

übermorgen



GERECHTIGKEIT

**KLIMASCHUTZ UND
ARBEITSKAMPF**

**DIE NEUE ARBEITER* -
INNENKLASSE**

**EIN NÄHRBODEN
FÜR DIE KRISE**

**GRÜNE
JUGEND**

Ausgabe 2: April 2021

FÜR EINE ÖKO-SOZIALE REFORMALLIANZ

Von Hans-Jürgen Urban



Foto: Fridays for Future Deutschland

„Our house is on fire“, rief Greta Thunberg den globalen Wirtschafts- und Politikern auf dem Weltwirtschaftsforum von Davos zu. Ein Notruf erster Ordnung. Wenn das Haus brennt, ist keine Zeit für Streit, Diskussionen oder Konflikte. Dann ist gemeinsames Löschen angesagt. Gemeinsames Löschen bedeutet im übertragenen Sinn: eine gemeinsame Kraftanstrengung, die Treibhausgase so schnell wie möglich zu reduzieren, um spätestens bis 2050 global eine emissionsfreie Produktions- und Lebensweise zu erreichen. Doch was so einfach klingt, ist offenbar schwer zu machen. Starke Bündnisse, die sich das zum Ziel setzen, tun sich schwer. Wo Bewegungen entstanden sind, ermüdeten sie mitunter, bevor sie ihr Ziel erreicht hatten. Woran liegt das? Wie ließe sich eine schlagkräftige ökologische Feuerwehr zusammenbringen? Antworten auf diese Fragen sind keineswegs einfach. Sicher, große Teile der globalen Wirt-

schaft haben ein egoistisches Interesse, die gegenwärtige Produktions- und Lebensweise aufrechtzuerhalten. Sie erzielen gigantische Profite in ihr. Und die Teile der politischen Klasse, die ihnen über neoliberale Ideologien oder kurze Lobbydrähte verbunden sind, werden sich aus naheliegenden Gründen wohl nicht zu radikalen Öko-Reformer*innen wandeln. Aber warum tun sich etwa Ökologie-Bewegungen und Gewerkschaften zu oft mit gemeinsamen Aktivitäten und Aktionen schwer? Sie trennen keine gegensätzlichen Profit- oder Machtinteressen. Doch, und das ist wichtig, sie leben, denken und handeln oft in unterschiedlichen sozialen Welten. Ihre Mitglieder sind mitunter sehr unterschiedlich von der ökologischen Transformation betroffen und vor allem: bedroht. Einige können aus gesicherten Beschäftigungsverhältnissen, mit komfortablen Einkommen und lukrativen Berufsperspektive agieren. Die Ökologie-Frage kann für sie gar

zum Vehikel wissenschaftlicher oder politischer Karrieren werden. Für andere droht die Öko-Wende mit der direkten Infragestellung von Arbeitsplatz, Einkommen und Zukunftsperspektiven einher zu gehen. Und Arbeitslosigkeit ist in der Hartz IV-Gesellschaft wahrlich kein Vergnügen.

Der Grad der Gefährdung kann auch die subjektive Gewichtung von Beschäftigungs- und Ökologiefragen prägen. Ohne direkte Krisenbetroffenheit ist die Vernachlässigung sozialer Risiken naheliegender. Und wenn Menschen, deren soziale Existenz auf dem Spiel steht, das Hemd der kurzfristigen Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung mitunter näher ist als der Rock des mittelfristigen Umweltschutzes, mag das unsachgemäß sein. Aber moralische Vorwürfe sind eine schlechte Antwort. Das ruft Abneigungen zwischen denen hervor, die kooperieren sollten. Denn ohne Kooperation kommt keine Verän-

derungsmacht zustande. Und die braucht es in der Auseinandersetzung mit denen, die nicht die Bewahrung des Planeten, sondern den Schutz eigener Gewinn- und Machtinteressen im Sinn haben.

Soziales und Ökologisches zusammendenken

Sollen starke Öko-Bündnisse zustande kommen, sind zwei Dinge unverzichtbar: eine Strategie, die aus der ökologischen Transformation eine sozial-ökologische macht. Und eine Kultur der wechselseitigen Anerkennung von Interessenlagen, Risiken und Ängsten, und der Bereitschaft, sich in solidarischen Debatten auf Gemeinsamkeiten zu einigen. Dafür ist es höchste Zeit. Schäden und Umweltbelastungen der kapitalistischen Wachstumsdynamik sind gigantisch. Längst gefährden sie die Grundlagen des Wirtschaftens und des sozialen Lebens insgesamt. Eine zentrale Ursache ist der Antriebsmechanismus der kapitalistischen Produktionsweise. Externalisierung lautet der sozialwissenschaftliche Fachbegriff. Gemeint ist das Prinzip, Profite des Wirtschaftens zu privatisieren und in den Händen der Kapitalbesitzer*innen zu konzentrieren sowie die anfallenden Kosten auf die Gesellschaft abzuwälzen. Das Bundesumweltamt argumentiert: Stromerzeugung, Wärmeenergieerzeugung und Verkehrsaktivitäten belasten die Umwelt u.a. durch den Ausstoß von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Dadurch entstehen hohe Folgekosten für die Gesellschaft, etwa durch umweltbedingte Erkrankungen, Schäden an Ökosystemen oder auch an Gebäuden. Für Deutschland schätzt man die Höhe dieser Umweltkosten auf knapp 208 Milliarden Euro im Jahr 2017. Weltweit verursacht allein der Klimawandel Kosten von jährlich bis zu 20 % des globalen Bruttoinlandsprodukts.

Reparaturkosten dieser Art fließen wachstumsfördernd in das nationale Bruttoinlandsprodukt ein. Aber in Wahrheit verschwenden sie Ressour-

cen, die für andere, etwa soziale Aufgaben fehlen. Bereits diese Verengung gesellschaftlicher Verteilungs- und Gestaltungsspielräume muss für die Gewerkschaften Anlass sein, soziale und ökologische Aufgaben zusammenzudenken. Kein Entweder-oder, sondern ein entschiedenes Sowohl-als-auch muss das Verhältnis von Klassen- und Nachhaltigkeitspolitik bestimmen.

„Mobilität muss sich in ein neues Wachstumsmodell einfügen.“

Solches Denken war in der Gewerkschaftsbewegung durchaus vorhanden. Bereits Karl Marx hatte diagnostiziert, dass die kapitalistische Profitproduktion sich historisch entwickelt, „indem sie zugleich die Springquellen allen Reichtums untergräbt: die Erde und den Arbeiter.“ Auch für die IG Metall ist das Ökologie-Thema keineswegs neu. Bereits im Jahr 1990 unterbreitete sie 10 Vorschläge und Forderungen zu „Auto,

Umwelt und Verkehr“, mit weitreichenden Vorschlägen. Thematisiert wurden Vorschläge zu einer Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, mit weniger Rohstoffverbrauch durch Recycling der Altfahrzeuge und für weniger Emissionen und Energieverbrauch beim Autofahren. Hinzu kamen Forderungen für einen besseren Verkehrsfluss statt Raserei, den Aufbau eines integrierten Verkehrssystems und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der die Vernetzung der Verkehrsträger voranbringen sollte. Zugleich machte die IG Metall Vorschläge für eine Politik, die bessere Grenzwerte und eine Preisreform unter demokratischer Beteiligung organisiert Heute, so meinen einige, ist den Gewerkschaften ein ausgeprägtes umweltpolitisches Mandat verlorengegangen. Es wiederzuentdecken wäre demnach ein absolutes Muss.

(Industrie-) Gewerkschaft im Dilemma

Dabei sind die Gewerkschaften im heutigen Kapitalismus in einer schwierigen Lage. In der Corona-Pandemie stoßen

- Über **800 Tausend** Arbeitsplätze in Deutschland bei Autoherstellern und Zulieferern. Diese Jobs sind in der Regel vergleichsweise gut bezahlt und sicher.
- Der Verkehrssektor macht ca. **19 Prozent** der Gesamtemissionen aus
- Seit 1990 wurden in Deutschland über **6500** Kilometer Bahnstrecke stillgelegt, das ist mehr als doppelt so viel wie das gesamte Schienennetz der Niederlanden



Als **GRÜNE JUGEND** fordern wir:

Einen massiven Ausbau des öffentlichen Nah und Fernverkehrs, verbunden mit der Schaffung gleichwertiger Jobs.

sie auf mannigfaltige Schwierigkeiten. Kurzarbeit und drohende Arbeitsplatzverluste erhöhen Zukunftsängste und reduzierten Konfliktbereitschaft unter den Beschäftigten. Hygienevorschriften und Abstandsgebote („social distancing“), aber auch ortsflexible Arbeitsformen wie das Home-Office erschweren Erfahrungsaustausch sowie arbeitskampfrelevante Absprachen unter Beschäftigten und Interessenvertretungen. Und aufgrund von Produktionsunterbrechungen infolge ausbleibender Vorprodukte oder verschlossener Absatzmärkte verliert die Drohung mit Streiks seinen Schrecken für die Kapitalseite.

Doch nicht nur das. Die Allgegenwärtigkeit der Klimakrise und die Erfolge der globalen Jugendbewegung Fridays for Future haben eine gesellschaftliche Diskursverschiebung bewirkt. Arbeit, Beschäftigung und Wirtschaftsfragen sind keine Topthemen. Im Gegenteil: Gewerkschaftliche Interessenvertretung wird mitunter als Teil des Problems, nicht der Lösung wahrgenommen. Für eine Gewerkschaft wie die IG Metall führt der Weg aus dieser Anerkennungsklemme wohl nur über eine glaubwürdige Positionierung in der Transformation. Sie bezieht ihre Organisationsmacht aus dem Kernbereich der deutschen Wirtschaft, der Automobil- und Zuliefererindustrie. Zwar verzeichnet der Industrie-Sektor in den letzten dreißig Jahren einen Rückgang des CO₂-Ausstoßes. Aber der Verkehrssektor, auf den etwa 20 % der

deutschen Gesamtemissionen entfallen, kann als einziger Wirtschaftssektor im gleichen Zeitraum keinen geringeren Ausstoß vorweisen. Die Zunahme der Fahrleistung, schwerere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie die

*„Wo öffentliches Geld fließt,
muss öffentliches
Eigentum entstehen.“*

steigende Zahl von Autos und Flügen im Personen- und Güterverkehr wurden als Gründe ausgemacht. Bis zur CO₂-Neutralität im Jahr 2050, die das „Pariser Klima-Abkommen“ fordert, ist es ein weiter Weg.

Testfall Automobilindustrie

Dennoch, für die IG Metall, die mit ihren Mitglieder- und Organisationsinteressen tief in der industriell-fossilen Wertschöpfung wurzelt, ist die Rolle als Treiber der ökologischen Transformation eine anspruchsvolle Aufgabe. Uneindeutig erscheinende Positionierungen sollten nicht vorschnell als verweigerter Lernbereitschaft interpretiert werden. In ihnen kommt eher eine widersprüchliche Interessenlage der abhängig Arbeitenden zum Ausdruck. Als Erdenbewohner*innen haben sie ein Überlebensinteresse an der Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlage. Doch das Ende der Verwertung der Natur kann unter kapitalistischen Verhältnissen auch mit dem Ende der Verwertung der

Arbeitskraft einhergehen. Und das hat den Verlust von Arbeitsplatz und Einkommen zur Folge. Auf kurze Sicht kann also das sozialpolitisch begründete Beschäftigungsinteresse mit dem langfristig ausgerichteten Nachhaltigkeitsinteresse kollidieren.

Klar ist aber auch: Natur und Klima interessiert es nicht, ob Rettungsmaßnahmen sozial gerecht sind oder nicht. Die Akteur*innen, die sich in einer ökologischen Reformallianz zusammenschließen wollen, sollte es sehr wohl interessieren. Für die Gewerkschaften sind Zielkonflikte wohl unvermeidbar. Nachhaltigkeit, Beschäftigungssicherheit und (Verteilungs-)Gerechtigkeit harmonisieren nicht automatisch miteinander. Das gilt auch für gewerkschaftliche Politik in und gegenüber der Automobilindustrie. In dieser Branche arbeiten über 800 000 Menschen. Ganze Regionen leben über Arbeitsplätze, Einkommen und Steuereinnahmen von der Automobilproduktion. Auch ein großer Teil der privaten Forschungs- und Entwicklungsausgaben und technologischen Innovationen finden rund ums Auto statt. Doch angesichts von „Diesel-Gate“, exorbitanter Manager*innen-Boni, verschlafener E-Mobilität und milliardenschwerer Dividende-Ausschüttungen trotz Krise ist das öffentliche Ansehen der Automobilindustrie mit dem der Rüstungs- und Atomwirtschaft in den 1980er Jahren vergleichbar, also denkbar gering.

Ökologie und Demokratie – zwei Seiten einer Medaille

Und doch muss eine Gewerkschaft verhindern, dass die Beschäftigten mit dem Verlust von Beschäftigung, Einkommen und sozialen Perspektiven für unternehmerische Fehlentscheidungen zahlen müssen. Aber auch eine solche Schutzpolitik muss heute und in Zukunft einen Beitrag zu einem neuen Wachstumsmodell leisten. Das ist kein Plädoyer für den Abschied von jeglichem Wachstum, wie er in Teilen der Post-Wachstums-Debatte gefordert



wird. Die Gesellschaften des Gegenwartskapitalismus sind Überfluss- und Defizitgesellschaften zugleich. Umweltschädlichem Luxuskonsum stehen Investitionsrückstände bei sozialer Sicherheit, im Gesundheits- und Sorgebereich, im Bildungs- und Kultursektor und bei der Mobilität gegenüber. Hier muss auch in Wachstum investiert werden.

Auch dem motorisierten Individualverkehr sollte als E-Mobilität mit grünem Strom aus regenerativen Quellen eine Zukunft nicht abgesprochen werden. Freilich muss er sich in ein Mobilitätskonzept einfügen, in dem Verkehrsvermeidung, autofreie Großstadtzonen und ein ausgebauter öffentlicher Personenverkehr aufgewertet werden. Insgesamt muss sich Mobilität in ein neues Wachstumsmodell einfügen. Ein solches Wachstum fällt flacher aus als das bisherige, da es nur dort gefördert wird, wo gesellschaftlicher Nutzen zu erwarten ist; es ist nachhaltiger, da es Naturgrenzen als Wachstumsgrenzen akzeptiert; und es muss sich gerechter vollziehen, indem es die Verlierer*innen des Strukturwandels nicht in Arbeitslosigkeit oder Armut abdrängt, sondern ihnen mit gesellschaftlichen Ressourcen neue Perspektiven eröffnet.

Solche Ansprüche überfordern den Markt. Er stellt eben eine Spielanordnung dar, in der Privatakteur*innen nach Profit oder Nutzen streben und Kosten auf Gesellschaft oder Natur abgewälzt werden. Sollen gesellschaftliche Gebrauchswerte, ökologische Nachhaltigkeit und soziale Gerechtigkeit zu Zielmarken werden, sind andere Spielregeln unverzichtbar. Das erfordert politische Eingriffe in die Märkte. Alle Dimensionen müssen demokratisiert werden, um Gesellschafts- und Naturinteressen gegenüber Profitinteressen zu stärken. Insgesamt muss sich der Strukturwandel in den Grenzen der Nachhaltigkeit vollziehen. Wo diese Grenzen liegen, muss unter Einbeziehung ökonomischer, sozialer und vor allem ökologischer Expertisen gesell-

schaftlich diskutiert und politisch entschieden werden. Dabei darf die Natur nur in dem Maße in Anspruch genommen werden, das die Regeneration der Öko-Systeme sichert. Grenzwerte dieser Art sind mit Blick auf alle ökologisch relevanten Faktoren denkbar: für Emissionen, für die Belastung der natürlichen Senken und für die Entnahme von Rohstoffen oder seltenen Erden.

Das alles wird nicht ohne Eingriffe in die Eigentums- und Verfügungsrechte der Privatwirtschaft gehen. Hier sollte aus der Not der Corona-Krise eine Tugend gemacht werden. Wenn Unternehmen in der Corona-Pandemie oder aus Transformationsgründen mit Steuermitteln gerettet werden, sollte gelten: Wo öffentliches Geld fließt, muss öffentliches Eigentum entstehen und öffentliche Einflussnahme folgen! Die Miteigentümerschaft der öffentlichen Hand ermöglicht Einflussnahme und die Chance, Wirtschaften im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation zu nutzen. Kurzum: Ökologie und Demokratie müssen als zwei Seiten der gleichen Medaille begriffen werden; oder beide werden scheitern.

Perspektiven

Die Rechte der von abhängiger Arbeit Lebenden in der ökologischen Transformation zu schützen ist eine Herkulesaufgabe. Das schafft nur eine gesellschaftliche Reformallianz, in der alle am gleichen Strick ziehen.

Wie aber können absehbare Spannungen zwischen Arbeits- und Naturinteressen gebändigt werden? Am besten durch Bereitschaft zu wechselseitiger Anerkennung von Interessenlagen, Sichtweisen und Politikpräferenzen. Die Gewerkschaften müssen den Nachhaltigkeitsbeitrag ihrer Vorschläge belegen. Und Öko-Aktivist*innen sollten sich prüfen, ob sie das Soziale in der ökologischen Transformation ernst genug nehmen. Einiges ist schon auf dem Weg. „Gemeinsam Druck machen. Für einen sozialen, ökologischen und de-



Foto: Fridays for Future Deutschland

mokratischen Wandel“, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung von IG Metall und „Fridays for Future“ vom August 2019. Und gegenwärtig engagiert sich die IG Metall in einem „Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende“ gemeinsam mit vielen Organisationen für eine umweltschützende und sozial gerechte Mobilität.

Das alles ist ermutigend. Und unverzichtbar. Der Pfadwechsel wird kommen. Doch welche Richtung er einschlägt, ist nicht ausgemacht. Die Gesellschaft kann durchaus nach rechts kippen. In Parlamenten, aber auch in den Betrieben stehen die Repräsentant*innen einer reaktionären Wende bereit. Sie versuchen, mit sozialen Status- und Zukunftsängsten demokratiefeindliche Politik zu befördern. Nicht nur die Natur, auch die Demokratie braucht starke Reformallianzen.



Hans-Jürgen Urban ist geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall und Mit-Herausgeber der „Blätter für deutsche und internationale Politik“.