



# Sozial-ökologischer Umbau der Industrie - Schwerpunkt Automobilindustrie

**Positionspapier, 31. März 2010**

**Die weltweite Wirtschaftskrise hat die Zukunft der industriellen Wertschöpfung erneut auf die Tagesordnung gesetzt. Gerhard Bosch hat treffend festgestellt: Die Wirtschaftskrise hatte ihren Ursprung im Finanzsektor, die Hauptlast hat die Industrie zu tragen (Bosch 2009). In der Bundesrepublik trägt die Industrie trotz des dramatischen Produktionseinbruchs von über 20 % im letzten Jahr immer noch ein Viertel zur gesamten Wirtschaftsleistung bei.**

## **Positionspapier als PDF herunterladen**

Die weltweite Wirtschaftskrise hat die Zukunft der industriellen Wertschöpfung erneut auf die Tagesordnung gesetzt. Gerhard Bosch hat treffend festgestellt: Die Wirtschaftskrise hatte ihren Ursprung im Finanzsektor, die Hauptlast hat die Industrie zu tragen (Bosch 2009). In der Bundesrepublik trägt die Industrie trotz des dramatischen Produktionseinbruchs von über 20 % im letzten Jahr immer noch ein Viertel zur gesamten

Wirtschaftsleistung bei. Diese seit Jahrzehnten stabile industrielle Basis unterscheidet die deutsche Wirtschaftsstruktur von vielen europäischen Nachbarn und auch den USA. 8 Millionen Menschen sind direkt in Industrieunternehmen beschäftigt und in vielen Bereichen vertreten durch starke Gewerkschaften, noch in regulären Arbeitsverhältnissen mit vielen Elementen guter Arbeit.

Die Liberalisierung der Güter- und Dienstleistungsmärkte, die Orientierung der Wirtschaftspolitik an der Verdrängungskonkurrenz auf den Weltmärkten, Deregulierungen auf den Arbeitsmärkten, allen voran die Leiharbeit, Standortverlagerungen, aber vor allem die Weltwirtschaftskrise stellen diese zum Teil hochwertigen Arbeitsplätze und damit die industrielle Basis erstmals in ihrer Substanz in Frage. Die Weltmarktabhängigkeit der deutschen Industrie hat zu dramatischen Auftrags- und Umsatzeinbrüchen geführt, wirtschaftspolitische Maßnahmen, wie die Abwrackprämie oder die Ausweitung der Kurzarbeit konnten die industrielle Wertschöpfung bzw. die Beschäftigung nur kurzfristig stabilisieren. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bricht die Nachfrage nach Automobilen komplett ein. Wirtschaftswissenschaftler und Politiker hoffen, vor allem beflügelt durch den fallenden Euro, auf einen neuen Aufschwung durch ein Anziehen der Auslandsnachfrage. Auf die lange Frist tragfähige und damit weniger vom Export und dem aggressiven Standortwettbewerb abhängige Lösungen zum Erhalt der industriellen Basis sind nicht in Sicht.

Der Exportweltmeister Deutschland war im Kampf um globale Wettbewerbsfähigkeit Vorreiter und sehr erfolgreich, aber diese einseitige Ausrichtung der deutschen Wirtschaft, an der sich die

Bundesregierung und die Wirtschaftseliten festklammern ist jetzt ein wesentlicher strategischer Hemmschuh - auch für die Gewerkschaften dieser Branche - um für einen notwendigen sozial-ökologischen und binnenmarktorientierten Umbau unserer Industriegesellschaft zu streiten. Die zentralen Industriesektoren, die den Kern dieses Exportmodells bilden, die Automobil- und Zulieferindustrie, der Maschinenbau sowie die Chemie- und Elektroindustrie, müssen gleichzeitig im Zentrum eines ökologischen Umbaus stehen. Sie sind gekennzeichnet durch eine Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten und transnationale Konzernstrukturen, bilden aber auch die Wertschöpfungsbasis unserer Gesellschaft. Dort werden entscheidende Forschungsleistungen erbracht, aus ihren Produktivitätszuwächsen wird ein großer Teil der sozialen Wohlfahrt finanziert, dort sind 11 Millionen Menschen beschäftigt. Deshalb kann man weder einzelne Standorte und schon gar nicht die industrielle Basis einfach sterben lassen. Am Umbau kommt man nicht vorbei und der gelingt nur, wenn man die Beschäftigten nicht auf die Straße setzt, sondern einbezieht.

Auch die Bundestagsfraktion und die Partei DIE LINKE stehen in dieser Frage noch am Beginn einer Debatte. In den bisherigen wirtschaftspolitischen Kernforderungen der Linken nach Umverteilung, Guter Arbeit (Mindestlohn, Regulierung der Leiharbeit...) und einem Zukunftsinvestitionsprogramm war von einem Umbau der Industrie bisher nur am Rande die Rede: Die reguläre Beschäftigung und deren Standards sollen gesichert, öffentliche Dienstleistungen sollen ausgebaut werden, staatliche Investitionen sollen die Nachfrage nach Umweltgütern wie Schienenfahrzeugen, Blockheizkraftwerken oder andern stimulieren. Unter dem Stichwort Demokratisierung der Wirtschaft soll vor allem die

Mitbestimmung auf einzelbetrieblicher Ebene gestärkt werden. Unsere wichtigste These ist: Über diese ‚klassische‘ Politik der Beschäftigungssicherung kombiniert mit einer Ausweitung der öffentlichen Nachfrage muss die Linke hinausgehen, wenn sie gegenüber Konzepten wie dem New Green Deal gewinnen will.

Bisher liegt als erster Baustein eines industriepolitischen Konzepts der Antrag der Bundestagsfraktion mit dem Titel: Industriepolitische Kehrtwende - Zukunftsfonds für Industrieinnovation und Beschäftigungssicherung vor. Mit diesem Zukunftsfonds - einer Verbindung aus staatlichen Beteiligungen, starken wirtschaftsdemokratischen Elementen und einer klaren ökologischen Umbauperspektive - ist die Linke neben dem Zukunftsinvestitionsprogramm in den wirtschaftspolitischen Bundestagswahlkampf gezogen. Der Zukunftsfonds war eine erste Reaktion auf die aktuellen Debatten vor allem um das Kredit- und Bürgschaftsprogramm Bundesregierung („Deutschlandfonds“) und die Krise der Automobilindustrie sowie den Fall Opel. Von den Gewerkschaften wurden ähnliche Konzepte vorgelegt, Umweltverbände entdecken den Umbau der industriellen Produktion neu; weder sind aber die Arbeitsplätze bei Opel gerettet, noch beschränkt sich die industrielle Krise auf einzelne Unternehmen oder Branchen. Deshalb gilt es jetzt dieses Instrument in der Diskussion mit Gewerkschaften, Umweltverbänden weiterzuentwickeln und eine breite industriepolitische Zukunftsdebatte anzustoßen. Ein erster Höhepunkt wird die gemeinsam von Bundestagsfraktion und Rosa-Luxemburg-Stiftung organisierte Konferenz im Oktober sein.

...

