

30.08.2010 / Schwerpunkt / Seite 3

»Das ist der Beginn einer Debatte«

Gewerkschafter aus der Autoindustrie, Bahnbeschäftigte, Umweltschützer und Globalisierungskritiker diskutieren über Perspektiven der Mobilität. Ein Gespräch mit Stephan Krull

Daniel Behruzi

Stephan Krull ist Mitglied des Vorstands der Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen und Mitorganisator der Konferenz »Auto und Mobilität in der Krise«

Die Konferenz der niedersächsischen Rosa-Luxemburg-Stiftung »Auto und Mobilität in der Krise« sollte unter anderem der Vorbereitung einer größeren internationalen Konferenz zum gleichen Thema Ende Oktober in Stuttgart dienen. Welche Bilanz ziehen Sie zu dem Treffen?

Das Wichtigste ist, daß eine gemeinsame Debatte verschiedener Akteure begonnen hat, die an dem Thema Mobilität arbeiten und die Konferenz gemeinsam vorbereitet haben und tragen. Diese Gruppen und Personen haben bisher wenig oder gar nicht miteinander diskutiert. Die Konferenz ist der Beginn eines Versuchs, dies zu ändern. Der soll in Stuttgart und danach fortgesetzt werden.

Tatsächlich waren in Hannover Menschen aus unterschiedlichen Bereichen vertreten: Gewerkschafter und Betriebsräte aus Autokonzernen, Bahnbeschäftigte, Aktivisten aus globalisierungskritischen und ökologischen Bewegungen. Gab es trotz dieser Heterogenität produktive Debatten?

Meinem Empfinden nach war die Atmosphäre von gegenseitiger Neugier geprägt. Es gab das Bedürfnis zu hören, was anderswo diskutiert wird. Dabei gab es natürlich auch Kontroversen. Zum Beispiel beim Thema Arbeitszeitverkürzung: Sollten wir diese Forderung mit der nach vollem oder teilweise Lohnausgleich verbinden? Fordern wir vollen Personalausgleich oder nicht? In dieser und vielen anderen Fragen, die wir angesprochen haben, geht es um große gesellschaftliche Veränderungen mit weitreichenden Auswirkungen. Es ist daher klar, dass das nur der Beginn weiterer Debatten sein kann.

Kann aus diesen Diskussionen auch eine gemeinsame Praxis entstehen?

Ziel ist schon, daß verschiedene Gruppen an gemeinsamen Projekten arbeiten. Ein Beispiel dafür ist die Bremer Arbeitszeitinitiative, in der Gewerkschafter, halbstaatliche Einrichtungen wie die Arbeitnehmerkammer, kirchliche Kreise und andere seit langem zusammen agieren. So etwas zu verstetigen und zu verallgemeinern, wäre lohnend.

Im Titel sowohl der Hannoveraner als auch der Stuttgarter Konferenz taucht der Begriff »Krise« auf. Ist das angesichts einer aktuell schon wieder boomenden Autoindustrie noch aktuell?

Die Situation in der deutschen Autobranche ist im Moment scheinbar undramatisch, weil die Exportoffensive noch einmal forciert worden ist - mit Folgen für andere Länder. Das Problem der weltweiten Überkapazitäten ist aber weiter ungelöst. Für die Beschäftigten ist die Krise keineswegs ausgestanden. Zum einen, weil in Konzernen wie bei Opel Tausende Arbeitsplätze und ganze Werke - Antwerpen sicher, womöglich auch Bochum - zur Disposition stehen. Zum anderen, weil der Leistungsdruck in den Betrieben ungeheuer zugenommen hat, ebenso der Druck auf Löhne und Sozialleistungen. Hinzu kommt die grundlegende Frage der Zukunftsfähigkeit der Automobilindustrie.

Wie beurteilen Sie die Reaktionen der Gewerkschaften auf diese Situation?

Die Reaktionen sind unterschiedlich. Es gibt diejenigen, die nach dem Motto »Augen zu und durch« verfahren. Sie sagen: Die Autoindustrie ist unser Fundament, da haben wir den größten Organisationsgrad, das dürfen wir nicht gefährden. Es gibt aber auch andere innerhalb der Gewerkschaft, die sehr nachdenklich sind und über grundlegendere Fragen der Zukunftsfähigkeit diskutieren.