

Klaus Dörre, Madeleine Holzschuh, Jakob Köster,
Johanna Sittel (Hg.)

ABSCHIED VON KOHLE UND AUTO?

*Sozial-ökologische Transformationskonflikte
um Energie und Mobilität*

2., aktualisierte Auflage

Abschied von Kohle und Auto?

International Labour Studies – Internationale Arbeitsstudien

Herausgegeben von Klaus Dörre und Stephan Lessenich

Band 26

Klaus Dörre ist Professor für Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftssoziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Madeleine Holzschuh, Dr. phil., ist Soziologin und war von 2018 bis 2020 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt KonvAT am Arbeitsbereich für Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftssoziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Jakob Köster ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Arbeitsbereich für Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftssoziologie der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Johanna Sittel ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Arbeitsbereich für Arbeits-, Wirtschafts- und Industriesoziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Klaus Dörre, Madeleine Holzschuh,
Jakob Köster, Johanna Sittel (Hg.)

Abschied von Kohle und Auto?

Sozial-ökologische Transformationskonflikte
um Energie und Mobilität

2., aktualisierte Auflage

Campus Verlag
Frankfurt/New York

ISBN 978-3-593-51636-3 Print
ISBN 978-3-593-45176-3 E-Book (PDF)

2., aktualisierte Auflage

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links.

Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Copyright © 2022 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Satz: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Gesetzt aus der Garamond

Druck und Bindung: Beltz Grafische Betriebe GmbH, Bad Langensalza

Beltz Grafische Betriebe GmbH ist ein klimaneutrales Unternehmen (ID 15985-2104-1001).

Printed in Germany

www.campus.de

Inhalt

I.	
Einleitung: Nach der Kohle, nach dem Auto?	7
<i>Klaus Dörre, Madeleine Holzschuh, Jakob Köster, Johanna Sittel</i>	
II.	
Gesellschaft in der Zangenkrise. Vom Klassen- zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt	23
<i>Klaus Dörre</i>	
III.	
Nach der Braunkohle. Konflikte um Energie und regionale Entwicklung in der Lausitz.....	71
<i>Jakob Köster, Sophie Bose, Klaus Dörre, John Lütten</i>	
IV.	
Vor der Transformation. Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zulieferindustrie	129
<i>Johanna Sittel, Klaus Dörre, Martin Ehrlich, Thomas Engel, Madeleine Holzschuh</i>	
V.	
Auf dem Sprung in die E-Mobilität? Transformationsdynamiken im Autoland Sachsen	183
<i>Antje Blöcker</i>	

VI.

Zwischen Modernisierung und sozial-ökologischer Konversion.

Konflikte um die Zukunft der österreichischen Autoindustrie..... 225

*Markus Wissen, Melanie Pichler, Danyal Maneka, Nora Krenmayr,
Heinz Högelsberger, Ulrich Brand*

VII.

#Wir fahren zusammen. Die Allianz von *Fridays for Future*

und ver.di im Bereich Nahverkehr als Exempel ökologischer

Klassenpolitik..... 269

Julia Kaiser

VIII.

Machtressourcen und Transformationskonflikte:

Eine Schlussbetrachtung..... 287

Klaus Dörre

IX.

Abschied vom Abschied? Transformation, Nachhaltigkeit, Krieg.

Nachwort zur zweiten Auflage..... 309

Klaus Dörre, Jakob Köster, Madeleine Holzschuh, Johanna Sittel

Abkürzungen..... 325

Literatur..... 327

Autorinnen und Autoren 351

I.

Einleitung: Nach der Kohle, nach dem Auto?

Klaus Dörre, Madeleine Holzschub, Jakob Köster, Johanna Sittel

Erinnern wir uns: Deutschland gegen Ende der 2010er Jahre. Die Stimmung in den Vorstandsetagen der großen exportorientierten Unternehmen konnte kaum besser sein. »Krise? Welche Krise?«, tönnte es selbstbewusst aus den Etagen des Top-Managements. Und in der Tat, die Wirtschaft boomte. Das galt insbesondere für ihren industriellen Kern und dort vor allem für das Wertschöpfungssystem Automobil. Eben noch mit dem damals schlimmsten wirtschaftlichen Einbruch seit dem Zweiten Weltkrieg konfrontiert, verzeichneten die meisten der hiesigen Autohersteller und mit ihnen die großen Zulieferer Absatzrekorde. Ihre Auftragsbücher quollen über und selbstbewusst verkündeten Unternehmensvorstände, den Aufschwung gebe es nur, weil man der vielfach verlangten Abkehr von einer Modellpolitik mit hochpreisigen Fahrzeugen in den oberen Marktsegmenten widerstanden habe. Schien es kurzzeitig so, als seien die Autobauer ebenso wie große Teile der Wirtschaftseliten im Angesicht der globalen Finanzkrise zu überzeugten Ökologen geworden, so tickten die Uhren nur kurze Zeit später wieder anders. Offenkundig folgte der hegemoniale »Geist des Kapitalismus« (Boltanski/Chiapello 2003 [1999]: 64)¹ den Geschäften. Und die gingen im ersten Jahr nach dem tiefen Einbruch der Konjunktur glänzend. 2010 konnten die Dax-Konzerne ein Gewinn-Plus von 75 Prozent verbuchen. Für die kommenden Jahre waren Gewinnsteigerungen von 10 bis 12 Prozent fest eingeplant (Kaufmann 2010).

¹ Der kapitalistische Geist ist ein hegemoniales, sinnstiftendes Ideensystem, das »einerseits attraktive und aufregende Lebensperspektiven, andererseits aber auch Sicherheitsgarantien und sittliche Gründe für das eigene Tun bieten kann« (Boltanski 2010: 191).

1. Die These

Ein Jahrzehnt später befindet sich die Weltwirtschaft erneut im Krisenmodus. In einer global verflochtenen Wirtschaft mit ihren transnationalen Wertschöpfungsketten haben Maßnahmen zur Bekämpfung der Coronapandemie die schwerste Rezession der Nachkriegsgeschichte ausgelöst. Der Internationale Währungsfonds spricht von einer »Jahrhundertkrise« (IMF 2020). Tatsächlich übertrifft der wirtschaftliche Einbruch im ersten Halbjahr 2020 selbst den des Finanzcrashs von 2007–09. Auf das Jahr hochgerechnet schrumpfte allein die US-Wirtschaft im zweiten Quartal 2020 um einzigartige 32,9 Prozent. Nach der europäischen Methode, die solche Hochrechnungen vermeidet, entspräche das einem Minus von etwa zehn Prozent. Bis Juni 2020 wurden in den USA offiziell 44,2 Millionen Anträge auf Arbeitslosenhilfe registriert. Laut International Labour Organisation (ILO) waren schon zu Beginn der Pandemie 81 Prozent der *Global workforce* (circa 2,7 Milliarden Menschen) vom *Lockdown* ganz oder teilweise betroffen. Als besonders verwundbar erweisen sich informell und prekär Arbeitende sowie die Belegschaften kleinerer Unternehmen. In Ländern mit niedrigen oder mittleren Durchschnittseinkommen sind Jobverlust oder die Reduktion von Arbeitszeit gleichbedeutend mit Existenzgefährdung (ILO 2020).

Auch die deutsche Ökonomie ist hart getroffen. Im Vergleich zum ersten Quartal ging die Wirtschaftsleistung bis Ende Juni um 9,7 Prozent zurück (Statistisches Bundesamt 2020). Einen größeren Einbruch des Bruttoinlandsprodukts (BIP) hat es in der Bundesrepublik nie zuvor gegeben. Dass die Arbeitslosenzahlen nicht rasant steigen, ist hauptsächlich jenem arbeitsmarktpolitischen Instrument geschuldet, das sich schon zehn Jahre zuvor bewährt hatte: Im Juni 2020 war für etwa zwölf Millionen Menschen Kurzarbeit angemeldet; real arbeiteten nach Schätzungen sechs bis sieben Millionen Menschen in reduzierter Zeit. Dennoch fürchtet jedes fünfte Unternehmen um seine Existenz (ifo 2020a) und große Konzerne planen einen großvolumigen Stellenabbau.

Auto- und Zulieferindustrie gehören zu den besonders gebeutelten Sektoren. Die PKW-Neuzulassungen sind deutschlandweit um 35 Prozent eingebrochen (Januar bis Mai 2020); in Westeuropa beträgt das Minus gar 43,5 Prozent. Die Autokonzerne verzeichnen Milliardenverluste. Der Einbruch trifft die Branche in einer Situation, in der mit der Digitalisierung und der Umstellung auf eine kohlenstoffarme, klimafreundliche Wirtschaft ohnehin große Herausforderungen zu bewältigen sind. Droht der Auto- und

Zulieferindustrie ein ähnliches Schicksal wie zuvor der Textilindustrie, dem Bergbau oder der Stahlbranche? Kündigt sich in den deutschen Braunkohlerevieren an, was nun der Leitbranche des Industriemodells bevorsteht? Oder bietet die Rezession endlich die Möglichkeit, ein verkrustetes Geschäftsmodell aufzubrechen und der Branche eine Zukunftsperspektive zu geben, wie führende Manager inzwischen verkünden? Gibt es die Chance, Weichenstellungen in Richtung eines grünen Kapitalismus vorzunehmen oder gar den Sprung in eine Gesellschaft zu schaffen, deren Wirtschaft Nachhaltigkeitszielen genügt?

Diese Fragen führen zum Inhalt unseres Buchs. Um die Chancen eines Wandels zugunsten von ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit angemessen beurteilen zu können, soll Beachtung finden, was den meisten gut gemeinten Zukunftsvisionen fehlt. In Gesellschaften, so unsere zentrale Arbeitsthese, die sich durch Klassenunterschiede, Dominanzverhältnisse und Machtasymmetrien auszeichnen, werden Nachhaltigkeitsziele zwangsläufig zum Gegenstand von Deutungs- und Interessenkämpfen. Deshalb kann es einen Krisen-Determinismus, der quasi im Selbstlauf zu einem »Naturkapitalismus« (Weizsäcker 2020: 81) oder gar zu einer alternativen Postwachstumsgesellschaft führt, auch und gerade in den Zeiten der Corona-Pandemie nicht geben. Vielmehr gilt: An Kreuzungspunkten gesellschaftlicher Entwicklung schlägt die Stunde der Politik, und politisches Handeln wirkt auch dann, wenn es unterbleibt.

2. Ein verlorenes Jahrzehnt

Um zu verdeutlichen, was gemeint ist, lohnt ein erneuter Blick zurück. Schon während des Höhepunkts der globalen Finanzkrise hatten zahlreiche Expert*innen² für ein Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft plädiert. Als einer von vielen sei der US-Ökonom James K. Galbraith zitiert. Das Desaster an den Finanzmärkten vor Augen, riet er dem soeben gewählten Präsidenten Barack Obama zu einem Programm, wie es in Deutschland vor dem Finanzcrash 2007–09 ähnlich wohl nur Ökonomen aus der alternativen Memorandum-Gruppe oder dem gewerkschaftsnahen Institut für Makroökonomik (IMK) formuliert hätten. Galbraith plädierte für ein langsames

² Hinweise zur geschlechtergerechten Schreibweise finden sich am Ende der Einleitung.

Wachstum neuen Typs, das nicht auf dem privaten Konsum, sondern primär auf öffentlichen Investitionen in erneuerbare Energien und in die soziale Infrastruktur beruhen sollte (Galbraith 2008).

Wenn es überhaupt eine Chance gebe, die kapitalistische Wachstumsmaschine wieder anzukurbeln, dann nur in Kombination mit einer nachhaltigen Restrukturierung der Ökonomie und einem entsprechenden Wandel der Konsummuster, lautete denn auch der Tenor zahlreicher Empfehlungen, die während des Höhepunktes der Finanzkrise nahezu unanfechtbar schienen. Für die Wachstumskapitalismen des reichen Nordens bot sich die ökologische Krise geradezu als Rettungsanker an. Ein ökologisch nachhaltiger Umbau sollte zum Stimulus für eine lange Prosperitätswelle werden (Müller/Niebert 2009), in deren Verlauf die Abkehr von fossilen Energieträgern und die Bekämpfung des anthropogenen Klimawandels als profitable Anlagemöglichkeiten zu entdecken wären (Fücks 2013). Als vermeintlich einzige oder gar letzte Option zur Krisenüberwindung erschien das Leitbild eines grünen Kapitalismus kurzzeitig derart einleuchtend, dass sich auch die wachstumskritische Linke rasch auf die angebliche Unmöglichkeit eines grün gefärbten New Deal einschoss (Kaufmann/Müller 2009).

Geblichen ist von all dem wenig bis nichts. Zwar kehrten auch die früh-industrialisierten Länder rasch auf einen Wachstumskurs zurück, doch die Krisenfolgen sind, besonders im Euroraum, bis heute zu spüren. Mehr denn je zerfällt die Europäische Union (EU) in Zentrum und Peripherie. Die Wachstumsraten sind – trotz langanhaltender Prosperität – in allen früh-industrialisierten Ländern relativ schwach geblieben. Weltweit haben Vermögens- und Einkommensungleichheit zugenommen, während sich Verschuldung, Ressourcenverbrauch und klimaschädliche Emissionen auf Rekordniveau bewegen. Von Weichenstellungen in Richtung eines globalen *Green New Deal* konnte schon kurz nach der Kontraktion keine Rede mehr sein. Im globalen Maßstab waren im Durchschnitt lediglich 15,6 Prozent der Investitionen, die Staaten im Zuge der Krisenbekämpfung tätigten, als grüne Investitionen ausgewiesen. Ausnahmen mit einem höheren Anteil stellten nur einige EU-Staaten, darunter Deutschland, und Schwellenländer wie China oder Südkorea dar. Die vier Prozent des BIP, von denen nach den Vorstellungen keynesianischer Ökonomen erhebliche Summen in eine Ökologisierung der Weltwirtschaft investiert werden sollten, wurden in der Mehrzahl der Staaten bei Weitem nicht erreicht (Jackson 2011: 122). Rückblickend erscheint das lange Jahrzehnt, das den globalen Finanzcrash mit der

sogenannten Corona-Krise verbindet, daher als eine verlorene Zeit. Ein grüner Kapitalismus ist nicht entstanden, aber auch weiterreichende Prognosen, die ein schnelles Ende des Neoliberalismus oder gar den Niedergang des Kapitalismus vorausgesagt hatten (Wallerstein 2014), haben sich als wenig bestandsfest erwiesen.

3. Neue Krise, neue Chance?

»All diese Annahmen, Erwartungen und Hoffnungen wurden bitter enttäuscht«, stellt Joris Steg (2020: 73) in einer Bestandsaufnahme sozialwissenschaftlicher Krisendiagnosen fest und trifft mit seiner Kritik einen wichtigen Punkt. Weder existiert eine lineare Steigerungslogik, die quasi im Selbstlauf den Zusammenbruch des Kapitalismus herbeiführt, noch findet sich eine endogene Mechanik, die einen bestimmten oder gar einen erwünschten Ausweg aus einer Krise erzwingen könnte. Große Krisen – und eine solche durchlaufen alle entwickelten Kapitalismen – sind Kreuzpunkte, von denen höchst unterschiedliche Pfade gesellschaftlicher Entwicklung abzweigen können. An solchen Wegscheidungen ist die Wiederholung des »Sündenfalls« einer »Sprengung rein ökonomischer Gesetzmäßigkeiten durch politisches Handeln« nötig, weil sonst ein wirtschaftlicher Zusammenbruch »unvermeidlich« (Arendt 2006: 335) wäre. Es bedarf dann der sichtbaren Hand des Staates, um die expansive Dynamik kapitalistischer Gesellschaften auf veränderter Grundlage wieder in Gang zu setzen (Dörre 2009: 40). Als Reaktion auf den Finanzcrash und keineswegs erst seit der Corona-Pandemie erleben die alten kapitalistischen Zentren einen politischen Interventionismus neuen Typs. Der Staat mischt sich ein – bei der Digitalisierung und Dekarbonisierung der Wirtschaft, im Zuge des Wiederaufbaus der (europäischen) Ökonomien und nicht zuletzt in Branchen, die vom Strukturwandel besonders hart getroffen werden. Tatsächlich deutet dieser Staatsinterventionismus auf einen Kurswechsel der Kräfte des politischen Zentrums hin. Dafür sprechen vor allem drei Gründe.

Erstens hat sich die internationale Staatengemeinschaft – das relativiert die These vom verlorenen Jahrzehnt ein wenig – 2015 auf 17 Sustainable Development Goals (SDGs)³ geeinigt, die trotz aller Unzulänglichkeiten und

3 Die Ziele lauten: 1. Armut beenden; 2. Ernährung sichern; 3. Gesundes Leben für alle; 4. Bildung für alle; 5. Gleichstellung der Geschlechter; 6. Wasser und Sanitärversorgung für

ihrer relativen Unverbindlichkeit in die Rechtfertigungsordnungen der Gegenwartsgesellschaften einsickern. Zur Konkretisierung der 17 Nachhaltigkeitsziele wurde eigens ein Katalog mit 169 Zielvorgaben verabschiedet, der beispielsweise das Ende der Subventionen für fossile Energien vorsieht und zum Ende des Braunkohlebergbaus in Deutschland führt. Die Realisierung von Nachhaltigkeitszielen ist mittlerweile zu einem zentralen Gegenstand des Ringens um politisch-kulturelle Hegemonie geworden.

Der neue grüne Geist des Kapitalismus äußert sich *zweitens* auch in den programmatischen Verlautbarungen von Spitzenpolitikern, die dem Mitte-rechts- oder dem Mitte-links-Spektrum zuzurechnen sind. Wolfgang Schäuble, bekannt als kluger Vordenker der Christdemokratischen Union (CDU), liefert ein prominentes Beispiel. Pünktlich zur Übernahme der EU-Ratspräsidentschaft durch die Bundesrepublik plädiert er für einen europäischen *Green New Deal*. »Wir sollten«, so Schäuble, die Erfahrungen der Pandemie dazu nutzen, »uns zu fragen: Was haben wir in der Vergangenheit übertrieben? Wo sollten wir maßvoller werden? Was können wir für die Zukunft besser machen?« (Schäuble 2020). Weiter heißt es: »Wir haben jetzt die Gelegenheit, unser gesamtes Wirtschaftsmodell kritisch zu überprüfen und die Exzesse der Globalisierung da zu korrigieren, wo sie zu den dramatischen Auswirkungen der Pandemie beigetragen haben. Deshalb sollten wir bei der Wiederbelebung unserer Wirtschaftssysteme besonderes Gewicht auf deren soziale und ökologische Nachhaltigkeit legen« (ebd.). Schäuble lässt allerdings auch keinen Zweifel daran, wie Nachhaltigkeitsziele erreicht werden sollen – mit marktwirtschaftlichen Mitteln, aus eigener Stärke und im Zweifelsfall mit einer interventionsfähigen europäischen Armee.

Dass dies nicht nur Gedankenspiele sind, zeigt sich *drittens* an der Ausrichtung europäischer wie nationaler Förder- und Konjunkturprogramme. Ein europäischer *Green Deal* ist beschlossen und finanziell untersetzt, wenngleich als Folge der tiefen Corona-Rezession im EU-Parlament auch in der christdemokratischen Fraktion wieder umstritten. Staatliche Konjunktur-

alle; 7. Nachhaltige und moderne Energie für alle; 8. Nachhaltiges Wirtschaftswachstum und menschenwürdige Arbeit für alle; 9. Widerstandsfähige Infrastruktur und nachhaltige Industrialisierung; 10. Ungleichheit verringern; 11. Nachhaltige Städte und Siedlungen; 12. Nachhaltige Konsum- und Produktionsweisen; 13. Sofortmaßnahmen ergreifen, um den Klimawandel und seine Auswirkungen zu bekämpfen; 14. Bewahrung und nachhaltige Nutzung der Ozeane, Meere und Meeresressourcen; 15. Landökosysteme schützen; 16. Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen; 17. Umsetzungsmittel und globale Partnerschaft stärken (BMZ 2017).

programme nehmen – aus Sicht der ökologischen Bewegungen in unzureichender Weise, aber immerhin – Nachhaltigkeitsziele auf. Eine Kaufprämie für PKW mit Verbrennungsmotor, während des Finanzcrashs öffentlich noch als intelligentes Krisenmanagement gefeiert, ließ sich in der Bundesrepublik nicht mehr durchsetzen. Das Abrücken von Schuldenbremse und schwarzer Null, umfangreiche staatliche Neuverschuldung und großzügige Wiederaufbauprogramme sind selbst unter deutschen Wirtschaftsweisen unumstritten. Doch genügt das alles, um zumindest einem grünen Kapitalismus oder gar einer völlig neuen gesellschaftlichen Formation, einer demokratischen Postwachstumsgesellschaft, zum Durchbruch zu verhelfen?

4. Wünschbares, Gangbares und Erreichbares

Eine Antwort auf diese Fragen lässt sich nur finden, wenn jene epochale Krise in den Blick genommen wird, die sich hinter der Corona-Pandemie und der durch sie verursachten Rezession verbirgt. Die Kontraktion am Ende der Nullerjahre hat offengelegt, so die These *Klaus Dörres* in diesem Band, dass sich die frühindustrialisierten Länder inmitten einer ökonomisch-ökologischen Zangenkrise von historisch neuer Qualität bewegen. Zangenkrise besagt, dass das wichtigste Mittel zur Überwindung ökonomischer Stagnation und zur Pazifizierung interner Konflikte im Kapitalismus, die Generierung von Wirtschaftswachstum, unter Status-quo-Bedingungen (hoher Emissionsausstoß, ressourcen- und energieintensive Produktion auf fossiler Grundlage) ökologisch zunehmend destruktiv und deshalb gesellschaftszerstörend wirkt. Bleibt das Wirtschaftswachstum hingegen aus oder bleiben die Zuwachsraten gering, nehmen Armut, Ungleichheit und Prekarität zu. Der Zangengriff von Ökonomie und Ökologie markiert die eigentliche Krise, die ungelöst hinter der Corona-Pandemie lauert. Diese Krise ist keine *normale Anomalie*, wie Joris Steg offenbar annimmt (Steg 2020). Schon wegen ihrer Komplexität wird sie voraussichtlich von langer Dauer sein. Zu überwinden ist sie nur im Zuge einer Nachhaltigkeitsrevolution, deren Zeitbudgets allerdings in dem Maße schrumpfen, wie der sozial-ökologische Wandel ausbleibt und politisch blockiert wird.

Ein Grundproblem dieses Wandels ist rasch benannt. Einerseits soll und muss sich (fast) alles ändern – und das möglichst schnell:

»Es eilt sehr. Ein Systemkollaps ist eine reale Gefahr [...]. Wir stehen vor gewaltigen Herausforderungen bedingt durch das rasante Bevölkerungswachstum, die Übernutzung der Ressourcen, die Veränderung des Klimas, den Verlust der Biodiversität, und insgesamt erleben wir einen schleichenden Verlust der Lebensgrundlagen« (Weizsäcker 2020: 82).

Andererseits soll unbedingt erhalten bleiben, was anscheinend selbst gewaltige Krisen nicht verändern können: »Obwohl die Konkurrenz in einer globalisierten Wirtschaft gewiss hart ist, gibt es gute Gründe, die Ressourceneffizienz und die Kreislaufwirtschaft eines natürlichen Kapitalismus nicht als Bedrohung zu verstehen« (ebd.: 93). Mit anderen Worten: Eher wird die Profitwirtschaft nachhaltig oder es geht die Welt unter, als dass der Kapitalismus einer anderen Gesellschaftsordnung weicht.

Das Spannungsverhältnis von Wünschbarem, Gangbarem und Erreichbarem (Wright 2010; Brie 2020: 274), das sich in solchen Szenarien ausdrückt, prägt die Gesellschaften und das Handeln ihrer Akteure. Tatsächlich sind »die größten Visionen für den Wandel« vergebens, »wenn nicht genug Interessenvertreter bereit sind zu handeln« (Weizsäcker 2020: 82). Doch wer sind die Interessenvertreter und welche Interessen vertreten sie? Der ökologische Gesellschaftskonflikt wird, darin stimmen die hier versammelten Forschungsgruppen trotz aller Unterschiede überein, in Gesellschaften ausgeprägt, die sich noch immer, oder präziser: die sich wieder stärker durch unterschiedliche Klassenlagen und -interessen auszeichnen. Klassenkonflikte sind nicht verschwunden, im Gegenteil, sie sorgen dafür, dass ökologische Nachhaltigkeitsziele sozial differenziert bewertet und bearbeitet werden.

Wie dies geschieht und auf welche Weise Klassenspannungen und ökologischer Gesellschaftskonflikt aufeinander einwirken, lässt sich nur empirisch klären. Wahrscheinlich ist jedoch, dass der Großkonflikt um eine ökologisch wie sozial nachhaltige, klimagerechte Ordnung auch künftig zwischen unterschiedlichen Lagern mit stark divergierenden Interessen und konkurrierenden politischen Ausrichtungen geführt wird. In Anlehnung an Immanuel Wallerstein lassen sich vier Lager unterscheiden, von denen jeweils zwei dem herrschenden »Geist von Davos« (Weltwirtschaftsforum) oder dem gegenhegemonialen »Geist von Porto Alegre« (Weltsozialforum) zugeordnet werden können (Wallerstein 2014: 44f.). Während des langen Jahrzehnts zwischen den Krisen haben sich diese Interessengruppierungen gemessen an Nachhaltigkeitskriterien wechselseitig blockiert. Die beiden Lager des »Geistes von Porto Alegre« agierten häufig gegeneinander. Jene

Kräfte, die eine Kontinuität der alten sozialistischen und Arbeiterbewegungen repräsentieren (vertikale Organisation, Kampf um die Macht), verorteten sich überwiegend auf der Achse von Kapital-Arbeit-Konflikten. Das konkurrierende Lager libertärer Strömungen und Bewegungen setzte hingegen auf Selbstorganisation (funktionale Dezentralisierung), lehnte ökonomisches Wachstum als Zielvorstellung emanzipatorischer Politik grundsätzlich ab und betätigte sich eher an den Konfliktachsen Ethnie/Nationalität und Geschlecht sowie am ökologischen Gesellschaftskonflikt.

Zahlreiche Spaltungen zwischen beiden Lagern haben die Herausbildung einer wirkmächtigen Nachhaltigkeitskoalition von unten faktisch verhindert. Das erleichterte dem gemäßigten Lager der liberalen, globalisierungsaffinen kapitalistischen Eliten ein modifiziertes Weiter-So. Die politischen Repräsentationen dieses Lagers Mitte-links und Mitte-rechts näherten sich einander an. Ihre Hauptgegner waren die radikalen, systemoppositionellen Kräfte in den Lagern des »Geistes von Porto Alegre«. Am Beispiel der griechischen Regierung wurde mit dem Austeritätsdiktat für den Wirtschaftsraum der EU ein machtpolitisches Exempel statuiert.⁴ All das schwächte die Veränderungsbereitschaft des regierenden sozialen Blocks. Autoritätsverluste des politischen Zentrums, aber auch Spaltungen, Niederlagen und Demobilisierungen in den Lagern des »Geistes von Porto Alegre« blockierten die überfällige Nachhaltigkeitsrevolution und mündeten in ein politisches Interregnum, welches dem autoritären Lager des »Geistes von Davos« und seiner imaginären Revolte den Nährboden bot.

Man kann es auch anders formulieren: Das mit Blick auf die überfällige Nachhaltigkeitsrevolution Wünschbare hatte sich weder als gangbar noch als erreichbar erwiesen. Dies vor Augen, liegt auf der Hand, was geschehen müsste, um das politische Interregnum des langen Jahrzehnts zwischen den Krisen zu beenden. Die Akteure auf der Klassenachse hätten der Klima- und Ressourcenproblematik mehr Gewicht beizumessen, diejenigen auf der ökologischen Konfliktachse die soziale Frage stärker zu beachten⁵, um – was das kurzfristig erreichbare Minimum wäre – zumindest dem für Nachhaltigkeitsziele aufgeschlossenen Teil der kapitalistischen Eliten Spielraum für dringend nötige Strukturreformen zu verschaffen.

4 Insofern klingt es fast schon nach Selbstkritik, wenn Wolfgang Schäuble, seinerzeit besonders hartherziger Finanzminister, nun für eine mutigere, solidarische Europapolitik plädiert.

5 Siehe dazu den Beitrag von Julia Kaiser in diesem Band.

5. Konflikte um Energie, Verkehr und Mobilität

Um künftige Entwicklungen besser antizipieren und bewerten zu können, empfiehlt es sich, den sozial-ökologischen Transformationskonflikt dort genauer zu betrachten, wo seine Dynamik bereits empirisch nachvollzogen werden kann – in den Braunkohlerevieren sowie in der wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch ungleich gewichtigeren Auto- und Zulieferindustrie. In beiden Sektoren haben Nachhaltigkeitsziele längst ihre Unverbindlichkeit verloren. Das Ende der Braunkohleförderung und -verstromung ist in der Bundesrepublik beschlossene Sache, strittig sind allein der Zeitpunkt, die Art und Weise des Ausstiegs und die Weichenstellungen, die für alternative Entwicklungspfade in den betroffenen Regionen sorgen sollen. Im Automobilsektor ist der Sachverhalt ein anderer. Ein rasches Ende des individuellen PKW-Verkehrs ist nicht in Sicht. Stattdessen stellt sich die Frage, wie Automobilität mit ökologischer Nachhaltigkeit vereinbar gemacht und in schadstoffarme Mobilitätssysteme eingepasst werden kann. Hier gehen die Interessen, Zielsetzungen und Visionen weit auseinander. Sorgen sich die einen um die wirtschaftliche Leistungskraft einer Industrie, die sie – wenn auch in stark veränderter Form und mit neuen Antriebssystemen – möglichst erhalten wollen, plädieren die anderen für Abwicklung und Konversion, also für gänzlich neue, nachhaltige Produkte und Produktionsverfahren. Wo die Konfliktlinien verlaufen und welche Dynamiken dabei entstehen, ist Gegenstand unseres Buchs.

In einem konzeptuell angelegten Beitrag entwickelt *Klaus Dörre* zunächst ein theoretisches Gerüst, das helfen soll, den sozial-ökologischen Transformationskonflikt des 21. Jahrhunderts analytisch auszuleuchten. In kritischer Auseinandersetzung unter anderem mit Karl Marx, Ralf Dahrendorf, Ulrich Beck, John Bellamy Foster, Elmar Altvater und Birgit Mahnkopf sowie Jason Moore definiert Dörre die soziale Klassen- und die ökologische Konfliktachse als gleichursprüngliche, aber eigendynamische Triebkräfte sozialen Wandels. Die Konfliktlinien konvergieren nicht, doch die Überlappungszonen zwischen beiden Achsen vergrößern sich. Aus dem alten industriellen Klassen- wird mehr und mehr ein sozial-ökologischer Transformationskonflikt. Deshalb, so die Schlussfolgerung, mündet ein Beharren auf Themen nur einer der beiden Konfliktachsen bestenfalls in konservierende Interessenpolitik. Die Nachhaltigkeitsrevolution, für die Dörre plädiert, wird dann hinausgezögert oder regelrecht blockiert.

Jakob Köster, Sophie Bose, Klaus Dörre und John Lütten liefern ein Fallbeispiel, das diese These mit empirischer Forschung untermauert. Anhand der Auseinandersetzungen um die Braunkohle in der Lausitz zeigen die Autor*innen, wie der Transformationskonflikt die Gestalt einer Auseinandersetzung um die nachhaltige Herstellung und Nutzung von Energie annimmt. Auf der Basis eigener Erhebungen kontrastieren sie O-Töne aus den Belegschaften des regionalen Braunkohleförderers und -verstromers LEAG mit dem vielstimmigen Chor der Gegenseite. Im Ergebnis wird deutlich, dass sich die soziale und die ökologische Konfliktachse gegeneinander verselbstständigenden. Eine Kommunikation zwischen den verschiedenen Lagern scheint kaum noch möglich – und das, obwohl sich Befragte auf beiden Seiten große Sorgen um die Zukunft ihrer Region machen.

Dass in der Automobilindustrie ähnliche Entwicklungen bevorstehen könnten, legt der Beitrag von *Johanna Sittel, Klaus Dörre, Thomas Engel, Martin Ehrlich und Madeleine Holzschub* nahe. Am Beispiel der Thüringer Zulieferindustrie zeigen sie, wie der Umbruch in einer Branche sich allmählich zu einer Auseinandersetzung um nachhaltige Mobilität und schadstoffarmen Verkehr mausert. Dabei wird eine Konfliktlinie sichtbar, die sowohl die Klassen- als auch die ökologische Achse überspannt. Die große Mehrzahl der kleinen und mittleren Thüringer Betriebe ist auf die im Gange befindliche Transformation schlecht vorbereitet. Das auch, weil hauptsächlich die Endhersteller mit ihren engen Vorgaben darüber entscheiden, welche Produkte zu welchen Preisen innerhalb welcher Fristen zu fertigen sind. Viele der Zulieferunternehmen fühlen sich, wie Geschäftsleitungen, Verbandsvertreter und Gewerkschafter bestätigen, geradezu im Würgegriff der Endhersteller. Diese Konstellation kann Belegschaften, Interessenvertretungen und Management zusammenschweißen – gegebenenfalls auch gegen den Druck, der mit verbindlichen Dekarbonisierungsvorgaben aus der Binnensicht der betrieblichen Akteure in erster Linie von außen kommt.

Die Forschungen der Jenaer Gruppe werden durch zwei Beiträge ergänzt und erweitert, die sich, teilweise mit anderen theoretischen Prämissen, ebenfalls mit Segmenten des Wertschöpfungssystems Automobil beschäftigen. *Antje Blöcker* skizziert Grundlinien der bereits im Gange befindlichen Transformation des Automobilclusters in Sachsen. Dort befinden sich die Vorreiterbetriebe für eine Wende, deren Ziel die Umstellung auf E-Mobilität ist. Reüssiert die E-Mobilität, was keineswegs sicher ist, könnten die sächsischen Endhersteller und ihre Zulieferer zu den vorläufigen Gewinnern der Transformation zählen. Eine nachhaltige Verkehrswende, das hebt die

Autorin in ihrem Beitrag hervor, wäre damit aber noch lange nicht erreicht. Die Konfliktlinien sind derartig komplex und vielschichtig, Konversionsperspektiven hingegen noch immer derart vage, dass der Ausgang der Auseinandersetzungen politisch völlig offen erscheint. Am Ende, das machen mehrere der im Buch versammelten Beiträge deutlich, könnte die radikale Rechte als Triumphator aus einem Konflikt hervorgehen, der bevorzugt auf dem Rücken von Beschäftigten und ihren Familien ausgetragen wird.

Eine ähnliche Problematik findet sich in der Auto- und Zulieferindustrie Österreichs, die von *Markus Wissen, Melanie Pichler, Danyal Maneka, Nora Krenmayr, Heinz Högelsberger und Ulrich Brand* beforscht wird. Der Beitrag bewertet die Veränderungen in der Branche als effizienzgetriebene Modernisierung, die vom Gros der Beschäftigten gestützt wird. Allerdings seien auch andere, subdominante Veränderungsimpulse spürbar. Ausgehend von einem starken Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten deute sich bei den Beschäftigten die Vorstellung an, »auch etwas ganz anderes und unter ganz anderen Bedingungen produzieren zu können, mithin eine Konversion der Autoindustrie als Teil einer Transformation des Mobilitätssystems«, schreiben die Autor*innen.

Führt man die Ergebnisse der empirischen Studien zusammen, gelangt man unweigerlich zu einem Schluss, der aufrütteln sollte. Das, was die Theoriefolie eines sozial-ökologischen Transformationskonflikts nahelegt, eine enge Kooperation von Arbeiter- und ökologischen Bewegungen, ist in den untersuchten Branchen und Regionen noch kaum entwickelt. Kontakte, wie es sie zwischen Gewerkschaften und Umweltverbänden vor allem auf Spitzenebene seit längerem gibt (Burmeister 2020; Urban 2020a), erweisen sich im Krisenfall als wenig bestandsfest. Statt das Gemeinsame zu betonen, versteifen sich beide Seiten auf ihre Kernanliegen und heben so das jeweils Trennende hervor.

Dieses Dilemma vor Augen, plädiert *Julia Kaiser*, ebenfalls Mitglied der Jenaer Forschungsgruppe und bei *Students for Future* aktiv, für eine andere strategische Ausrichtung. Am Beispiel der Kooperation von studentischer Klimabewegung und dem für den öffentlichen Nahverkehr zuständigen Fachbereich der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di zeigt sie, dass ökologische Klassenpolitik weit mehr ist als ein bloßes theoretisches Konstrukt oder Gespräche auf Spitzenebene. Ökologische Klassenpolitik von unten wird möglich, wenn das Gemeinsame der an Nachhaltigkeits-Allianzen beteiligten Akteure in den Vordergrund gestellt wird. Dabei ist klar, dass sich beide

Seiten bewegen und verändern müssen. Die Gewerkschaften, so Kaisers Argument, brauchen einen *Climate Turn*, die Klimabewegungen einen *Labour Turn*. Dergleichen lässt sich nur in Angriff nehmen, wenn in Bündnissen und zunächst in kleinen Schritten Erfahrungen gesammelt und Kooperationen als Machtressource erfolgreich erprobt werden können.

Ein *Green New Deal*, wie ihn die Europäische Union offiziell anstrebt, findet sich in den untersuchten Karbonbranchen allenfalls als eine gesellschaftlich umkämpfte Tendenz mit konkurrierenden Projekten und politischen Ausrichtungen. Auch in der Corona-Krise bleibt vorerst unklar, ob solche Optionen national wie international überhaupt zustande kommen und welche politischen Kräfte sich bei entsprechenden Deals durchsetzen. Ohne die radikale Gesellschafts- und Wachstumskritik sozialer Bewegungen, so Klaus Dörre in einem Schlussbeitrag, besteht die Gefahr, dass es nach dem – noch keineswegs absehbaren – Ende der Pandemie nicht einmal für ein halbwegs kohärentes Reformpaket von oben reicht. Selbst ein modernisierter grüner Kapitalismus würde dann ein bloßer Wunschtraum bleiben. Deshalb, so Dörre, sei es wichtig, die Machtressourcen genauer auszuleuchten, die den subdominanten Akteuren im sozial-ökologischen Transformationskonflikt zur Verfügung stehen.

Danksagung

Unser Buch ist kein gewöhnlicher Sammelband. Die Studien der Jenaer Forschungsgruppen bewegen sich in einem theoretischen Kontext, dessen Grundlagen im Rahmen der DFG-Kollegforschungsgruppe »Landnahme, Beschleunigung, Aktivierung« erarbeitet wurden. Die Kollegforschungsgruppe mit ihren konstruktiven Kontroversen hat dementsprechend maßgeblichen Anteil daran, dass der Band entstehen konnte. Dem Buch liegen empirische Studien zugrunde, die von verschiedenen Stiftungen gefördert wurden. Die beiden Vorhaben zu den Umbrüchen in der Auto- und Zulieferindustrie der neuen Länder wurden großzügig von der Stiftung Neue Länder/Otto-Brenner-Stiftung (SNL/OBS) finanziert. Unsere Forschungen in der Lausitz (Lausitz I, Lausitz II) hat die Rosa-Luxemburg-Stiftung (RLS) dankenswerterweise bei der Felderschließung und auch finanziell unterstützt. Die Arbeit der Gruppe um Markus Wissen wurde seitens des österreichischen Klima- und Energiefonds (KLIEN) finanziert.

Allen genannten Stiftungen und Förderern gilt unser besonderer Dank! Namentlich möchten wir vor allem Christine Schickert (DFG-Kollegforschungsgruppe), Andreas Knoll und Birgit Schumacher (SNL), Jupp Legrand (OBS) sowie Mario Candeias (RLS) hervorheben, die diese Publikation und die zugrunde liegenden Forschungen ermöglicht haben. Wolfgang Lemb und Michael Ebenau (beide IG Metall) waren uns bei der Projektakquisition behilflich. Der vorliegende Band führt die genannten Teilstudien erstmals zusammen und erweitert sie durch zusätzliche Forschungen. An der Aufbereitung des empirischen Materials und der Erstellung des Manuskripts waren zahlreiche Projektassistierende beteiligt. Zu ihnen gehören Josephine Albrecht, Amani Ashour, Jorin vom Bruch, Nelson Dörre, Hannes Guddat, Lena Hinderberger und Armin Szauer. Darüber hinaus hat uns Sophie Bose beim Endlektorat tatkräftig unterstützt. Lena Haubner hat die Grafiken und Tabellen erstellt. Die Koordination der verschiedenen Tätigkeiten hat in gewohnt umsichtiger Weise und wie immer absolut zuverlässig Rebecca Sequeira übernommen. Das Gesamtmanuskript wurde abschließend nochmals sehr sorgsam von Martin Regenbrecht lektoriert.

Die Herausgeber*innen achten auf eine geschlechtersensible Sprache. Mit der Verwendung eines * wollen wir dies sichtbar machen. Wegen der Lesbarkeit verzichten wir aber bei zusammengesetzten Begriffen (zum Beispiel Arbeiterklasse), in direkten Zitaten sowie im Falle von Paraphrasen auf eine solche Kennzeichnung. Auch in diesen Fällen meinen wir aber alle Geschlechter. Wenn eindeutig von nur einem Geschlecht die Rede ist, verzichten wir ebenfalls auf eine geschlechtsneutrale Vereinheitlichung.

Der Band versammelt Forschungen, die vornehmlich auf qualitativen Methoden beruhen, deshalb nicht im statistischen Sinne repräsentativ sein können, aber – so hoffen wir jedenfalls – wegen ihrer Tiefenschärfe doch in hohem Maße plausibel sind. Damit ist zugleich gesagt: Die Forschungen zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt haben erst begonnen; unsere Forschungsergebnisse sind jedoch in den interessierten Teilöffentlichkeiten bereits intensiv diskutiert worden. Wichtig waren vor allem die Diskussionen in den untersuchten Regionen. Die Lausitz-Studien sind Gegenstand der Berichterstattung in Funk und Fernsehen. Sie wurden während des Jenaer Soziologie-Kongresses 2019 ebenso diskutiert wie im Rahmen von *Fridays for Future* und in Gesprächskreisen aus Wirtschaft, Politik und Gewerkschaften. Für die Studien zur Auto- und Zulieferindustrie gilt ähnliches. Wir hoffen, dass unser Buch dazu beiträgt, die Debatte weiterzuführen –

gerne kontrovers, aber hoffentlich im Sinne ökologischer *und* sozialer Nachhaltigkeit. Denn bei allen Unsicherheiten und Ungewissheiten scheint eines klar. Hinter der Zukunft von Kohle und Auto verbirgt sich ein Großkonflikt um Zukunftsgesellschaften, deren Produktionsweisen und Lebensstile Nachhaltigkeitskriterien genügen.

*Klaus Dörre, Madeleine Holzschub, Jakob Köster und Johanna Sittel
Jena, im Juli 2020*

II.

Gesellschaft in der Zangenkrise. Vom Klassen- zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt

Klaus Dörre

1. Problemaufriss

Man stelle sich vor, es ist Krise, die Autolobby ruft nach einer Kaufprämie für PKW mit und ohne Verbrennungsmotor und die Regierung lehnt ab. Sie lehnt ab, weil sich der sozialdemokratische Koalitionspartner quergestellt hat. »Udenkbar!«, hätte es noch vor gut zehn Jahren geheißen, als der globale Finanzcrash die sogenannte Realwirtschaft in die Knie zwang. Und doch ist es geschehen. Ein sozialdemokratischer Finanz- und ein sozialdemokratischer Arbeitsminister verantworten, gemeinsam mit einer ebenfalls sozialdemokratischen Umweltministerin, ein mehr als 130 Milliarden schweres Konjunkturprogramm. Eine Kaufprämie für PKW mit Verbrennungsmotor wurde aber nicht beschlossen. Die Parteispitze der SPD hielt ein, was sie angekündigt hatte. Sie lehnte die Prämie ab – eine Entscheidung, die bei Betriebsräten und in den Führungsgruppen von IG Metall und DGB Empörung auslöste.

Der IG-Metall-Vorsitzende Jörg Hofmann sprach von einem »massiven Vertrauensverlust der Beschäftigten der Autoindustrie und angrenzender Branchen in die Sozialdemokratie« (Der Spiegel 2020a). Michael Brecht, Konzernbetriebsratsvorsitzender bei Mercedes, warnte vor dauerhaften Arbeitsplatzverlusten (ebd.). Reiner Hoffmann, Vorsitzender des Dachverbandes DGB, legte nach. »Ihr müsst auch auf die Industrie und die Arbeitnehmer schauen, wenn ihr die AfD kleinhalten wollt« (Der Spiegel 2020b), drohte er den Sozialdemokraten mit der radikalen Rechten. Noch deutlicher wurde der Publizist Albrecht von Lucke. Die SPD sei auf einem gefährlichen Linkskurs. Mit Grünen und Linkspartei kämpfe sie um »fast dieselbe, zunehmend kleiner werdende« Klientel. Weil sie eine Kaufprämie für PKW mit

Verbrennungsmotor ablehne, verliere die Sozialdemokratie mit den ihr verbliebenen Facharbeitern auch noch ihre letzte Bastion. Mehrheiten links der Mitte würden deshalb zu einer *mission impossible* (von Lucke 2020).

Tatsächlich hatten sich die Spitzengewerkschafter mit ihren Äußerungen in deutlichem Gegensatz zu Umweltverbänden und Klimabewegungen positioniert. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich indes, dass die Kritik am Verzicht auf die Kaufprämie keineswegs so einmütig ausfiel, wie es die zitierten Statements nahelegen. Die Bedenken gegen eine erneute Abwrackprämie waren schon im Vorfeld groß. Nicht nur bei den Sozialdemokraten, auch in der Union regte sich Widerspruch. Kein geringerer als Wolfgang Schäuble mahnte bessere Ideen an. Zuvor hatten die Wirtschaftsweisen Zweifel an der Wirksamkeit einer Kaufprämie gesät. Kritische Minderheiten unter den Betriebsräten der Autohersteller gingen ebenfalls auf Distanz. So hatte sich der Kassler VW-Betriebsratsvorsitzende Carsten Bätzold schon im Vorfeld der Entscheidung sehr klar geäußert: Ob der Verkauf von auf Halde produzierten Autos etwas für die Konjunktur bringe, sei völlig unklar. Außerdem hätten die Autokonzerne auf Zusagen für einen Eigenanteil bewusst verzichtet (Bätzold/Lacher 2020). Zweifel an der Wirksamkeit einer Kaufprämie kamen selbst aus den betroffenen Branchen. So votierten in der arg krisengebeutelten Thüringer Zulieferindustrie knapp die Hälfte der befragten Unternehmen gegen eine solche Maßnahme (automotive thüringen 2020a).¹

Hinter der Auseinandersetzung um die Kaufprämie verbirgt sich indes mehr als ein Streit um konjunkturpolitische Maßnahmen. Sie verweist auf einen grundlegenden Wandel in der Konfliktdynamik moderner kapitalistischer Gesellschaften. Selbst in einer tiefen Rezession lassen sich Auseinandersetzungen, die auf Beschäftigungssicherung zielen, nicht mehr ohne Berücksichtigung der ökologischen Dimension des Wandels führen. Der für kapitalistische Gesellschaften strukturprägende industrielle Klassenkonflikt verwandelt sich, das jedenfalls ist die zentrale Arbeitsthese dieses Beitrags, mehr und mehr in einen sozial-ökologischen Transformationskonflikt. Dieser Konflikt verläuft nach wie vor auf – mindestens² – zwei Achsen, doch

1 Von den befragten Unternehmen stimmten 46 Prozent gegen, 54 Prozent für eine Kaufprämie.

2 Klassen- und ökologischer Gesellschaftskonflikt sind auf vielfältige Weise mit Auseinandersetzungen verbunden, die auf den Achsen Geschlecht oder Ethnie/Nationalität stattfinden. Davon wird nachfolgend weitgehend abstrahiert, um Komplexität zu reduzieren und die Verschränkungen von sozialer und ökologischer Frage genauer in den Blick zu nehmen.

ökologische Themen sind immer stärker mit der sozialen Frage verwoben und umgekehrt. Wechselseitige Beeinflussung führt keineswegs dazu, dass sich die Konfliktparteien der einen den Akteuren der jeweils anderen Achse annähern. Wie die Auseinandersetzung um die PKW-Kaufprämie exemplarisch zeigt, kann das Gegenteil der Fall sein. Die soziale verselbstständigt sich gegenüber der ökologischen Problematik – und das, obwohl die wichtigsten Akteure auf beiden Achsen Nachhaltigkeits- und Klimaziele grundsätzlich teilen.

Wie die unterschiedlichen Konflikt dynamiken zusammenhängen und aufeinander einwirken, ist eine Frage, deren Beantwortung ein langjähriges Forschungsprogramm erfordert. An dieser Stelle geht es – ungleich bescheidener – erst einmal darum, das Terrain des sozial-ökologischen Transformationskonflikts zu vermessen. Dazu wird die soziale Frage als Kampf um das gesellschaftlich erzeugte Mehrprodukt definiert, den Repräsentationen verschiedener Klassen ausfechten (1). Es folgt eine Betrachtung der ökologischen Konfliktachse, die aus strukturellen Störungen des Gesellschafts-Natur-Metabolismus hervorgeht und eine Dynamik erzeugt, die an Klassengrenzen nicht Halt macht (2). Allerdings werden die Überlappungszonen zwischen sozialer (Klassen-)Achse und ökologischer (Natur-)Achse größer und zahlreicher. Ob sich die Konfliktachsen stärker verzahnen oder einander abstoßen, hängt indes von feldspezifischen Kräftekonstellationen und Konfliktverläufen ab (3). Eine Klassenheuristik, die den ökologischen Gesellschaftskonflikt als Gleichheits- und Gerechtigkeitsproblem konzipiert, könnte helfen, Konflikt dynamiken genauer zu erfassen (4). Doch nur auf einer breiten empirischen Grundlage lässt sich klären, worin das Transformative von Klassenpolitiken heute bestehen kann (5, 6).

2. Der industrielle Klassenkonflikt

Die sozioökonomische Achse des neuen Transformationskonflikts wird hier – vielleicht überraschend – als Fortsetzung des industriellen³ Klassenkonflikts interpretiert. Gemeint sind Auseinandersetzungen um das gesellschaftlich erzeugte Mehrprodukt, die auf der Konfliktachse von Kapital und Arbeit ausgetragen werden. Sofern sie in systemimmanenten Bahnen verlaufen,

³ Industriell wird hier, wie *industrial* im englischen Sprachraum, in einem weiten Sinne verstanden, so dass der Dienstleistungsbereich eingeschlossen ist.

handelt es sich um Verteilungskonflikte, die allerdings mit Technikeinsatz, Arbeitsbedingungen und Arbeitszeiten auch qualitative Konfliktfelder umfassen. Geht es hingegen um die Verteilung von Entscheidungsmacht über den Einsatz von Produktionsmitteln, kann dieser Konflikt Systemgrenzen überschreiten. Für beide Konfliktvarianten gilt, dass sie in ein Netz von Klassenbeziehungen eingebettet sind, das Herrschende und Beherrschte miteinander verbindet. Klassentheorien zeichnen sich im Unterschied zu Schichtungsmodellen dadurch aus, dass sie Kausalmechanismen benennen, die das »Glück der Starken« mit »der Not der Schwachen« verbinden (Boltanski/Chiapello 2003 [1999]: 398).

2.1 Klassentheorie nach Marx

Wichtige Impulse für eine Soziologie des Transformationskonflikts bietet noch immer die Klassentheorie des Karl Marx. Von seinen Vorläufern aus der politischen Ökonomie hatte Marx die Verortung von Klassenverhältnissen in der sozioökonomischen Kernstruktur kapitalistischer Gesellschaften übernommen; die Kritik am Herrschaftscharakter der Klassenbeziehungen sowie das politische Ziel, Klassenherrschaft zu überwinden, entlehnte er vor- und frühsozialistischen Ideen. Die eigentliche Besonderheit seiner Klassentheorie ergibt sich jedoch aus der Konstruktion jenes Bindegliedes, das die gesellschaftlichen Hauptklassen unauflöslich miteinander verbindet. In der Aneignung unbezahlter Mehrarbeit durch kapitalistische Privateigentümer und der damit verbundenen Ausbeutung lohnabhängiger Klassen sieht Marx den zentralen Kausalmechanismus, auf den sich Klassenbeziehungen in kapitalistischen Gesellschaften gründen. Ausbeutung begreift er als Austauschbeziehung formal gleichgestellter Warenbesitzer. In der Zirkulationssphäre ist sie kein Diebstahl, kein räuberischer Akt (Dörre 2017a)⁴, denn die Besitzer von Produktionsmitteln und Arbeitskraft treten einander in formalen Vertragsbeziehungen als gleichberechtigte Eigentümer gegenüber. Für sie gilt »Freiheit, Gleichheit, Eigentum und Bentham« (Marx 1973 [1867], MEW 23: 189). Der kapitalistische Warentausch, auch der zwischen Kapitaleignern und Lohnarbeitern, »schließt an und für sich keine andren

⁴In polemischer Zuspitzung hat Marx Ausbeutung immer wieder mit Begriffen wie »Zeitdiebstahl« gebrandmarkt. Ausbeutung ist eine moralisch aufgeladene Kategorie, die sich auch in gesellschaftskritischer Absicht und für Mobilisierungszwecke einsetzen lässt.

Abhängigkeitsverhältnisse ein als die aus seiner eignen Natur entspringenden« (ebd.: 182). Deshalb ist es sinnvoll, »den Austausch von Äquivalenten als Ausgangspunkt« für die Analyse spezifisch kapitalistischer Ausbeutung zu nutzen (ebd.: 180).

Die Ausbeutung der von Löhnen abhängigen Klassen wird möglich, weil Lohnabhängige nicht für die von ihnen erzeugten Produkte, sondern für ihre Arbeitskraft bezahlt werden, die sie an die Besitzer*innen von Produktionsmitteln verkaufen müssen. Da die Ware Arbeitskraft die besondere Eigenschaft besitzt, über ihre Reproduktionskosten hinaus wertbildend zu sein, kann während der unbezahlten Arbeitszeit ein Mehrprodukt erzeugt werden. Dieses Mehrprodukt eignen sich die Kapitalbesitzer an, um es nach Abzug der Kosten für Maschinen, Rohstoffe, Gebäude, Grund und Boden et cetera und abhängig vom Volumen des eigenen Konsums zumindest teilweise mit dem Ziel zu reinvestieren, im nächsten Produktionszyklus einen noch größeren Mehrwert zu schaffen, der dann erneut investiert werden kann.

Um die Grundidee ökonomischer Ausbeutung herum hat Marx das Gerüst einer Klassentheorie errichtet, die allerdings eine Baustelle geblieben ist. Neben den mit Marx' Werttheorie verbundenen Schwierigkeiten⁵ sind vor allem das ungeklärte Verhältnis von Klassenstruktur und Klassenhandeln sowie die geschichtsphilosophische Aufladung des Klassenkonzepts auf Kritik gestoßen (dazu noch immer lesenswert: Dahrendorf 1957). Marx' Klassentheorie zeichnet sich indes nicht nur durch Unvollständigkeit, sondern auch durch epistemologische Brüche und Widersprüche aus. So hatten Marx und Engels in ihrer politisch-programmatischen Schrift »Manifest der

5 Marx' Werttheorie lässt sich meines Erachtens als quantifizierende Theorie aus mehreren Gründen nicht aufrechterhalten. Erstens macht es für die entwickelten Kapitalismen, die den Konsum in die Kapitalreproduktion eingebaut haben, keinen Sinn, die Reproduktionskosten der Arbeitskraft als Gravitationszentrum des Lohns zu begreifen. Zweitens hängt der Wert der Arbeitskraft immer stärker von Wissen ab, das an Erfahrung und damit an Personen gebunden ist. Dieses Wissen lässt sich nicht vollständig in die kapitalistische Warenform transformieren; deshalb wird es immer schwerer, den Wert qualifizierter Arbeitskraft exakt zu bestimmen. Der Wert wird mehr und mehr zum Gegenstand von Klassifikationskämpfen. Drittens schließlich wird der wertschöpfende Anteil einer »zweiten Produktionsweise« (Federici 2015: 8), in der die Arbeitskraft mit Hilfe – häufig unbezahlter – Sorgearbeiten überhaupt erst hergestellt wird, in Marx' Ausbeutungskonzeption zumindest vernachlässigt. Das ändert nichts daran, dass Ausbeutung unter dem Deckmantel des Äquivalentenaustauschs auch dann existiert, wenn in Preisen gerechnet wird und Klassifikationskämpfe um den Wert Berücksichtigung finden. Die Grundproblematik von Marx' Werttheorie halte ich für lösbar, sofern man den Anspruch aufgibt, den Warenwert jenseits von Preisen quantifizieren zu wollen (Gorz 2004).

Kommunistischen Partei« (Marx/Engels 1977 [1848], MEW 4: 459–493) eine soziale Polarisierung prognostiziert, die nicht nur ständische Differenzierungen innerhalb der Klassen einebnen, sondern auch Mittelklassen zum Verschwinden bringen und so die Voraussetzung für eine proletarische Revolution verbessern würde. Dort, wo Marx und Engels empirisch reale Klassen vor Augen haben, zeichnen sie allerdings frühzeitig das Bild einer Arbeiterschaft mit höchst unterschiedlichen Gruppen und Interessenlagen. In seiner Studie »Die Lage der arbeitenden Klassen in England« (Engels 1972 [1845], MEW 2: 225–506) portraitiert Engels Fraktionen des Proletariats in verschiedenen Arbeitszweigen, analysiert geschlechterspezifische Ungleichheiten und nimmt Demografie und Verstädterung ebenso in den Blick wie die hygienischen Verhältnisse, Wasser- und Luftverschmutzung oder die Auswirkungen der Proletarisierung auf die Familienverhältnisse. Am Beispiel der »irischen Einwanderung« streift er, wengleich mit Ressentiments behaftet, auch die Migrationsproblematik.

Den revolutionären Optimismus, den man aus den frühen politischen Schriften herauslesen kann, haben Marx und Engels in ihren späteren Arbeiten erheblich relativiert. Im Fetischkapitel des ersten Bandes von »Das Kapital« (Marx 1973 [1867], MEW 23: 85ff.) zeigt Marx, wie die Warenform »den Menschen die gesellschaftlichen Charaktere ihrer eigenen Arbeit als gegenständliche Charaktere der Arbeitsprodukte selbst, als gesellschaftliche Natureigenschaften dieser Dinge zurückspiegelt« (ebd.: 86). Implizit erhält die Frage nach der Entstehung von Klassenbewusstsein und dem Übergang von lediglich strukturell präsenten zu mobilisierten Klassen so eine ideologietheoretische Wendung. Das Nachdenken über die gesellschaftlichen Verhältnisse beginnt »mit den fertigen Resultaten des Entwicklungsprozesses«, die Waren »besitzen bereits die Festigkeit von Naturformen des gesellschaftlichen Lebens, bevor die Menschen sich Rechenschaft« über deren Gehalt zu geben suchen (ebd.: 90ff.). Diese Tendenz zur Verdinglichung, die sich zum Beispiel auch im Lohnfetisch (Bezahlung scheinbar für das Produkt, nicht für die Arbeitskraft) durchsetzt, trägt entscheidend zur Reproduktion der bürgerlichen Gesellschaft samt ihrer Herrschaftsverhältnisse bei. Marx' Problematisierung des Klassenbewusstseins mündet somit in ein erkenntnistheoretisches Problem. Wenn, so lässt sich fragen, die herrschenden Gedanken stets die Gedanken der herrschenden Klasse sind, wie kann dann ein alternatives, herrschaftskritisches, ja revolutionäres Klassenbewusstsein überhaupt entstehen?

Marx' Antwortversuch führt zur politisch-kulturellen Dimension der Klassenbildung. Die Masse der Lohnarbeiter ist zunächst nur eine »Klasse gegenüber dem Kapital«; eine »Klasse für sich selbst« (Marx 1977 [1847], MEW 4: 181) kann das Proletariat erst im Zuge einer aktiv-bewussten Überwindung von in der Klassenlage wurzelnden Partikularinteressen werden. Wie diese Bewusstwerdung vonstattengeht und auf welche Weise sie theoretisch gefasst werden kann, bleibt bei Marx letztendlich ungeklärt. Dafür gibt es – neben theorieimmanenten – auch empirische Gründe. Weder Klassenstruktur noch Klassenbewusstsein des Proletariats können abstrakt oder isoliert definiert werden, sondern nur »über die Beziehung zu anderen Klassen«, im »Medium der Zeit«, über »Aktion und Reaktion, Veränderung und Kampf« (Thompson 1987: 963). Infolgedessen hat sich Marx' Konzeption des Klassenbewusstseins auch unter dem Eindruck historischer Entwicklungen und sozialer Kämpfe immer wieder verändert. Dort, wo er sich mit realen Klassenbildungsprozessen befasst, geht Marx analytisch weit über das Feld sozioökonomischer Klassenbestimmungen hinaus. Klassenbildungsprozesse betrachtete er vor dem Hintergrund einer im Vergleich zum »Manifest der Kommunistischen Partei« ungleich »komplexeren Strukturanalyse« sowie im Kontext der Autonomie und Spezifik des Politischen (Hall 1989: 36f.).

In seiner berühmten Schrift »Der achtzehnte Brumaire des Louis Bonaparte« (Marx 1982 [1852], MEW 8: 111–207) analysiert Marx Kräfteverhältnisse und Bündniskonstellationen zwischen Klassen und Klassenfraktionen, die die damalige französische Gesellschaft prägten. Die frühere Vorstellung, derzufolge alle anderen Klassen gegenüber dem Proletariat nur eine reaktionäre Masse darstellten, gibt er zugunsten einer differenzierteren Interpretation auf. Das Kleinbürgertum erscheint ihm nun gewissermaßen als Dreh- und Angelpunkt der Auseinandersetzung zwischen den beiden Hauptklassen. Deren Klassenfraktionen werden im Begriff des Klassenblocks, also wechselnder, sich beständig neu zusammensetzender Bündnisse, mit politisch-konstitutionellen Formen und Institutionen verbunden. Auf der politischen Bühne agieren mit Armee, Presse, Intellektuellen und Kirche Kräfte, die sich einem vermeintlich objektiven Klasseninteresse nicht eindeutig zuordnen lassen. Daher führt Marx den Begriff der politischen Repräsentationsweise (Hall 1989: 40) ein, mit dessen Hilfe er eine Sphäre des politischen Kampfs bezeichnet, die sich gerade nicht auf die bloße Exekution sozioökonomischer Klasseninteressen reduzieren lässt. Erst