte fest, dass etwa neun Prozent der Abfertigungsmitarbeiter\*innen in Brasilien jährlich verletzt werden (Vaz Junior 2012: 597). Die meisten dieser Verletzungen stehen im Zusammenhang mit dem Rücken, in den sich die Arbeit inklusive ihrer Risiken körperlich besonders einschreibt. Daneben sind Knieschäden und andere langfristige Verletzungen durch immer gleiche Bewegungen üblich.

Darüber hinaus sind im Flugsektor die Arbeitsbedingungen am Boden und in der Luft eng miteinander verknüpft. In Brasilien entwickelte sich die Flugindustrie ab Mitte der 1950er-Jahre rapide. Vergleichsweise häufig passierten Flugunfälle auf dem Flughafen Santos Dumont und in dessen Umgebung sowie in Brasilien im Allgemeinen. Nach Angaben des Aviation Safety Network ereigneten sich zwischen 1939 und 2016 35 Unfälle am oder in der Nähe des Flughafens Santos Dumont, von denen 17 etwa 188 Todesopfer forderten, darunter Mitglieder der Kabinenbesatzung, Pilot\*innen und Bodenpersonal. Die meisten Unfälle mit einer größeren Anzahl von Todesopfern ereigneten sich zwischen 1946 und 1964.<sup>5</sup> In diesem Zeitraum begann in Brasilien auch die erste Welle gewerkschaftlicher Aktivitäten in der Luftfahrt (Giannotti 1995), die sich ganz konkret gegen den metabolischen Riss im eigenen Stoffwechsel richtete. Die Beschäftigten in der Luftfahrt führen seit her insbesondere räumliche Konflikte um sichere Flugpisten und Beleuchtung für Nachtflüge, da die meisten Flugunfälle an Flughäfen bei Landungen passieren. Aber auch zeitliche Konflikte um die Anzahl und Länge der aufeinanderfolgenden Schichten, Nachtarbeit und Pausenzeiten werden sowohl am Boden als auch in der Luft ausgefochten. Diese Konflikte verlaufen nicht nur entlang räumlicher und zeitlicher Achsen, sondern sind auch durch feminisierte und rassifizierte Arbeitsteilung und Ausbeutungsmuster geprägt.

### **2.1. Feminisierte und rassifizierte Ausbeutungsmuster**

Die Luftfahrt ist der Verkehrssektor mit dem international höchsten Anteil an weiblichen Arbeitskräften (Harvey u.a. 2019: 2). Die Automatisierung und ausdifferenzierte Arbeitsteilung haben neue Bereiche wie Check-In, Abfertigung sowie Sozialassistentz und Callcenter-Jobs hervorgebracht. Allerdings wurden Frauen aus dem Bereich der Pilot\*innen vorrangig ausgeschlossen. Noch heute schwankt der weltweite Anteil von Pilotinnen je nach Fluglinie zwischen 4,3 und 7,4 Prozent (Seligson 2019: 6). Darüber hinaus fliegen laut einer Studie von Harvey und Geraint (2019) mehr weibliche Flugbegleitungen auf den wesentlich stressintensiveren Kurzstreckenflügen, wo sie mehrfach am Tag abheben, die Kabine reinigen müssen und Passagier\*innen ein- und auschecken. Dies ist mit einem insgesamt höheren Arbeitsaufwand verbunden und wird trotzdem schlechter bezahlt als Langstreckenflüge, da sich die bezahlte Arbeitszeit für Flugbegleitungen auf den Flug bezieht, vor und Nachbereitungen jedoch nicht einberechnet werden (Harvey u.a. 2019: 13). Viele Frauen arbeiten auch ausschließlich im Check-In oder in der Sozialassistentz,

---

<sup>5</sup> Aviation Safety Network, »Aircraft accidents at or near Rio de Janeiro-Santos Dumont Airport, RJ (SDU)«, <https://aviation-safety.net/>.

wo sie einerseits auch soziale Arbeiten wie Zuwendung und Informationsausgabe praktizieren, andererseits aber auch die damit verbundenen anstrengenden physischen Aufgaben, wie das Heben von Gepäck, Rollstühlen oder Passagier\*innen verrichten müssen, was oft ausgeblendet wird (Roskam 2018).

Neben der feminisierten Ausbeutung ist die Luftfahrt zudem durch ein spezifisches rassifiziertes Verwertungsmuster gekennzeichnet. Um das Reisen in der Luft vom Zugverkehr abzugrenzen, versuchte das Management vieler Fluggesellschaften, eine exklusive Gemeinschaft oder einen »weißen Raum« zu schaffen, in dem »rassisch untergeordnete Gruppen« nicht vertreten waren (Barry 2007: 11f.). Der »weiße Raum« in der Luft wurde auch in Brasilien umgesetzt. Das Unternehmen VARIG rekrutierte Flugbegleiterinnen ausschließlich aus dem Bundesstaat Rio Grande do Sul im Süden Brasiliens, der für eine große europäische Diaspora mit heller Haut und blondem Haar bekannt ist (Castellitti 2019: 93). Diese rassifizierte Exklusivität ermöglichte es, einen weißen brasilianischen Luftverkehr zu schaffen. In Brasilien traten die meisten der ersten schwarzen Flugbegleiter\*innen Anfang der 1980er-Jahre in den Beruf ein. Viele Fluggesellschaften waren aufgrund wirtschaftlicher Probleme und zunehmender Arbeitskonflikte in finanzielle Turbulenzen geraten und suchten billigere Arbeitskräfte (ebd.).

Abgesehen von den rassifizierten und körperlichen Auswirkungen der Arbeit im Flugsektor gibt es weitere politische und wirtschaftliche Entwicklungen, die den Arbeiter\*innen und ihren Körpern schaden. Diese skizziere ich im Folgenden für den brasilianischen und portugiesischen Flugsektor anhand der oben vorgestellten zeitlichen und räumlichen Achsen.

## 2.2. Zeitliche Konflikte

In diesem Beitrag möchte ich drei zeitliche Konflikte hervorheben, die sich im Laufe meiner Forschung an den Flughäfen Santos Dumont in Brasilien und Humberto Delgado in Portugal herauskristallisiert haben: kurze Vertragsdauer, Überstunden und Einarbeitungs- beziehungsweise Ausbildungszeit.

Arbeitsverhältnisse im Flugsektor sind insgesamt durch eine relativ kurze Vertragsdauer gekennzeichnet. Einige Kolleg\*innen berichten, dass sie eine Zeit lang am Flughafen gearbeitet haben, dann arbeitslos wurden und dann wieder für ein paar Monate eingestellt wurden (Bernardo 2017; Manuel 2018; Miguel 2018; Lorenzo 2017). Zudem gibt es eine hohe Fluktuation durch Veränderungen zwischen verschiedenen Zeiten im Jahr: Während der Tourismussaison, wie dem Karneval in Rio (Wilma 2018: Pos. 2) oder der Sommerzeit in Lissabon, werden mehr Arbeiter\*innen eingestellt, die außerhalb dieser saisonal bedingten Spitzenzeiten weniger arbeiten oder sogar ganz entlassen werden (Ines 2017: Pos. 7). Die kurzen Laufzeiten der Arbeitsverträge

führen dazu, dass Arbeiter\*innen oft nicht genügend in die Sicherheitsvorschriften eingearbeitet werden können und dadurch die Unfallgefahr steigt. Das Interesse von Unternehmen in der Luftfahrt flexibel auf die Arbeitszeit und die Körper der Arbeiter\*innen zuzugreifen, erhöht daher das Risiko für einen metabolischen Riss.

Die kurze Vertragsdauer wirkt sich nicht nur auf fehlende (sicherheitsrelevante) Kenntnisse und einem Verlust von Expertise in dem Beruf aus, sondern hängt auch mit der Zunahme von Überstunden zusammen. Aufgrund der Prekarität der Arbeit und der Ungewissheit, ob ein neuer Vertrag ansteht, arbeiten viele Beschäftigte länger und häufen Überstunden an, um ihren zeitlich begrenzten Arbeitsplatz zu behalten. Sowohl in Brasilien als auch in Portugal berichten Arbeiter\*innen, dass sie seit der Befristung der Arbeitsverträge mehr Überstunden gemacht haben. Sowohl die Industrie und die Flüge, die bedient werden müssen, als auch die Aufgaben haben zugenommen, die Arbeitsplätze jedoch nicht (Jaque 2018: Pos. 35, 42). Die Arbeiter\*innen sind in der Regel in Teilzeit beschäftigt mit, je nach Bereich, Schichten zwischen vier und sechs Stunden. Überstunden werden oft nicht angemessen oder gar nicht bezahlt. Der zusätzliche Zwang zur Schnelligkeit gefährdet das Abfertigungspersonal am Flughafen ebenfalls. Vaz Junior (2012: 603) schreibt dazu, dass mehr als 65 Prozent der Beschäftigten im Flughafen es als notwendig ansehen, die Geschwindigkeit zu verringern, mit der eine Aufgabe ausgeführt wird, um die Gefahr von Rückenverletzungen nennenswert zu senken (Vaz Junior 2012: 603; Lorenzo 2017: Pos. 20). Um den Verschleiß der Körper der Arbeiter\*innen, der sich über den Rücken einschreibt und mittelfristig zu einem metabolischen Riss führen kann, zu verhindern, müssten die Vertragslaufzeiten verlängert, die Aufgaben per Zeitintervall reduziert und auch die Überstunden abgebaut werden. Allerdings müsste dafür auch eine größere Anzahl von Arbeiter\*innen für diese Aufgabe eingesetzt und bezahlt werden.

Zumindest in Brasilien ist es den Pilot\*innen und dem Kabinenpersonal gelungen, diesem zeitlichen Konflikt entgegenzuwirken und ihn mit der Sicherheit der Flüge zu verbinden. Seit der Fusion und dem Konkurs brasilianischer Fluggesellschaften in den 2000er-Jahren nahmen auch die Überstunden für Pilot\*innen und Kabinenpersonal zu. Wie zwei große tödliche Unfälle in den Jahren 2006 und 2007 zeigten, wirkte sich die zunehmende Flexibilität bei den Einschränkungen auf die Sicherheit der Flüge und damit auch auf das eigene Leben aus. Den Arbeiter\*innen gelang es durch mehrere Streiks 2016, die Zahl der freien Tage und der freien Nächte zu erhöhen (Mauro 2018: Pos. 11). Damit haben sie den zeitlichen Konflikt um ihre Lebenszeit zu ihren Gunsten vorübergehend gewonnen. Zugleich haben sie jedoch auch dafür gesorgt, dass die Gefahr eines metabolischen Risses durch

Flugabstürze insgesamt durch bessere und sichere Arbeitsbedingungen reduziert wurde. Der Kampf der Pilot\*innen und der Flugbegleitungen gegen Überstunden bedeutete auch, die zeitliche Autonomie über Nacht- und Folgeschichten in der Abend- oder Morgendämmerung wiederzuerlangen, die für die Arbeiter\*innen eine große Herausforderung darstellen und mit dem Tag-Nacht-Rhythmus kollidieren.

Wie oben bereits angedeutet, hängen die kurzen Laufzeiten der Arbeitsverträge nicht nur mit Überstunden, sondern auch mit den zu geringen Ausbildungs- und Einarbeitungszeiten zusammen. Eine schnelle Fluktuation von Personal bedeutet beispielsweise eine verkürzte Einarbeitungszeit und führt zu Angst und Druck, Aufgaben zu übernehmen, weil man nicht ausreichend vorbereitet ist oder keine ausreichenden Kenntnisse über mögliche Risiken hat. Eine Flughafenbeschäftigte berichtet, dass Arbeiter\*innen einer Gol-Fluglinie bestimmte Güter nicht ordnungsgemäß verstaut hatten, die hochgiftig waren, und daher einige Tage ins Krankenhaus mussten. Von diesem Zwischenfall erfuhr die Gewerkschaft SNA erst, nachdem diese Arbeiter\*innen ins Krankenhaus eingeliefert worden waren. Sie fanden heraus, dass das Flugzeug diese Art von Fracht eigentlich nicht befördern durfte und das Personal daher auch keine entsprechende Ausbildung über ein ordnungsgemäßes Vorgehen besaß (Jaques 2018: Pos. 42). Der Transport dieser Güter stand aus Sicht der Industrie über der körperlichen Unversehrtheit der Arbeiter\*innen.

Besonders plakativ ist der Fall eines Flughafenarbeiters aus Lissabon, der von einem Vorfall berichtete, bei dem ein Arbeiter vom Management unter Druck gesetzt worden war, ein mobiles Fließband zu einem Flugzeug zu fahren und das Gepäck auszuladen, obwohl er dafür keinen Führerschein besaß. Er stieß mit dem Fahrzeug gegen ein Flugzeug und zeigte den Schaden sofort an (Pedro 2019: Pos. 37). Daraufhin wurde er einem Disziplinarverfahren unterzogen, wogegen ihn die Gewerkschaft SITAVA jedoch erfolgreich verteidigte. Wenn er den von ihm verursachten Schaden nicht gemeldet hätte, hätte dies weitere Gefahren für die Besatzung und die Passagiere des betroffenen Flugzeugs nach sich gezogen. Um jedoch zu vertuschen, dass sie den Arbeiter zu einer Aufgabe gedrängt hatten, für die er nicht ausgebildet war, entließ ihn die Geschäftsleitung. Eine solche Atmosphäre, in der Arbeiter\*innen sich nicht trauen, solche Kollisionen zu melden, birgt nicht nur Risiken für andere Arbeiter\*innen, sondern ebenfalls für die gesamte Luftindustrie, da Flugzeuge aufgrund von nicht gemeldeten Außenschäden oder Dellen durch Turbulenzen verunglücken können (ebd).

Die zeitlichen Konflikte in der Luftindustrie in Brasilien und Portugal sind nicht nur relevant für die Lebens- und Reproduktionszeit der Arbeiter\*innen. Wenn sie verloren werden, kann das sowohl für sie als auch für die Menschen,

die sie transportieren einen metabolischen Riss durch einen potenziell tödlichen Flugzeugabsturz bedeuten. Wie oben erwähnt, ist jedoch jede Sekunde, in denen Arbeiter\*innen ihre Arbeit verrichten, Geld wert. Insbesondere in der stark getakteten Transportindustrie darf es keine Unterbrechungen geben. Da aber durch Rückenverletzungen, Übermüdung durch Überstunden und dergleichen mehr sowohl das Personal als auch die entsprechende Ausbildung fehlen, wird der Druck der Industrie an einzelne Arbeiter\*innen weitergegeben. Ebenso wie der Kapitalismus insgesamt bei der Ausbeutung der Böden oder der Vernichtung der Natur untergräbt auch die Flugindustrie immer wieder ihre eigene Existenzgrundlage. Auch sie gerät in den Widerspruch zwischen der Notwendigkeit der Reproduktion der Arbeitskraft, in diesem Fall durch entsprechende Ausbildung, und dem profanen, über alles gestellten Ziel der »Lust« beziehungsweise der Profitmaximierung.

### 2.3. Räumliche Konflikte

Neben den drei oben genannten zeitlichen Konflikten haben sich in meiner Untersuchung auch zwei räumliche Auseinandersetzungen abgezeichnet. Diese drehen sich zum einen um die Instandhaltung der Infrastruktur und zum anderen um Umkleide- und Pausenräume. In den Interviews brachten die Arbeiter\*innen schwere oder tödliche Unfälle zum Teil mit der mangelnden Wartung der Infrastrukturen am Flughafen in Verbindung. Eine Gewerkschafterin aus Brasilien, die seit über 20 Jahren am Flughafen Santos Dumont arbeitet, berichtete, dass, seit sie dort beschäftigt ist, aufgrund schlecht gewarteter Leitern zwei Kolleg\*innen stürzten und eine Querschnittslähmung erlitten. Am Flughafen Guarulhos gab es in den letzten 20 Jahren aus ihrer Sicht drei Todesfälle und in Salvador sowie in Galeão ebenfalls (Jaque 2018: Pos. 41f.). Neben unsicheren Leitern hingen diese auch mit offenen aktiven Stromleitungen zusammen, bei denen Beschäftigte Stromschläge bekamen, insbesondere dann, wenn die Kabel zusätzlich auf mit Wasser gereinigten Böden hingen. Dies ist ein passendes Beispiel dafür, dass die Kapitaleseite wenig daran interessiert ist, die Produktionsstätten instand zu setzen, weil diese »Reproduktion« der Arbeitsstätten keinen zusätzlichen Wert generieren. Zugleich berichtete Jaque, dass die Arbeitsinspektionen und Zertifizierungen der Gebäudestrukturen auf problematische Weise verliefen. Aussagen von Arbeiter\*innen zum Zustand wurden beispielsweise nicht anonymisiert, was diesen wiederum Abmahnungen einbrachte. Zudem wurden Berichte über die Zustände nicht weitergeleitet, Gerichtsverfahren herausgezögert und gekündigte Arbeiter\*innen wurden einfach ersetzt. Da die Kapitaleseite seitens der institutionalisierten oder staatlichen Strukturen wenig befürchten muss, gefährdet sie durch die Art der Ausbeutung der Arbeiter\*innen deren natürlichen Metabolismus.



Je größer die Maschinen sind, mit denen Beschäftigte am Flughafen operieren, desto stärker sind die Auswirkungen auf den Körper der Arbeiter\*innen. Am Lissaboner Flughafen berichtete ein Abfertigungsarbeiter, dass viele der Maschinen völlig veraltet seien (Bernardo 2017: Pos. 39, 42). Hierzu gehöre eine 25 Jahre alte Flugzeugtreppe, Maschinen zum Beladen, die 20 bis 30 Jahre alt seien und gebraucht aus Deutschland gekauft wurden und später nach China weiterverkauft werden würden (ebd.). Auch hier zeigt sich, dass für Erneuerung, Wartung und Reparatur der Maschinen an der Arbeitsstätte keine oder möglichst geringe Investitionen getätigt werden und deren »Reproduktion« so lange herausgezögert wird, dass Arbeiter\*innen Sorge haben, sie oder Kolleg\*innen könnten an Flughäfen, wo die Maschinen als nächstes eingesetzt werden, verunglücken.

Etwa 70 Prozent der Arbeiter\*innen, die in der Abfertigung an brasilianischen Flughäfen tätig sind, gaben an, dass die Instandhaltung von Werkzeugen und der Einsatz von Förderbändern die Zahl der rückenbedingten Unfälle senken würde (Vaz Junior 2012: 598). In seiner ergonomischen Beobachtung der Gepäckabfertigung am Flughafen Santos Dumont berichtete Vaz Junior, dass die Beschäftigten Förderbänder nutzten, aber nicht genügend Maschinen für alle Entladevorgänge gleichzeitig zur Verfügung standen (ebd.). Daher hoben die Arbeiter\*innen in einigen Fällen das Gepäck an und übergaben es den nächsten Arbeiter\*innen oder legten es ohne mechanische Unterstützung in den Rumpf des Flugzeugs, was zu körperlich schädigenden Bewegungen führte (ebd.: 601). Diese Bewegungen, die vor allem Rückenverletzungen hervorrufen, zeigen unmittelbar, wie sich die mangelnde Bereitstellung und Investition in den Arbeitsschutz direkt auf die Körper der Arbeiter\*innen auswirken.

Ein weiteres räumliches Konflikterrain sind die Umkleide- und Pausenräume: Flächen innerhalb von brasilianischen Flughäfen wie Santos Dumont können gegen Konzessionen an private Investoren vergeben werden, was die Preise für die Anmietung von Geschäften und touristischen Einrichtungen erhöht und Raum sehr wertvoll macht, während er den Arbeitnehmer\*innen vorenthalten wird (Jaques 2018: Pos. 15). Am Flughafen in Santos Dumont hatten die Arbeiter\*innen fünf Jahre lang keinen Umkleideraum, sondern nur einen kleinen Container in der Nähe des Flughafens (ebd.: Pos. 3). Darüber hinaus fehlten angemessene Toiletten und Wasserversorgung für Duschen, was für die Beschäftigten am brasilianischen Flughafen Santos Dumont ein Gesundheitsrisiko darstellte (ebd.: Pos. 46). Die Callcenter-Beschäftigten von der Fluglinie TAP in Portugal<sup>6</sup> berichteten von einem ähnlichen Problem beim

---

6 Durch die Automatisierung und Digitalisierung der Ticketbuchung sind die Arbeitsplätze der Flughafenschalter keineswegs verschwunden. Sie wurden stattdessen transformiert

Zugang zu Pausenräumen. Abgesehen davon, dass die Pausenzeiten nur auf dem Papier existieren, gab es auch nur einen Pausenraum, der schlecht belüftet war und kein Fenster besaß, in dem maximal acht Personen Platz hatten, bei Schichten mit über hundert Personen (Luís 2019: Pos. 2).

Ein Callcenter-Arbeiter aus Lissabon berichtete, dass es unter Beschäftigten aufgrund der fehlenden Pausenmöglichkeiten mehr Rückenprobleme und Sehnenentzündungen gebe, »weil man sitzt und einen Anruf nach dem anderen macht und sich wie ein Brett fühlt, wenn man aufsteht« (Joao 2017: Pos. 10). Der metabolische Riss tritt hier nicht unmittelbar ein. Stattdessen streckt sich die mögliche Arbeitsunfähigkeit über einen längeren Zeitraum; sowohl die Qualität der Arbeit als auch Freizeit leiden unter den wachsenden physischen Einschränkungen.

Daneben berichteten Pilot\*innen aus Brasilien, dass die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort vor der Arbeitsreform 2017 zu groß waren, um zwischen den Schichten nach Hause zu kommen. Ein Pilot erzählte, dass er häufig zwischen den Schichten in Kabinen übernachtet hatte. Weder hatten die Arbeiter\*innen genügend Zeit zwischen den Schichten noch wurde ein adäquater Schlafraum zur Verfügung gestellt (Mauro 2018: Pos. 11).

Solche Arbeitsbedingungen und das latente Risiko eines metabolischen Risikos können dazu führen, dass mehr Arbeiter\*innen diesen Job verlassen und eine hohe Fluktuation des variablen Kapitals entsteht. Mehr Arbeiter\*innen melden sich krank, während sie aufgrund der prekären Arbeitsverträge in diesem Sektor oft keine Lohnfortzahlung erhalten.

### 3. Fazit

Das Konzept des Risses im Stoffwechsel der sozialen Reproduktion macht die unmittelbaren Gefahren und Konflikte über den konkreten Blick auf den Körper sichtbar. Ich halte dies für eine sinnvolle Variante, um Ausbeutung auf verschiedene Weise in ihrer Verwobenheit mit rassifizierten und Geschlechterverhältnissen und dem Klassenkonflikt hervorzuheben. Vergleichbar mit dem Metabolismus zwischen Kapitalismus und Natur wirkt sich ein metabolischer Riss zuungunsten der Leben und Körper von Arbeiter\*innen

---

in prekäre, schlecht bezahlte und kaum gewerkschaftlich organisierte Callcenter-Jobs, die jedoch weiterhin hohe Ansprüche an die Arbeiter\*innen stellen: medizinisches Wissen über Medikamente und Krankheiten und wie diese sich unter dem Druck der Kabine verhalten, Mehrsprachigkeit, soziale Kompetenzen im Umgang mit Kund\*innen, technisches Wissen im Umgang mit über sieben Softwares für die Umbuchung, Stornierung, Sortierung, Buchung von Sauerstoffflaschen, Platz für Haustiere, soziale Assistenz für Passagiere mit Einschränkungen etc. (Luís 2019: Pos. 40, Pos. 48f.).

aus. Da der menschliche Körper natürliche Grenzen hat, liegt es nahe, den Begriff des Metabolismus auf die Ausbeutung des menschlichen Körpers anzuwenden, um einen erweiterten Ausbeutungsbegriff zu entwickeln. Über eine materialistische Theoretisierung des Körpers, der Träger und Akteur des Metabolismus der sozialen Reproduktion ist und in unterschiedlichen Arbeitskontexten von einem metabolischen Riss bedroht ist, lassen sich die unterschiedlichen Ausbeutungsmuster in den Blick nehmen. In der Verwertung und Ausbeutung arbeitender Körper spielen auch rassifizierte und vergeschlechtlichte Arbeitsteilung eine wichtige Rolle.

Die Konflikte, in denen Arbeiter\*innen für ihre eigene Unversehrtheit kämpfen, betrachte ich aus einer zeitlichen und räumlichen Perspektive. Dabei hängen einzelne Konfliktbereiche oft eng zusammen. Kurze Arbeitsverträge sorgen dafür, dass Beschäftigte Überstunden machen und ihre eigenen Grenzen überschreiten. Sie weigern sich nicht, Aufgaben zu übernehmen, für die sie nicht ausgebildet wurden, oder fehlende beziehungsweise schlecht funktionierende Arbeitsmaschinen und -instrumente zu reklamieren, weil sie aufgrund befristeter Verträge Angst haben, nicht wieder eingestellt zu werden. Die zeitlichen Konflikte deuten auf eine Atmosphäre von Angst und Unsicherheit seitens der Beschäftigten hin. Diese sind, wie ich in anderen Beiträgen noch deutlicher zeige, auch vergeschlechtlicht: Von den meist weiblichen Callcenter-Beschäftigten und Sozialassistenten an den Flughäfen, die Menschen mit Gehbehinderungen transportieren, wird Kooperation, Verständnis und Verschwiegenheit erwartet. Viele versuchen deshalb sowohl der Arbeit als auch ihrer zugeschriebenen vergeschlechtlichten Rolle gerecht zu werden. Zudem arbeiten vor allem rassifizierte Arbeiter\*innen in den gefährlichen und maschinell schlecht ausgestatteten Lade- und Entladebereichen und versuchen ebenfalls, angepasste »gute« Arbeitskräfte zu sein, um den Stigmata zu entgehen, die mit ihrer Rassifizierung einhergehen. Damit verschärft sich die körperliche Ausbeutung jedoch nur und es kommt potenziell zu mehr metabolischen Rissen.<sup>7</sup>

Jedoch hat das Risiko des metabolischen Risses, wie angedeutet mit dem Beispiel der Pilot\*innen und Flugbegleitungen aus Brasilien, auch wieder verstärkt zur Selbstorganisation und zur Verteidigung der Unversehrtheit des eigenen Körpers geführt. Auch in Portugal gab es in den letzten Jahren vermehrt Streiks sowohl unter den Flughafenschäftigten als auch in der Luftfahrt, insbesondere bei den Pilot\*innen und Flugbegleiter\*innen von Ryanair.

---

<sup>7</sup> Jeder Arbeits- und Lebensbereich sollte spezifisch auch im Kontext der eigenen Geschichte von Klassenkämpfen analysiert werden und auch in Bezug auf die Rolle des Staates, worauf ich hier nicht eingehen konnte.

Die Analyse der Arbeitsbedingungen im Flugsektor zeigt, dass der metabolische Riss nicht nur die Körper der Arbeiter\*innen, sondern auf lange Sicht auch die ausbeutenden Industrien selbst treffen kann. Die wirtschaftliche Situation während der COVID-19-Pandemie führte dazu, dass die Arbeiter\*innen um Arbeitsplatzgarantien und Löhne kämpften, während die zuvor erkämpften Zugeständnisse im Bereich Arbeitsschutz und Sicherheit zurückgefahren wurden (vgl. Cufre/Engelhardt 2024). Der metabolische Riss verlief auf der Seite der Flughafenbeschäftigten, die von Unfällen, Verletzungen und niedrigen Löhnen betroffen waren, was ihre Reproduktion beeinträchtigt und gefährdet hat. Im Jahr 2022 änderte sich das Bild jedoch völlig: Die Branche litt unter einem noch nie dagewesenen Personalmangel, da viele der Industrie während der Pandemie den Rücken gekehrt hatten, erkrankten oder in den Streik traten (Engelhardt 2022). Der metabolische Riss gefährdete nicht nur die Beschäftigten, sondern auch zunehmend die Kapitalakkumulation beziehungsweise untergräbt eine zentrale Existenzbedingung der kapitalistischen Luftindustrie.

## Literatur

- Amrith, Megha (2021): Ageing bodies, precarious futures: the (im)mobilities of »temporary« migrant domestic workers over time. In: *Mobilities* 16(2): 249-261. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1885834>.
- Bakker, Isabella / Gill, Stephen (2019): Rethinking power, production, and social reproduction: Toward variegated social reproduction. In: *Capital & Class* 43(4): 503-523. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309816819880783>.
- Barry, Kathleen M. (2007): *Femininity in flight. A history of flight attendants*. Durham. DOI: <https://doi.org/10.1215/9780822389507>.
- Bergfeld, Mark (2022): Airport chaos: security guards and cleaners still key. In: *Social Europe* (4.7.2022). URL: <https://socialeurope.eu/>, Zugriff: 21.11.2022.
- Boewe, Jörn / Butollo, Florian / Schulten, Johannes (2021): *Organizing Ryanair. Die transnationale Gewerkschaftskampagne bei Europas Billigfluglinie Nummer Eins*. Berlin.
- Butollo, Florian (2021): Ausbeutungsmodell Eurokrise: Flugbegleiter:innen bei Ryanair. In: Mayer-Ahuja, Nicole / Nachtwey, Oliver (Hg.): *Verkannte Leistungsträger:innen. Berichte aus der Klassengesellschaft*. Berlin: 521-543.
- Castellitti, Carolina (2019): Varig, »a Real Brazilian Embassy Outside«: Anthropological reflections on aviation and national imaginaries. In: *The Journal of Transport History* 40(1): 82-105. DOI: <https://doi.org/10.1177/0022526618822132>.
- Cufre, Sara / Engelhardt Anne (2024): Conflicts up in the air: Cabin crew resistance in Argentina and Portugal through the lens of the body. In: *Zeitschrift für Friedens- und Konfliktforschung – Sonderheft Transnationale Konzerne und Konflikte (im Erscheinen)*.
- Doutch, Michaela (2021): A gendered labour geography perspective on the Cambodian garment workers' general strike of 2013/2014. In: *Globalizations* 18(8): 1-14. DOI: <https://doi.org/10.1080/14747731.2021.1877007>.
- Engelhardt, Anne (2022): *Der Traum vom Fliegen? Urlaubschaos, Klimakrise, Pandemie – höher, schneller, weiter durch Betrug und auf Kosten von Menschen wie Natur* (1.7.2022). URL: <https://labournet.de/>, Zugriff: 21.11.2023.
- Ferguson, Susan (2008): Canadian Contributions to Social Reproduction Feminism, Race and Embodied Labor. In: *Race, Gender & Class* 15(1/2): 42-57.

- (2016): Intersectionality and Social-Reproduction Feminisms: Toward an Integrative Ontology. In: *Historical Materialism* 24(2): 38-60. DOI: <https://doi.org/10.1163/1569206X-12341471>.
- (2020): *Women and work. Feminism, labour, and social reproduction*. London.
- Foster, John Bellamy (1999): Marx's Theory of Metabolic Rift: Classical Foundations for Environmental Sociology. In: *American Journal of Sociology* 105(2): 366-405. DOI: <https://doi.org/10.1086/210315>.
- Giannotti, Vito (1995). *Os trabalhadores da aviação: De Getúlio a FHC*. São Paulo.
- Giménez, Martha E. (2019): *Marx, Women, and Capitalist Social Reproduction*. Leiden. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004291560>.
- Harvey, David (1998): The Body as an Accumulation Strategy. In: *Environ Plan D* 16(4): 401-421. DOI: <https://doi.org/10.1068/d160401>.
- (2015): *Siebzehn Widersprüche und das Ende des Kapitalismus*. Berlin.
- Harvey, Geraint / Finnear, Jocelyn / Greedharry, Mrinalini (2019): Women in aviation: A study of insecurity. In: *Research in Transportation Business & Management* 31. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.05.001>.
- Harvey, Geraint / Turnbull, Peter (2020): Ricardo flies Ryanair: Strategic human resource management and competitive advantage in a Single European Aviation Market. In: *Human Resources Management* 30(4): 553-565. DOI: <https://doi.org/10.1111/1748-8583.12315>.
- Haubner, Tine (2019): Das Glück der Starken und die Not der Schwachen. In: *Soziologie* (2): 213-222.
- ILO (International Labour Organization) (2021): Almost 2 million people die from work-related causes each year. URL: <https://www.ilo.org/>, Zugriff: 19.12.2023.
- Luxemburg, Rosa (2004): *The accumulation of capital*. London.
- MEW – Marx, Karl / Engels, Friedrich: *Marx-Engels-Werke*. Berlin 1956ff.
- Mezzadri, Alessandra (2023): Social reproduction, labour exploitation and reproductive struggles for a global political economy of work. In: Atzeni, Maurizio u.a. (Hg.): *Handbook of research on the global political economy of work*. Northampton: 64-73. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781839106583.00012>.
- Moore, Jason W. (2003): The Modern World-System as environmental history? Ecology and the rise of capitalism. In: *Theory and Society* 32: 307-377. DOI: <https://doi.org/10.1023/A:1024404620759>.
- (2011): Transcending the metabolic rift: a theory of crises in the capitalist world-ecology. In: *Journal of Peasant Studies* 38(1) 1-46. DOI: <https://doi.org/10.1080/03066150.2010.538579>.
- Ollman, Bertell (2015): Marxism and the philosophy of internal relations; or, How to replace the mysterious ›paradox‹ with ›contradictions‹ that can be studied and resolved. In: *Capital & Class* 39(1): 7-23. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309816814564128>.
- Orzeck, Reecia (2007): What Does Not Kill You: Historical Materialism and the Body. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 25(3): 496-514. DOI: <https://doi.org/10.1068/d2704>.
- Patel, Raj / Moore, Jason W. (2018): *A history of the world in seven cheap things: a guide to capitalism, nature, and the future of the planet*. Oakland. DOI: <https://doi.org/10.1525/9780520966376>.
- Rioux, Sébastien (2014): Capitalism and the production of uneven bodies: women, motherhood and food distribution in Britain c1850-1914. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 40(1): 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1111/tran.12063>.
- Roskam, Ellen (2018): *Excess Baggage. Leveling the Load and Changing the Workplace*. Florence. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315224640>.
- Salleh, Ariel (2010): From Metabolic Rift to »Metabolic Value«: Reflections on Environmental Sociology and the Alternative Globalization Movement. In: *Organization & Environment* 23(2): 205-219. DOI: <https://doi.org/10.1177/1086026610372134>.

- Seligson, David (2019): Women and aviation. Quality jobs, attraction and retention. In: International Labour Organization Working Paper No. 331. URL: <https://www.ilo.org/>, Zugriff: 9.1.2024
- Tyner, James (2019): Dead Labour. Toward a Political Economy of Premature Death. Minneapolis. DOI: <https://doi.org/10.5749/j.ctvckq9nc>.
- Varela, Raquel / Della Santa, Roberto / Oliveira, Henrique (2019): Relatório Analítico – Inquérito Nacional sobre as Condições de Vida e Trabalho do Pessoal de Voo da Aviação Civil (INCVT-PVAC) a partir de Portugal. Desgaste, Penosidade, Risco Tripulantes de Cabina. SNPVAC. Lisbon.
- Vaz Junior, Carlos André (2012): The manual transport of load and the commercial aviation in Brazil. In: Work 41(1): 597-604. DOI: <https://doi.org/10.3233/WOR-2012-0216-597>.
- Watson, Nick / Vehmas, Simo (Hg.) (2020): Routledge Handbook of Disability Studies. New York. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429430817>.

## Anhang 1: Interviews

### Brasilien

- Manuel: März 2018 in Rio de Janeiro; Mitte 40, Gewerkschafter, Gepäckabfertigung und Check-In
- Nuno: März 2018 in Rio de Janeiro; Ende 40, Gewerkschafter, Wartung der Flugzeuge
- Wilma: März 2018 in Rio de Janeiro; Mitte 30, Gewerkschafterin, Check-In und Transport von Menschen mit Geheinschränkungen (Sozialassistenz)
- Jaqueline: März 2018 in Rio de Janeiro; Anfang 60, Gewerkschafterin, Check-In und Transport von Menschen mit Geheinschränkungen (Sozialassistenz)
- Mauro: April 2018 in Sao Paulo; Mitte 40, Gewerkschafter, Pilot – internationale Flüge
- Miguel: März 2018 in Rio de Janeiro; Mitte 40, Gewerkschafter, Check In, Gepäckabfertigung und Transport von Menschen mit Geheinschränkungen (Sozialassistenz)

### Portugal

- Lorenzo: Oktober 2017 in Lissabon; Ende 30, Gewerkschafter, Flugbegleitung – internationale Flüge
- Joao: Oktober 2017 in Lissabon; Mitte 40, Gewerkschafter, Call-Center für TAP
- Ines: Oktober 2017 in Lissabon; Mitte 30, Gewerkschafterin, Transport von Menschen mit Geheinschränkungen (Sozialassistenz)
- Bernardo: November 2017 in Lissabon; Mitte 30, Gewerkschafter, Gepäckabfertigung und Wartung der Flugzeuge
- Luís: März 2019 in Lissabon; Ende 20, kein Gewerkschaftsmitglied, Call-Center für TAP
- Pedro: März 2019 in Lissabon; Ende 30, Gewerkschafter, Gepäckabfertigung und Wartung der Flugzeuge



**WOCHENSCHAU  
VERLAG**

... ein Begriff für politische Bildung

## Standardwerke

Das Handbuch legt den aktuellen Stand kritischer politischer Bildung dar und versammelt Beiträge zu gesellschaftstheoretischen Begründungen und Schlüsselproblemen politischer Bildung. Die Autor\*innen werfen reflexive Blicke auf formale und non-formale politische Bildung, auf kritische Soziale Arbeit, soziale Bewegungen und Selbstorganisationen sowie auf rahmende Strukturen und Förderprogrammatiken.

Ein Handbuch für Lehrkräfte, politische Bildner\*innen, Multiplikator\*innen und Wissenschaftler\*innen der schulischen und außerschulischen politischen Bildung und alle an kritischer politischer Bildung Interessierten.

hrsg. von Yasmine Chehata, Andreas Eis, Bettina Lösch, Stefan Schäfer, Sophie Schmitt, Andreas Thimmel, Jana Trumann und Alexander Wohnig  
ISBN 978-3-7344-1594-4, 608 S., € 59,90  
PDF: ISBN 978-3-7566-1594-0, € 49,99



ISBN 978-3-7344-1362-9, 640 S., € 49,90  
PDF: ISBN 978-3-7344-1363-6, € 48,99



ISBN 978-3-7344-0951-6, 368 S., € 39,90  
PDF: ISBN 978-3-7344-0952-3, € 35,99



ISBN 978-3-95414-185-2, 804 S., € 59,90  
PDF: ISBN 978-3-95414-186-9, € 58,99

michael,  
du willst vom  
staat nichts  
geschenkt, sagst  
du. aber die  
reichen schon –  
wir schreiben  
darüber:



[dasnd.de/umverteilung](https://dasnd.de/umverteilung)

nd



DEINE  
ZEITUNG



Ines Wallrodt, 46  
Chefredaktion