

UND WAS IST JETZT MIT MEINEM JOB?



EINE GERECHTE MOBILITÄTSWENDE UND ALTERNATIVE PRODUKTION

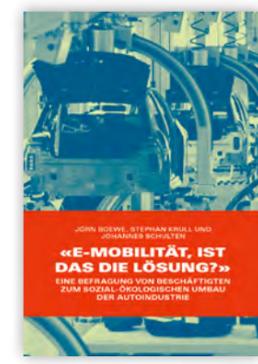
ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

AKTUELLE PUBLIKATIONEN



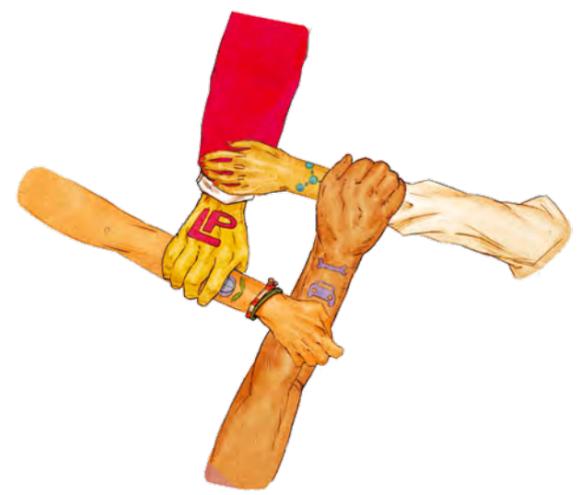
Mario Candeias, Stephan Krull (Hrsg.)
«Spurwechsel»
 Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion
 Eine Veröffentlichung der Rosa-Luxemburg-Stiftung
 400 Seiten, Broschur
 VSA: Verlag, Januar 2022, 19,80 Euro
 ISBN 978-3-96488-123-6
 Download unter: www.rosalux.de/publikation/id/45696
 Bestellung unter: www.vsa-verlag.de

Jörn Boewe, Stephan Krull und Johannes Schulten
«E-Mobilität, ist das die Lösung?»
 Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie
 luxemburg beiträge Nr. 1
 84 Seiten, Broschur, Juni 2021
 ISBN 978-3-948250-35-5
 Download und Bestellung unter: www.rosalux.de/publikation/id/44586



Autor*innenkollektiv CLIMATE.LABOUR.TURN
«Mein Pronomen ist BusfahrerIn»
 Die gemeinsame Kampagne von FFF und ver.di zur Tarifrunde im öffentlichen Nahverkehr 2020
 68 Seiten, Broschur, Juli 2021
 ISBN 978-3-948250-36-2
 Download und Bestellung unter: www.rosalux.de/publikation/id/44712

Am Ende stünden eine gerechte Mobilität für alle, unabhängig vom Geldbeutel, gute Arbeit in Industrie- und Verkehrsunternehmen, lebenswerte und grüne Städte mit Platz für Erholung, Spiel und Begegnung. Es wäre zudem ein erheblicher Beitrag für die Begrenzung des Klimawandels.



«DER KLIMAWANDEL MACHT DAS NOTWENDIG, DIE WEICHEN SIND GESTELLT, OB ES UNS GEFÄHRT ODER NICHT.»
 Betriebsrat bei Daimler

Die Konzerne werden bei dieser Transformation nicht freiwillig mitwirken. So ein sozial-ökologischer Systemwechsel muss gegen die Konzerne, aber mit den Beschäftigten durchgesetzt werden. Dafür gilt es, die erforderlichen Bedingungen zu schaffen.

Auf dieser Basis, meint Julia klassenkämpferisch, können praktische Allianzen für einen Spurwechsel organisiert werden, die Machtressourcen von Beschäftigten und Gewerkschaften aus unterschiedlichen Branchen, von Umwelt- und Klimabewegungen, linker Politik und kritischer Wissenschaft zusammenbringen. Sie schmunzelt, wenn sie an die fast täglichen Diskussionen beim Abendbrotessen denkt. Eigentlich ist sie schon ein bisschen stolz auf ihren Vater, der ihren Argumenten gegenüber aufgeschlossen ist. Er hat sogar verstanden, dass sie keinen Führerschein machen möchte, sondern voll auf den ÖPNV setzt. Das heißt jedoch nicht, dass er auf sein Auto verzichtet. Noch nicht. Aber sie versteht auch seine Sorgen. Ihm fehlt allgemein das Vertrauen in die Politik und konkret in das Management seines Betriebes. Doch dass sich jetzt so viele junge Menschen aus der Klimabewegung für die Interessen von Beschäftigten und Umwelt einsetzen wollen, erfüllt ihn mit Hoffnung.

«ÖKOLOGISCHE KLASSENPOLITIK BEDEUTET, DIE MACHTRESSOURCEN DER VERSCHIEDENSTEN BEWEGUNGEN ZUSAMMENZUFÜHREN, UM GEMEINSAM FÜR GESELLSCHAFTLICHE VERÄNDERUNGEN ZU KÄMPFEN, DIE DIE LEBENSBEDINGUNGEN DER LOHNABHÄNGIGEN VERBESSERN UND DABEI ÖKOLOGISCH NACHHALTIGER MACHEN. [...] ARBEITEN WIR GEMEINSAM AN NOCH MÄCHTIGEREN STREIKS FÜR DAS KLIMA.»
 AG Gewerkschaften von Fridays for Future

Selbst wenn wir von einer Halbierung der Automobilproduktion ausgehen würden, könnte der Verlust von Arbeitsplätzen bereits im Szenario 1 von der Ausweitung alternativer Produktion aufgefangen werden. Szenario 2 würde dann bereits zu einer nennenswerten Ausweitung der Beschäftigung führen. Rechnen wir die «kurze Vollzeit» als Bestandteil eines «neuen Normalarbeitsverhältnisses» hinzu, wäre das Ergebnis die Schaffung von Hunderttausenden zusätzlichen Arbeitsplätzen. So haben Paul und Ercan das noch nie betrachtet.

Das wird natürlich nicht von heute auf morgen gehen. Es bedarf konkreter Teilziele und realisierbarer Zwischenschritte und der Garantie, dass denkbare Alternativen für die Beschäftigten in der von vergleichsweise hohen Löhnen gekennzeichneten Automobilindustrie nicht mit erheblichen Entgeltverlusten einhergehen.

Wir reden also nicht von ein paar zusätzlichen Stellen, sondern vom Ausbau der industriellen Beschäftigung im Kernbereich der IG-Metall. Und dabei geht es nicht einfach um «Ersatzarbeitsplätze». Wenn wir auf einen neuen Produzent*innenstolz setzen, der das sozio-technische Wissen der Beschäftigten ernst nimmt, dann geht es um gesellschaftlich unverzichtbare Tätigkeiten im Sinne der Schaffung einer industriellen Basis für die klimagerechte Mobilitätswende!



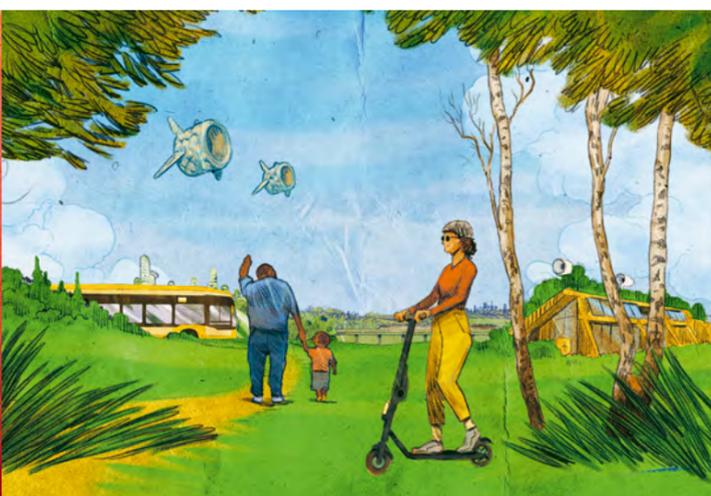
Die Rosa-Luxemburg-Stiftung hat in dieser Studie mal ausrechnen lassen, wie viel zusätzliche Beschäftigung dabei herauskäme. Es wurden zwei Szenarien entworfen:

SZENARIO 1: VERDOPPLUNG DER FAHRGASTZAHLEN IM ÖPNV UND IM BAHNVERKEHR SOWIE IM FAHRRADVERKEHR – GESAMTPOTENZIAL: BIS ZU 214.000 ZUSÄTZLICHE ARBEITSPLÄTZE.

SZENARIO 2: STEIGERUNG DER FAHRGASTZAHLEN UM DEN FAKTOR 2,5 – GESAMTPOTENZIAL: BIS ZU 314.000 ZUSÄTZLICHE ARBEITSPLÄTZE.

Das Gesamtpotenzial wäre noch deutlich höher, wenn wir eine «kurze Vollzeit für alle» ansetzen würden, also eine Arbeitszeitreduktion, die flexibel um die 30-Stunden-Woche kreist.

DAMIT WÄREN WIR BEI EINEM ZUSÄTZLICHEN GESAMTPOTENZIAL VON BIS ZU 323.500 (SZENARIO 1) BZW. BIS ZU 436.500 ARBEITSPLÄTZEN (SZENARIO 2).



VORWORT

Sowohl aus ökologischen Gründen wie aus Gründen der Beschäftigungssicherung im industriellen Bereich braucht es im Sinne einer verbindenden, ökologischen Klassenpolitik konsequente Schritte einer gerechten Mobilitätswende, einen sozial-ökologischen Umbau der Mobilitätsindustrien und gerechte Übergänge für die Betroffenen. Die Rosa-Luxemburg-Stiftung hat sich darangemacht. Wir sind in die Betriebe gegangen und haben die Kolleg*innen in der Auto-, aber auch in der Schienenfahrzeug- und Busindustrie gefragt, wo der Schuh drückt, was mögliche Perspektiven wären. Wir haben betriebliche Seminare, Foren und Konferenzen durchgeführt, mit Beschäftigten, Gewerkschaften und Umweltaktivist*innen. Wir haben eng die Kooperation von ver.di und Fridays for Future in der jüngsten Tarifrunde im Nahverkehr begleitet und ganz praktisch erprobt, wie ein Brückenschlag zwischen Gewerkschaften und Klimabewegung nicht nur auf dem Papier stattfinden kann.

Und wir haben die Lage und Zukunft der Mobilitätsindustrien untersucht und Konzepte für ihren Umbau entwickelt. Selbstverständlich sind das keine fertigen Blaupausen, sondern Perspektiven, konkrete Einstiegsprojekte und Ansatzpunkte – als Angebot für die weitere Diskussion. Wir gehen dabei von der einfachen, aber keineswegs in aktuellen Diskussionen präsenten Annahme aus: Für eine solche Transformation braucht es eine andere industrielle Produktion – und ganz generell unglaublich viel Arbeitskraft. Wie groß dieses Beschäftigungspotenzial sein kann, haben wir in zwei verschiedenen Szenarien errechnet. Ihr könnt das alles auf insgesamt über 402 Seiten in unserer Studie nachlesen. Ok, wer liest schon 402 Seiten? In einem Videoclip und hier haben wir daher für euch die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Lest es, gebt es weiter, diskutiert, kritisiert und baut weiter daran. Gern machen wir das mit euch zusammen. Wir würden uns freuen. Der QR-Code führt euch direkt zu unserer Projektseite www.rosalux.de/spurwechsel.

Mario Candeias
Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse
der Rosa-Luxemburg-Stiftung



Paul und Ercan arbeiten als Facharbeiter am Band in einer Autofabrik. Sie machen sich Sorgen um die Zukunft. Der Konzern, für den sie arbeiten, will wieder einmal Rationalisierungen durchführen: Die Arbeit soll noch weiter intensiviert, Leute sollen entlassen werden, um auf dem Weltmarkt gegen die Konkurrenz bestehen zu können. So etwas kommt alle paar Jahre. Die Belegschaft kämpft, Betrieb für Betrieb, versucht Schlimmeres zu verhindern. Für die Kernbelegschaften kommen dabei immer noch ganz gute Arbeitsbedingungen heraus, denkt Paul.

Nun soll alles «elektrisch» werden. Da gehen wieder ganz viele Jobs verloren, weil der arbeitsintensive Verbrennungsmotor wegfällt, der neue Antriebsstrang viel weniger Teile benötigt. Unterschiedliche Studien gehen vom Verlust von rund 150.000 Arbeitsplätzen durch die Reduzierung von Überkapazitäten und Rationalisierung aus. 100.000 Arbeitsplätze sollen im Zuge der Umstellung auf E-Mobilität wegfallen. Das macht Angst.

«MEIN AUTO WIRD JA NICHT DADURCH UMWELTFREUNDLICHER, DASS ICH SECHS SÄCKE ZEMENT HINTEN REINLEGE. DAS IST GENAUSO ABSURD WIE DIE ELEKTROSTRATEGIE DER KONZERNE, ZWEIEINHALB-TONNEN-AUTOS MIT BATTERIEN ZU VERSEHEN. MAN MUSS NICHT PHYSIK STUDIERT HABEN, UM ZU KAPIEREN, DASS DAS UNFUG IST. ES GEHT UM PROFITMAXIMIERUNG UND UM DAS ABGREIFEN STAATLICHER PRÄMIEN. MIT KLIMASCHUTZ HAT DAS NICHTS ZU TUN, ABGESEHEN VOM MARKETING.»

Betriebsratsvorsitzender im VW-Werk Kassel

Ercan findet schon richtig, dass endlich was unternommen wird, um das Auto ökologischer zu machen. Schließlich ist der Verkehr für ein Fünftel des CO₂-Ausstoßes in Deutschlands verantwortlich. Und während in allen anderen Bereichen die Emissionen zumindest zurückgehen, ist der CO₂-Ausstoß im Verkehr seit 1990 sogar um 170 Millionen Tonnen gestiegen. Da muss man was machen, denkt auch Paul, schon für die Kinder.

Aber die 1,5-Tonnen-Elektro-SUVs, die sie nun bauen sollen, das hält er auch nicht wirklich für eine ökologische Lösung. Seine Kolleg*innen sind sehr skeptisch gegenüber der «Transformationsstrategie» der Konzerne – das hat auch eine Befragung der Rosa-Luxemburg-Stiftung unter Beschäftigten der Autoindustrie ergeben. Das E-Auto wird zwar als Lösung präsentiert, aber es sichert weder ausreichend Beschäftigung noch ist es besonders ökologisch: Der Ressourcenverbrauch, vor allem bei seltenen Erden, ist enorm. Von einer Abkehr vom Individualverkehr kann keine Rede sein, meint Ercan.

«BEI DAIMLER MIT 9.000 BESCHÄFTIGTEN GIBT ES EINEN RIESENPARKPLATZ DRAUßEN UND FÜNF LADESTATIONEN BEI DER GESCHÄFTSLEITUNG. JA? WO IST DIE LADESTATION DER MASSE, DIE DRAUßEN PARKT?»

«BEIM ALDI!»

Gespräch zwischen dem Betriebsratsvorsitzenden eines Automobilzulieferers und einem Vertrauensmann bei Daimler

Pauls Tochter ist bei Fridays for Future. Mit ihr diskutiert er oft und denkt sich, die jungen Leute haben schon recht, dass müsste alles viel schneller und radikaler umgebaut werden. «System Change, not Climate Change» und so, sagt Julia immer. Aber Pauls Job ist gut bezahlt, die Belegschaft gut organisiert. Was soll er denn sonst machen? Busfahrer*innen oder Pfleger*innen brauchen wir, das hat auch die Pandemie gezeigt. Die sind systemrelevant. Autos nicht. Für ihn und seine Kolleg*innen keine so gute Alternative, nicht unter den gegebenen Bedingungen. Ercan meint, solche Berufe sollten aufgewertet und viel besser bezahlt werden – dann könnte man drüber reden. Aber was tun?

Julia kämpft für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Fridays for Future haben mit ver.di über ein Jahr gemeinsam die erste bundesweite Tarifrunde im Nahverkehr organisiert. Ökologische Klassenpolitik nennen die das. Bessere Bezahlung, mehr Personal und Ausbau des ÖPNV. Klingt gut, findet Paul. So soll der Umweltverbund (aus Bus, Bahn, Verkehr, Rad und Mobilität zu Fuß) bis 2030 etwa 80 Prozent des Gesamtverkehrs ausmachen. Dafür sollen die umweltschädlichen staatlichen Subventionen für den Auto- und Flugverkehr – jedes Jahr 29 Milliarden Euro – umgelenkt werden. Denn 20 Milliarden Euro braucht es schon.

«DIE VERGANGENEN EINEINHALB JAHRE HABEN BEWIESEN, DASS ES MÖGLICH IST, ÖKOLOGISCHE UND GEWERKSCHAFTLICHE ANLIEGEN IM RAHMEN EINER BUNDESWEITEN KAMPAGNE ZU VERBINDEN. ES IST GELUNGEN, ANSÄTZE EINER ÖKOLOGISCHEN KLASSENPOLITIK ZU ENTWICKELN UND DABEI EINEN LABOUR TURN DER KLIMABEWEGUNG UND EINEN CLIMATE TURN DER GEWERKSCHAFTSBEWEGUNG ANZUSTOßEN BZW. AUSZUBAUE.»

AG Gewerkschaften von Fridays for Future

Tatsächlich finden immer mehr junge Leute ein Auto nicht mehr so wichtig. Aber nicht nur sie. Auch viele Kolleg*innen in der Autoindustrie identifizieren sich immer weniger mit «ihrem Produkt» und können sich vorstellen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, wenn die Bedingungen stimmen. Auch das ist ein Ergebnis der Befragung. Ercan hat kein Auto mehr. Er würde sich gern qualifizieren, um für die wandelnden Aufgaben fit zu sein. Vielleicht wäre eine andere metallverarbeitende Tätigkeit denkbar, etwa in der Produktion von Schienenfahrzeugen? Aber auch das Geld muss hinterher stimmen. Ernsthafte Debatten über eine grundlegende Umstellung der Produktion gibt es leider kaum. Ercan grübelt weiter.

«SPÄTESTENS SEIT DEM DIESELSKANDAL UND WEGEN DES UMGANGS DES UNTERNEHMENS MIT DEN MITARBEITERN IST DIESES GEFÜHL «WIR BENZLER» NICHT MEHR DA. WENN ICH ÄHNLICHE FINANZIELLE MÖGLICHKEITEN HÄTTE, EINE ÄHNLICH INTERESSANTE TÄTIGKEIT, DANN WÜRD E ICH AUCH ZUR BAHN GEHEN.»

Ingenieur bei Daimler

«WENN MAN MIT SO ETWAS WIE VERBILLIGUNG DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS EINSTEIGT – DAS INTERESSIERT DIE LEUTE. DANN KANN MAN AUCH IM ZWEITEN NEBENSATZ SAGEN, DASS DIESER SCHRITT AUCH DAZU FÜHREN SOLL, DASS DIE LEUTE IHR AUTO ZU HAUSE LASSEN, UM DAS KLIMA ZU SCHONEN. DANN IST MAN ALLERDINGS SCHON IN DER DISKUSSION.»

Vertrauensmann bei Daimler

UND WAS IST JETZT MIT MEINEM JOB?



In einer Studie der Rosa-Luxemburg-Stiftung heißt es: So eine sozial-ökologische Transformation braucht unglaublich viel Arbeitskraft. Für den Umbau sind ja viel mehr S-Bahnen, Straßenbahnen, Regional- und Fernzüge nötig, neue Leitsysteme, Schienen, Werkstätten, ganze E-Bus-Systeme mit Oberleitung, E-Klein- und Rufbussen, spezialisierten E-Nutzfahrzeugen etc., Cargo- und E-Bikes – alles auch für den maßvollen Export. Das muss ja alles hergestellt werden. Das wäre dann eine echte Mobilitätswende statt nur einer einfacheren Antriebswende.

