

Ökosozialistische Strategie: industrieller Umbau als gemeinsames Projekt von Klimabewegung und Gewerkschaften

von: Christian Zeller, 30.12.2021



2015 | [campact](#), Flickr | CC BY-NC 2.0

Die Befunde der internationalen Klimaforschung und des IPCC sind klar. Die Weltgesellschaft steuert auf Kipppunkte zu, die das Erd- und Klimasystem ruckartig verändern werden. Damit werden mehrere Milliarden Menschen in einigen Jahrzehnten die bisherigen Lebensgrundlagen verlieren. Die an der COP26 Konferenz versammelten Regierungen und ihre Taktgeber aus den großen Konzernen sind nicht gewillt, aus der fossilen Wirtschaft auszusteigen. Sie nutzen die COP Konferenzen, um ihre Einflussphären auszuhandeln. Auch die liberal-grün-sozialdemokratische Bundesregierung stellt sich mit ihrem Programm in den Dienst der Wettbewerbsfähigkeit der Exportwirtschaft. Die Herausforderungen für die Klimabewegung und ihren Verbündeten ist riesig. Wie lässt sich das gesellschaftliche Kräfteverhältnis so stark verändern, dass sich ein industrieller Um- und Rückbau verwirklichen lässt. Ich argumentiere, dass die Klimabewegung zusammen mit engagierten Lohnabhängigen und Gewerkschaften ein radikales Programm zur Konversion der fossilen Industrien, die Automobil- und Luftfahrtkonzerne sowie des Finanzsektors entwickeln und durchsetzen muss.

Brüche im Erdsystem und in der Gesellschaft

Der kürzlich publizierte Entwurf des IPCC zu den physischen Veränderungen des Erdsystems dokumentiert trocken und scharf die ablaufenden Brüche im Erdsystem.[1] Ungeachtet der wiederholten Warnungen aus der Wissenschaft und dem wachsenden Druck durch die Klimabewegung wächst der fossile Sektor weiter. Unterstützt durch die meisten Regierungen und finanziert durch Banken, Versicherungen, Pensions- und Anlagefonds expandieren die meisten Kohle-, Erdöl- und Gaskonzerne. Das dokumentieren die jüngsten Berichte des UN Umweltprogramms, der OPEC und der Internationalen Energie Agentur.[2] Die Regierungen und Konzerne steuern die Welt auf einen Erhitzungspfad, die die globale Durchschnittstemperatur bereits gegen Ende dieses Jahrhunderts um mindestens 3° C

gegenüber der vorindustriellen Zeit erhöhen wird.

Die Weltgesellschaft steuert auf Brüche im Erdsystem zu. Weite Teile der Erde und davon zahlreiche Megacities werden wahrscheinlich bereits in wenigen Jahrzehnten nicht mehr bewohnbar sein. Dauert die gegenwärtige Klimapolitik an, wird sich in den kommenden 50 Jahren die Temperaturnische, innerhalb der sich die menschliche Gesellschaft entwickeln konnte, stärker verändern als jemals in den letzten 6000 Jahren. Je nach Bevölkerungszunahme und Erderhitzung werden eine bis drei Milliarden Menschen nicht mehr unter klimatischen Bedingungen leben, wie sie in den letzten 6000 Jahren bestanden. Ein Drittel der Weltbevölkerung wird ohne Berücksichtigung von Migrationsbewegungen voraussichtlich einer mittleren Jahrestemperatur von mehr als 29 °C ausgesetzt sein, die derzeit nur auf 0,8 % der Landoberfläche der Erde zu finden ist und sich hauptsächlich auf die Sahara konzentriert. **Die potenziell am stärksten betroffenen Regionen zählen zu den ärmsten der Welt.** Unermesslich schwerwiegender als in der weiterhin andauernden Corona-Pandemie wird dieser Prozess auf die Auslöschung eines Teils der armen Weltbevölkerung hinauslaufen.

Die Aktualität einer ökosozialistischen Umwälzung

Das Ziel, die Klimaerwärmung auf 1,5° C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen, erfordert einen historisch einmaligen Um- und Rückbau großer Teile des gesamten produktiven Apparats unserer Gesellschaften. Das ist nur möglich, wenn wir mit dem kapitalistischen Zwang zur Akkumulation von immer mehr Kapital und der Maximierung des Profits brechen. Diesen Bruch müssen wir auch in den Alltagsforderungen ausdrücken, allerdings auf eine verständliche Weise. Bevor ich einige strategische Überlegungen zur Diskussion stelle, erkläre ich kurz, was ich unter *ökosozialistischer Umwälzung der Gesellschaft* verstehe.

Wir brauchen eine Gesellschaft, die weniger und anders produziert, weniger transportiert, mehr Sorge für die Menschen und die Natur trägt, den gesamten Reichtum teilt und gemeinsam entscheidet.[3] „Ein Wandel der Lebensformen bedingt eine radikale Umwandlung der Produktionsformen und der Arbeitsweisen. In diesem Sinne ist ein ökologischer Umbau der Produktion, des Transports, der technologischen Entwicklung und des gesamten Alltags einschließlich der Reproduktion zu erkämpfen, um einen tragfähigen gesellschaftlichen Stoffwechsel mit der Natur einzuleiten“.[4] Das bedeutet, dass sich die Ausgebeuteten und Unterdrückten in einem Prozess der Selbstermächtigung der wirtschaftlichen und politischen Macht der bürgerlichen Klasse erfolgreich entgegenstellen und diese beenden. Ökosozialist:innen wollen die kapitalistische Produktionsweise überwinden.

Ökosozialistisches Dringlichkeitsprogramm

Ein ökosozialistisches Dringlichkeitsprogramm nimmt die Gebrauchswerte und die Organisation des gesellschaftlichen Stoffwechsels gleichermaßen zum Ausgangspunkt. Dabei ist es unerlässlich, den naturwissenschaftlich gesicherten Erkenntnissen über die Erderwärmung konsequent zu folgen. Es wäre fahrlässig, diese Perspektive zu relativieren, weil sie gegenwärtig politisch als zu wenig praktikabel erscheint. Es ist unvernünftig, nur das zu verlangen, was im politischen, wirtschaftlichen, sozialen und

ideologischen Kontext der gegenwärtigen kapitalistischen Gesellschaft möglich ist. Das würde die Realität verzerren und wäre somit gänzlich unrealistisch. Zugleich müssen wir das Kräfteverhältnis anerkennen, aber nicht um uns anzupassen, sondern um Angriffspunkte zu identifizieren, es substantiell zu verändern.

Ein vernünftiger „gesellschaftlicher Stoffwechsel mit der Natur“[5] setzt voraus, die gesamte Produktion und Reproduktion von Anfang bis Ende nach ökologischen Kriterien zu organisieren.[6] Zerstörungsindustrien wie die Rüstungsindustrie sind komplett zurückbauen. Der motorisierte Verkehr ist in Deutschland für ein Viertel der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Daher ist der motorisierte Individualverkehr weitgehend auf den öffentlichen Verkehr und den nicht-motorisierten Verkehr zu verlagern. Die Autoindustrie ist um- und zurückzubauen und die weiterhin benötigten Produktionslinien sind zu einer öffentlich kontrollierten Mobilitäts- und Eisenbahnindustrie zu verschmelzen. Die Verkehrsleistung muss mit einer entsprechenden Raum- und Stadtplanung für eine Stadt der kurzen Wege deutlich vermindert werden. Der Güterverkehr stieg durch die Zerlegung der Wertschöpfungsketten so stark an, dass die Eisenbahnen gar nicht mehr in der Lage wären, diesen zu bewältigen. Darum ist der Güterverkehr durch Planung der Produktionsorte zu reduzieren. Diese Umbauschritte erfordern zugleich die demokratische Aneignung der Raum- und Stadtplanung und die gesellschaftliche Aneignung des Bodens. Die gesamte Nahrungsmittelproduktion ist komplett ökologisch umzubauen und die Agrarindustrie zu entmachten. Die fleischverarbeitende Industrie ist massiv zurückzubauen. Die gesamte Energieumwandlung und -versorgung ist auf erneuerbare Energieträger umzustellen und zugleich der Energieverbrauch massiv zu senken. Das allerdings erfordert die demokratische gesellschaftliche Aneignung des gesamten Energiesystems.

Breite Teile der Bevölkerung sind dafür zu gewinnen, die fossilen Konzerne einschließlich der Autokonzerne und der Finanzkonzerne auf demokratische Weise gesellschaftlich anzueignen. Nur auf dieser Grundlage ist es möglich, diese Konzerne kontrolliert und entsprechend den gesellschaftlichen Anliegen herunterzufahren und komplett umzubauen.

Doch diese Perspektive gilt es zuzuspitzen. Für die meisten Länder in Europa erkenne ich drei strategische Achsen:

- *Erstens* gilt es die fossilen Konzerne in der Energie-, Automobil-, Luftfahrt- und Rüstungsindustrie in den Fokus zu nehmen. Es ist zu überlegen, wie breitenwirksame transnationale Kampagnen für die Enteignung dieser Konzerne und deren demokratische gesellschaftliche Aneignung geführt werden können. Die Vergesellschaftung ist Voraussetzung für einen Rückbau des fossilen Sektors, so dass dieser nicht zu Massenentlassungen und Verarmungsprozessen führt.
- *Zweitens* setzt eine umfassende ökologische Mobilitätswende, die eine weitgehende Verbannung des motorisierten Individualverkehrs aus urbanen Ballungsräumen einschließt, voraus, dass die Automobilkonzerne und große Zulieferunternehmen gesellschaftlich angeeignet, zerschlagen und mit der Eisenbahnindustrie zu einer öffentlich und durch die Beschäftigten kontrollierten Mobilitätsindustrie verschmolzen werden. Es gilt zu überlegen, wie sich diese Perspektive mit einer gesellschaftlich breit verstandenen Kampagne zuspitzen lässt.

- Die *dritte* Achse zielt auf die gesellschaftliche Aneignung des Finanzsektors. Alle Umbaumaßnahmen erfordern umfassende Investitionen. Der Finanzsektor ist vollumfänglich in den Dienst dieses Umbaus zu stellen. Alle gesellschaftlich nicht notwendigen Bereiche des enorm aufgeblähten Finanzsektors müssen unter öffentlicher Kontrolle heruntergefahren werden. Ein zentraler Angriffspunkt sind die kapitalgedeckten Altersvorsorgesysteme. Diese sind in umlagefinanzierte Pensionskassen umzuwandeln, die für allen Menschen ein würdiges Leben nach ihrer Berufstätigkeit ermöglichen.

Zur ersten und zweiten Achse unterbreite ich einige Überlegungen und Vorschläge für eine vertiefte Diskussion in der Klimabewegung und in den Gewerkschaften.

Industrieller Umbau für den Profit oder das Leben?

Die Klimabewegung vermochte bislang durch Demonstrationen und Blockaden die Notwendigkeit einer radikalen politischen Wende ins Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten zu tragen. Doch konkrete Erfolge kann sie bislang nicht vorweisen. Eine zentrale Herausforderung besteht darin, einen Großteil der Lohnabhängigen, auch jener in den fossilen Wirtschaftssektoren, für einen umfassenden sozial-ökologischen Umbau zu gewinnen. Leider sind die meisten Gewerkschaften weit davon entfernt, den ökologischen Erfordernissen und den sich zuspitzenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Widersprüchen Rechnung zu tragen.

Die Automobilindustrie befindet sich in einem umfassenden Umbruch, der mit einem massiven Arbeitsplatzabbau einhergeht. Seit dem Rekordjahr 2017, als weltweit 73,5 Millionen Personenkraftwagen und 23,8 Millionen Nutzfahrzeuge produziert wurden, nahm die Autoproduktion ab. Die Coronakrise verstärkte diesen Trend. [2020 stellte die Industrie noch 55,8 Millionen Pkw und 21,8 Millionen Nutzfahrzeuge her.](#) Die deutsche Industrie erlitt einen noch stärkeren Aderlass: von 5,6 Millionen Pkw 2017 auf noch 2,7 Millionen Pkw 2021.[7] War der Autoexport nach China Grundlage des florierenden Geschäfts im letzten Jahrzehnt, so entwickelt sich dieser Markt nun zum Klumpenrisiko. Etliche Automobilwerke in Deutschland verzeichnen eine ausgesprochen geringe Auslastung. Zwar gingen die Umsätze weniger stark zurück als die Stückzahlen und die Schlüsselkonzerne vermochten ihre Profite durch Rationalisierungen zu verteidigen.

Mit dem massiven Ausbau der Elektromobilität will die deutsche Autoindustrie nach langem Zögern dem Vorreiter Tesla sowie den aufstrebenden Konkurrenten aus China entgegentreten und zugleich einen Aufschwung lostreten. Die Bundesregierung will gemäß Koalitionsvertrag bis 2030 mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw auf die Straßen bringen. Sie subventioniert den Kauf von Elektroautos mit Prämien und den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Das alles wird Dutzende von Milliarden Euros verschlingen, die viel sinnvoller in eine wirklich ökologische Verkehrswende gesteckt werden müssten.

Die Veränderungen werden zu einem deutlichen Verlust an Arbeitsplätzen führen. [Unterschiedliche Szenarien schätzen den Rückgang auf 100 000 bis 450 000 Arbeitsplätze bei einem gegenwärtigen Bestand von 820 000 Beschäftigten](#)

einschließlich Zulieferindustrie. Gemäß einer Studie des IFO-Instituts im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie (VDA) werde die Industrie bis 2025 mindestens 178 000 und bis 2030 mindestens 215 000 Arbeitsplätze abbauen, und zwar nur auf der Basis der bisherigen Klimaschutzgesetze.

Die Antworten der IG Metall auf diese Herausforderungen sind unangemessen. Die IG Metall propagiert ineffiziente synthetische Treibstoffe und setzt auf Elektroautos. Diese Orientierung trägt weder dem wirtschaftlichen Strukturwandel noch dem dringenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs Rechnung. Sie missachtet komplett die ökologische Dringlichkeit, den motorisierten Individualverkehr weitgehend durch öffentliche und nicht-motorisierte Transportmittel zu ersetzen.

Die Gewerkschaften in den exportorientierten Sektoren ordnen sich weitgehend den Interessen der Konzerne unter. Sie meinen, wenn sie zu Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität der Unternehmen beitragen, könnten sie am ehesten gut bezahlte Arbeitsplätze erhalten. Diese Orientierung ist auf Sand gebaut und trägt dazu bei, die Lebens- und Arbeitsgrundlagen der Lohnabhängigen ständig mehr erodieren zu lassen. Die IG Metall vermochte in der jüngeren Vergangenheit keine Werksschließung in der Automobil- und Zulieferindustrie zu verhindern. Damit gingen nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch soziale Zusammenhänge verloren. Und die Kampfkraft der Gewerkschaft erlitt schwere Schläge. Immer klarer zeigt sich, dass nicht der dringend nötige sozialökologische Umbau der Industrien, sondern vielmehr die ganz normale kapitalistische Konkurrenz- und Profitlogik zu einem Abbau von Arbeitsplätzen führen.

Aufgrund der langjährigen Entpolitisierung der Betriebsratsgremien gibt es kaum gesellschaftspolitische Diskussionen. Das verinnerlichte Co-Management verhindert, dass Betriebsräte eigene Agenden setzen. Befragungen deuten darauf hin, dass an der gewerkschaftlichen Basis und unter Vertrauensleuten durchaus die Bereitschaft besteht, die ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen in einem umfassenden Sinne anzupacken. Hierzu braucht es allerdings eigenständige gewerkschaftliche Ansätze, die von den Unternehmensstrategien unabhängig sind.[8]

Der massive Ausbau der Eisenbahnindustrie und der Produktion von Bussen ginge mit einem massiven Ausbau der Beschäftigten einher. Die Schätzung zum gegenwärtigen Bestand der Beschäftigten in der Bahnindustrie gehen weit auseinander. Es dürfte sich um 165 000 und 200 000 Arbeitsplätze handeln.[9] Mit einer starken Verlagerung der Transportleistung zum öffentlichen Verkehr würde bis 2035 eine massive Umschichtung von Arbeitsplätzen von der Automobilherstellung zur Bahnindustrie und Sektoren des öffentlichen Verkehrs einhergehen. Die aggregierten Beschäftigungseffekte von -768 000 und + 746 000 Arbeitsplätzen dürften sich für diesen Zeitraum fast die Waage halten. Allerdings wird der Arbeitskräftebedarf durch diese Transformation zu „nachhaltiger Mobilität“, „nicht ohne weiteres von den Personen gedeckt werden können, die im gleichen Zuge von Beschäftigungsrückgängen betroffen sind.“[10] Der erforderliche industrielle Rückbau der Automobilindustrie und Ausbau der Bahnindustrie ist also mit massiven Umschichtungen von industriellen Kapazitäten, Arbeitsplätzen und menschlicher Kreativität verbunden.

Demokratische gesellschaftliche Aneignung

Ein derartiger Prozess ist unter den Zwängen des Profits und der Konkurrenz unmöglich. Der Herausforderung angemessen ist vielmehr die Schaffung einer demokratisch kontrollierten öffentlichen Mobilitätsindustrie, die wesentliche Sektoren der Automobilherstellung, der Luftfahrtindustrie und der Bahnindustrie vereinigt. Dieser Sektor böte den Beschäftigten die Garantie auf einen guten Arbeitsplatz. Unter dem Dach dieses integrierten Industriesektors in gesellschaftlichem Eigentum ließen sich die erforderlichen Umstrukturierungen durchführen. Der rasche und massive Ausbau der Bahnindustrie und des öffentlichen Verkehrs würde in kurzer Zeit zahlreiche neue Arbeitsplätze anbieten, die viele Beschäftigte aus der sich verkleinernden Autoindustrie annehmen können. Zugleich würde die Autoindustrie ihre Produktionskapazitäten schrittweise auf die Herstellung von Bussen und Schienenfahrzeugen umbauen.

Der industrielle Umbau ist allerdings nur möglich, wenn sich die Beschäftigten aktiv in diesen Prozess einbringen. Sie kennen die Arbeits- und Produktionsverfahren am besten. Hierzu braucht es allerdings Gewerkschaften, die sich ihrer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung bewusst sind. Sie sind in der Lage, solche Prozesse voranzutreiben.

Die Impulse der Klimabewegung sind entscheidend. Aktive der Klimabewegung können sich mit Beschäftigten, seien sie Mitglied einer Gewerkschaft oder nicht, in Diskussion treten. Experimentieren und ausprobieren ist angesagt. Derartige Ansätze gibt es bereits. [Beispielhaft ist der gemeinsamer Widerstand von Beschäftigten des Automobilzulieferer-Konzerns Bosch in München und der antikapitalistischen Initiative Klimaschutz und Klassenkampf gegen die Schließung des Werks und für den Umbau der Produktion.](#) Auch die gemeinsame Kampagne der Gewerkschaft ver.di und Fridays for Future in Deutschland im Herbst 2020 für gute Tarifverträge für die Busfahrer:innen vermittelte wichtige Erfahrungen. Ein guter öffentlicher Verkehr mit guten Arbeitsbedingungen ist unabdingbare Voraussetzung für eine Reduktion des Autoverkehrs und einen Rückbau der Autoindustrie.

Solche Verbindungen von Klimabewegung und betrieblichen Kämpfen tragen zur Formierung einer pluralen Bewegung der Arbeitenden bei, die sich den ökologischen Restriktionen bewusst ist und zugleich die Zwänge der Kapitalakkumulation überwinden will. Die Perspektive auf eine demokratische gesellschaftliche Aneignung der Schlüsselindustrien, ganz besonders der fossilen Industrien sowie der Hersteller von Eisenbahnen und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, ist ein unabdingbarer Bestandteil einer umfassenden sozialökologischen Transformation. Erst wenn sich Millionen von Lohnabhängigen und ihre Gewerkschaften als aktiver Teil der Klimabewegung verstehen und bereit sind, sich in „ihren“ Unternehmen und Betrieben für einen ökologischen Umbau der Produktion einzusetzen, wird sich das Kräfteverhältnis substantiell verändern.

[1] IPCC (2021): *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on*

Climate Change[Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S. L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M. I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T. K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu and B. Zhou (eds.)]: Cambridge University Press, 3948 S.

[2] <http://productiongap.org/2021report> ; OPEC (2021): *2021 World Oil Outlook 2045*, September 28, 2021, Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC Secretariat: Wien, 320 S.; <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

[3] Tanuro, Daniel (2020): *Trop tard pour être pessimistes! La catastrophe grandissante et les moyens de l'arrêter*. Paris: La Découverte, 314 S. ; Löwy, Michael (2016): *Ökosozialismus: Die radikale Alternative zur ökologischen und kapitalistischen Katastrophe*. Hamburg: Laika Verlag, 192 S.

[4] Zeller, Christian (2020): *Revolution für das Klima. Warum wir eine ökosozialistische Alternative brauchen*, S 73. München: Oekom Verlag, 248 S.

[5] Marx, Karl (1867): *Das Kapital, Erster Band.*, S. 192 Karl Marx-Friedrich Engels-Werke (MEW) Band 23, S. 821. 1988. Berlin: Dietz Verlag, 955 S.

[6] Zeller, Christian (2020): *Revolution für das Klima. Warum wir eine ökosozialistische Alternative brauchen*, Kapitel 4-8. München: Oekom Verlag, 248 S.

[7] Wolf, Winfried (2021): Greenwashing-Konversion. Wie sich die Weltautokrise, das Elektroauto und ein FDP-Autominister zusammenfügen. *Lunapark21* (56, Winter), S. 48-51.

[8] Boewe, Jörn; Krull, Stephan und Schulten, Johannes (2021): *E-Mobilität - ist das die Lösung? Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie* luxemburg beiträge Nr. 1. Berlin: Rosa Luxemburg Stiftung (Juni), 83 S.

[9] ebd

[10] Schade, Wolfgang; Berthold, Daniel; Doll, Claus; Grimm, Anna; Mader, Simon; Scherf, Christian; Sievers, Luisa und Wagner, Udo (2020): *Synthese und Handlungsempfehlungen zu Beschäftigungseffekten nachhaltiger Mobilität*; Arbeitspapier aus AP6 und AP7 des Projektes: Beschäftigungseffekte nachhaltiger Mobilität: Eine systemische Analyse der Perspektiven in Deutschland bis 2035, M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics, Karlsruhe: Karlsruhe, 124 S.