

Ulla Lötzer, MdB
Sprecherin für internationale Wirtschaftspolitik und Globalisierung
www.ulla-loetzer.de
ulla.loetzer@bundestag.de



März 2010

Sozial-ökologischer Umbau der Industrie

- Schwerpunkt Automobilindustrie¹

Inhalt

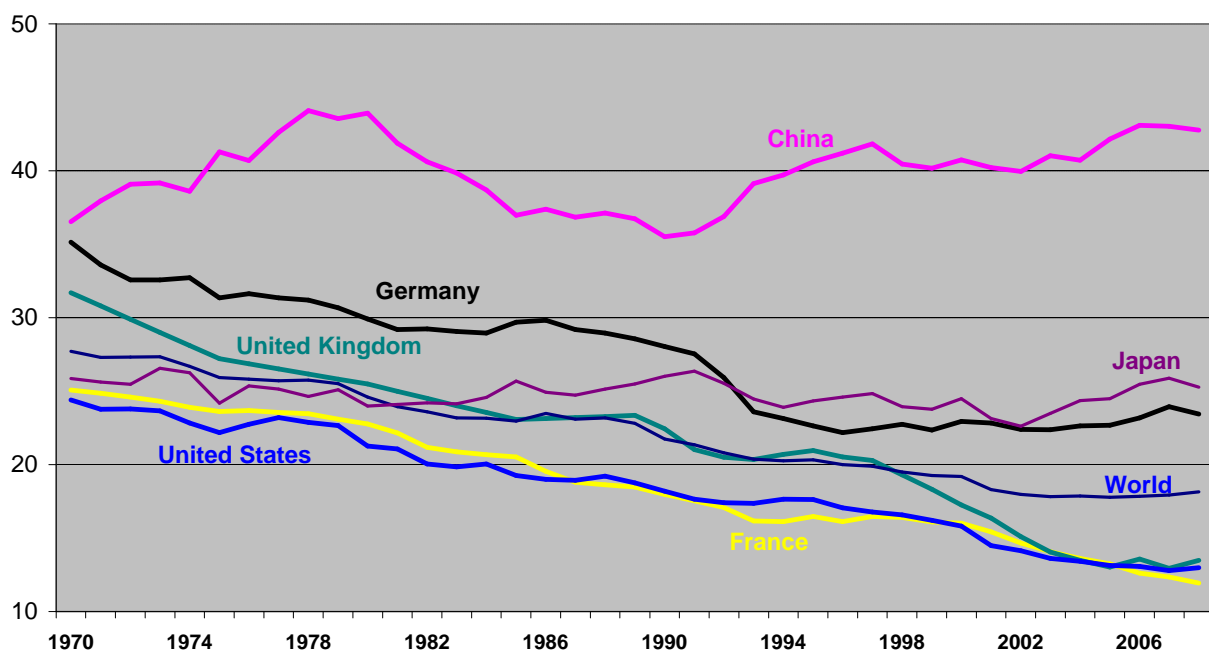
| | |
|--|----|
| 1. Einleitung..... | 2 |
| 1.1. Kernfragen einer neuen industriepolitischen Offensive..... | 4 |
| 2. Globalisierung und industrielle Wertschöpfung: Exportorientierung, Shareholder- Value und Überproduktion | 6 |
| 2.1 Die strukturelle Krise der Automobilindustrie | 11 |
| 3. Wege aus der Krise: Green New Deal / Konversion / Alternative Verkehrssysteme | 12 |
| 4. Binnenmarkt stärken – Dienstleistungen ausbauen, öffentliche Investitionen steigern und sozial-ökologischer Umbau | 15 |
| 4. 1. Der LINKE Industriefonds..... | 17 |
| 5. Wirtschaftsdemokratie | 18 |

¹ Der Artikel geht zurück auf einen Vortrag bei der Zukunftskommission der Rosa-Luxemburg-Stiftung am 4.12.2009. Für den Herbst bereiten RLS und Bundestagsfraktion eine große Konferenz zur Konversion der Automobilindustrie vor.

1. Einleitung

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 bei². 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.

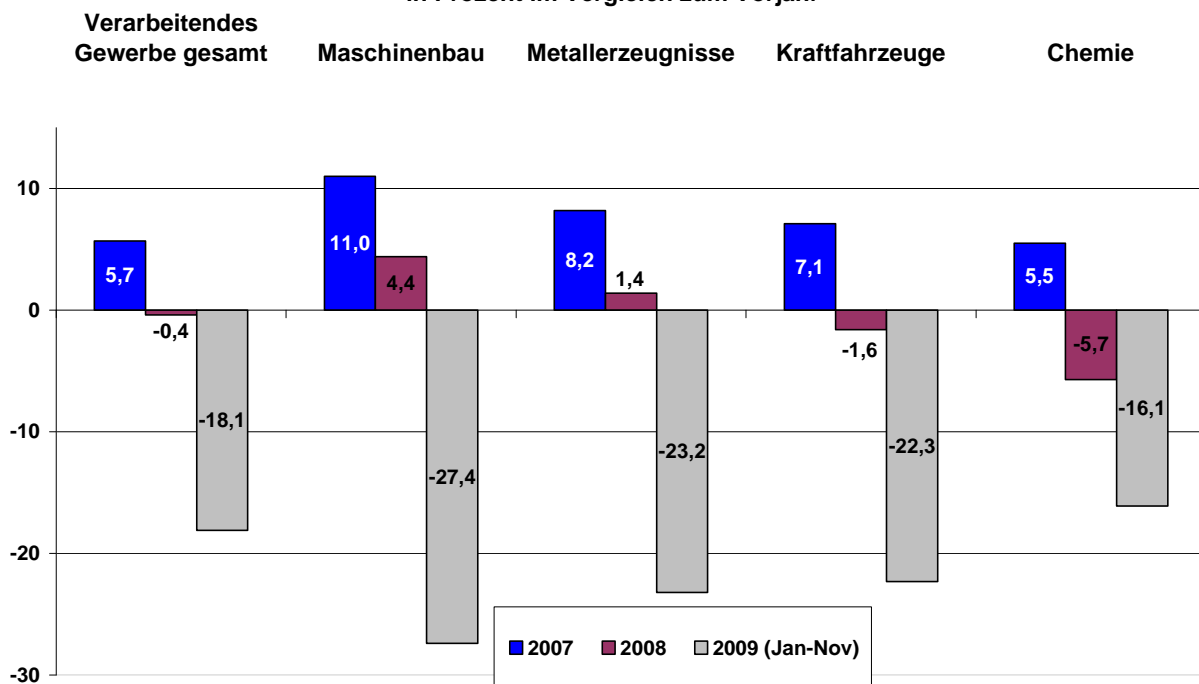
Anteil der Industrie an der gesamten Wertschöpfung in %



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.

² Im Krisenjahr 2009 sinkt der Anteil der Industrie an der Wertschöpfung aber von 23 % auf 19 % !

**Umsatzeinbruch im industriellen Sektor
- in Prozent im Vergleich zum Vorjahr -**



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 beschäftigt³. 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.**

³ Zur Zukunft der industriellen Wertschöpfung: Steffen Kinkel, Michael Friedewald, Bärbel Hüsing, Gunter Lay, Ralf Lindner, Arbeiten in der Zukunft. Strukturen und Trends der Industriearbeit. Berlin 2008.

Bisher liegt als erster Baustein eines industriepolitischen Konzepts der Antrag der Bundestagsfraktion mit dem Titel: Industriepolitische Kehrtwende – Zukunftsfonds für Industrieinnovation und Beschäftigungssicherung vor.⁴ 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 Bürgerschaftsprogramm Bundesregierung („Deutschlandfonds“) und die Krise der Automobilindustrie sowie den Fall Opel. Von den Gewerkschaften wurden ähnliche Konzepte vorgelegt⁵, Umweltverbände entdecken den Umbau der industriellen Produktion neu⁶; 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.

1.1. Kernfragen einer neuen industriepolitischen Offensive

Ein industriepolitisches Konzept muss **erstens** Fragen nach dem Ausmaß und den Ursachen der Krise der industriellen Wertschöpfung stellen. Dazu muss zunächst die lange Tradition der Weltmarktorientierung vor allem der deutschen Industrieunternehmen hinterfragt werden und es ist gleichzeitig nachzuzeichnen wie in den letzten Jahrzehnten weltweit nicht nur Finanzmärkte, sondern auch die Gütermärkte liberalisiert wurden. Des Weiteren setzte spätestens seit Mitte der 90iger Jahre ein industrieller Aufholprozess der Schwellenländer allen voran Chinas ein. Das hat die Konkurrenz auf den Weltmärkten verschärft und führt zu strukturellen Machtverschiebungen zwischen USA, EU und den Schwellenländern. Von den Ansprüchen der Entwicklungsländer auf eigenständige Entwicklung ist dabei noch keine Rede. Die Auseinandersetzung um begrenzte Ressourcen wird ebenfalls verschärft und damit auch die Gefahr der Eskalation bis hin zu kriegerischen Auseinandersetzung um Rohstoffe. Die Krise ist die Krise einer jahrzehntelangen Wirtschaftspolitik, die zu Marginalisierung von Ländern und Menschen geführt hat. Ein industrieller Umbau kann nur im Zusammenhang mit verstärkter Binnenmarktorientierung auch der Industrie, weltweiter Regionalisierung und einem fairen Welthandel entwickelt werden.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise kann **zweitens** nicht losgelöst von den Energie- und Klimaproblemen gelöst werden. Der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoß dieser Industrien und ihrer Produkte ist hoch, die Umweltschäden eskalieren, die Konflikte um die industrielle Entwicklung zwischen Umweltbewegungen, Gewerkschaften und Beschäftigten nehmen eher zu. Die industrielle Entwicklung der Schwellenländer setzt darüber hinaus die ökologischen Grenzen eines unkontrollierten industriellen Wachstums verstärkt auf die Tagesordnung. Daraus folgt zunächst, dass ein industriepolitisches Konzept nur im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzepts entwickelt werden kann.

Zum **dritten** schießen aktuell unterschiedliche Konzepte eines sog. Green New Deal oder einer ökologischen Industriepolitik aus dem Boden, die nicht nur bei SPD und Grünen, sondern auch

⁴ Siehe Bundestagsdrucksache [Drs. 16 / 12294](#) und als laufende Sammlung die Homepage:: http://www.ulla-loetzer.de/article/373.industriepolitische_kehrtwende.html

⁵ Alternative Konzepte für eine industriepolitische Kehrtwende liegen von beiden vor. Für die Gewerkschaften am weitestgehenden das [Regionalfondsmodell der IG Metall Esslingen](#), [der Zukunftsfonds der IG Metall](#) und die [Zukunftsanleihe des DGB NRW](#). Als gewerkschaftliche Grundsatzbeiträge: Allespach 2009 und Urban 2009

⁶ Vgl. vor allem die Studie [Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt](#) (2008).

bei der UNO und anderen Akteure eine gewisse Popularität im globalisierungskritischen Diskurs und bei sozialen Bewegungen erreicht haben⁷. Der Tenor dieser Konzepte ist aber immer der gleiche: Es geht darum, marktförmige Lösungen zu suchen und ökologische Wachstumsfelder zu erschließen, d.h. nichts anderes als durch den Export von Umweltgütern – allen voran dem Allheilmittel Elektroautos - im globalen Wettbewerb die Nase vorn zu haben. (Kap. 2) Wir fordern stattdessen, dass der binnenmarktorientierte, sozial-ökologische Umbau der Industrie in Deutschland Priorität haben muss.

Viertens stehen wir vor der Herausforderung hier und jetzt konkrete Vorschläge für den Umbau einzelner Branchen und Betriebe auszuarbeiten. Denn wie Hans-Jürgen Urban richtig am Beispiel der Automobilindustrie schreibt: „Industrieller Niedergang oder industriepolitischer Umbau - das sind die beiden Szenarien für die Automobilindustrie. Zukunftsweisend ist dabei nur eine integrierte sozial-ökologische Konversionspolitik. Diese muss den Arbeitsplatz-, Einkommens- und Arbeitsinteressen der Beschäftigten, den Mobilitätsansprüchen einer flexiblen Gesellschaft sowie den Nachhaltigkeitskriterien des natürlichen Gleichgewichts gleichzeitig gerecht werden, ohne sich in Zielkonflikten zu verfangen. Dabei muss der Rückbau von Überkapazitäten politisch gesteuert und mit einer ökologischen Erneuerung von Produkten und Produktionsverfahren sowie der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.“ Das kann sicher nicht am grünen Tisch einer Bundestagsfraktion erfolgen, sondern in Diskussion mit interessierten Umweltverbänden, Gewerkschaften, Betriebsräten, Ingenieuren und anderen Experten. Erste Referenzprojekte wie die VW-Lichtblick-Kooperation liegen vor. (Kap. 3)

Fünftens ist die aktuelle Krise auch charakteristisch für die Systemkrise des Kapitalismus, in der allein für den Profit, auf die Spitze getrieben durch die shareholder-value Orientierung, produziert wird. Deshalb, und hier liegt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den Konzepten eines Green New Deal, muss für DIE LINKE Konversion Hand in Hand gehen mit einer Demokratisierung der Wirtschaft. Es geht um ein neues wirtschaftsdemokratisches Regime, in dem die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Parlamente weit stärker in wirtschaftliche Prozesse eingreifen und diese gestalten als bisher. Ein solches Konzept muss Elemente keynesianischer Nachfragesteuerung –im wesentlichen öffentliche Investitionen - als auch eine sozial-regulative Ordnungspolitik –im wesentlichen Grenzwerte bis hin zu globalen Umweltstandards - aufgreifen, aber um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern. (Kap. 4)

Der notwendige Strukturwandel steht deshalb vor der dreifachen Aufgabe: in einzelnen Branchen wie der Automobilindustrie den Rückbau von Überkapazitäten zu organisieren, in allen Branchen die Produktionsverfahren ökologisch umzubauen und drittens neue innovative und ökologische Produktionsfelder zu erschließen. Dieser Prozess muss politisch gesteuert, wirtschaftsdemokratisch gestaltet, sowie mit der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.

Der Umbau der industriellen Produktionsweise ist damit wichtiger Bestandteil einer alternativen Wirtschaftspolitik, die die Binnenmarktorientierung der eigenen Wirtschaft stärkt. Aber sie geht auch weit darüber hinaus. Sie stellt die Eigentumsfrage und die Frage der Wirtschaftsdemokratie neu und sie eröffnet neue Perspektiven auf einen wirklichen sozial-ökologischen Strukturwandel.

Es gilt dabei – auch darauf weist Hans-Jürgen Urban immer wieder hin - an verschüttete Reformdiskussionen anzuknüpfen, die vor allem während der Stahl- und Werftenkrisen erstmals

⁷ Vgl. die Vorarbeiten zu einer Kritik durch die Broschüre der RLS: Stephan Kaufmann und Tazio Müller, Grüner Kapitalismus. Krise, Klimawandel und kein Ende des Wachstums, Berlin 2009 und die Kontroverse zwischen Chris Methmann und Alexis Passadakis auf dem MC-Planet- Kongress, in: Wolfgang Sachs / Marte Nilsen / Alberto Acosta / Nicola Bullard u.a. Game over.Neustart, Hamburg 2009

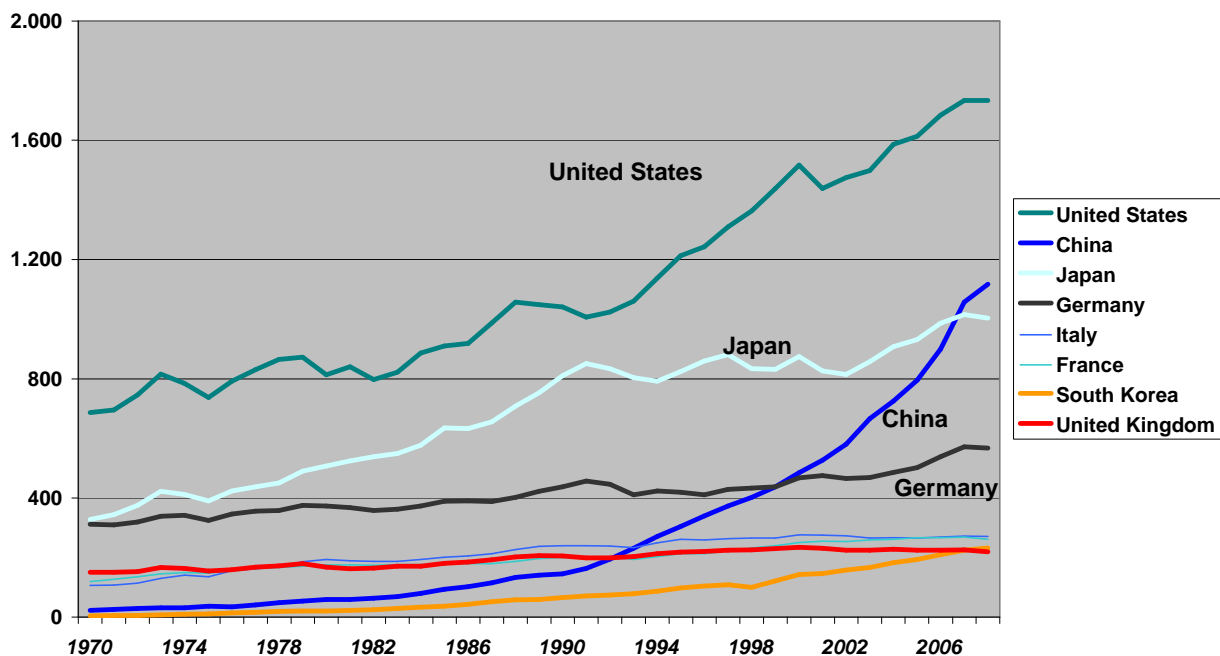
breit geführt wurden. Nicht zuletzt gab es Anfang der neunziger Jahre von der IG Metall wegweisende Beiträge zu einer ökologischen Mobilitätswende der Automobilindustrie die jetzt schleunigst von einem breiten Bündnis aus Umwelt- und Gewerkschaftsbewegung wieder aufgegriffen werden sollten. Es gilt dabei aber auch an das in der Krise gestiegene Bewusstsein der Beschäftigten in Automobilbetrieben und anderswo anzuknüpfen und gemeinsam mit ihnen einzelbetriebliche Zukunftskonzepte für bedrohte Produktionsstandorte mit gesamtwirtschaftlichen Alternativen zu verknüpfen.

2. Globalisierung und industrielle Wertschöpfung: Exportorientierung, Shareholder-Value und Überproduktion

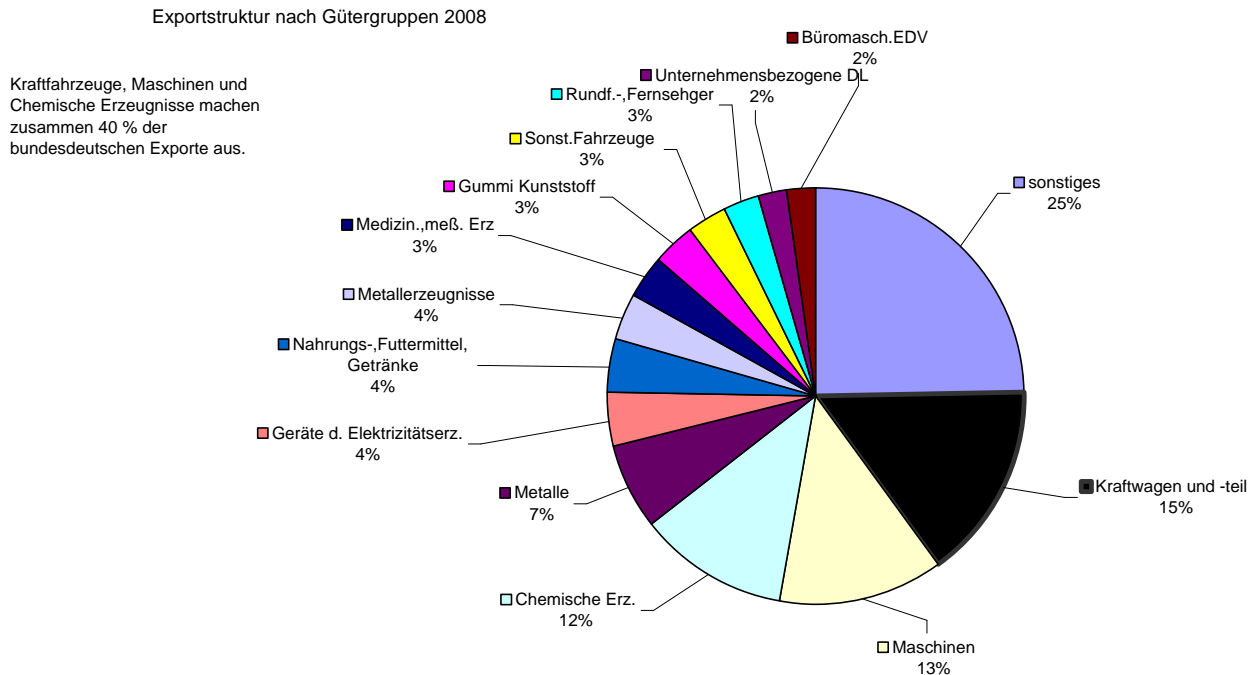
Im Zuge der neoliberalen Globalisierungswelle kam es nicht nur zu einer Ausweitung von Direktinvestitionen, Standortverlagerungen und dem rapiden Anwachsen des Welthandels, sondern auch zu einer zunehmenden Orientierung von Unternehmensstrategien an den kurzfristigen Erfordernissen des Shareholder-Values. Neben den Finanzmärkten wurden insbesondere durch die WTO und bilaterale Freihandelsabkommen auch die Güter- und Dienstleistungsmärkte umfassend liberalisiert und dereguliert.

Im Ergebnis sehen sich Industrieunternehmen weltweit einem Wettlauf um Marktanteile ausgesetzt. Viele Entwicklungsländer wurden in den letzten Jahren verstärkt als Rohstofflieferanten in die weltweiten Unternehmensstrategien der multinationalen Konzerne eingebunden. Gleichzeitig sind sie die Hauptlasttragenden des Klimawandels und der Naturzerstörung durch die Ausbeutung von fossilen, aber auch metallischen Rohstoffe. Der Hauptanteil der industriellen Wertschöpfung wird zwar immer noch in den USA und den Ländern der Europäischen Union erbracht, der Schwerpunkt der Industrieproduktion hat sich aber weltweit hin zu den sogenannten Schwellenländern und hier insbesondere nach China verschoben.

Industrielle Wertschöpfung in Mrd. Dollar



Der Aufstieg der Schwellenländer und insbesondere Chinas darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass die Bundesrepublik ihre Exportüberschüsse im Warenhandel immer noch vor allem gegenüber den westlichen Industrieländern erzielt. Über 60 % der Exporte gehen in die EU-27, weitere 8 Prozent in die USA. Im Zentrum der deutschen Exporte stehen die drei Gütergruppen Kraftfahrzeuge, Maschinen und chemische Erzeugnisse, die zusammen über 40 % der Exporte ausmachen.

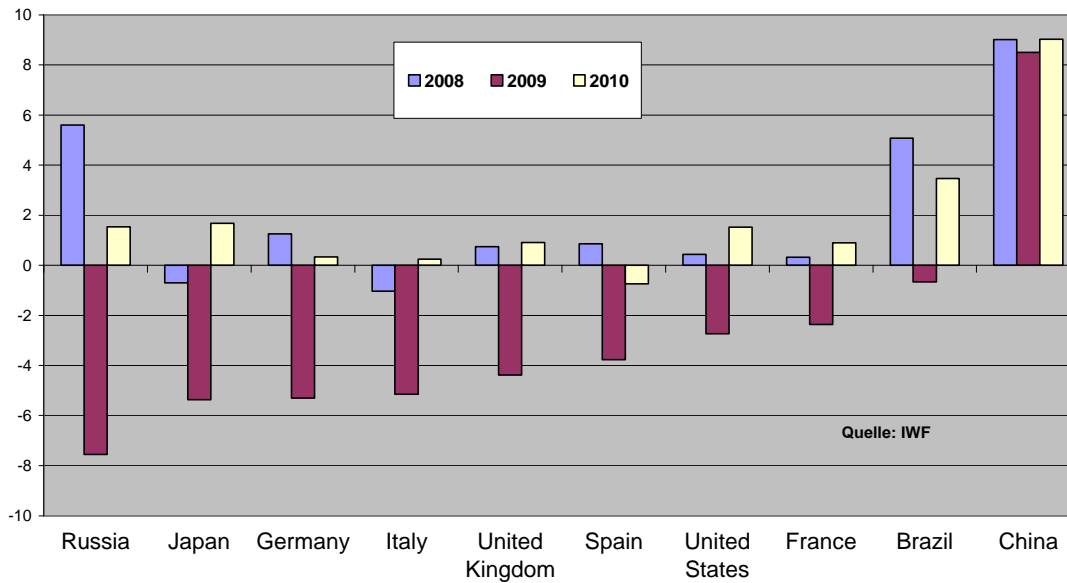


In diesen drei zentralen Industriezweigen arbeiten ca. 2,5 Mio. Erwerbstätigen von insgesamt 7,5 Millionen im Verarbeitenden Gewerbe. Dazu kommen im Bereich Handel und Reparatur von Fahrzeugen noch einmal 1 Mio Erwerbstätige. Der Exportanteil liegt beim Fahrzeugbau bei ca 58 %, beim Maschinenbau bei 65 % und bei der chemischen Industrie bei 83 %. In diesen drei Industriezweigen sind zusammen ca. 1,5 Millionen Beschäftigte direkt vom Export abhängig.

| | Produktionswert Mrd. € | Exportanteil | Beschäftigte insg. | Beschäftigungswirkung je 1 % Exportveränderung |
|-----------------------|------------------------|--------------|--------------------|--|
| Kraftwagen und -teile | 313 | 58 | 842 000 | 4915 |
| Maschinen | 225 | 65 | 1109 000 | 7154 |
| Chemische Erz. | 157 | 83 | 457 000 | 3789 |

Die strukturelle Ausrichtung der deutschen Wirtschaft auf Exportüberschüsse und weltweiten Verdrängungswettbewerb führt jetzt in der Krise zu großen Einbrüchen. Für April 2009 vermeldete das Statistische Bundesamt den stärksten Exporteinbruch seit Bestehen der Bundesrepublik. Der Vergleich der 10 größten Volkswirtschaften zeigt deutlich, dass neben Russland die Exportweltmeister Japan und Deutschland am stärksten vom Einbruch des Welthandels betroffen sind.

**Die 10 größten Volkswirtschaften in der Krise
- Bruttoinlandsprodukt im Vergleich zum Vorjahr -**

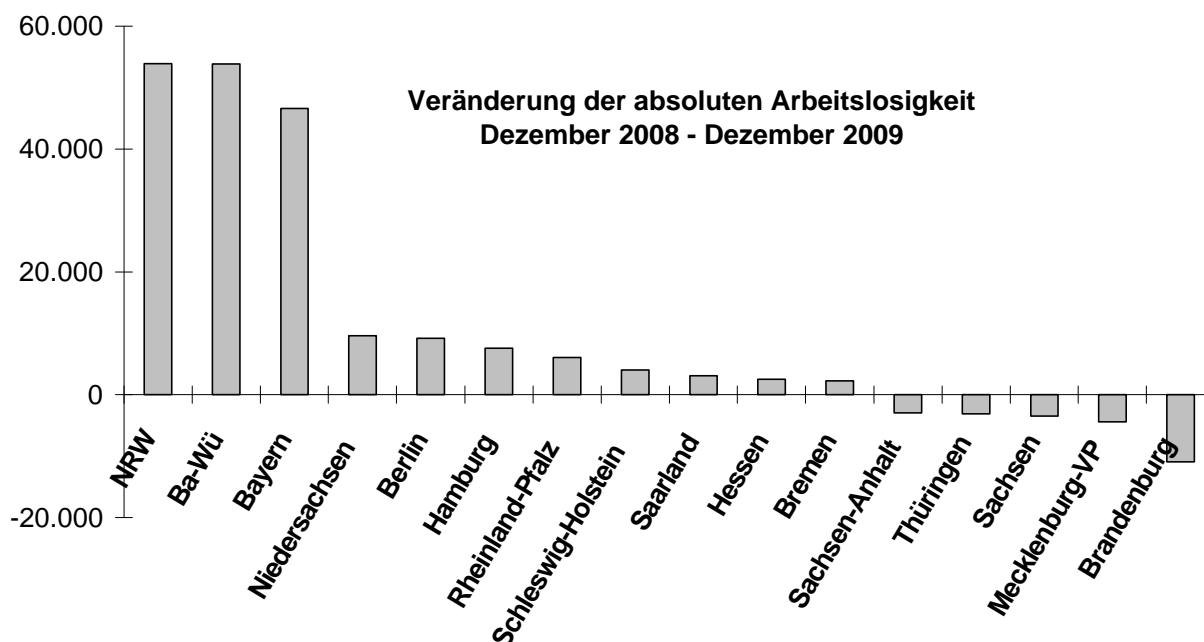


Die deutschen Unternehmen verkauften im August 2009 nur noch Waren im Wert von 60 Mrd. Milliarden Euro ins Ausland und damit annähernd 20 Prozent weniger als vor einem Jahr. Im September deutet sich erstmals seit dem Totalabsturz eine Erholung an. Entsprechend fiel der Außenhandelsaldo innerhalb zweier Jahre von 17 auf 9 Mrd. Euro im September 2009. Am stärksten betroffen war das verarbeitende Gewerbe. Bereits in den beiden ersten Krisenjahren (2008/2009) schrumpfte die Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe um 266.000 Beschäftigte, in der Automobilbranche gingen über 44.000 Arbeitsplätze verloren, im Maschinenbau 42.000 und der Metallerzeugung 35.500⁸. Dieser Prozess wird sich fortsetzen.

Dass die Hauptlasten der Krise die Industriebeschäftigten zu tragen haben, zeigt sich auch in der regionalen Verteilung der Arbeitslosigkeit. Im Zeitraum von Dezember 2008 und 2009 stieg die Zahl der Arbeitslosen in Nordrhein Westfalen und Baden-Württemberg um 53.000 und in Bayern um 46.000.

| Beschäftigungsabbau in ausgewählten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes (Juli 2008-Dezember 2009) | |
|---|-----------------|
| KFZ | -44.616 |
| Maschinenbau | -42.205 |
| Metallerzeugnisse | -35.527 |
| DV-Geräte u. elektron. Erz. | -21.471 |
| Gummi und Kunststoff | -20.431 |
| Elektr. Ausrüstungen | -17.898 |
| Metallerzeugung und -bearbeitung | -16.798 |
| Glas, Keramik, Steinen u. Erden | -10.912 |
| Textilien | -8.659 |
| pharmazeutische Erzeugnissen | -8.022 |
| Druckerz., Ton-, Bild-, Datenträger | -4.975 |
| Gesamtes Verarbeitendes Gewerbe | -266.407 |

⁸ Gezählt werden hier nur Beschäftigte in Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten. Statistisches Bundesamt Fachserie 4, Reihe 4.1.1

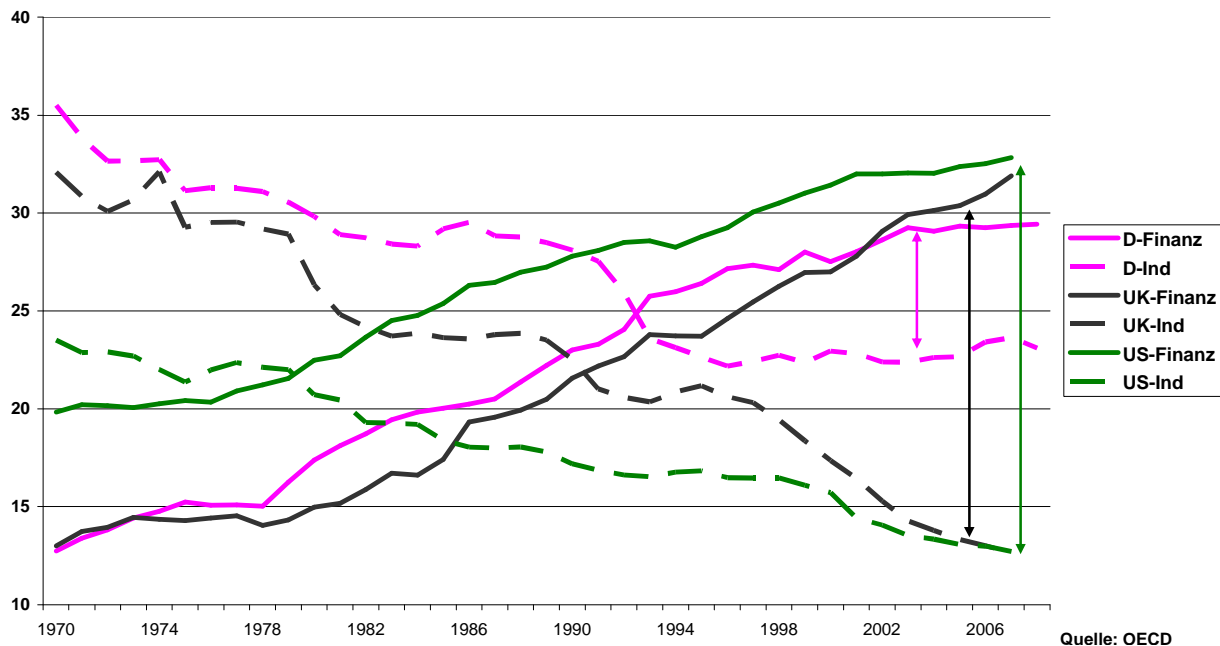


Diese Arbeitsplatzverluste sind direkt zurückzuführen auf das zentrale wirtschaftspolitische Programm der letzten Jahrzehnte: Die Steigerung der „internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie“ durch Reallohnsenkungen, die Förderung des Niedriglohnsektors und eine Schwächung der staatlichen Nachfrage mittels Steuersenkungen und Arbeitsplatzabbau im öffentlichen Dienst.

Während die Reallöhne pro Kopf in allen EU-Ländern zwischen 2000 und 2008 Steigerungen von größtenteils über zehn Prozent verzeichneten, sind sie in Deutschland im selben Zeitraum um knapp ein Prozent gefallen. Seit 1998 übersteigen zudem die Anlagen in Finanzmärkte die ausländischen Direktinvestitionen in Unternehmen oder Unternehmensteile und auch die Investitionsquote der deutschen Unternehmen geht seit mehreren Jahrzehnten zurück. Sie liegt nach 25 % im Jahr 1970 heute nur noch bei 18 % und damit unter dem OECD-Durchschnitt. Die Nettoinvestitionen also nach Abzug der Ersatzinvestitionen sind gar von 15 % (1970) auf 4 % zurückgefallen. Die Investitionsschwäche hat sich seit der Krise noch verschärft: 2009 gingen die Ausrüstungsinvestitionen um 22 % zurück. Der Exportweltmeister Deutschland leistet sich also gerade bei technologisch hochwertigen Industriegütern einen völlig überalternden Kapitalstock, die technischen Fortschrittspotentiale werden zugunsten von Exportüberschüssen und Finanzmarktanlagen nicht ausgeschöpft.

Das Geschäftsmodell des deutschen Industrie-Kapitalismus lässt sich also als Kombination aus Exportfixierung und Shareholder-Orientierung beschreiben. Die unterdurchschnittliche Reallohnentwicklung der Bundesrepublik hat die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf Kosten vor allem der europäischen Nachbarn auf den Weltmärkten verbessert. Ergebnis ist eine Verdrängung europäischer aber auch us-amerikanischer Konkurrenz-Unternehmen vom Weltmarkt, die dauerhafte Absicherung des Exportweltmeister-Titels, aber eben auch eine gestiegene Abhängigkeit von außenwirtschaftlichen Entwicklungen, die sich jetzt dramatisch niederschlägt und industrielle Arbeitsplätze gefährdet und eine Binnenmarktschwäche in der öffentlichen, der industriellen und der privaten Binnennachfrage. Auf den Gütermärkten wurde die fehlende Binnennachfrage durch immer massivere Jagd nach ausländischer Nachfrage ersetzt.

Anteil Finanzdienstleistungen und Industrie an der Wirtschaftsleistung
Deutschland / USA / Großbritannien 1970-2008



Die Umverteilung hat zu einer Explosion bei den Gewinnen und Vermögenseinkommen geführt. Mangels fehlender Nachfrage im Inland flossen die hohen Gewinne immer weniger in Investitionen und immer mehr in Dividenden und auf die internationalen Kapitalmärkte. Statt Kapital für Investitionen aufzunehmen und sich zu verschulden, bildete der Unternehmenssektor Überschüsse. Weit über 70 Milliarden Euro flossen so im Zeitraum 2004 bis 2007 aus dem Unternehmenssektor auf den Kapitalmarkt. Gleichzeitig wurden trotz Wirtschaftskrise, reduzierten Gewinnen, Entlassungen und Kurzarbeit weiter Dividenden ausgeschüttet. Für 2010 sind bereits über 20 Mrd. Euro bei den Dax-Unternehmen angekündigt.

Diese Investitionsverweigerung und die Shareholder-Orientierung der gesamten Volkswirtschaft hat sich auch in den Unternehmensstrategien der Industrieunternehmen durchgesetzt. Für die Automobilindustrie bedeutet das: Fokussierung auf das Kerngeschäft und damit auf die Produktion kurzfristig marktgängiger Automobile mit hohen Gewinnmargen. Damit setzten sich renditegetriebene Produkt- und Marktstrategien durch, die Aspekte wie gesellschaftliche Nützlichkeit und ökologische Verträglichkeit weitestgehend ignorierten. Die profit- und machtbasierten Strukturen des Shareholder-Value-Regimes wirken als die zentrale Innovationsblockade. Ergebnis der shareholder-value-Orientierung sind Wirtschaftskonzerne, deren Manager selbst im Aufschwung Investitionen und Forschungsausgaben reduzieren, die Eigenkapitalbasis angreifen um den Anteilseignern möglichst hohe Summen auszuschütten. So haben die Unternehmen sich selbst der ökonomischen Substanz beraubt, die sie in der Krise brauchen würden. Obwohl viele Unternehmen bereits die Folgen der Krise zu spüren bekamen, ihre Beschäftigten in Kurzarbeit schickten und LeiharbeiterInnen entlassen haben, haben die DAX-Unternehmen im ersten Quartal 2009 für das abgelaufene Geschäftsjahr 2008 noch die Rekordsumme von 28,3 Mrd. Euro an die Aktionäre ausgeschüttet und im laufenden Jahr immerhin noch 20,3 Mrd. €

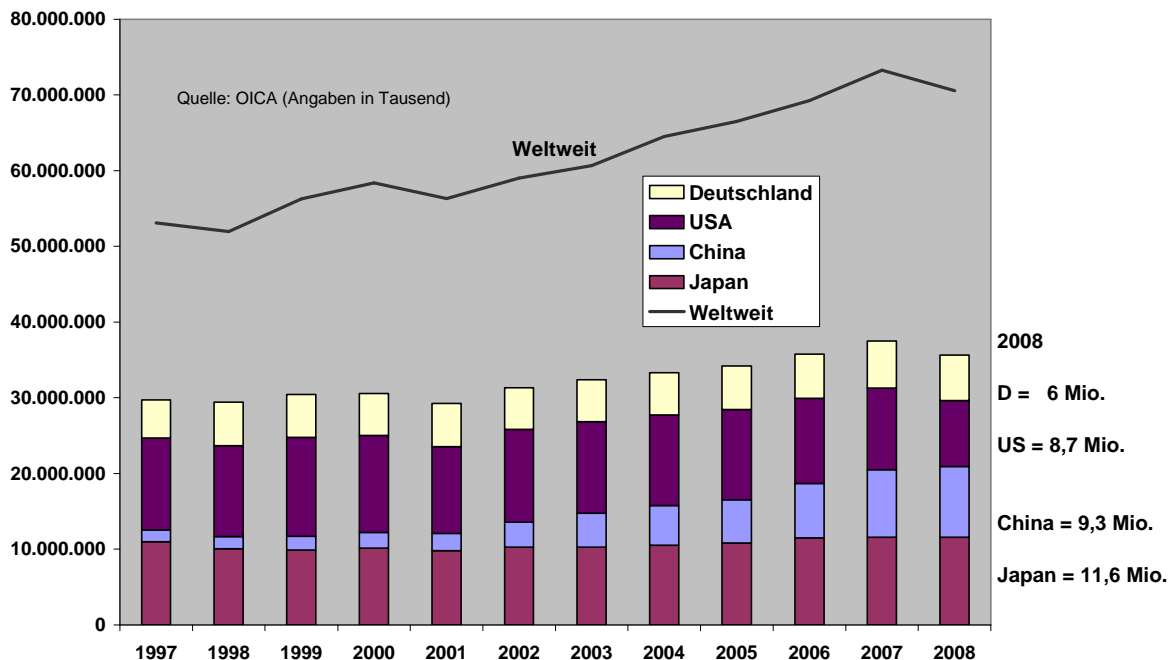
Produkte und Dienstleistungen, die dringend benötigt werden, aber nicht kurzfristig profitabel sind, werden nicht entwickelt. Ein Strukturwandel wurde verschlafen – von Managern und von Bundesregierungen, die auf Industriepolitik verzichteten und alles den Marktkräften überlassen wollten. Wenn dann eines Tages das tiefe Tal der Krise durchschritten sein wird, soll so weiter gemacht werden wie bisher, mit weniger Betrieben und weniger Arbeitsplätzen, aber ganz sicher mit weiteren Sparprogrammen und Sozialabbau.

Obwohl die Zweifel am „Geschäftsmodell Exportweltmeister“ inzwischen sogar neoliberale Prediger wie Hans-Werner Sinn ergriffen haben, setzt auch die neue Regierung völlig unbeeindruckt auf eine Fortsetzung und Verschärfung der Exportpolitik. Die Aufhebung von Restriktionen für Rüstungsexporte und Hermesbürgschaften für Atomkraftwerke stehen explizit auf der Agenda der Koalition, eine Regulierung der Leiharbeit wird explizit abgelehnt. Zukunftsinvestitionen wie die Förderung der Photovoltaik oder in der energetischen Gebäudesanierung werden im aktuellen Haushalt 2010 zurückgefahren. Gleichzeitig vertritt die Bundesregierung auf internationaler Ebene eine einseitige Ausrichtung an der Freihandelsideologie der WTO und regionaler Freihandelsabkommen und sichert damit die Exportorientierung mit Markzugangsstrategien in Schwellen- und Entwicklungsländern ab. Damit wird die Industrie weiter in die Abhängigkeit von der ausländischen Nachfrage getrieben und der Druck auf weitere Lohnsenkungen wächst. Auf internationaler Ebene wird so der Verdrängungskampf um Marktanteile und damit auch um niedrigste Umwelt- und Sozialstandards weiter angeheizt.

2.1 Die strukturelle Krise der Automobilindustrie

Die zyklischen Folgen der Weltwirtschaftskrise treffen auf Branchen, die sich in einer strukturellen Krise befinden, wie Maschinenbau, Stahl, Chemie. In der Automobilindustrie haben Produktivitätssteigerung, billige Leiharbeit und Sonderschichten zur Überproduktion beigetragen. Optimistische Szenarien über den weltweiten Zuwachs an Automobilen und der Wunsch, einen größtmöglichen Anteil an den Zuwächsen zu ergattern haben die Überproduktionskrise internationalisiert. Einige Zahlen: Zwischen 1960 bis 2007 steigt die Automobilproduktion um das fast fünffache von 17 Millionen auf 73, 2 Millionen, im letzten Jahr wurden immerhin noch 70, 5 Millionen Fahrzeuge hergestellt. Seit 1999 wurde die weltweite Produktion um alleine 14 Millionen Autos gesteigert. Weltweit gehen Experten mittlerweile von mindestens 30 % Überkapazitäten aus.

Weltweite KFZ-Produktion nach Standorten (Autos / Busse/ LKW)



2008 folgte dann erstmals seit dem letzten Krisenjahr 2001 ein weltweiter Einbruch um 2, 7 Millionen Einheiten, alleine in den USA um 2 Millionen Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland produzierten Autos blieb in den letzten 10 Jahren weitgehend stabil bei 10 % der weltweiten Automobilproduktion. Gerade die deutschen Hersteller haben zunehmend Produktionskapazitäten

ten im Ausland aufgebaut um neue Märkte zu durchdringen, aber auch um Währungsprobleme wie im Austausch mit den USA zu umgehen. Dies geschah auf Kosten von Produktionseinbrüchen in den klassischen Industrieländern Westeuropas und in den USA. Dort sank der Anteil an der Weltproduktion von 25 % (1999) auf 12 % im letzten Jahr.

Alle Automobilkonzerne haben in der Hoffnung die riesigen Märkte in China, Indien, Brasilien und Russland für sich zu gewinnen ihre Produktionskapazitäten in diesen Ländern viel zu groß ausgelegt. Beispielhaft für die ehrgeizigen Ziele der deutschen Automobilkonzerne sei hier das Programm des damaligen VW-Vorstandes Winterkorn „Mach 18“ aus dem Jahr 2007 genannt. VW soll den Absatz bis 2018 um fünf Mio. von 6,2 auf 11,2 Mio. Fahrzeuge erhöhen. Die Produktivität soll jedes Jahr um zehn Prozent zulegen. Mit diesem Programm sollen die Wachstumsmärkte erobert werden, schließlich ist der deutsche Markt weitgehend gesättigt. Prognostiziert ist ein Anwachsen des Weltmarktes für Automobile um 20 Millionen auf 90 Millionen. VW will mit „Mach 18“ ein Viertel dieser Zuwächse für sich vereinnahmen. Andere Konzerne haben ähnliche Strategien. Die Folge sind weltweit zu hohe Produktionskapazitäten die logischerweise zu einem scharfen Verdrängungswettbewerb führen.

Geht nun wie 2008 die Nachfrage zurück, trifft das die Automobilindustrie empfindlich. In Japan sanken die Neuzulassungen 2008 um 6,5%, der niedrigste Stand seit 34 Jahren. Der Absatz deutscher Hersteller in die USA ist 2008 um 6% zurückgegangen. Dabei haben sie noch gut abgeschnitten, der Gesamtabsatz in den USA ging um mehr als 18% zurück, der Gesamtmarkt Westeuropa um 8%.

Die staatliche Intervention in Form der Abwrackprämie hat den schlimmsten Einbruch insbesondere bei VW und teilweise bei Opel verhindert, doch was nächstes Jahr kommt ist noch völlig offen. Die Nachfrage wird nicht steigen, im Gegenteil, die Auswirkungen der Krise auf den Arbeitsmarkt und damit auch auf die Nachfrage werden erst 2010 richtig zutage treten.

3. Wege aus der Krise: Green New Deal / Konversion / Alternative Verkehrssysteme

Während die schwarz-gelbe Bundesregierung weiter auf eine einseitige Förderung von Exportindustrien setzt⁹ und hofft, dass die schwarz-roten Krisenreaktionen wie Abwrackprämie, Kurzarbeit und Deutschlandfonds über den Exporteinbruch hinwegretten, entwickeln sich im sozialdemokratischen und vor allem grünen Spektrum seit wenigstens 3 Jahren und angestoßen durch den Obama-Wahlkampf und Diskussionen bei der UNO Konzepte eines sog. Green New Deals. Im Kern geht es darum verstärkt in grüne Industrien zu investieren und dadurch wirtschaftliches Wachstum anzuregen und gleichzeitig den Klimawandel zu bremsen. Die EU zum Beispiel verspricht bis 2020 410.000 zusätzliche Jobs im Bereich erneuerbare Energien.

Ohne hier ausführlich auf einzelne Konzepte einzugehen¹⁰, bleiben aber auch diese Konzepte im klassischen angebotsorientierten Verständnis von Industriepolitik gefangen: Es werden sog. Zukunftsbranchen identifiziert, Arbeitsplatzprognosen entwickelt und deren Produktionsbedingungen dann durch Steuernachlässe oder den Emissionshandel gefördert, Ansiedlungshilfen bei sog. Clustern gewährt und Exportchancen für die Produkte unterstützt. Im zentralen pro-

⁹ Vgl. das von der Süddeutschen veröffentlichte Guttenbergsche Geheimpapier zur Industriepolitik vom Juli 2009 und die neoliberale Begleitmusik in Kapitel 6 des Sachverständigen Gutachtens 2009/2010: Industriepolitik: Marktprozesse wirken lassen und Innovationen ermöglichen.

¹⁰ Vgl. auch die kritischen Beiträge von Wolfgang Sachs, Frieder-Otto Wolf, Tazio Müller und Stefan Kaufmann und <http://www.zeitschrift-luxemburg.de/>

grammatischen Papier des Bundesumweltministeriums (noch unter Leitung Gabriels) werden entsprechend Markteinführungsprogramme gefordert, Investitionen sollen „angereizt“ werden, die Finanzierung erleichtert, sog. Top-Runner identifiziert und Labels entwickelt, Leuchttürme geschaffen und Exportinitiativen gestartet werden. Die IG Metall kritisiert an diesem Konzept zurecht, dass es im alten angebotsorientierten Denken verharrt: Zu wenig werden in dem Konzept des Bundesumweltministeriums die veränderten Rahmenbedingungen, die aktuelle Dominanz des Finanzkapitalismus und die shareholder-value-Orientierung in vielen Unternehmen wahrgenommen. „Das vorherrschende „Kurzfrist-Denken“ in den Unternehmen wird zum Hemmschuh für eine ökologische Industriepolitik, die eben gerade ein an langfristigen Zielen orientiertes industriepolitisches Handeln einfordert. (...) **Marktwirtschaft und Wettbewerb führen nicht selbststeuernd zu ökologisch nachhaltigem Wirtschaften.**“ Die Gewerkschaft verweist auf die notwendige staatliche Eingriffe, Weiterbildungs- und Qualifikationsbedarf bei den Beschäftigten, wenn solch ein Weg gegangen werden soll, wie auch die Bedeutung von Guter Arbeit und von Mitbestimmungsrechten als notwendiger Voraussetzung für industriellen Wandel.

Die vom BMU geförderte und vom IMK gemeinsam mit Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung u.a. durchgeführte Studie ‚Wege aus der Wachstumskrise‘ entwickelt ein Politikscenario, das über diese beschränkten Ansätze hinausweist. Ihre Politikempfehlungen zielen auf einen Umbau der Produktionsstrukturen in Richtung Energie- und Ressourceneffizienz, die Förderung von Umwelttechnologien, aber eben auch eine explizite Orientierung auf den Binnenmarkt¹¹. Ein radikaler Umbau in Richtung Binnenwirtschaftsorientierung, eine entsprechende Investitionslenkung über aktive Industriebeteiligungen und wirtschaftsdemokratische Eingriffe findet sich in all diesen Programmen und Konzepten nicht. Vor allem werden sie auch nicht mit konkreten Umbauszenarien und einer begleitenden Strukturpolitik für die bestehenden „nicht-grünen“ Industrien verbunden.

Aber auch die Linke und die Gewerkschaften stehen noch am Anfang, wenn es um konkrete Vorschläge für den sozial-ökologischen Umbau der Industrie geht. Ermutigend und anschlussfähig ist aber zumindest das gemeinsame Projekt von LichtBlick und Volkswagen¹². LichtBlick will in den kommenden Jahren in ganz Deutschland 100.000 ZuhauseKraftwerke installieren. Diese kleinen, mit Gas betriebenen Effizienzpakete versorgen 100.000 Gebäude mit Wärme und Strom gleichzeitig. Die installierte Leistung von 2000 Megawatt entspricht dabei der Kapazität von zwei Atomkraftwerken. Das Zuhausekraftwerk wurde gemeinsam mit Volkswagen zur Serienreife entwickelt. Wichtigstes Bauteil ist der Volkswagen-Gasverbrennungsmotor, der in Salzgitter produziert werden wird. Im Rahmen der Tarifrunde 2006 für den Standort Salzgitter ist das Projekt "Blockheizkraftwerk" zwischen Unternehmensleitung und Betriebsrat vereinbart worden. Der Betriebsrat von Volkswagen betrachtet dieses Projekt als einen ersten wichtigen Schritt zur alternativen Beschäftigung neben der herkömmlichen Motorenproduktion und geht davon aus, dass langfristig 160 Stellen damit gesichert werden können.

Hier zeigen sich die Kernelemente einer zukunftsweisenden Konversionspolitik auf betrieblicher oder Branchenebene: Alternative Produkte sollen entwickelt werden, die gesellschaftlich nützlich und ökologisch wegweisend sind. Die Arbeitsplätze vor Ort sollen erhalten bleiben durch die Ansiedlung alternativer Produktion in den Betrieben. Die Beschäftigten sollen in diesen Prozess einbezogen werden.

¹¹ Das IMK schränkt das aber ein. Sinnvoll sei nicht eine Reduzierung der Exporte, sondern eine Steigerung der Importe durch höhere Einkommen und öffentliche Investitionen. Wir gehen davon aus, dass sich – sofern man die Auseinandersetzung um globale Ungleichgewichte ernst nimmt - ein Teil bundesdeutscher Industrieexporte substituiert werden muss, was nicht gleich zu setzen ist mit geringeren Produktionskapazitäten.

¹² Vgl.: http://www.lichtblick.de/h/ZuhauseKraftwerk_310.php

Der Rückgriff auf den konventionellen Energieträger Gas beim Lichtblick/VW-Projekt oder die auch Diskussion um Elektroautos verweist auf gemeinsame Problemlagen von Ökoinnovationen, sofern sie weiterhin in die Profitlogik kapitalistischen Wirtschaftens eingebettet bleiben. In der Studie *Zukunftsfähiges Deutschland* (2008, S. 106) wurden entsprechend 5 Fußangeln einer ökologischen Industriepolitik, entwickelt, die noch einmal die Kritik an Konzepten des New Green Deal oder auch der ökologischen Industriepolitik des ehemaligen Bundesumweltministeriums verstärken und als Bewertungsmaßstab für konkrete Konversionsprojekte dienen können:

- 1.) *Wenn Gewinne aus Technologien wie emissionsarmen Kraftwerke oder elektronische Antriebe, dann in wenig ökologische Branchen oder Produktionszweige investiert werden, ist damit für den ökologischen Umbau nichts gewonnen.*
- 2.) *Öko-Innovationen dürfen nicht mehr Ressourcenflüsse auslösen, als sie einsparen, etwa indem alte Motoren zu rasch ausgemustert werden.*
- 3.) *Öko-Innovationen dürfen bei Verbrauchern nicht lediglich eine Nachfrage nach zusätzlichen Produkten auslösen.*
- 4.) *Öko-Technologien dürfen nicht Probleme von einem Umweltmedium oder Rohstoff auf einen anderen verschieben und z. B. einen erhöhten Metallbedarf auslösen.*
- 5.) *Die Einführung von Hybridantrieben oder Solarkraftwerken muss von einem Rückbau an fossilen und verbrauchsintensiven Wirtschaftsstrukturen begleitet werden. Ergebnis ist sonst nur eine Differenzierung des Produktangebots um zusätzliche ökologische Varianten. Die Priorität muss auf der Vermeidung des Ressourcenverbrauchs und der Stoffströmen sowie der Schonung von Flächen liegen.*

Umbau-Konzepte, die alleine darauf zielen durch die Förderung neuere Umwelttechnologien neue profitable Investitionsfelder für privatwirtschaftliche Unternehmen auf globalen Wachstumsmärkten zu erschließen, brechen allesamt nicht mit der Logik des Neoliberalismus und sind auch mit der Exportförderpolitik bestens vereinbar vor allem wenn man an Großprojekte wie Desertec denkt. Gleichzeitig entsprechen sie auch der Logik der Abwrackprämie, wenn sie als Förderungsprogramm für kleine, umweltschonende Autos verkauft wird. Tatsächlich wurde der Neuwagenabsatz von Januar bis Juli 2009 um 27% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert. Langfristig wird dieser ökonomische Effekt allerdings nicht sein. Profitiert haben vor allem ausländische Hersteller. Ökologisch war die Abwrackprämie kontraproduktiv, da sie nicht an den Kauf von CO₂-armen Neuwagen gekoppelt war. Der Neuwagen musste lediglich die Abgasnorm Euro-4 erfüllen, was fast alle neuen Wagen tun. Damit wurde also der Kauf von Autos subventioniert, die nicht der neuesten Technik entsprachen. Die Autohersteller konnten ihre alten Lagerbestände reduzieren.

Für die deutsche Automobilindustrie stünde also - in der alten Logik gedacht - als erstes auf der Tagesordnung, den von ihr vernachlässigten Kleinwagenmarkt und die Entwicklung leichter und effizienterer Fahrzeuge wieder voranzutreiben. In den achtziger Jahren wurde sowohl bei Umwelt- und Verkehrsverbänden, als auch in der IG Metall intensiv über alternative Verkehrskonzepte diskutiert. 1990 hat der Vorstand der IG Metall seine Leitlinien „Auto, Umwelt Verkehr“ formuliert¹³. Das Ziel sollte ein humanes, umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem sein in dem das Automobil als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes neu konzipiert werden sollte. Daran muss in der Krise angeknüpft werden. Kurzfristig muss die Politik Regeln erlassen, die die notwendigen Investitionen für Innovationen in Produktion, Verbrauch und den Antriebsarten von Autos auslösen würden. Die IG Metall hat 1990 u.a. fol-

¹³ Vgl. dazu auch: IG Metall und Deutscher Naturschutzring (Hg.), *Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist*. Köln 1992

gende Forderungen aufgestellt: Automobilproduktion ohne Gift- und Schadstoffe, Minderung des Verbrauchs und der Schadstoffemissionen, schrittweiser Ersatz der fossilen durch regenerierbare Energieträger. Dazu käme noch die Erschließung von Energieeinsparpotentiale bei der Automobilproduktion.

Man darf sich aber keine Illusionen machen. Effizienzsteigerungen und Leichtbauweisen benötigen mehr Investitionen ohne dass sie zu höheren Gewinnen führen würden. Eine Konversion der Automobilindustrie muss deshalb über die Förderung nach kleinen, ressourcenschonenden und emissionsarmen Autos hinausgehen (vgl.: Reh 2009). Eine Effizienzverbesserung der bestehenden Fahrzeugflotte reicht zur Erreichung der notwendigen Klimaschutzziele nicht aus. Mit dem Individualverkehr werden wertvolle und endliche Ressourcen verschleudert. Durch den massiven Ausbau der Individualmotorisierung anderer Kontinente wird die Klimakatastrophe dramatisch beschleunigt. Wenn es für die Branche eine Zukunft im gegenwärtigen Umfang geben soll, darf eine Diskussion über Mobilität, integrierte Verkehrssysteme und die Rolle der Automobilunternehmen dabei kein Tabu mehr sein.

Wir waren in dieser Diskussion schon einmal weiter. Dazu die IG Metall 1990: „Notwendig ist ein differenziertes Einsatzkonzept der Verkehrsträger, das den Autoverkehr in den Ballungszentren auf ein erträgliches Maß reduziert, den Zugang durch einen besseren öffentlichen Verkehr erleichtert, ein bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht und den Verkehrsfluss de Autoverkehrs außerhalb der Wohnbereiche verbessert und verstetigt. Die große Aufgabe, vor der wir stehen, ist der Übergang vom bisherigen Konkurrenzmodell zu einem Kooperationsmodell aller Verkehrsträger.“

Anstatt Geld und geistige Kapazitäten in die Entwicklung weiterer Modelle mit 200-300 PS zu stecken, müssen die Ressourcen in die Entwicklung neuer Verkehrssysteme, sowie Verkehrsinformations- und Leitsysteme gesteckt werden. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ist es noch keine Lösung, Teile der Automobilproduktion durch ÖPNV-Fahrzeuge wie Busse, Straßen- oder U-Bahnen zu ersetzen. Aufgrund der Langlebigkeit und der geringen Stückzahlen machen sie nur einen Bruchteil der Autoproduktion aus. Ein massives Umschichten der Straßenbau-Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr könnte hier aber viel bewirken.

Die finanzielle Austrocknung der Kommunen und die Vorbereitung des Unternehmens DB AG auf den Börsengang haben aber zu einem Abbau des öffentlichen Nahverkehrs geführt. Anstatt Steuergelder für den vorgezogenen Autobahnausbau zur Verfügung zu stellen, muss in Forschung und Entwicklung neuer Verkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Schiene und den Öffentliche Personennahverkehr investiert werden. Der ÖPNV muss flexibler, dichter, komfortabler und zuverlässiger werden. Erst dann würde auch der Umbau von Automobilherstellern zu Mobilitätsdienstleistern Sinn machen.

4. Binnenmarkt stärken – Dienstleistungen ausbauen, öffentliche Investitionen steigern und sozial-ökologischer Umbau

Wenn der gegenwärtigen Krise nicht die nächsten folgen sollen, müssen Konversionsprojekte in eine alternative Strategie der Binnenmarktorientierung eingebettet werden. Arbeitsplatzsicherung und ökologischer Fortschritt setzen einen breiteren sozial-ökologischen Strukturwandel und umfassende Maßnahmen zur Demokratisierung der Wirtschaft voraus.

- **Statt einseitiger Exportorientierung, Lohndumping und Kürzung öffentlicher Investitionen brauchen wir eine ausgeglichene Außenwirtschaft und eine Stärkung der Binnennachfrage. Diese Wende muss eingebettet werden in eine neue Welt-handels- und Weltwirtschaftspolitik, die soziale und ökologische Nachhaltigkeit, die Stärkung regionaler Kooperation und Entwicklung als Leitbild hat.**

- **Statt eines Finanzmarkt getriebenen Kapitalismus, in dem Manager im Dienste des kurzfristigen Shareholder Value die Unternehmenspolitik bestimmen, müssen die Belegschaften ihre Interessen durch paritätische Mitbestimmung und Beteiligungen durchsetzen können.**
- **Statt überholte Wirtschaftsstrukturen durch ständige Kostensenkung zu Lasten von Belegschaften und Umwelt profitabel zu halten, müssen neue Bereiche erschlossen werden, die sich am Bedarf der Menschen orientieren.**
- **Ohne wirtschaftsdemokratische Elemente, die über die betriebliche Mitbestimmung hinausgehen und die Gewerkschaften, Umweltverbände und andere einbeziehen, wird kein Umbau möglich sein. Der Strukturwandel muss daher über staatliche Beteiligungen und wirtschaftsdemokratische Entscheidungsstrukturen mit Wirtschaftsräten auf allen Ebenen durchgesetzt werden.**

DIE LINKE hat ein umfassendes Zukunftsprogramm zur Stärkung der Binnennachfrage entwickelt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/470). Der erste Teil dieses Programms zielt vor allem auf den Ausbau der sozialen Daseinsvorsorge, des Bildungswesens und des öffentlichen Dienstes über öffentliche Zukunftsinvestitionen. Viele Kommentatoren sehen den Ausbau des Dienstleistungssektors und der Dienstleistungswirtschaft als direkte Alternative zur Industriearbeit alter Prägung. Prägnant dazu Cornelia Heintze: „Es ist richtig, Deutschland als Industriestandort zu erhalten. Eine Strategie aktiver Industriepolitik wird jedoch nicht verhindern, dass der Anteil der Beschäftigung im Sekundärsektor weiter zurückgeht. ...Der Rückgang von 2 Mio. Beschäftigten gegenüber 1995 konnte durch die Steigerung des Exportüberschusses nicht verhindert werden. Dies umso mehr als der Exporterfolg mit einer ausgeprägten Lohnzurückhaltung und damit einer Schwächung der Binnenökonomie erkaufte wurde. Eine Politik fortgesetzter Arbeitszeitverkürzung hätte den Rückgang abbremsen, aber kaum ausgleichen können. Nicht anders zu beurteilen ist die Strategie eines Green New Deals. Der Umbau der Energie- und Verkehrssysteme in Richtung Klimaneutralität und Ressourceneffizienz schafft Arbeitsplätze. Die Rolle, die er innerhalb einer Beschäftigungsstrategie spielen kann, sollte aber nicht überschätzt werden. Auf einzelnen Märkten (Solarbranche, z.B.) sind Schwellenländer dabei, von Nettoimporteuren zu Nettoexporteuren aufzusteigen.“ (Heintze 2009)

Wir gehen aber davon aus, dass die dauerhafte Vernichtung von industriellen Kapazitäten und des damit verbundenen Know-hows keine Ausgangsbedingung für einen Strukturwandel sein kann und den Beschäftigten auch nicht vermittelt werden kann. Aus IndustriearbeiterInnen werden nicht in kurzer Zeit Pflegekräfte. Wichtig für den industriellen Umbau ist deshalb der zweite Bereich des linken Zukunftsprogramms : Eine gezielte und auf Dauer ausgeweitete staatliche Nachfrage in Form von ökologischen Infrastrukturprogrammen und einer ökologischen Vergabepolitik stärkt den Umstieg auf Umweltgüter, eine umweltfreundliche Energieerzeugung und die Nachfrage nach modernen und umweltschonenden Verkehrsträgern wie Straßenbahnen. Stärkt der Staat vom Bund bis zu den Gemeinden seine Nachfrage nach ökologischen Produkten, entwickelt er auch den Druck zu veränderten Produkten in der Industrie. In den Leitmärkten der Umwelttechnik hat sich die Beschäftigung zwischen 2005 und 2007 um 15 % erhöht. Diese Technologien haben also auch das Potential Ersatzarbeitsplätze für Beschäftigte der Automobilindustrie und anderer zu schaffen.

In der bereits erwähnten Studie „Wege aus der Wachstumsfalle“ wurde dazu ein Maßnahmenbündel zur Investitionsförderung mitsamt Umsetzungsphasen entwickelt. Eingebettet sind diese Maßnahmen in ein Nachhaltigkeitsszenario, dass einen Ausstieg aus den außenwirtschaftlichen Ungleichgewicht, verbunden mit dem Umstieg auf Umwelttechnologien und die Schaffung von Arbeitsplätzen verspricht. Zentral ist den Autoren, dass dies aber nur bei einer EU-weiten Abstimmung und Kooperation erfolgversprechend ist.

Wir sind der Auffassung, dass diese klassische Nachfragesteuerung durch die öffentliche Hand wichtig ist, aber nicht ausreicht, um den sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft und damit auch den notwendigen Umbau der industriellen Produktionsweise zu erreichen.

Wesentliche Aufgabe und auch programmatisches Neuland für DIE LINKE sind konkrete Konzepte für die Konversion von Industriebranchen oder eine sozial-ökologische Industriepolitik. Wir setzen uns von Konzepten eines Green New Deal ab, denn die Linke will eine aktive industriepolitische Rolle des Staates, der Investitionen direkt in ökologisch wegweisende Bereiche lenkt und die betroffenen Arbeitnehmer, die Gewerkschaften und Umweltverbände in die Richtungsentscheidungen einbindet.

4. 1. Der LINKE Zukunftsfonds für Industrieinnovationen und Beschäftigungssicherung

Zentraler Bestandteil des Linken Zukunftsprogramms ist deshalb ein Zukunftsfonds für Industrieinnovationen und Beschäftigungssicherung. Nur so lassen sich zukunftsfähige Industriearbeitsplätze sichern und ein Einstieg in den sozialökologischen Umbau von strukturellen Krisenbranchen einleiten. Überkapazitäten können abgebaut und durch Wertschöpfung in gesellschaftlich sinnvollen Bereichen ausgeglichen werden.

Vorrangiges Ziel des Fonds ist es, Instrumente zur staatlichen Unternehmensfinanzierung an staatliche Beteiligungen zu koppeln. Der linke Zukunftsfonds knüpft die Gewährung von öffentlichen Geldern an klare Bedingungen zur Beschäftigungssicherung. Hilfen sind nur als öffentliche und / oder Belegschaftsbeteiligungen mit Einfluss auf die Geschäftspolitik zu gewähren. Sie sind mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten von Betriebsräten und Gewerkschaften zu verbinden.

Staatliche Gelder sollen direkt und demokratisch kontrolliert in Zukunftsbereiche gelenkt, Innovationen und Entwicklungen **auf Branchenebene** angestoßen werden, die bisher aus Profitinteressen und einzelwirtschaftlicher Konkurrenz unterblieben sind. Ein Teil des Fonds wird für die Länder und Kommunen bereitgestellt.

Zur Frage der Finanzierung, die zumindest in Parlamentsdebatten eine große Rolle spielt: Im Bundeshaushalt sind bereits bis 2010 Kredite in Höhe von insgesamt 40 Mrd. Euro über das sog KfW-Sonderprogramm für kleine und mittlere (15 Mrd.) und große Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 500 Mio. € eingestellt (25 Mrd.). Darüber hinaus steht den Unternehmen ein Bürgschaftsrahmen von insg. 75 Mrd. € zur Verfügung. Diese werden in den Fonds überführt und entsprechend verwaltet. Die Länder sollen sich mit eigenen Mitteln einbringen.

In diesem Jahr werden die 30 größten Dax Konzerne 22,4 Mrd. € an Dividenden ausschütten. Durch ein Verbot von Dividenden und eine entsprechende Sonderabgabe für Unternehmen und Banken ließen sich weitere Mittel mobilisieren. Nach ihrer Gesundung sollten die beteiligten Unternehmen Teile ihrer Erträge in den Zukunftsfonds für den weiteren sozialökologischen Umbau ihrer Branche einzahlen. Denn: Freiwillig übernimmt die Wirtschaft keine gesellschaftliche Verantwortung. Deshalb brauchen wir eine einmalige, gesetzlich festgelegte Umlagefinanzierung. Ein Teil des Fonds wird für die Länder und Kommunen bereitgestellt. Die demokratische Kontrolle geht über die Betriebsebene hinaus. Die Vergabe und Durchführung wird in jeder Kommune, in jedem Bundesland wie auch auf Bundesebene durch ein Gremium aus Vertretern der öffentlichen Hand unter Beteiligung von gesellschaftlichen Gruppen wie Gewerkschaften, Umweltorganisationen, Handwerkskammern, Arbeitgeberverbänden, der KfW und den Sparkassen demokratisch kontrolliert.

Der linke Zukunftsfonds knüpft die Gewährung von öffentlichen Geldern an klare Bedingungen zur Beschäftigungssicherung. Hilfen sind nur als öffentliche und Belegschaftsbeteiligungen mit Einfluss auf die Geschäftspolitik zu gewähren. Sie sind mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten von Betriebsräten und Gewerkschaften zu in den Unternehmen und unternehmensübergrei-

fend mit demokratischen Mitwirkungsrechten der Parlamente, Gewerkschaften und Verbänden (s.o.) verbunden.

5. Wirtschaftsdemokratie

Damit sind wir bei der Frage angekommen: Wer soll Träger einer solchen gesamtgesellschaftlichen und gemeinwohlorientierten Politik werden. Unsere Antwort geht davon aus, dass eine Konversion der Industrie eingebettet werden muss in eine Demokratisierung der Wirtschaft. Es geht um ein neues wirtschaftsdemokratisches Regime, in dem die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Parlamente weit stärker in wirtschaftliche Prozesse eingreifen und diese direkter mitgestalten als bisher. Ein solches Konzept muss Elemente keynesianischer Nachfragesteuerung – also im wesentlichen gezielte öffentliche Investitionen - als auch eine sozialregulative Ordnungspolitik – also im wesentlichen Grenzwerte bis hin zu globalen Umweltstandards – aufgreifen, aber um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern. Ein solches Konzept schließt globale Wirtschaftsdemokratie ein, weil dem Freihandel mit seinem Verdrängungswettbewerb auch alternative globale Wirtschafts- und Industriestrukturen entgegengesetzt werden müssen, die von Kooperation und fairem Handel gekennzeichnet sind.

Die Perspektive einer wirtschaftsdemokratischen Überwindung des finanzmarktgetriebenen Kapitalismus wirft unmittelbar Machtfragen auf: Zum einen geht es um eine Neuverteilung von Entscheidungsmacht in den Betrieben: Gegenüber dem Shareholder-Value-Regime der Dominanz der kurzfristiger Renditeerwartungen der Finanzinvestoren über die Interessen der Beschäftigten wie auch über mittel- und langfristige Unternehmensziele müssen die Interessen der Beschäftigten wie auch der Gesellschaft gestärkt werden. Wirtschaftsdemokratie muss also eine Stärkung der Vertretung der betrieblichen Interessen der Beschäftigten zusammen bringen mit einer Öffnung wirtschaftlicher Entscheidungen für soziale und ökologische Zukunftsinteressen der Gesellschaft.

Wir beziehen uns dabei unter anderem auf die langfristigen Konzeptionen von Naphtali und Agartz, die die Grundkonzeption für die gewerkschaftliche und sozialistische Bewegung begründet haben.

„Kurz zusammengefasst darf man sagen, dass es zwei Wege sind, die in der Forderung nach Wirtschaftsdemokratie sich kreuzen: der eine geht aus von der Kritik der Unzulänglichkeit der politischen Demokratie, der andere von der Kritik der wirtschaftlichen Autokratie. Wirtschaftsdemokratie ist einerseits eine Art der Demokratie, d.h. die wirtschaftliche in Ergänzung und im Unterschied zur politischen Demokratie, andererseits ist sie eine Form der wirtschaftlichen Verfassung, die demokratische Verfassung der Wirtschaft im Gegensatz und im Unterschied zur wirtschaftlichen Autokratie“, schrieb Naphtali.

Wirtschaftsdemokratie umfasst mehrere Ebenen:

1. Die Mikroebene: die betriebliche und Unternehmensebene der Mitbestimmung und Partizipation. Dazu gehören Fragen der Mitbestimmung, aber auch der Beteiligung am Vermögen. Dazu gehört auch ein öffentlicher und gemeinwirtschaftlichen Sektor. Dazu gehören auch Genossenschaften, denn sie verfolgen im Idealfall und oft auch in der Realität andere Zielsetzungen als kapitalistische Privatunternehmen.
2. Die Mesoebene: die Marktsteuerung und Regulation, wie die Tarif- und Arbeitsrechtspolitik, Verbraucherschutz, Wettbewerbs-, Industrie- und Regionalpolitik und dabei die Rolle von Wirtschaftsräten aus VertreterInnen von Parlamenten und zivilgesellschaftlichen Organisationen
3. Die Makroebene: die gesamtwirtschaftliche Aspekte koordiniert, wie die internationale

und europäische Handelspolitik, Geld- und Fiskalpolitik, Umweltpolitik, Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik. Wirtschaftsdemokratie muss auch die globale Ebene einbeziehen.

Zur Mikroebene:

1. Dazu zählen natürlich die Ausweitung der Betriebsratsmitbestimmung in wirtschaftlichen Angelegenheiten, die paritätische Mitbestimmung und ihrer Aufgabenfelder. Aber auch die Verpflichtung der Aufsichtsratsmitglieder auf gesamtgesellschaftliche Ziele und Transparenz und demokratische Kontrolle über ihre Tätigkeit, statt ihrer Verpflichtung nur auf das Gemeinwohl des Unternehmens, sei es privat oder öffentlich. Das schließt darüber hinaus z.B. eine soziale-ökologische Bilanzierungspflicht von Unternehmen ein. Die Mitbestimmung auf europäischer und globaler Konzernebene ist dabei zu weiter entwickeln.

Otto Sik hatte im Prager Frühling das Modell einer humanen Wirtschaftsdemokratie als Gegenentwurf zur bürokratischen Staatswirtschaft entwickelt. Konkret hatte er vorgeschlagen, dass regelmäßig ein Teil der Gewinne eines Unternehmens nicht als Kapitalertrag, sondern als Eigentumsanteile von der Belegschaft angeeignet und kollektiv verwaltet werden. In diesem Sinne müssen wir unsere Positionen zur Belegschaftsbeteiligung klären und weiterentwickeln. In diesem Sinne sind auch schwedische Erfahrungen mit solchen Beteiligungsmodellen auszuwerten.

2. Belegschaftsbeteiligungen als individuelle Anteile einzelner Beschäftigten mit Rechtsanspruch nur auf die Auszahlung entsprechender Gewinnanteile lehne ich eindeutig ab. Sie bringen keine Ausweitung der innerbetrieblichen Demokratie, im Gegenteil: Sie verstärken noch die im Zeichen der Standorterpressung längst zum Problem auch der betrieblichen Interessenvertretung gewordene Bindung von Beschäftigten an die Unternehmensentwicklung auf einzelbetrieblicher Ebene.

3. Ergänzend zur Ausweitung der betrieblichen Mitbestimmung halte ich hingegen die **Umwandlung von Gewinnanteilen in einen gemeinschaftlichen und nicht handelbaren Eigentumstitel der Beschäftigten** für sinnvoll: Sie stärken die Position der Beschäftigten bei betrieblichen Entscheidungen, wenn sie von der gesamten Belegschaft demokratisch verwaltet werden. Wenn die von der Belegschaft demokratisch entsandten Vertreter ihres Eigentumstitels bei betrieblichen Unterscheidungen Mehrheiten mit den Beschäftigtenvertretern bilden, eröffnen sie sogar Perspektiven zur Überwindung der vom Bundesverfassungsgericht mit der Forderung nach Sicherung einer Mehrheit der Eigentümer eng gezogenen Grenzen betrieblicher Mitbestimmung.

4. Demgegenüber halte ich eine **Umwandlung öffentlicher Fördermittel und Beteiligungen in Belegschaftseigentum** nicht für richtig. Dies würde betriebliche Einzelinteressen und Sichtweisen der Belegschaft gegenüber gesamtgesellschaftlichen Entwicklungszielen privilegieren. Darüber hinaus sind öffentliche Mittel von allen gezahlt und ihre Verwendung müsste auch in diesem Sinne demokratisch verwaltet werden. Hier denke ich vor allem an Wirtschaftsräte von der Kommune bis zu Bund, in denen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände, Parlamente, Umwelt und Sozialverbände vertreten sind. Einen ersten Schritt dazu haben wir mit dem Industriefond gemacht oder konkret in unserer Positionierung zu Opel. Eine Schlüsselfrage des Wegs zur Wirtschaftsdemokratie ist ihre Weiterentwicklung auf überbetrieblicher Ebene und ihr Verhältnis zu den betrieblichen Ebenen. Belegschaftsbeteiligungen als demokratisch verwaltetes Gemeinschaftseigentum der Beschäftigten können dazu aus meiner Sicht einen Beitrag leisten, da sie die Vertretung innerbetrieblicher Interessen der Beschäftigten mit gesamtgesellschaftlichen Entwicklungsperspektiven eher stärken: Und der Gefahr einer Verbetrieblichung der Interessenvertretung ist eine ergänzende aktive Teilhabe an der Diskussion über betriebliche Perspektiven im Zusammenhang gesellschaftlicher Interessen zumindest nicht stärker ausgesetzt als die Arbeit von Interessenvertretungen auf betrieblicher Ebene.

Wirtschaftsdemokratie im Betrieb reicht nicht aus. Sie muss eingebettet werden in ein umfassendes Konzept von Wirtschaftsdemokratie als strategischer Schlüssel des Umbaus der Wirt-

schaft und der Gesellschaft.

Zur Mesoebene:

LINKE Wirtschaftsdemokratie geht davon aus, dass Wirtschaft keine Privatsache, sondern eine gesellschaftliche Veranstaltung ist. Zweck ist nicht die Erzielung des shareholder-values, sondern die sozialen und ökologischen und demokratischen Interessen der Menschen. Beschäftigte haben ein Recht auf Erwerbstätigkeit, würdige Arbeitsbedingungen, soziale und gewerkschaftliche Rechte, auf Mitbestimmung, Teilhabe und Verteilungsgerechtigkeit.

Nicht „der Markt“ soll die Steuerung und Rahmenbedingungen setzen, erst recht nicht die dahinter stehenden Akteure von Banken, Fonds und Konzernen. Die Rahmenbedingungen des Wirtschaftens sind von der Politik demokratisch und verbindlich festzulegen. Daran sind gewerkschaftliche, ökologische und andere Organisationen und die Bürgerinnen und Bürger selbst zu beteiligen. Ohne diese Rahmensetzung ist auch keine Industriekonversion möglich.

Für all diese Zwecke sind demokratische Gremien, „Wirtschaftsräte“ zu entwickeln, in denen ebenfalls Gewerkschaften, Umweltverbände und andere zivilgesellschaftliche Organisationen vertreten sind. Diese Räte sollen neben und in Zusammenarbeit mit Parlamenten die Kontrolle öffentlicher Investitionen, öffentlicher Beteiligungen und öffentlicher Betriebe sichern. Diese Räte sollen zudem an der wirtschaftspolitischen Rahmensetzung für die Industriepolitik beteiligt sein.

Zur Makroebene

Auf Bundesebene bedeutet das zunächst die Entwicklung demokratischer Entscheidungsstrukturen über die Finanz- und Geldpolitik, von der Haushaltspolitik bis hin zur Kontrolle auch der EZB.

LINKE Wirtschaftsdemokratie geht davon aus, dass alle Länder ein Recht auf Entwicklung, Zugang zu Ressourcen und Nahrungssicherheit und Ernährungssouveränität haben. Wir unterstützen Subsidiarität im Wirtschaftsleben. Wenn es ökologisch und wirtschaftlich vertretbar ist, soll Güterproduktion auf lokaler, nationaler oder regionaler Ebene gefördert werden. In diesem Sinne treten wir für eine Clearing Union zum Ausgleich der Leistungsbilanzungleichgewichte auf europäischer und internationaler Ebene ein.

Für die Welthandels- und Weltwirtschaftspolitik brauchen wir Abkommen zu Kooperation im Sinne von fairem und nachhaltigem Handel und Weltwirtschaft. Dies gilt insbesondere in der Klimafrage. Regionale, soziale und ökologische Rahmensetzung soll an die Stelle der Unterbietungskonkurrenz treten. Investitionen sollen sozial und ökologisch in globalen und regionalen Abkommen reguliert werden.

LINKE Wirtschaftsdemokratie setzt dafür die Demokratisierung und Dezentralisierung globaler Institutionen voraus. Alle Staaten sind gleichberechtigt zu beteiligen. Abkommen der UN und ihrer Organisationen, die Menschenrechte, soziale- und ökologische Fragen betreffen haben Vorrang vor Handelsliberalisierung. Sie sollen gestärkt und sanktionsfähig werden. Wir wollen einen Wirtschaftsrat auf UN Ebene zur demokratischen Kontrolle.

Literatur

- Allespach, Martin, Gewerkschaftliche Eckpunkte einer aktiven Industriepolitik, in: WSI-Mitteilungen 5 / 2009, S. 277ff
- Bosch, Gerhard: Perspektiven einer nachhaltigen Industriepolitik: http://www.gegenblende.de/01-2010/++co++f184db06-de84-11de-5a9e-00093d10fae2/@_@index.html Oktober 2009
- Bund für Umwelt und Naturschutz, Brot für die Welt & Evangelischer Entwicklungsdienst (Hrsg.): *Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt. Ein Anstoß zur gesellschaftlichen Debatte. Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie.* 2008
- Bundesministerium für Umwelt, Ökologische Industriepolitik. Nachhaltige Politik für Innovation, Wachstum und Beschäftigung, Diskussionspapier 2008
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung, in: Schlaglichter der Wirtschaftspolitik - Monatsbericht 01/2008:
- Bundestagsfraktion DIE LINKE, Industriepolitische Kehrtwende – Zukunftsfonds für Industrieinnovation und Beschäftigungssicherung. [Bundestagsdrucksache 16/12294](#).
- Bundestagsfraktion DIE LINKE, Zukunftsprogramm für 2 Millionen Arbeitsplätze, Bundestagsdrucksache [17/ 470](#).
- EMB, Wie kann ein Aufschwung der europäischen Fertigungsindustrie erzielt werden? Ein Aktionsplan des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes, 2006
- Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung u.a., Innovationsdynamik und Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in grünen Zukunftsmärkten. Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes 2008
- Heintze, Cornelia, Die Entfaltung sozialer Dienstleistungen, in: <http://www.gegenblende.de/01-2010/++co++a9007774-e347-11de-43a9-00093d10fae2> Dezember 2009
- IG Metall und Deutscher Naturschutzring (Hg.), Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist. Köln 1992
- IG Metall, Industriepolitische Erklärung der IG Metall und der IG Bergbau, Chemie und Energie
- IG Metall, Stellungnahme der IG Metall zum Diskussionspapier des Bundesumweltministeriums: Ökologische Industriepolitik Nachhaltige Politik für Innovation, Wachstum und Beschäftigung 2008
- Jaeger, Carlo C. / Horn, Gustav / Lux, Thomas, [Wege aus der Wachstumskrise](#). Potsdam 2009

- Kinkel, Steffen u.a., Arbeiten in der Zukunft. Strukturen und Trends der Industriearbeit. Berlin, 2008
- Lötzer, Ulla / Sahra Wagenknecht, [Zukunftsfähige Arbeitsplätze statt ideologischer Verbohrtheit – Aktuelles Positionspapier zu Opel](#). 2009
- Müller, Tazio / Stephan Kaufmann: Wider den Wachstumswahn. Für Klimagerechtigkeit. in: Luxemburg, Heft 1 / 2009
- Reh, Werner: Transformationsperspektiven der deutschen Autoindustrie, in: Game over.Neustart. Das Buch zum vierten Kongress von attac, BUND, Evangelischer Entwicklungsdienst, Greenpeace u.a., Hamburg 2009
- Rohde, Wolfgang, Erste Priorität: Arbeitsplätze sichern! Zu den Perspektiven der Beschäftigten in der Metallindustrie, FES WISO-direkt Juni 2009
- Sachs, Wolfgang: Basis wechseln. Für eine lebensdienliche Marktwirtschaft, in: Luxemburg, Heft 1 / 2009
- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Industriepolitik: Marktprozesse wirken lassen und Innovationen ermöglichen in: Jahresgutachten 2009/10: Die Zukunft nicht aufs Spiel setzen 2009
- Statistisches Bundesamt, Beschäftigung u. Umsatz d. Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes - Fachserie 4 Reihe 4.1.1 - November 2009
- Statistisches Bundesamt, VGR des Bundes - Inlandsproduktsberechnung - erste Jahresergebnisse FS 18 Reihe 1.1 - 2009
- Urban, Hans-Jürgen, Die Mosaik-Linke. Vom Aufbruch der Gewerkschaften zur Erneuerung der Bewegung, IN Blätter für deutsche und internationale Politik 5 / 2009
- Wolf, Frieder Otto: Den Green New Deal nicht ablehnen, sondern instandbesetzen! Für eine sozial-ökologische Transformation, in: Luxemburg, Heft 1 / 2009