

Sozialismus.de

Heft 9-2023 | EUR 9,00 | C 12232

Monatlich Hintergründe, Analysen und Kommentare | täglich im Netz



Heinz Bierbaum: Gewerk-
schaftskämpfe und Politik

Andreas Müller: Tarifabschluss
bei der Bahn und die EVG

Beiträge u.a. von
Kim Lucht, Stephanie Odenwald/
Klaus Kohlmeyer, Achim Truger,
Norbert Reuter, Andreas Fisahn,
Alban Werner, Thomas Jaitner,
Mario Keßler, Erhard Korn



Forum
Gewerkschaften



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.de.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.Sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Aktuelle Analysen ohne Paywall

veröffentlicht die Redaktion
zwischen den monatlichen
Printausgaben im Netz auf
www.Sozialismus.de

Russische Notenbank stützt den Rubel

Die russische Währung befindet sich seit Jahresbeginn im Sinkflug. Der Rubel hat in diesem Jahr zum Euro und US-Dollar rund 20% verloren. Er ist wieder weniger wert als vor Russlands Angriff auf die Ukraine und auf dem niedrigsten Stand seit März 2022. [...]

Die Junta in Niger als Paradigma im Sahel

Es ist typisch für den Westen, dass er die Probleme anderer zu seinen eigenen macht. Auch im Sahel hat er dafür nur scheinbar eine Entschuldigung. Diese Region in äußerster Randlage, die bis vor einem Jahrzehnt nur für humanitäre Organisationen und kleine Abteilungen von Hilfsorganisationen von Interesse war, ist schnell in den Mittelpunkt westlicher Besorgnis gerückt. [...]

Abgang des niederländischen Regierungschefs Mark Rutte

Mit dem Sturz der niederländischen Regierung am 7. Juli endete die Amtszeit von Mark Rutte, dem am längsten regierenden Premierminister in der Geschichte des Landes. Er war der Manager-Politiker par excellence. [...]

Dafür brauchen wir Unterstützung!

Wie Abonnent:innen und
Leser:innen das konkret machen
könnten, steht ebenfalls unter
www.Sozialismus.de

Heft Nr. 9 | September 2023 | 50. Jahrgang | Heft Nr. 486

Angebotspolitische Zeitenwende und die Folgen

Achim Truger: Progressive Finanzpolitik: Pragmatismus statt angebotspolitischer Zeitenwende	2
Norbert Reuter: Der Wandel des Sachverständigenrats und die Rolle der Gewerkschaften	7
Bernhard Müller: Unterminierung des Sozialstaats	11
Klaus Kohlmeyer/Stephanie Odenwald: Vergesellschaftung ist legal! Zur Vergesellschaftung großer Wohnungsbauunternehmen	17
Andreas Fisahn: Rückkehr des Feind-Denkens Schwinden der rechtstaatlichen Liberalität?	21
Björn Radke: Albtraum Klimakrise	25

Linkspartei in Turbulenzen

Joachim Bischoff/Bernhard Müller/Gerd Siebecke: DIE LINKE auf dem Weg zur Splitterpartei? Eine »Zukunft der Linken ohne Sahara Wagenknecht«	29
Alban Werner: Auf dem Weg nach Nirgendwo DIE LINKE zwischen Zerfall, Spaltung und Zweckoptimismus	35

Das Patt auf der iberischen Halbinsel

Thomas Jaitner: Spanisches Wahldrama in zwei Akten	40
--	----

Forum Gewerkschaften

Heinz Bierbaum: Gewerkschaftliche Kämpfe und Politik Zur diesjährigen Tarifrunde	45
Andreas Müller: Die Grenzen der Solidarität Zu den Tarifaueinandersetzungen bei der Bahn	47
Carsten Büchling/Steffen Liebig/Klaus Dörre/Kim Lucht: Innovation durch Mitbestimmung – auch in der Transformation?	51
Richard Detje: KRISE. MACHT. ARBEIT. (Zum gleichnamigen Buch von Hans-Jürgen Urban und Stephan Hebel)	55

Erinnerungen

Richard Detje: Rheinhausens Gesicht (Theo Steegmann 1.12.1955–25.7.2023)	57
Joachim Bischoff/Gerd Siebecke: »Marx ist immer anregend« Zum Tod von Thomas Kuczynski (12.11.1944–19.8.2023)	58
Erhard Korn: Zeitgenosse Martin Walser	60
Mario Keßler: Medien-Intellektuelle in der Bundesrepublik Axel Schildts unvollendetes letztes Werk	62
Siefried Prokop: »Die DDR war stets mehr als nur die Mauer« (Zum Buch vom Katja Hoyer: Diesseits der Mauer)	66

Impressum | Veranstaltungen | Film

Impressum	59
Veranstaltungen & Tipps	68
Martin Groschwald: Oppenheimer (Filmkritik)	69

Supplement

Den Ukraine-Krieg beenden

Beiträge von Redaktion Sozialismus.de, Peter Sörgel, Heinz Bierbaum/Michael Brie, Ulrike Eifler, Jeremy Corbyn, Friedrich Steinfeld

Innovation durch Mitbestimmung – auch in der Transformation?

von ■ Carsten Büchling, Steffen Liebig, Klaus Dörre und Kim Lucht



Die Automobilindustrie befindet sich inmitten einer krisenhaften Transformation historischen Ausmaßes. Neben den Megatrends der Dekarbonisierung, Elektrifizierung und Digitalisierung treten in jüngster Zeit vermehrt Absatzprobleme, gestörte Lieferketten und unsichere Zukunftsperspektiven auf den Plan. Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender von VW, drückt es so aus: »Die Automobilindustrie wird sich in den kommenden fünf Jahren stärker verändern als in den 50 Jahren zuvor.«¹ Während es unbestritten ist, dass eine Transformation stattfindet, ist das *Wie* und *Wohin* nach wie vor umkämpft. Die sozialökologischen Transformationskonflikte

in der Branche müssen dabei ebenso differenziert wie dynamisch analysiert werden.

Der Kasseler Weg

Unterschiedliche Konfliktverläufe und -achsen resultieren nicht nur aus dem Verhältnis von Zulieferbetrieben und Endherstellern;² auch die Situation der großen OEMs stellt sich je nach Konzern und Betriebsstandort unterschiedlich dar, wie ein Blick nach Baunatal nahe Kassel zeigt. Das dortige zweitgrößte VW-Werk Deutschlands ist als Komponentenwerk und mit einem politisch in

hohem Maße profilierten Betriebsrat in einer besonderen Position. Als die Zukunft des Werks gefährdet war, da ein Verkauf im Raum stand, vereinbarten der Betriebsrat und die Werkleitung im Rahmen des »Kasseler Weges«, einer institutionalisierten Kooperation zwischen lokalem Management und der Interessensvertretung der Belegschaft, gemeinsam eine Zukunftsstrategie für das Werk und die Belegschaft. Starke Mitbestimmung vor Ort

**Forum
Gewerkschaften**

¹ Die Angaben zu den Autor*innen und die Anmerkung 1 stehen auf S. 53.

wirkte als Innovationstreiber: Die Elektrifizierung war

in der Konzernzentrale noch umstritten, als sich der Betriebsrat in Kassel bereits für zukunftssichere E-Antriebe am Standort stark machte. Gleichzeitig positioniert sich der Betriebsrat mit bemerkenswerten Statements und kritischen Analysen zur Transformation und Zukunft der Autoindustrie. So äußerte sich der ehemalige Betriebsratsvorsitzende Carsten Bätzold seinerseits nicht nur kritisch zu einer neuerlichen Abwrackprämie, sondern stellte in puncto Nachhaltigkeit und Automobilität unmissverständlich fest: »Das Problem ist das Geschäftsmodell der Branche, das dafür ausgelegt ist, jährlich 70 Millionen Autos in den Weltmarkt zu drücken. Was wir brauchen, sind weniger Autos, kleinere Autos, ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit bedarfsgerechten Rufbus-Carsharing-Angeboten für den ländlichen Raum.«³

Transformationskonflikt

Die dominante Transformationsrichtung der großen Endhersteller deutet freilich in eine andere Richtung. Mit der konzernseitig forcierten reinen Antriebswende und dem Trend zu immer größeren Elektro-SUVs drohen allein am Standort Kassel in Baunatal in den kommenden Jahren viele Arbeitsplätze verloren zu gehen, bundesweit ist in der Automobilindustrie von kurzfristig 50.000 und mittelfristig weiteren 180.000 Stellen die Rede.⁴ Unter ökologischen Gesichtspunkten ist der in Aussicht genommene Transformationspfad, der den motorisierten Individualverkehr weiter vorantreibt und die Zahl der Pkws eher noch erhöht, ebenso umstritten. Im Zentrum des Transformationskonflikts in der Autoindustrie steht damit die Frage, *was* und *wieviel* unter welchen Arbeitsbedingungen und zu welchem Zweck produziert wird und wie eine nachhaltige Mobilität zukünftig gestaltet werden soll. Doch während sich Eigentümer-, Vorstands- und Managementkreise inzwischen deutlich positionieren, sind die Perspektiven der Be-

schäftigten (nicht nur) in der Forschung immer noch unterrepräsentiert. Für eine sozial-ökologische Transformation, die ihren Namen verdient, kommt es aber gerade auf jene Stimmen an, die besonders von den realen Unsicherheiten in der Branche betroffen sind. Dies wurde zum Anlass genommen, eine breit angelegte soziologische Tiefenbohrung am VW-Standort Kassel durchzuführen, in deren Verlauf die Sichtweisen verschiedener Statusgruppen im Werk zur Transformation eingefangen und mit den weitgehenden Vorschlägen des Betriebsrats konfrontiert wurden.⁵

Im oberen und mittleren Management des VW-Werks ist die Umstellung auf E-Mobilität mittlerweile breit akzeptiert. Im engeren Führungskreis gibt es ein großes Selbstbewusstsein, was die eigenen Produktionsfähigkeiten angeht. Verfolgt wird eine Strategie des grünen Wachstums. Da sich der kapitalistische Weltautomarkt als Verdrängungswettbewerb darstellt, stehen Profitabilität und Expansion an erster Stelle. Jüngst soll der gesamte VW-Konzern einem neuen Spar- und Effizienzprogramm unterworfen werden, da die Absätze in der Breite nicht den Zielvorgaben der Führungsetage entsprechen. Zwar dürften die Konsequenzen für Komponenten- und Fahrzeugwerke unterschiedlich ausfallen, jedoch machte die Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrates bereits klar, dass damit keine Einschnitte in tarifliche Standards verbunden sein dürfen. Mit den Perspektiven von Beschäftigten verbindet die Sichtweise des Managements, dass Transformation von beiden Polen als Dauerzustand wahrgenommen wird. Die damit verbundenen Unsicherheiten gestalten sich allerdings verschieden: Während sich für das Management damit in erster Linie komplexe Planungsprozesse in Hinsicht auf Lieferketten, Personalentwicklung, neue Produktlinien und Ausgliederungsprozesse verbinden, erleben die Beschäftigten die bereits ablaufende Transformation teilweise als krisengetriebene Flexibilisierung (z. B. in der Gestaltung der Arbeitszeit), die Mehrbelastungen und Verlust an Lebensqualität bedeutet.

E-Mobilität: Augenwischerei?

Insofern viele Beschäftigte mit ihrem Arbeitsplatz bei VW den für sie höchstmöglichen sozialen Status erreicht haben, können weitere Veränderungen als Bedrohung wahrgenommen werden. Doch trotz des erlebten Wandels ist die Sorge um den eigenen Arbeitsplatz in der Stammebelegschaft auffallend gering.⁶ Dies hat mehrere Gründe: Zunächst gilt VW nach wie vor als »der beste Arbeitgeber« (Produktionsarbeiter*in) in der Region und viele Familien sind eng mit dem Werk verbunden. Vor allem aber ist das Vertrauen in den Betriebsrat ungebrochen groß, dass dieser am Standort (weiterhin) für Beschäftigungssicherheit sowie für gute Arbeits- und Entgeltbedingungen sorgen wird. Die außergewöhnlich starke Stellung des Betriebsrats und der IG Metall im Werk wird dabei sowohl in der Belegschaft als auch in weiten Teilen des erweiterten Führungskreises als sehr positiv bewertet. Mit zwei Ausnahmen: Eine Minderheit im Führungskreis betrachtet das Werk tendenziell als Wohlfühlzone, welche Veränderungs- und Innovationsbereitschaft hemmt; umgekehrt schwimmen für eine Minderheit der Beschäftigten die Grenzen zwischen Management und Interessenvertretung.

Der mit der Umstellung auf E-Mobilität perspektivisch einhergehende Beschäftigungsabbau im Werk wird in der Belegschaft wahrgenommen und antizipiert. Obwohl mögliche Beschäftigungsverluste mit Blick auf die Region bedauert werden, ist man sich in der Stammebelegschaft sicher, dass der Wandel durch die betriebliche Interessenvertretung sozialverträglich und ohne betriebsbedingte Kündigungen gestaltet werden wird. Die zwischen VW und IG Metall bis 2029 geregelte Beschäftigungssicherung stützt diese Auffassung. Allerdings, so einer unserer Befunde, kann das ausgeprägte Sicherheitsempfinden auch zu einer Unterschätzung des Tempos der Veränderungen und der Radikalität des Wandels führen. Die anhaltende Erfahrung relativer sozialer Sicherheit könnte mit Blick auf die Zukunft zu trügerischen Kontinuitätsannahmen führen. Dabei

kann als Faustregel zunächst festgehalten werden, dass die Haltung zu E-Mobilität desto kritischer wird, je näher man der unmittelbaren Produktion auf dem Hallenboden kommt. Bemerkenswerterweise werden seitens der Beschäftigten oft ökologisch motivierte Gründe für ihre skeptische Haltung zu E-Mobilität angeführt. Die desaströsen Auswirkungen des Extraktivismus zur Beschaffung der dafür nötigen Metalle und Rohstoffe im Globalen Süden sind bestens bekannt und werden häufig dezidiert artikuliert; zudem fehle es an Batterierecycling. Ebenso wird ausgeführt, dass jeder strombasierte Antrieb eben nur so grün sei, wie der zugrunde liegende Strommix und dieser sei – genau wie die Ladeinfrastruktur, vor allem in großstädtischen Ballungsräumen – zurzeit mangelhaft. Nicht wenige betrachten die Wende hin zum elektrifizierten Individualverkehr daher als »Augenwischerei« (Meister*in) bzw. als idealtypisches *Green washing*. Während bei einigen jüngeren Beschäftigten und Auszubildenden mitunter eine distanzierte Haltung zum Pkw insgesamt durchscheint und diese einen ausgereiften Elektroantrieb teilweise sogar zur Bedingung machen, sich überhaupt (wieder) ein Auto anzuschaffen, kritisieren viele andere die hohen Anschaffungskosten der E-Autos, die diese zu einem Fortbewegungsmittel für Bessergestellte machen. Statusgruppenübergreifend wird eine aktivere Rolle des Staates in der Mobilitäts- und Industriepolitik eingefordert.

Bewältigungsmuster

In der Gesamtheit führen die tendenziell eher kritischen Sichtweisen der Beschäftigten auf die E-Mobilität zu drei verschiedenen Bewältigungsmustern der erlebten und antizipierten Transformation(en).

Erstens ist eine Minderheit offen bis indifferent gegenüber alternativer Produktion bis hin zu einer Produktkonversion am Standort; denn wenn die Beschäftigungsbedingungen stimmen würden, wäre »es egal, was ich baue« (Produktionsarbeiter*in). Auf den weitreichenden Vorschlag des ehemaligen

Betriebsratsvorsitzenden Bätzold, dass demnach in den »gesellschaftlich notwendigen Bereiche[n] wie Kitas, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser« Arbeitsplätze aufgebaut werden sollten, um Beschäftigungsverluste in der Autobranche zu kompensieren,⁷ reagiert diese Gruppe mit einer gewissen Offenheit, wenn denn die Löhne in diesen Bereichen deutlich steigen würden. Teile der Klimabewegung gelten dieser Gruppe als potenzielle Bündnispartner.

Hingegen erwartet eine zweite große Gruppe eine deutlich langsamere Transformation der Automobilindustrie als von Fachkreisen und der Konzernspitze angenommen. Die daran gemessene Verknüpfung des Transformationstempos geht dabei einher mit einer beharrenden Grundhaltung, die teilweise eine Präferenz zur Beibehaltung konventioneller (Diesel-)Antriebe einschließen kann. Der europäische Weg zu E-Mobilität wird hierbei tendenziell als Sonderweg angesehen: Während »Deutschland versucht, irgendwie die ganze Welt zu retten« (Produktionsarbeiter*in), hätten andere Länder weiterhin Interesse an Verbrennertechnologie.

Eine dritte Bewältigungsstrategie verbindet sich schließlich mit technifixierten Lösungsansätzen, wobei die Grenzen zu einem illusorischen Technikzentrismus teilweise fließend sind. Zu einer anhaltenden Skepsis gegenüber der E-Mobilität gesellt sich der Wunsch nach alternativen technischen Möglichkeiten, insbesondere E-Fuels und Wasserstoff für den Pkw-Bereich in der Breitenanwendung, welche im Fachdiskurs und der industriellen Praxis aufgrund von schlechten Wirkungsgraden und Ökobilanzen, hohen Kosten sowie knappen Ressourcen aber inzwischen quasi ausgeschlossen wird.

Carsten Büchling ist Betriebsratsvorsitzender bei Volkswagen am Standort Kassel, Mitglied des Gesamt- und Konzernbetriebsrates sowie Mitglied der IG Metall-Tarif- und Verhandlungskommission. Er berät als Mitglied des Gewerkschaftsrates den Vorstand der Partei DIE LINKE in gewerkschaftspolitischen Fragen. *Steffen Liebig* arbeitet als Post-Doc am SFB.

»Strukturwandel des Eigentums« an der Friedrich-Schiller-Universität Jena im Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten«.

Arbeits- und Wirtschaftssoziologie, sozial-ökologische Transformationsforschung, Konfliktsoziologie und Gewerkschaftsforschung.

Klaus Dörre ist Professor für Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftssoziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Er war geschäftsführender Direktor des DFG-Kollegs »Postwachstumsgesellschaften« und leitet u.a. das Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten« am SFB »Strukturwandel des Eigentums«.

Kim Lucht ist Doktorandin und wissenschaftliche Mitarbeiterin im SFB »Strukturwandel des Eigentums« an der Friedrich-Schiller-Universität Jena im Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten«. Ihre Dissertation beschäftigt sich mit den Verbindungslinien zwischen Klimabewegung und Gewerkschaften.

¹ »Historischer Wandel der Autoindustrie«. In: Hamburger Abendblatt 8.5.2023, www.abendblatt.de/wirtschaft/article238344783/VW-Chef-in-Hamburg-Historischer-Wandel-der-Autoindustrie.html.

² Oftmals verfügen kleine und mittlere Zulieferbetriebe nicht über eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilungen, weshalb sie strategisch kaum in der Lage sind sich proaktiv in bestehende Transformationsprozesse einzubringen. Im Ergebnis können konservierende Interessenpolitiken überwiegen und anstehende Transformationskonflikte verdrängt werden (vgl. exemplarisch: Johanna Sittel et al. (2022): Vor der Transformation. Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zulieferindustrie. In: Klaus Dörre et al. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Frankfurt a.M., S. 129–181).

³ Carsten Bätzold (2021): »Elektro-SUVs lösen kein Problem«. In: der Freitag 12, www.freitag.de/autoren/der-freitag/elektro-suvs-loesen-kein-problem-1.

⁴ Vgl. IG Metall (2020): #FAIRWANDEL jetzt!, www.igmetall.de/tarif/tarifrunden/metall-und-elektro/fairwandel-jetzt-argumente-zur-tarifrunde.

⁵ Im Einzelnen beruhen die folgenden Darstellungen und die direkten Zitate auf 61 qualitativen Interviews, die wir als Projekt »Eigentum, Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten«, geleitet von Klaus Dörre und Teil des »SFB 294 Strukturwandel des Eigentums« an der FSU Jena, bei VW Baunatal durchgeführt haben (Erhebungszeitraum: Winter 2022/23). Hinzu kommen Vorgespräche, Werksführungen sowie Präsentationen im Oberen Managementkreis (OMK), bei der IGM-Fraktion des Betriebsrats, im Rahmen einer Versammlung mit mehreren Hundert Vertrauensleuten und einer Bürgerversammlung. Großer Dank gebührt dem Betriebsrat sowie der Personalabteilung für ihr Engagement.

⁶ Dies gilt erst recht im Vergleich zu anderen Endherstellern, etwa dem Opel-Werk in Eisenach (vgl. Carsten Büchling/Klaus Dörre/Bernd Lösche (2023): Angst vor der Zukunft. In: der Freitag, 30. S. 15).

⁷ Vgl. Bätzold (2021), a.a.O.

Ausgabe 6/23 u.a.:

- A. Bachmann: »Die unendliche Geschichte« – (Kein) Equal Pay in der Leiharbeit
- M. Hamann: »Blick zurück von vorn« – TVöD-Auseinandersetzung bei den Verkehrsbetrieben in Leipzig
- Kommunalinfo Mannheim: »Tatort BASF, eine Spurensuche« – 6,8 Mrd. Euro Gewinn vor Steuern, aber keine Lust auf Steuern und Entschädigungen
- M. Grabow: »Was tun, wenn Intel kommt?« – gewerkschaftliche Arbeit bei der Intel-Ansiedlung in Magdeburg
- Streiksolibündnis Leipzig: »Amazon zahlt und liefert nicht« – über die Hindernisse auf dem Weg zum Streik in Polen

Probelesen?! Kostenfreies
Exemplar per eMail o. Telefon anfordern

Niddastr. 64 VH, 60329 FFM
express-afp@online.de
www.express-afp.info

DIE SINNE SCHÄRFEN. JETZT TESTEN:

4 Ausgaben für 10 €
Bestellungen unter www.akweb.de

ak

analyse & kritik
Zeitung für linke Debatte und Praxis

Eigentumsfrage und Demokratisierung

Was folgt aus diesen Befunden? Zunächst ist festzuhalten, dass die insgesamt eher geringe Transformationsaffinität in der Belegschaft erfahrungsgesättigt ist. Wo überzeugende Mobilitätskonzepte für den (semi-)ländlichen Raum fehlen, ist und bleibt das Auto bis auf Weiteres als Gebrauchsmittel notwendig. Zudem über-

Forum Gewerkschaften

setzen sich Transformationen für die Beschäftigten erfahrungsgemäß oft in Krisen, Unsicherheiten und schlechtere Arbeitsbedingungen – und derzeit finden mit der Dekarbonisierung und Elektrifizierung sowie der fortgeschrittenen Digitalisierung und Automatisierung mehrere krisenhafte Transformationen praktisch zeitgleich statt. Soziale Sicherheitsgarantien und Schutz vor Statusverlust können hier Abhilfe schaffen. Vor allem aber resultiert die tendenzielle Indifferenz und überwiegende Zurückhaltung gegenüber transformativen Produktentscheidungen aus der faktisch fehlenden Macht über das *Was* und *Wofür* der lokalen Produktion. Anders ausgedrückt: Da die Beschäftigten wissen, dass sie am Ende faktisch kaum darüber (mit-)entscheiden können, was vor Ort produziert wird, sind viele von ihnen nur schwer für Diskussionen über eine alternative Produktion zu gewinnen. Wenn man dies ändern möchte, muss die Eigentumsfrage im Sinne einer betrieblichen und gesellschaftlichen Demokratisierung von Entscheidungsmacht gestellt, d.h. ein politisch tragfähiges Transformationskonzept für die Autoindustrie sowie ein gesamtgesellschaftliches Mobilitätskonzept entwickelt werden.

Für dieses Vorhaben bieten die überaus starke Verankerung des Betriebsrats bei VW in Baunatal sowie dessen ambitionierte Positionierung bezüglich der sozial-ökologischen Transformation weitreichende Chancen. Zwar werden die Spitzen der dortigen Interessensvertretung nicht so sehr wegen, sondern vielmehr trotz ihrer Haltung zur Transformation mit herausragenden Ergebnissen

gewählt. Dennoch zeigt die Betriebsratsarbeit vor Ort, dass mutige Standpunkte zur Transformation und hohe Zustimmungswerte kein Widerspruch sein müssen. Ausschlaggebend sind vielmehr die Glaubwürdigkeit der Personen und deren fachliche Kompetenzen. So gilt es deutlich zu machen, dass eine sozial-ökologische Transformation der Automobilindustrie zwar im Widerspruch zu den Interessen der Aktionäre an hohen Profiten steht – nicht aber zu den Interessen der Beschäftigten.⁸

Um ökologische Produkttransformation sowie beschäftigungs- und tarifpolitische Sicherheiten zu vereinen, betreibt der Kasseler VW-Betriebsrat eine starke Mitbestimmung im Sinne von aktiven Einflussnahmen, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgehen. Kurzfristige Standortsicherung durch E-Mobilitätsstrategien, darüber hinaus gehende Mobilitätskonzepte und Forderungen nach einer umfassenden Verkehrswende gehen dabei Hand in Hand. Die bewährten Aushandlungsarenen des Kasseler Weges bieten hierfür einen guten Ausgangspunkt und sie vermögen Akzeptanz und Sicherheit in unsicheren Zeiten zu stiften. Dennoch ist klar, dass es sich bei dem Kasseler Weg in der Transformation keineswegs um ein harmonisches Miteinander handelt – denn starke Mitbestimmung beruht auf hohem gewerkschaftlichen Organisationsgrad und ist eine Form von »demokratischem Klassenkampf«.⁹

Um die Interessen der abhängig Beschäftigten in Transformationsprozessen zu stärken und nachhaltige Mobilitätskonzepte durchzusetzen, bedarf es letztlich einer Erweiterung der Mitbestimmungsrechte bis hin zu Produktentscheidungen. Zusätzlich zu der bei VW am Standort Kassel bereits erprobten Innovation durch Mitbestimmung gilt es daher, eine weitere Innovation durch Produktkonversion zu etablieren. Für die Zukunft wird entscheidend sein, ob es gelingt, die Beschäftigten zu aktiven Subjekten einer so verstandenen Transformation zu machen.

⁸ Vgl. Carsten Büchling (2022): Auf die gewerkschaftlich Aktiven in den Betriebsräten kommt es (auch) an! In: *Sozialismus.de* 3, S. 45.

⁹ Ralf Dahrendorf (1994): *Der moderne soziale Konflikt*. Stuttgart, S. 161.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Linke Alternativen
- Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
- Internationales/Krieg & Frieden
- Buchbesprechungen/Filmkritiken
- sowie zweimonatlich einem Supplement zu

theoretischen oder historischen Grundsatzfragen ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo (www.Sozialismus.de). Beides geht auch mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 85,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto). Ich möchte die Buchprämie Kapital 68er ABC
- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 65,- (für Arbeitslose/Studenten). Ich möchte die Buchprämie Kapital 68er ABC
- Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 20,-/Ausland € 25,-).
- Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de

