

Globalisierung, imperiale Lebensweise und gewerkschaftliche Perspektiven

Die Antwort¹ des Kapitals auf die Krise des Fordismus war und ist die neoliberale Globalisierung, die nun zunehmend autoritärer wird. Damit ergaben sich massive Veränderungen der Produktionsstrukturen, verstärkte Ressourcenplünderungen, ein gigantischer Aufbau von weltweiten Transportkapazitäten, aber auch neue Widersprüche in der imperialen Lebensweise. Diese beeinträchtigt und zerstört lebenswichtige ökologische Prozesse. Ihre weitere Verallgemeinerung und die damit verbundenen Produktions- und Konsumstrukturen sind daher nicht zukunftsfähig. Das Kapital scheint an seine Grenzen zu gelangen, nötig ist eine emanzipatorische, soziale und ökologische Transformation, bei der die Gewerkschaften eine entscheidende Rolle spielen sollten.

Wir stellen zu Beginn zentrale Dynamiken der sich globalisierenden kapitalistischen Produktionsweise dar, die sich räumlich und zeitlich höchst ungleich vollziehen und Ungleichheit produzieren, setzen diese Veränderungen mit dem Begriff der ›imperialen Lebensweise‹ ins Verhältnis und diskutieren die wichtige und ambivalente Rolle der Gewerkschaften in aktuellen und möglichen emanzipatorischen Prozessen.

Die kapitalistische Globalisierung

Im Kern ist die kapitalistische Globalisierung Ergebnis und Teil einer Strategie der herrschenden Kräfte, die Profitabilität des Kapitals wiederherzustellen. Die zentralen Mittel waren die Restrukturierung und

Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung und der Abbau von Handelsbeschränkungen, die Liberalisierung der Finanzmärkte, Privatisierungen, der Rückbau der sozialpolitischen Funktionen des Staates, die Entsicherung und Prekarisierung von Teilen der Lohnabhängigen und, damit einhergehend, deren Spaltung sowie die Schwächung der Gewerkschaften.

Die internationale Arbeitstei-

Ulrich Brand

1967, Politikwissenschaftler an der Universität Wien, im Wintersemester 2018/19 Gastwissenschaftler am Postwachstums-Kolleg an der Universität Jena.

Markus Wissen

1965, Politikwissenschaftler an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin, im Sommersemester 2018 Gastwissenschaftler am Postwachstums-Kolleg an der Universität Jena.

lung veränderte sich, da Industrieunternehmen der kapitalistischen Zentren Produktionsprozesse in Länder des globalen Südens verlagerten. Damit wurde der Zugriff auf globale Arbeitskräfte und Rohstoffe restrukturiert. In den Zentren wurde der fordistische Klassenkompromiss vonseiten des Kapitals aufgekündigt, die soziale Ungleichheit nahm zu.

Die imperiale Lebensweise, unter der wir insbesondere Produktions- und Konsummuster verstehen, die den überproportionalen Zugriff auf Natur und Arbeitskraft im globalen Massstab voraussetzen, für viele Menschen erstrebenswert sind und gleichzeitig die Möglichkeit eines guten Lebens andernorts und in der Zukunft untergraben², erlebte eine Vertiefung (ohne dass damit Wohlstandssteigerungen für die Subalternen einhergingen). Durch die Globalisierung wuchsen Produktion, Vertrieb und Konsum billiger Industrieprodukte, und die industrialisierte Landwirtschaft expandierte. Verbunden damit ist ein »ökologisch ungleicher Tausch«, indem die Ökonomien des globalen Nordens mit billigem Rohmaterial versorgt und die Kosten der Reproduktion der Arbeitskraft vergleichsweise niedrig gehalten werden.³

Die imperiale Lebensweise basiert wesentlich auf einer Expansion der industrialisierten Landwirtschaft, die mit Landnahmen und Enteignungen einhergeht, die Macht der Agrar- und Lebensmittelkonzerne vergrössert und immer mehr energetische Inputs benötigt. Die Expansion geht mit einer vermehrten Massentierhaltung und den damit verbundenen grossen ethischen und ökologischen Problemen einher. Agrar-, Saatgut-, Pharma-, Chemie-, Maschinenbau- und Lebensmittelkonzerne treiben diese Dynamik voran. Die nationalstaatliche und internationale Politik sichert das Modell ab.

Die Weltwarenexporte haben sich von 1990 bis 2017 zu realen Preisen beinahe vervierfacht.⁴ Sie nahmen damit deutlich schneller zu als das globale Bruttosozialprodukt. Hinsichtlich des Frachtvolumens des Welthandels lässt sich beispielhaft die Entwicklung des internationalen Containerverkehrs anführen, der von etwa 40 Millionen Tonnen im Jahr 1995 auf 160 Millionen Tonnen im Jahr 2018 anwuchs.⁵ Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Geschätzt wird, dass der Welthandel zwischen 2010 und 2050 wertmässig um den Faktor 3,4 wachsen wird. Dieses Wachstum übersetzt sich in einen Anstieg des in Tonnenkilometern gemessenen Frachtvolumens um den Faktor 4,3.⁶ Die durch den internationalen Frachtverkehr verursachten CO₂-Emissionen dürften sich nahezu vervierfachen.⁷ Der Anteil der Schifffahrt an den gesamten CO₂-Emissionen des Frachtverkehrs sinkt von 37 auf 32 Prozent, die Anteile der Luftfahrt und des Strassentransports steigen von 7 auf 9

beziehungsweise von 53 auf 56 Prozent, der Anteil der Bahn bleibt konstant bei 3 Prozent. Der steigende Anteil des Strassentransports spiegelt das erwartete starke Wachstum des intraregionalen Handels vor allem in Asien und Afrika wider: Für den innerasiatischen Handel wird ein Anstieg des Frachtvolumens um 400 Prozent, für den innerafrikanischen Handel gar um 700 Prozent erwartet.

Die Widersprüche der imperialen Lebensweise

In den Zahlen zum Welthandel und zum Transport deutet sich bereits eine Entwicklung an, die in ihren sozial-ökologischen Dimensionen noch dramatischer ist als die Vertiefung der imperialen Lebensweise im globalen Norden. Absehbar ist eine Verallgemeinerung im Zuge des Aufstiegs der Schwellenländer. Ein guter Indikator in diesem Zusammenhang ist die Energienutzung, vor allem der Verbrauch fossiler Energieträger. Die energieintensive, in weiten Teilen erdölabhängige Lebensweise, wie sie im globalen Norden seit langem Normalität und im Alltagsverstand, in den Infrastrukturen, Institutionen und gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen verankert ist, breitet sich in den Mittel- und Oberklassen der Schwellenländer infolge vielfältiger Strategien der Inwertsetzung und Kapitalakkumulation seit einiger Zeit mit Macht aus. Sie wird dort zum dominanten Modell von Wohlstand, auch für jene, die (noch) nicht Teil der imperialen Lebensweise sind.

Die Treiber des Wachstums in der Ölnachfrage sind der Transport und die Petrochemie. Bei letzterer handelt es sich um den grössten Ölverbraucher im industriellen Sektor. Er bedient vor allem die in den Schwellenländern rapide steigende Nachfrage nach Plastik. Im wachsenden Ölbedarf des Transportbereichs spiegelt sich die Ausbreitung der Automobilität wider. Prognostiziert wird, dass sich weltweit die Zahl der Autos von 1,2 Milliarden (2015) auf 2,4 Milliarden im Jahr 2035 verdoppeln wird. In den Nicht-OECD-Ländern könnte sich in diesem Zeitraum die Fahrzeugflotte auf 1,5 Milliarden verdreifachen.⁸ Das Wachstum der Energieeffizienz hält damit nicht Schritt, und die forcierte Erhöhung des Anteils der Elektroautos dürfte grundsätzlich am Ressourcenverbrauch nichts ändern.

Die Gewerkschaften und die sozial-ökologische Transformation

Gewerkschaften gelten häufig als Bremser umwelt- und klimapolitischer Anliegen. Insbesondere die Industriegewerkschaften stehen im Hinblick auf ökologische Fragen vor einem Dilemma. Einerseits sind viele gutbezahlte Arbeitsplätze und eine starke gewerkschaftliche Organisati-

onsmacht, die gemeinsam zu einem relativ hohen materiellen Wohlstand führten, in jenen Branchen anzutreffen, die aus ökologischer Sicht nicht zukunftsfähig sind. Zudem sind die mittelfristigen Aussichten in einigen Branchen sehr unsicher. Allen voran ist hier die Automobilindustrie zu nennen. Andererseits könnten einzelne Branchen vom sozial-ökologischen Umbau eher profitieren. Dazu zählen der Maschinenbau oder die Elektroindustrie.

Aus politisch progressiver Perspektive kann es kein Interesse an einer weiteren Schwächung der Gewerkschaften geben. Vielmehr wird eine Jahrhundertaufgabe wie die sozial-ökologische Transformation nur gelingen, wenn derart relevante Akteure wie die Gewerkschaften darin eingebunden werden. Dies bedeutet umgekehrt, dass sozial-ökologische Aufgaben zu Kernanliegen der Gewerkschaften werden müssen. Das gilt allein schon deshalb, weil die ökologische Krise eine (globale) Klassen-dimension hat: Die Vermögenden können sich vor den Auswirkungen des Klimawandels und anderer Umweltveränderungen besser schützen, während die unteren Klassen deren Konsequenzen schon jetzt unmittelbar zu spüren bekommen.

Immerhin gibt es in den Gewerkschaften und bei den Beschäftigten durchaus eine gewisse Sensibilität für die ökologischen und damit verbundenen sozialen Probleme. Gesprochen wird beispielsweise von einem »ressourceneffizienten und treibhausgasneutralen Entwicklungspfad (...) der ein gutes Leben und eine gerechtere Verteilung der Wohlstandsgewinne ermöglicht.«⁹ Im Vordergrund stehen jedoch weiterhin die Sicherung der Beschäftigung und Lohnfragen, was angesichts der ökologischen Herausforderungen nicht genügt. Ziel muss daher erstens die Ökologisierung von Produktion, Konsum und Verteilung sein, zweitens die Etablierung eines neuen Regimes der Verteilung von Einkommen, Vermögen und sozialen Lebenschance sowie drittens eine Demokratisierung der wirtschaftlichen Entscheidungen und Strukturen.¹⁰

Die Gewerkschaften plädieren häufig für Effizienzsteigerungen und Lohnerhöhungen und setzen sich durchaus für einen Ausbau der E-Mobilität ein. Elektroautos sind jedoch nicht nachhaltig, sondern haben ebenfalls einen grossen Energie- und Ressourcenbedarf; sie benötigen strassenlastige Infrastrukturen und bieten daher weder eine Antwort auf die Klimakrise noch eine Lösung für die knappen städtischen Flächen. Meist übergangen wird zudem die Frage der Rohstoffe. Diese werden zum Grossteil importiert, es gibt einen enormen Kostendruck auf die ProduzentInnen, und die Gewinnung der Rohstoffe geht aufgrund des Widerstands der lokalen Bevölkerung, der Lebensgrundlagen wie sauberes Wasser oder fruchtbares Land entzogen wird, teilweise mit er-

heblichen Konflikten einher. Berücksichtigt man die biophysischen Reproduktionsbedingungen der Natur, dann liegt der Schluss nahe, dass die Industrieproduktion – aber auch die industriellen Anteile der Dienstleistungen wie etwa das Fliegen – stark reduziert werden müssen.

In diesem Zusammenhang wird eine weitere, wenig hinterfragte Annahme zum Problem: Produktions- und Distributionsprozesse sollen ›effizient‹ sein und die ökologischen Probleme mit ›Effizienztechnologien‹ bearbeitet werden. Das hat jedoch aus ökologischer Perspektive einen Haken: Über Effizienzgewinne werden die Produktionskosten tendenziell reduziert und die Endprodukte billiger. Das frei werdende Einkommen wird dann für zusätzlichen Konsum verwendet – ein typischer klimaschädlicher Rebound-Effekt.

Etwas Ähnliches zeigt sich bei der räumlichen und funktionalen Arbeitsteilung: Industrielle Spezialisierung und tendenzielle räumliche Entgrenzung sind zwar ›effizient‹, weil sie zu komparativen Kostenvorteilen führen. Diese werden aber abgeschöpft und in zusätzlichen Output umgewandelt. Eine ökologisch verträgliche Wirtschaft sollte daher die Wertschöpfungsketten deutlich verkürzen und gesellschaftlich kontrollieren. Die Herausforderung besteht also darin, dass Effizienzgewinne ohne materiellen Zuwachs erreicht werden und dennoch Umverteilung erlauben.

Geboten ist überdies eine grundlegende Infragestellung des kapitalistischen Wachstumsimperativs – angesichts der offensichtlichen ökologischen Probleme, aber auch angesichts abnehmender Wachstumsraten im Westen. Aus sozial-ökologischer Perspektive geht es um die sozial- und naturverträgliche Qualität von Produktion, Vertrieb und Konsum. Ob dabei die Volkswirtschaft wächst, ist eine sekundäre Frage. Wichtiger sind beispielsweise der Ausbau öffentlicher Daseinsvorsorge, die Zurückdrängung industrieller Landwirtschaft und die mittelfristige Befreiung der Globalgesellschaft von der Automobilität, etwa durch die Senkung der alltäglich ›erzwungenen‹ Mobilität und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Das führt anfangs zu hohen Investitionen (vgl. dazu auch den Beitrag ›Karbongeld‹ in diesem Band) und damit zu Wachstum, dann aber zu einer Stabilisierung und Reduktion ökonomischer Aktivitäten. Individuelle und kollektive Bedürfnisse müssen auf sozial und ökologisch verträgliche Weise befriedigt werden und nicht auf Kosten anderer und der Natur. Das ist anspruchsvoll, da sehr unterschiedliche Bedürfnisse existieren. Daher geht es neben der Umverteilung vor allem um die Frage, wie der Reichtum produziert wird. Eine elaborierte Wachstumskritik beschäftigt sich folglich mit der Verfügung über Produktionsmittel und der Gestaltung von Investitionen. Gemein-

schaftliches Eigentum ist eine notwendige Bedingung, um die Abhängigkeit von kapitalistisch getriebenem Wachstum zu reduzieren.

Weniger der Blick auf Wirtschaftswachstum, sondern zwei andere Fragen werden wichtig: »Wie hältst du's mit dem Wachstum?« ist also die falsche Frage. Wichtiger sind zwei andere Fragen, nämlich erstens: »Wie hältst du's mit den gesellschaftlichen Naturverhältnissen?« – also mit den konkreten biophysischen Voraussetzungen und Folgen der Produktions-, Lebens- und Arbeitsweise. Zweitens, an den Internationalismus der Arbeiterbewegung erinnernd: »Und wie hältst du's mit einer solidarischen Gesellschaft?« – also der Errichtung einer Weltgesellschaft, in der alle Menschen in auskömmlichen Verhältnissen, sozial abgesichert und sinnerfüllt, aber nicht auf Kosten anderer und der Natur leben können.

Eine solche kapitalismus- und herrschaftskritische Ausrichtung öffnet Denk- und Handlungsräume für Fragen der Industriekonversion – und damit der Strukturpolitik. Die Gewerkschaften wären mit solchen strategischen Überlegungen wieder aktiver Part in Zukunftsdebatten und würden auch die heute eminent wichtige Frage stellen, welche Industrien und Dienstleistungen künftig gewollt und benötigt werden. Die Antwort darauf sollten die Gewerkschaften nicht dem Management und den Unternehmenseignern überlassen.

Ausblick

Eine globale sozial-ökologische Transformation der heute dominanten kapitalistischen Globalisierung erfordert die Beteiligung der Gewerkschaften. Überwunden werden muss jedoch dabei ein zentraler blinder Fleck in ihrem Selbstverständnis: Lebens- und Produktionsweise sind darin meist nicht miteinander verzahnt. Ohne einen solch umfassenden Blick lassen sich jedoch sozial-ökologische Perspektiven nicht mehr denken. Er ist zudem entscheidend, um der häufig vorgebrachten Forderung nach erweiterter Mitbestimmung oder gar Wirtschaftsdemokratie eine sozial-ökologische Ausrichtung zu geben. Denn sonst ist keineswegs garantiert, dass mehr Beteiligung auch zur notwendigen Reduktion des Naturverbrauchs führt.

Die Gewerkschaften sollten kulturelle Veränderungen begleiten und die Klimastreikbewegung unterstützen. Sie müssten auch betonen, dass neue Strassen zu mehr Autoverkehr führen und damit nicht nur klimapolitisch katastrophal sind, sondern auch mehr Lärm und Luftbelastung für AnwohnerInnen bedeuten. Die Gewerkschaften erhielten mehr Glaubwürdigkeit, wenn sie die notwendigen Fahrverbote in den Städten oder autofreie Sonntage unterstützten und damit die Forderung nach einem politisch gut flankierten Umbau des Automobilsektors stärkten.

Im Kapitalismus stehen nicht die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt, sondern die Profite und ihre Maximierung. Gute, menschenwürdige Lebensbedingungen mussten dem Kapital stets abgerungen werden. Dies verschärft sich in Zeiten der ökologischen Krise, die wesentlich vom kapitalistischen Wachstumsparadigma verursacht wird. Eine sozial-ökologische Wende muss gegen das Kapital und jene Politiker, die es unterstützen, erkämpft werden. Zentral ist dabei die Politisierung von Fragen wie einer Arbeitszeitverkürzung oder einer stärkeren Gebrauchswertorientierung der Produktion.

Damit dies gelingt, müssen sich allerdings Umweltbewegte auch auf die Lebensrealitäten und Sichtweisen der Beschäftigten in den verschiedenen Sektoren einlassen. Allein das bietet die Basis, um gemeinsam für einen grundlegenden Umbau der Produktions- und Lebensweise zu streiten. Und erst das wird ein auskömmliches Leben, politische Teilhabe und den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen sichern.

Anmerkungen

- 1 Der Beitrag beruht auf Kapitel 5 unseres Buches ›Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus‹ und auf Ulrich Brands Aufsatz ›In der Wachstumsfalle. Gewerkschaften und der Klimawandel‹, Blätter für deutsche und internationale Politik 7/2019. Vgl. auch die Entgegnung von Norbert Reuter: Die Gewerkschaften gegen die Klimakrise. Ebd., 8/2019, 33–36. Roland Herzog vom Denknetz danken wir für viele Hinweise und seine Unterstützung.
- 2 Brand, Ulrich: Wissen, Markus: Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus. München: oekom, 2017.
- 3 Kusche, Franziska: Die sozial-ökologische Krise verhandeln! Eine gesellschaftstheoretische Betrachtung des Konzepts des ungleichen Tauschs. Master-Arbeit am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien, 2019.
- 4 www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52543/entwicklung-des-warenhandels.
- 5 UNCTAD. Review of maritime transport. New York and Geneva: United Nations, 2018, p. 13. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf.
- 6 Das höhere Wachstum des Frachtvolumens wird zum einen auf die erwartete Veränderung in der Zusammensetzung der Produkte, zum anderen auf die erwartete Verlängerung von Transportwegen um durchschnittlich 12 Prozent zurückgeführt. Bis 2050 soll der Nord-Pazifik-Korridor, auf dem der Handel zwischen den USA und China abgewickelt wird, den Nord-Atlantik-Korridor zwischen den USA und Europa als wichtigste Handelsroute abgelöst haben. ITF – International Transport Forum: Transport Outlook 2015. Paris. OECD (oecd-ilibrary.org), S. 75.
- 7 ITF 2015, S. 74–76.
- 8 BP Energy Outlook. London, 2016.
- 9 Lemb, Wolfgang: Perspektiven einer nachhaltigen Industriepolitik. In: Schröder, Lothar; Urban, Hans-Jürgen (Hrsg.): Ökologie der Arbeit. Jahrbuch ›Gute Arbeit‹ 2018. Frankfurt/M., S. 74–84, hier S. 74 und S. 77. Vgl. auch den Überblick von Stefania Barca und Emanuele Leonardi: Working-class ecology and union politics: a conceptual topology. In: Globalizations 15 (4), 2018, S. 487–503 sowie Markus Wissen und Ulrich Brand: Working-class environmentalism und sozial-ökologische Transformation. Widersprüche der imperialen Lebensweise. In: WSI-Mitteilungen 1/2019, S. 39–47.
- 10 Exemplarisch Nadine Müller; Klaus Pickshaus; Jürgen Reusch; Lothar Schröder; Hans-Jürgen Urban: Ökologie der Arbeit – Impulse für einen nachhaltigen Umbau. In: Schröder/Urban (Anm. 9), S. 15–31.