

01.07.2022 - Zur Transformation in der Automobilindustrie

Klima in den Gewerkschaften, Arbeit in der Umweltbewegung

von Carsten Büchling

«Das Geschäftsmodell der Automobilindustrie, jedes Jahr 70 bis 80 Millionen neue Autos in den Weltmarkt zu pumpen, ist nicht mehr zeitgemäß. Mit einem Bestand von 1,4 Milliarden Autos weltweit ist die Grenze des Aushaltbaren für Mensch und Natur sehr wahrscheinlich erreicht.»*

Was meine Betriebsratskollegen Carsten Bätzold und Christian Wetekam ? jeweils Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats im VW-Werk Kassel mit fast 17000 Beschäftigten ? sehr deutlich formulieren, wird von Bernd Riexinger folgendermaßen zusammengefasst:

«Der Autoverkehr ist eine Hauptursache dafür, dass Deutschland die Klimaziele verpasst. Um das Klima zu retten, müssen wir die CO₂-Emissionen, Energie-, Rohstoff- und Flächenverbrauch im Verkehrssektor radikal senken. Die Autokonzerne und die Bundesregierung blockieren jedoch den notwendigen Ausbau von Bus, Bahn und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten. Es ist an der Zeit für ein grundsätzliches Umsteuern, für eine sozial-ökologische Mobilitätswende! Wir wollen Mobilität unabhängiger vom Auto machen ? umweltfreundliche und CO₂-neutrale, für alle bezahlbare und gut erreichbare Alternativen in öffentlichem Eigentum.»

Unbestritten steigt der Umsetzungsdruck aus ökologischer Sicht für eine wirksame sozial-ökologische und demokratische Transformation ? insbesondere in der Automobilindustrie. Zwar wurden bisher in einigen Regionen gemäß den Forderungen der IG Metall und des DGB Transformationsräte gebildet, jedoch sind den Gewerkschaften in diesen Institutionen überwiegend Beratungsrechte gemeinsam mit den Unternehmensverbänden, den IHKs und der Politik eingeräumt. Ein Mittel zur Durchsetzung von Vorstellungen, wie sie bspw. Klaus Dörre formuliert, fehlt. Sein Konzept für Nachhaltigkeitsräte ist weitreichender: «Bildung, Gesundheit, Mobilität, Energieversorgung und Zugang zum Internet müssten als öffentliche Güter für alle verfügbar sein. Dies zu gewährleisten, könnte die Aufgabe lokaler und regionaler Nachhaltigkeitsräte sein, die demokratische Verfahren institutionell erweitern. Solche Räte dürfen sich nicht allein aus den Repräsentanten von Arbeit, Kapital und Staat zusammensetzen. Um korporative Verkrustungen zu durchbrechen, wäre es ihre Aufgabe, auch Graswurzelbewegungen, Umweltverbände, Frauenorganisationen, Stadtteilinitiativen, Menschenrechtsgruppen, NGOs und ähnliche zivilgesellschaftliche

Gruppen, aber auch Expert:innen aus der Wissenschaft an grundlegenden politischen Weichenstellungen zu beteiligen.

Nachhaltigkeitsräte hätten dazu beizutragen, Transparenz bei den regionalen Lebensbedingungen herzustellen und Investitionsentscheidungen anhand von Nachhaltigkeitskriterien zu überprüfen. Eine Verankerung von Nachhaltigkeitszielen im Grundgesetz, aber auch in Tarifverträgen und Betriebsverfassung könnte ihre Wirkmächtigkeit zusätzlich erhöhen.»

Historische Vorbilder und ihre Grenzen

Diese Überlegungen sind eingebettet in die Idee der Demokratisierung der Wirtschaft. Neu ist das alles nicht! Ein kurzer Blick zurück: Wegweisend für die spätere Ausgestaltung der betrieblichen Mitbestimmung war die Konstruktion aus der Weimarer Reichsverfassung von 1919. Sie sah eine umfassende Beteiligung der Arbeiter:innen und Angestellten im Sinne einer Wirtschaftsdemokratie vor. Nach Wirtschaftsgebieten gegliedert, sollten Bezirksarbeiterräte gebildet werden. Auf der Ebene des Zentralstaats sollte der Reichsarbeiterrat im Zusammenwirken mit den Vertretungen der Unternehmen den Reichswirtschaftsrat bilden.

Dieses Modell einer Wirtschafts- und Räte Demokratie wurde jedoch nicht umgesetzt. Verabschiedet wurden lediglich 1920 das Betriebsrätegesetz sowie 1922 das Gesetz über die Entsendung von Betriebsratsmitgliedern in den Aufsichtsrat. Die Befugnisse der Betriebsräte beschränkten sich im wesentlichen auf Unterrichts- und Anhörungsrechte. Forderungen des DGB zur Demokratisierung der Wirtschaft durch Mitbestimmung in allen wirtschaftlich maßgeblichen Entscheidungen konnten nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland trotz Streikmaßnahmen nicht durchgesetzt werden.

Die Gewerkschaften müssen aus aktuellen Erfordernissen heraus stärker auf gesellschaftspolitische Veränderungen drängen. Die Automobilkonzerne werden von ihrer aktuellen Strategie, möglichst viele profitable SUVs mit Hybrid- oder Elektroantrieb zu verkaufen, nicht abrücken.

Da die Entscheidungen der Eigentümer:innen ? durchgesetzt in den Vorständen und Managementebenen ? bei der aktuellen Rechtslage kaum beeinflussbar sind, ist eine Neubelebung der Diskussion über die wichtige Frage dringend notwendig: «Wer entscheidet, was produziert wird?» Da die Entscheidungen der Eigentümer:innen gesellschaftliche relevante Auswirkungen haben, liegt die Forderung auf der Hand: In der Diskussion über die Demokratisierung der Wirtschaft muss die Eigentumsfrage neu gestellt werden!

Offen ausgesprochen werden muss dabei: Sowohl kapitalistisches Privateigentum an

Produktionsmitteln als auch sozialistisches Staatseigentum haben sich gleichermaßen als untauglich erwiesen, die großen gesellschaftlichen Herausforderungen zu bewältigen. Wir brauchen neue kollektive Eigentumsformen, die Beschäftigte zu Miteigentümer:innen machen. Dazu könnten große Unternehmen in Mitarbeiter:innengesellschaften verwandelt werden. Gelenkt werden müssten diese von einem demokratisch legitimierten Kollektiv, in das auch Verbraucherorganisationen, NGOs und Umweltverbände einbezogen werden.

Wie gelingt eine stärkere Debatte über die Demokratisierung der Wirtschaft?

Aus den jüngsten Betriebsratswahlen gehen die Gewerkschaften insgesamt gestärkt hervor. Bei Volkswagen in Kassel haben sich die Kolleg:innen und Kollegen zu 92,4 Prozent für die Liste der IG Metall entschieden. Ähnliche Ergebnisse gibt es an anderen Automobilstandorten. Jetzt muss die begonnene Diskussion über die Transformation der Automobilindustrie forciert werden.

Wir haben bei Volkswagen mit Unterstützung der Rosa-Luxemburg-Stiftung (RLS) gute Erfahrungen zu verzeichnen: Nach der Konferenz *«Spurwechsel ? Gerechte Mobilität und alternative Produktion»* vom Oktober 2020 fand auf Initiative der daran beteiligten VW-Betriebsratsmitglieder die Online-Tagung *«Umbruch der Autoindustrie und Perspektiven alternativer Produktion»* speziell für gewerkschaftlich Aktive bei Volkswagen statt.

Neben anderen Vortragenden gelang es den Veranstalter:innen der RLS den damals noch im Amt aktiven Konzernbetriebsratsvorsitzenden Bernd Osterloh sowie Bernd Riexinger zu gewinnen. Die rund 30 teilnehmenden IG-Metall-Funktionäre bei VW (überwiegend BR-Mitglieder) aus sechs Standorten bewerteten die Veranstaltung als durchweg positiv und äußerten die Bereitschaft zur Teilnahme an weiteren Austauschterminen.

Vor wenigen Tagen hatte die IG-Metall-Fraktion bei Volkswagen in Kassel ? ein Zusammenschluss der IG-Metall-Mitglieder aus den Gremien Betriebsrat, Jugendauszubildendenvertretung und Schwerbehindertenvertretung sowie aus der IG-Metall-Vertrauenskörperleitung ? Bernd Riexinger zum Austausch über seine Thesen zum «linken Green New Deal» zu Gast. Hierbei wurde u.a. auch über Enteignungsmöglichkeiten gemäß Grundgesetz diskutiert.

Fazit: Unsere aktiven Gewerkschafter:innen ducken sich nicht weg vor der Verantwortung, die wichtigen gesellschaftlichen Fragen auch im Betrieb zu diskutieren. Sie brauchen aber mehr Impulse und Möglichkeiten hierzu.

Deshalb benötigen wir eine Kampagne zur Diskussion und Vernetzung beim Thema «Transformation/Mobilitätswende». Wir müssen darauf achten, dass die berechtigten

Interessen an Arbeitsplatzsicherheit und am Aufbau von künftigen Arbeitsplätzen mit tarifvertraglichen Standards nicht gegen die Ökologiefrage ausgespielt werden. Dazu helfen Veranstaltungen, wie sie bspw. am 15. September 2022 in Wolfsburg auf Initiative der RLS in Kooperation mit DGB und IG Metall stattfinden: «*Wolfsburger Dialog ? wie gelingt eine sozial-ökologische Transformation?*»

Entscheidende Schritte für ein Gelingen der Transformation bleiben aus meiner Sicht: Climate Turn in den Gewerkschaften und Labour Turn in den ökologischen Bewegungen!

Der Autor ist Mitglied des Betriebsrats bei VW in Kassel, Vorsitzender der IG-Metall-Fraktion und Mitglied im Gewerkschaftsrat beim Vorstand der Partei Die LINKE.

**Carsten Bätzold, Christian Wetekam: Ein toter Planet hat keine Jobs. In: Solidarisch in die Offensive. Hrsg. Jörg Köhlinger. Hamburg 2022. S.23.*