



**LOTHAR SCHRÖDER /
HANS-JÜRGEN URBAN**
GUTE ARBEIT AUSGABE 2018
ÖKOLOGIE DER ARBEIT -
IMPULSE FÜR EINEN
NACHHALTIGEN UMBAU

Bund-Verlag,
Frankfurt a. M. 2018

ISBN 978-3-7663-6634-4
384 Seiten, 39,90 €

Die von Lothar Schröder (ver.di) und Hans-Jürgen Urban (IG Metall) herausgegebene Buchreihe „Gute Arbeit“ geht mit der vorliegenden Ausgabe zu „Ökologie der Arbeit. Impulse für einen nachhaltigen Umbau“ (2018) in das zehnte Jahr ihres Bestehens. In der Einleitung betont die Redaktion, dass sie das „Schwerpunktthema dieses Jubiläumsbandes als Klammerthema“ (S.15) verstehen möchte, welches Motive aus vorherigen Jahren bündeln soll. Entsprechend gehen im zugrunde gelegten weiten Begriff von Arbeitsökologie die nachhaltige und betriebliche Regulierung von Arbeit genauso auf wie die sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft, die diesmal mehr Raum einnehmen soll.

Ohne Zweifel ist das Thema Arbeit und Ökologie hochaktuell und überaus relevant. Die ökologischen Verwerfungen und die Krise des „Weiter so“ liegen mittlerweile auf der Hand – wiewohl sie aufgrund der vollen Auftragsbücher noch nicht in den Chefetagen der deutschen Exportindustrien angekommen zu sein scheinen. Demgegenüber möchten die Herausgeber mit diesem Band „die Kernstrukturen der wachstumsgepolten Produktionsweise auf den Prüfstand“ stellen (S.23). Dieses Vorhaben ist im gewerkschaftspolitischen Kontext keineswegs selbstverständlich und durchaus bemerkenswert. Denn in der bundesdeutschen Gewerkschaftsgeschichte werden gemeinhin (und durchaus zu Recht) die Umstände der lang andauernden und starken Wachstumsphase der 1950er bis Anfang der 1970er Jahre als diejenigen betrachtet, unter welchen es am weitestgehenden gelang, Umverteilung und sichere Arbeitsverhältnisse durchzusetzen. Und es ist kein Geheimnis, dass in Zeiten schwachen oder gar negativen Wachstums die Chancen gewerkschaftlicher Durchsetzungsmacht zunächst sinken, soziale Probleme zunehmen und Verteilungskonflikte sich verschärfen. Allein, das Überschreiten der „planetarische[n] Belastungsgrenzen“ (S.40) und die drohende „Destabilisierung der Ökosysteme“ (S.17) machen eine Problematisierung dieser „fordistischen Erfahrung“ (Ulrich Brand) unumgänglich.

Auch in diesem Jahr bietet der Band den gewohnten Reichtum an Perspektiven und Themen aus gewerkschaftlicher Praxis und Wissenschaft. Dabei kommen u. a. so unterschiedliche Themen wie ökologische Dienstleistungsökonomie (Reuter), Umbau der Energiewirtschaft (Klopfleisch), Agrarwende (Hentschel/Varelmann) oder Digitalisierung (Schmucker wie auch Dunst/Biesel) zur Sprache. Zum positiven Gesamteindruck trägt auch der informative (Daten-)Anhang zu aktuellen Trends in der Arbeitswelt bei (der aber leider nicht spezifisch auf das Schwerpunktthema eingeht). Zwei fulminante Übersichtsartikel von Dörre/Becker sowie Urban rahmen den Band.

Urban umreißt das Feld der Arbeitsökologie, indem er drei Reproduktionskreisläufe unterscheidet: Ökologie der Arbeitskraft, die von Gewerkschaften mittels Gesundheitsschutz und Anti-Stress-Verordnungen schon lange bearbeitet wird; Ökologie der Gesellschaft, deren nachhaltige Gestaltung „eine umfassende ‚Vergesellschaftung‘

von Entscheidungsprozessen“ erforderlich mache (S.337), und – gleichberechtigt zu den beiden anderen Kreisläufen – die Reproduktion der Natur als bisherige „terra incognita gewerkschaftlicher Interessenpolitik“ (S.339). Im Zuge der „ökologische[n] Gretchenfrage: ‚Wie hältst du‘ mit dem Wachstum?“ (S.340) setzt sich Urban explizit mit autoritärer Austerität, Neo-Keynesianismus und De-growth auseinander und verwirft letztlich alle drei. Die Lösung sieht er „wahrscheinlich“ in einer „Re-Legitimierung ökonomischen Wachstums in einem neuen Entwicklungsmodell, das sich qualitativ von traditionellen Wachstumsvorstellungen unterscheidet“ (S.344). Damit liegt er auf einer Linie mit anderen Autorinnen und Autoren des Bandes, die sich ebenfalls für weiteres, qualitatives Wachstum aussprechen (vgl. bspw. S.47, 74), was einschließt, „sich gesellschaftlich darauf zu verständigen, was wachsen soll und darf“ (S.344).

Gegenüber den eher konzeptionell angelegten Artikeln (Müller et al., Dörre/Becker, Flemming, Schröder, Urban) fallen die meisten betriebs- oder branchennahen Beiträge in puncto transformativer Reichweite etwas ab. Doch kann dies kaum als Schwäche des Buches betrachtet werden; eher drückt sich darin der Stand der Debatte aus, die, so Schröder, dadurch gekennzeichnet ist, dass „die jeweiligen Diskurse kaum miteinander verbunden“ sind (S.195). So stehen sich oftmals der kapitalistische Normalverzug und die Dringlichkeit ökologischen Umsteuerns schroff gegenüber und es muss noch immer von einer unzureichenden wechselseitigen Durchdringung ökologischer und sozialer Fragen ausgegangen werden. Entsprechend erkennen auch die Herausgeber, dass in der Arbeitsökologiepolitik „die Lücke zwischen objektivem Problemdruck und (mitunter eher zögerlicher) strategischer Thematisierung größer als in den anderen Politikfeldern“ ist (S.329).

Die Herausforderungen sind also enorm und „ohne Zweifel befindet sich insbesondere die IG Metall in einem strategischen Dilemma“ (S.54), wie Dörre/Becker feststellen. Das kann exemplarisch anhand des informativen Beitrags von Hickel über die „Stahlindustrie im Handelskrieg“ verdeutlicht werden. Einerseits wird nachvollziehbar argumentiert, dass es – unter gegebenen Bedingungen globaler Konkurrenz – unsinnig wäre, die hiesige Stahlproduktion mit ihren relativ hohen ökologischen und sozialen Standards noch weiter zurückzufahren, da dies zu einer „technologisch vermeidbaren extremen Umweltbelastung“ (S.119) durch günstigere und schmutzige Weltmarktkonkurrenten führen würde. Andererseits gelte aber, dass „die deutsche Stahlindustrie auf dem Stand der heutigen Technologien nicht in der Lage ist, den geplanten CO₂-Ausstoß auf ihren Anlagen spürbar zu reduzieren“ (S.118). Mit anderen Worten: Die angestrebten Klimaziele werden auch hierzulande verfehlt werden. Was also tun? Die in Anschlag gebrachte Alternative, nämlich „die besten sozialen und ökologischen Standards“ als „Benchmark für eine internationale Weltwirtschaftsordnung“ einzuziehen (S.122), bleibt blass und wäre (wenn überhaupt) eher

durch multilaterale Ordnungspolitik statt Gewerkschaftshandeln zu erreichen.

Ähnliche Spannungen zeigen sich auch deutlich in dem zentralen Politikfeld der Automobilwirtschaft. Die Herausgeber sprechen sich grundsätzlich für eine offensive Transformationsstrategie aus. Doch einer neuen „inklusive[n] Klassen- und Transformationspolitik“, die langfristige und praktikable Alternativen entwickeln müsste, steht nach Becker/Dörre kurzfristig „die Schwerkraft tradierter korporativer Arrangements“ (S. 55) im Weg.

Auch für Iwer, Autoexperte der IG Metall, steht die Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft vor der größten Transformation ihrer Geschichte. Er macht deutlich, dass das Hauptziel der Gewerkschaft darin bestehen muss, die Beschäftigten nicht zu Leidtragenden des Wandels werden zu lassen. Seine Maßgabe lautet, „die anspruchsvollen umwelt-, industrie- und beschäftigungspolitischen Ziele im Gleichgewicht zu halten“ (S. 87), wobei er nicht verschweigt, dass es sich zuweilen um „unvermeidliche Zielkonflikte“ (S. 88) handelt. Um ökologische und soziale Zielvorgaben möglichst vereinbar zu machen, setzt die IG Metall auf die „Kombination eines immer effizienteren Verbrennungsmotors mit der kontinuierlichen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen“ (S. 91), also Technologiemic plus sukzessiven Ausbau öffentlicher elektronischer Energieinfrastruktur. Neben fortlaufenden Weiterqualifizierungen und diversifizierten Zulieferungsstrukturen werden vor allem die künftigen Produktionsstandorte für Batterietechnologie ausschlaggebend dafür sein, ob für die ca. 250 000 Beschäftigten in der Antriebstechnik (von insgesamt ca. 900 000 Beschäftigten in der Automobilindustrie) negative Folgen vermieden werden können.

Tatsächlich ist das oben angesprochene „strategische Dilemma“ geradezu mit den Händen zu greifen, wenn von einer „beschäftigungspolitischen Folgenabschätzung künftiger Grenzwerte [der Emissionen; S.L.]“ oder der „Kampagne ‚sauberer Diesel‘ als Übergangstechnologie“ die Rede ist und „feste Endtermine“ für Verbrennungsmotoren abgelehnt werden (S. 90f.). Zwar wird überzeugend dargelegt, dass zuvorderst die Beschäftigungsbilanz über die gewerkschaftliche wie breitere gesellschaftliche Befürwortung einer strengen Umweltregulation entscheidet. Dennoch kann es angesichts der dramatischen ökologischen Verwerfungen nicht überzeugen, die europäischen Vorgaben zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030 „aus Sicht der IG Metall als nicht realistisch“ (S. 88) zu bezeichnen. So führen auch die plausibel dargelegten Zweifel an der ökologischen Gesamtbilanz der Elektroautomobilität nicht zu einem Abrücken vom motorisierten Individualverkehr insgesamt (vgl. S. 90f.). Grundsätzlichere Transformationsziele, darunter ökologische Konversion, massiver Ausbau des öffentlichen (Bahn-)Verkehrs, Herstellung kleinstmotorisierter Fahrzeuge sowie ein sozial abgesicherter und partieller Rückbau von Produktionskapazitäten, geraten aus dem Blick.

Wötzel (ver.di) argumentiert weitergehend: Er definiert „Verkehrsvermeidung“ als „das vorrangige Ziel einer ökologischen Raum- und Verkehrsplanung“ und fordert, nachhaltige Mobilität als „ein öffentliches Gut und Aufgabe der Daseinsvorsorge“ zu verstehen (S. 129). Ein neues Mobilitätsmanagement umfasse u. a. einen leistungsstarken ÖPNV, integrierte Verkehrs-, Fuß- und Radwege, Zugang zu Lastenrädern und *Sharing* von E-Fahrzeugen. Wie der Beitrag von Gewerkschaften dazu aussehen könnte, macht bspw. der letzte Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes in Hessen deutlich, der für die Beschäftigten ein „kostenloses Jobticket“ (S. 132) für den Nah- und Regionalverkehr beinhaltet. Darüber hinaus konstatiert Wötzel eine Differenz zwischen gewerkschaftlicher Positionierung und Praxis, deren Reduzierung die Voraussetzung für eine echte Verkehrswende sei. Dementsprechend sei es notwendig, „mehr Kohärenz in der gewerkschaftlichen Praxis“ zu erreichen, „bestehende Spaltungen“ zwischen Branchen und Belegschaften zu überwinden und eine Öffnung gegenüber gesellschaftlichen Mobilitätsdiskursen zu vollziehen (S. 135).

Wiederum zeigt sich aber auch, dass gewerkschaftliche Politik allein mit derartigen, geradezu epochalen Problemen überfordert wäre. Die großen Ziele können nur durch ebenso große Bündnisse und innerhalb einer flankierenden sozial-ökologischen Ordnungspolitik durchgesetzt werden. Diese gleich mit zu entwerfen, kann jedoch nicht Aufgabe des vorliegenden Bandes sein. Vielmehr ist es den Herausgebern anzurechnen, dass sie dem Thema Arbeit und Ökologie einen so prominenten Platz innerhalb der gewerkschaftlichen Diskussion einräumen. Die erwähnte Überforderung „aus Ressourcen-, Macht- und Legimitationsgründen“ sprechen sie dabei selbst an und schlagen eine intensive „Kooperation mit anderen Bewegungen, Initiativen und Organisationen“ als Gegenmittel vor (S. 347). Aktuell gibt es solche Bündnisse nur in Ansätzen. Doch nicht nur die Geschichte lehrt, dass Gewerkschaften, NGOs, kritische Wissenschaft und soziale Bewegungen durchaus dazu in der Lage sind, wie verschiedene Beiträge deutlich machen. Auch und vor allem erscheint eine derartige „neue Kultur mosaiklinker Allianzen (...) mit systemtransformativen Intentionen“ (ebd.) als die einzige Chance, sowohl die bevorstehenden Umbrüche als auch die sich zuspitzenden Konflikte im Zeitalter des Niedrigwachstums überhaupt fortschrittlich zu lösen. Man muss angesichts der Weltlage den gelegentlich anklingenden Optimismus in dieser Sache nicht unbedingt teilen, um nichtsdestotrotz festzuhalten, dass die vielfältigen und aufschlussreichen Buchbeiträge aus ganz unterschiedlichen Branchen einen verdienstvollen Beitrag zur möglichen Bündnisbildung leisten. Auf dem insgesamt leider (noch) als unbefriedigend zu beurteilenden Debattestand zeigt das Jahrbuch überzeugend, wie facettenreich eine nachhaltige Arbeitspolitik sein müsste und vor welchen komplexen Herausforderungen sie steht.

STEFFEN LIEBIG, JENA