

ULLA LÖTZER

BAUSTEINE FÜR EINE INDUSTRIE- POLITISCHE OFFENSIVE DER LINKEN

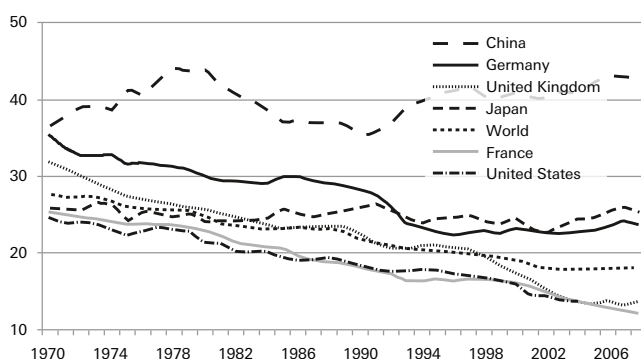
KONVERSION, ZUKUNFTSFONDS UND WIRTSCHAFTSDEMOKRATIE¹

Die weltweite Wirtschaftskrise hat die Zukunft der industriellen Wertschöpfung erneut auf die Tagesordnung gesetzt. Die Wirtschaftskrise hatte ihren Ursprung im Finanzsektor, die Hauptlast wird die Industrie tragen (Bosch 2009). Trotz eines dramatischen Produktionseinbruchs ist der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes noch immer 20 Prozent der Wirtschaftsleistung. Die gesamte Wertschöpfungskette der Automobilproduktion trägt ca. 7 Prozent zur Wertschöpfung in Deutschland bei². Diese seit Jahrzehnten stabile industrielle Basis unterscheidet die deutsche (und die japanische) Wirtschaftsstruktur von vielen europäischen Nachbarn und auch den USA. 8 Millionen Menschen sind direkt in Industrieunternehmen beschäftigt und in vielen Bereichen noch in regulären Arbeitsverhältnissen, mit hohem gewerkschaftlichen Organisationsgrad und vielen Elementen guter Arbeit.

Einsatz von Leiharbeit oder Standortverlagerungen haben die einstige Arbeitsplatzsicherheit untergraben. Der weltweite Einbruch der Nachfrage stellt jetzt die industrielle Basis erstmals in ihrer Substanz in Frage, da die Bundesrepublik die industrielle Produktion in den letzten Jahrzehnten einseitig auf den Export ausgerichtet hat. Wirtschaftspolitische Maßnahmen, wie die Abwrackprämie oder die Ausweitung der Kurzarbeit konnten die industrielle Wertschöpfung nur kurzfristig stabilisieren. Wirtschaftswissenschaftler und Politiker hoffen, vor allem beflügelt durch den fallenden Euro, auf einen neuen Aufschwung durch ein Anziehen der Auslandsnachfrage. Auf lange Frist tragfähige und damit weniger vom Export abhängige Lösungen zum Erhalt der industriellen Basis sind nicht in Sicht.

Abb. 1: Anteil der Industrie an der gesamten Wertschöpfung

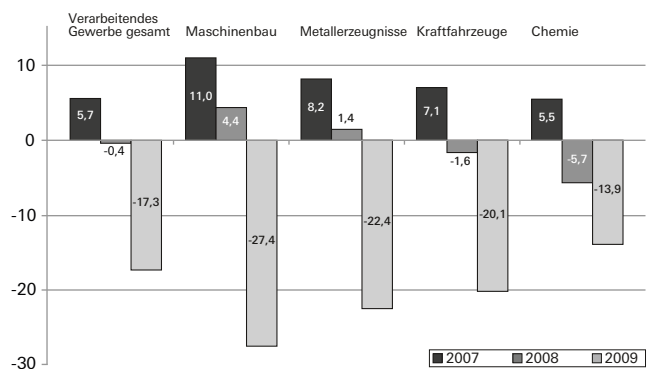
Seit 1994 in D konstant ein Viertel der Wertschöpfung. 2009 sinkt der Anteil der Industrie an der Wertschöpfung erstmals unter 20 Prozent!



Quelle: OECD/Eigene Berechnungen

Die Liberalisierung der Güter- und Dienstleistungsmärkte und damit die Entfesselung des globalen Verdrängungswettlaufs sowie die Deregulierung der Arbeitsmärkte z. B. durch den

Abb. 2: Umsatzeinbruch im industriellen Sektor – in Prozent im Vergleich zum Vorjahr –



Quelle: Statist. Bundesamt/Eigene Berechnungen

¹ Der Text geht zurück auf einen Vortrag beim Rat für radikale Realpolitik – der Zukunftskommission der Rosa-Luxemburg-Stiftung am 4.12.2009. Für den Herbst bereiten RLS und die Bundestagsfraktion Die Linke zusammen mit Kooperationspartnern aus Gewerkschaften, Umwelt- und globalisierungskritischer Bewegung eine große Konferenz zur Konversion der Automobilindustrie vor: *auto.mobil.krise.*, 28.–30. Oktober 2010 in Stuttgart. ² Im Krisenjahr 2009 sinkt der Anteil der Industrie an der Wertschöpfung aber von 23 Prozent auf 19 Prozent! Vg. dazu die aktuellen Zahlen bei destatis. Zur Automobilproduktion detailliert Wirtschaft und Statistik, 1/2009, S. 6f

Diese einseitige Ausrichtung der deutschen Wirtschaft, an der sich die Bundesregierung und die Wirtschaftseliten festklammern, ist jetzt ein wesentlicher strategischer Hemmschuh – nicht zu letzt 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.³ 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 die Mitbestimmung auf einzelbetrieblicher Ebene gestärkt und vor allem die überbetriebliche Mitbestimmung unter Einbeziehung von Gewerkschaften, ökologischen Akteuren und anderen Stakeholdern in Form von Wirtschaftsräten eingeführt 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 Green New 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.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 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 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 Zukunftsde-

batte anzustoßen. Ein erster Höhepunkt wird die gemeinsam von Bundestagsfraktion und Rosa-Luxemburg-Stiftung organisierte Konferenz *auto.mobil.krise.*, Stuttgart, 29./30. Oktober 2010, sein (www.rosalux.de).

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 die lange Tradition der Weltmarktorientierung 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 90er 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 Rohstoff- und Energieverbrauch, sowie die CO₂-Belastung dieser Industrien und ihrer Produkte sind hoch, die Umweltschäden eskalieren an lokalen Produktionsstätten in den Industrieländern und nicht zuletzt auch in den rohstoffreichen Ländern Afrikas. An neuralgischen Punkten wie z. B. der Automobilproduktion, aber auch der Nutzung der Braunkohle radikalisiert sich der Dauerkonflikt um die industrielle Entwicklung zwischen Umweltbewegungen, Gewerkschaften und Beschäftigten. Die industrielle Entwicklung der Schwellenländer setzt darüber hinaus die ökologischen Grenzen eines unkontrollierten industriellen Wachstums verstärkt auf die Tagesordnung und verändert die globalen Wirtschaftsbeziehungen wie z. B. das neue Engagement von China in Afrika im Wettlauf um knappe Rohstoffe zeigt. Daraus folgt zunächst, dass ein industriepolitisches Konzept nur im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzepts entwickelt werden kann und gleichzeitig globale Verflechtungen einbeziehen muss.

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 bei der UNO und anderen Akteure eine gewisse Popula-

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. 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).

rität 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. 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. 4)

Fünftens ist die aktuelle Krise auch charakteristisch für die Strukturkrise des Kapitalismus⁸, 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 aufgreifen, aber um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern. (Kap. 6)

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 neue innovative und ökologische Produktionsfelder zu erschließen. Dieser Prozess muss politisch gesteuert, wirtschaftsdemokratisch gestaltet, sowie mit der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.

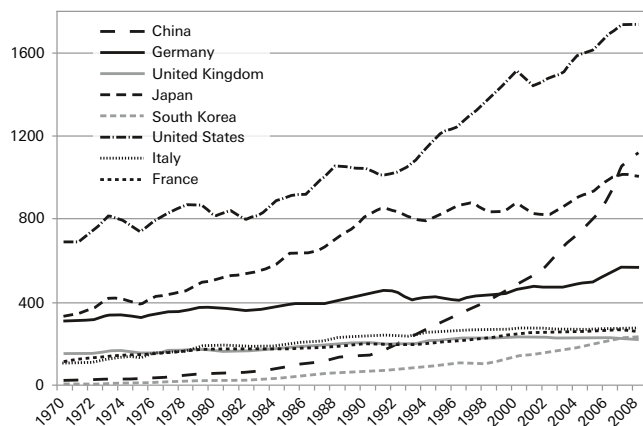
Der Umbau der industriellen Produktionsweise ist damit wichtiger Bestandteil einer alternativen Wirtschaftspolitik, die die Binnenmarktorientierung der eigenen Wirtschaft stärkt. Aber sie geht weit darüber hinaus. Sie stellt die Eigentumsfrage und die Frage der Wirtschaftsdemokratie neu und sie eröffnet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

Es gilt dabei an verschüttete Reformdiskussionen anzuknüpfen, die vor allem während der Stahl- und Werftenkrisen erstmals breit geführt wurden. Anfang der 90er Jahre gab es von der IG Metall wegweisende Beiträge zu einer ökologischen Mobilitätswende der Automobilindustrie die schleunigst von einem breiten Bündnis aus Umwelt- und Gewerkschaftsbewegung wieder aufgegriffen werden sollten. Es gilt dabei 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.

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 Fixierung auf kurzfristigen Unternehmensstrategien. Im Ergebnis sehen sich Industrieunternehmen weltweit einem Wettlauf um Marktanteile ausgesetzt.

Abb. 3: Industrielle Wertschöpfung in Mrd. Dollar (konstante Preise 1970–2008)



Quelle: UN/Eigene Berechnungen

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.

⁷ Vgl. die Vorarbeiten zu einer Kritik durch die Studie 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. ⁸ Vgl. IfG-I: Institut für Gesellschaftsanalyse, 2009: *Die Krise des Finanzmarkt-Kapitalismus – Herausforderung für die Linke*, Reihe Kontroversen 01/2009 der Rosa-Luxemburg-Stiftung, März 2009; www.rosalux.de/cms/fileadmin/rls_uploads/pdfs/kontrovers_01_09.pdf; Mario Candeias, *Passive Revolutionen vs. sozialistische Transformation*, RLS papers

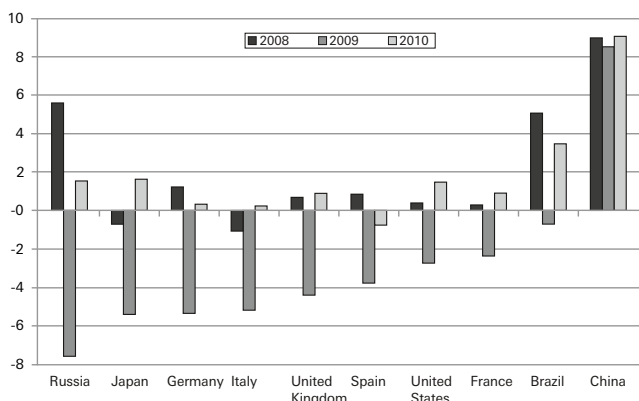
Der Aufstieg der Schwellenländer und insbesondere Chinas darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Bundesrepublik ihre Exportüberschüsse im Warenhandel vor allem gegenüber den westlichen Industrieländern erzielt. Über 60 Prozent der Exporte gehen in die EU-27, weitere 8 Prozent in die USA. Im Zentrum der deutschen Exporte stehen die drei Gütergruppen Kraftfahrzeuge, Maschinen und chemische Erzeugnisse, die zusammen über 40 Prozent der Exporte ausmachen. In diesen drei zentralen Industriezweigen arbeiten ca. 2,5 Mio. Erwerbstätige. Dazu kommen im Bereich Handel und Reparatur von Fahrzeugen noch einmal 1 Mio. Erwerbstätige. In diesen drei Industriezweigen sind zusammen ca. 1,5 Millionen Beschäftigte direkt vom Export abhängig.

	Produktionswert in Mrd. €	Exportanteil in Prozent	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigungswirkung je 1 Prozent Exportveränderung
Kraftwagen und -teile	313	58	842.000	4915
Maschinen	225	65	1.109.000	7154
Chemische Erz.	157	83	457.000	3789

Quelle: IMK/Eigene Berechnungen

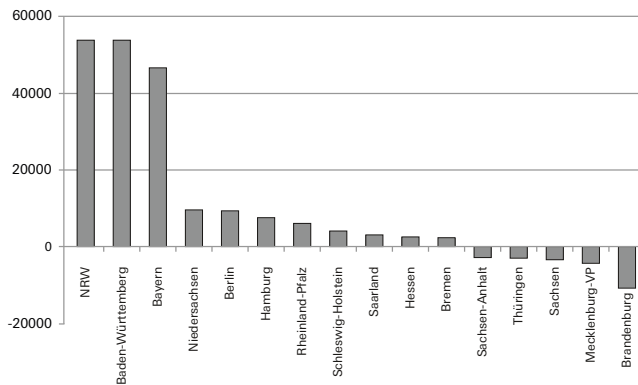
Für April 2009 vermeldete das Statistische Bundesamt den stärksten Exporteinbruch seit Bestehen der Bundesrepublik. Der Vergleich der 10 größten Volkswirtschaften zeigt deutlich, dass neben Russland die Exportweltmeister Japan und Deutschland am stärksten vom Einbruch des Welthandels betroffen sind. Die deutschen Unternehmen verkauften im August 2009 nur noch Waren im Wert von 60 Mrd. Euro ins Ausland und damit knapp 20 Prozent weniger als vor einem Jahr. Im September deutet sich erstmals seit dem Totalabsturz eine Erholung an. Der Außenhandelsaldo fiel 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 Metallherzeugung 35.500⁹. Dieser Prozess wird sich

Abb. 4: Die 10 größten Volkswirtschaften in der Krise – Bruttoinlandsprodukt im Vergleich zum Vorjahr –



Quelle und Prognose: IWF

Abb. 5: Veränderung der absoluten Arbeitslosigkeit Dezember 2008 – Dezember 2009



Quelle: Stasis. Bundesamt/Eigene Berechnungen

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 den Industrieregionen Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg um 53.000 und in Bayern um 46.000.

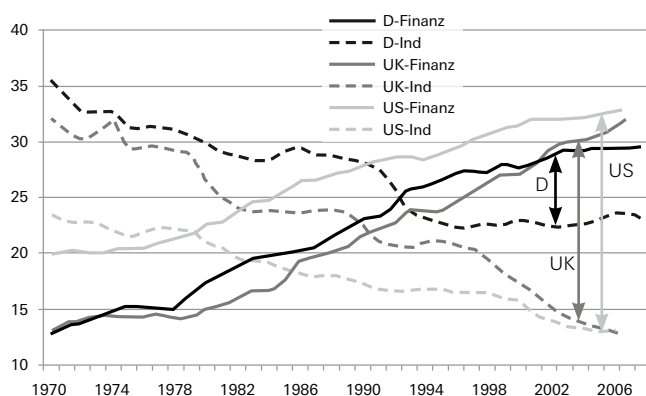
Während die Reallöhne pro Kopf in allen EU-Ländern zwischen 2000 und 2008 Steigerungen von größtenteils über 10 Prozent verzeichneten, sind sie in Deutschland im selben Zeitraum um knapp 1 Prozent gefallen. Die Umverteilung hat zu einer Explosion bei den Gewinnen und Vermögenseinkommen geführt. Mangels 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.

Seit 1998 übersteigen die Anlagen in Finanzmärkte die ausländischen Direktinvestitionen in Unternehmen oder Unternehmensteile, aber auch die inländische Investitionsquote der deutschen Unternehmen geht seit mehreren Jahrzehnten zurück. Sie liegt nach 25 Prozent im Jahr 1970 nur noch bei 18 Prozent und damit unter dem OECD-Durchschnitt. Die Nettoinvestitionen nach Abzug der Ersatzinvestitionen sind gar von 15 Prozent (1970) auf 4 Prozent zurückgefallen. Im Krisenjahr 2009 wurden vor allem die Investitionen in neue und verbesserte Produktionsanlagen zusammengestrichen (vgl. Rammer 2010). Der Exportweltmeister Deutschland leistet sich also gerade bei technologisch hochwertigen Industriegütern einen überalterten 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 verbessert. Auf

⁹ Gezählt werden hier nur Beschäftigte in Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten. Statistisches Bundesamt Fachserie 4, Reihe 4.1.1

den Gütermärkten wurde die fehlende Binnennachfrage durch die Jagd nach ausländischer Nachfrage ersetzt. Ergebnis ist eine Verdrängung europäischer aber auch US-amerikanischer Konkurrenzunternehmen vom Weltmarkt, aber eben auch eine gestiegene Abhängigkeit von außenwirtschaftlichen Entwicklungen, die sich jetzt dramatisch niederschlägt und industrielle Arbeitsplätze gefährdet.

Abb. 6: Anteil Finanzdienstleistungen und Industrie an der Wirtschaftsleistung Deutschland/USA/Großbritannien 1970–2008



Quelle: OECD

Diese Investitionsverweigerung und die Shareholder-Orientierung der gesamten Volkswirtschaft haben sich auch in den Konzernstrategien der Industrieunternehmen durchgesetzt. Die Automobilindustrie z. B. fokussiert sich auf das Kerngeschäft und damit auf die Produktion kurzfristig marktgängiger Automobile mit hohen Gewinnmargen. Damit setzen sich renditegetriebene Produkt- und Marktstrategien durch, die Aspekte wie gesellschaftliche Nützlichkeit und ökologische Verträglichkeit weitestgehend ignorieren. Die profit- und machtbasierenden Strukturen des Shareholder-Value-Regimes wirken als die zentrale Innovationsblockade. Produkte und Dienstleistungen, die dringend benötigt werden, aber nicht kurzfristig profitabel sind, werden nicht entwickelt; der Strukturwandel wird verschlafen.

Die zyklischen Folgen der Weltwirtschaftskrise treffen deshalb auf Branchen, die sich auch 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.

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 ganz oben auf der Agenda der Koalition, eine Regulierung der Leiharbeit wird abgelehnt. Zukunftsinvestitionen wie die Förderung der Photovoltaik oder in der energetischen Gebäudesanierung werden im aktuellen Haushalt 2010 zurückgefahren. Gleichzeitig unterstützt die Bundesregierung die

Freihandelsideologie der WTO und regionale Freihandelsabkommen; sie erzwingt damit den Marktzugang in Schwellen- und Entwicklungsländern und räumt gleichzeitig bestehende Sozial- und Umweltstandards ab, Klimaschutzziele werden auf Druck der Industrie immer weiter verwässert.

WEGE AUS DER KRISE: GREEN NEW DEAL/ KONVERSION/ALTERNATIVE VERKEHRSSYSTEME

Während die schwarz-gelbe Bundesregierung weiter auf eine einseitige Förderung von Exportindustrien setzt¹⁰ 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 Konzepte eines sog. Green New Deals. Im Kern geht es darum verstärkt in grüne Industrien zu investieren, 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 einzugehen¹¹, bleiben aber auch diese 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 programmatischen Papier des Bundesumweltministeriums (noch unter Leitung Gabriels) werden entsprechend Markteinführungsprogramme gefordert, Investitionen sollen «angereizt» werden, die Finanzierung erleichtert, sog. Top-Runner identifiziert, Labels entwickelt, Leuchttürme geschaffen und Exportinitiativen gestartet werden. Die IG Metall kritisiert an diesem Konzept zurecht, dass es im alten angebotsorientierten Denken verharret: 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 IG Metall verweist auf die notwendige staatliche Eingriffe, Weiterbildungs- und Qualifikationsbedarf bei den Beschäftigten, 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 schon mehr über diese beschränkten Ansätze hinausweist. Ihre Politikempfehlungen zielen auf einen Umbau der Produktionsstrukturen in Richtung Energie- und Res-

¹⁰ Vgl. das von der *Süddeutschen Zeitung* veröffentlichte Guttenbergsche Geheimpapier zur Industriepolitik vom Juli 2009 und die neoliberale Begleitmusik in Kapitel 6 des Sachverständigengutachtens 2009/2010: *Industriepolitik: Marktprozesse wirken lassen und Innovationen ermöglichen*. ¹¹ Vgl. auch die kritischen Beiträge von Wolfgang Sachs, Frieder-Otto Wolf, Tazio Müller und Stephan Kaufmann in der Zeitschrift *LUXEMBURG – Gesellschaftsanalyse und linke Praxis*, H.1, 2009, <http://www.zeitschrift-luxemburg.de/>

sourceneffizienz, die Förderung von Umwelttechnologien, aber eben auch eine explizite Orientierung auf den Binnenmarkt¹². Eine entsprechende Investitionslenkung über aktive Industriebeteiligungen und wirtschaftsdemokratische Eingriffe findet sich in diesen Konzepten allerdings nicht, ebenso wenig werden konkrete Umbauszenarien oder eine begleitende regionale Strukturpolitik für die bestehenden «nicht-grünen» Industrien entwickelt.

Aber auch Die Linke und die Gewerkschaften stehen noch am Anfang, wenn es um konkrete Vorschläge für den sozial-ökologischen Umbau der Industrie geht. Das gemeinsame Projekt von Lichtblick und Volkswagen¹³ zeigt Kernelemente einer zukunftsweisenden Konversionspolitik auf betrieblicher oder Branchenebene: Alternative Produkte werden entwickelt, die gesellschaftlich nützlich und ökologisch wegweisend sind. Die Arbeitsplätze vor Ort bleiben durch die Ansiedlung alternativer Produktion in den Betrieben erhalten. Die Beschäftigten werden in diesen Prozess einbezogen. Das «Zuhausekraftwerk» wurde von Lichtblick gemeinsam mit Volkswagen zur Serienreife entwickelt. Im Motorenwerk Salzgitter werden 100.000 Mini-Blockheizkraftwerke für Lichtblick gebaut, deren installierte Leistung von 2.000 Megawatt der von zwei Atomkraftwerken entspricht. 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. Möglich wurde diese Entwicklung weil im Rahmen der Tarifrunde 2006 tarifvertraglich vereinbart wurde, dass jährlich 20 Mio. Euro für die Entwicklung innovativer Produkte bereitgestellt werden. Aus diesem Topf wurde die Entwicklung des «Zuhausekraftwerks» finanziert. Ab 2011 kommen noch mal 20 Mio. Euro pro Jahr für innovative Produkte außerhalb der automobilen Wertschöpfungskette dazu.

Der Rückgriff auf den konventionellen Energieträger Gas beim Lichtblick/VW-Projekt oder die 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, 106) wurden entsprechend 5 Fußangeln einer ökologischen Industriepolitik entwickelt, die noch einmal die Kritik an Konzepten des Green New Deal oder auch der ökologischen Industriepolitik des ehemaligen Bundesumweltministers verstärken und als Bewertungsmaßstab für konkrete Konversionsprojekte dienen können:

1. Wenn Gewinne aus Technologien, wie emissionsarmen Kraftwerke oder elektronischen Antrieben, 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 verbrauchintensiven Wirtschaftsstrukturen begleitet wer-

den. Ergebnis ist sonst nur eine Differenzierung des Produktangebots um zusätzliche ökologische Varianten. Die Priorität muss auf der Vermeidung des Ressourcenverbrauchs und der Stoffströme sowie der Schonung von Flächen liegen.

Umbau-Konzepte, die 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 (z. B. Desertec). 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 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert. Ökologisch war die Abwrackprämie aber kontraproduktiv, da sie nicht an den Kauf von CO₂-armen Neuwagen gekoppelt war.

BEISPIEL AUTOMOBILINDUSTRIE

Für die deutsche Automobilindustrie stünde also – in der alten Logik gedacht – als erstes auf der Tagesordnung, den vernachlässigten Kleinwagenmarkt und die Entwicklung leichter und effizienterer Fahrzeuge wieder voranzutreiben. In den 1980er Jahren wurde sowohl bei Umwelt- und Verkehrsverbänden, als auch in der IG Metall intensiv über alternative Verkehrskonzepte diskutiert. 1990 hatte der Vorstand der IG Metall seine Leitlinien «Auto, Umwelt und Verkehr» formuliert¹⁴. Das Ziel sollte ein umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem sein in dem das Automobil als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes neu konzipiert wird. 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 hatte u. a. folgende 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 Energieeinsparpotentialen bei der Produktion.

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 Forderung nach kleinen, ressourcenschonenden und emissionsarmen Autos hinausgehen (vgl.: Reh 2009). Eine Effizienzverbesserung der bestehenden Fahrzeugflotte reicht zur Erreichung der notwendigen Klimaschutzziele nicht aus. Durch den massiven Ausbau der Individualmotorisierung 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 Automobil-

¹² 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.

¹³ Vgl.: http://www.lichtblick.de/h/ZuhauseKraftwerk_310.php ¹⁴ Vgl. dazu auch: IG Metall und Deutscher Naturschutzring (Hg.), Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist, Köln 1992.

unternehmen dabei kein Tabu mehr sein. Dazu die IG Metall 1990: «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 Verkehrs- und Informationssysteme 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 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.

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 Welthandels- und Weltwirtschaftspolitik, die soziale und ökologische Nachhaltigkeit, die Stärkung regionaler Kooperation und Entwicklung als Leitbild hat.
- Statt eines finanzmarktgetriebenen 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 sowie eine Stärkung öffentliche Zukunftsinvestitionen. Viele Kommentatoren sehen den Ausbau des Dienstleistungssektors und der Dienstleistungswirtschaft als direkte Alternative zur Industrierarbeit 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 erkauft 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 zu vermittelt ist. 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 steigende 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 der bereits erwähnten Studie «Wege aus der Wachstumsfalle» wurde dazu ein Maßnahmenbündel zur Investitionsförderung mitsamt Umsetzungsphasen entwickelt. Demnach hat sich in den Leitmärkten der Umwelttechnik die Beschäftigung zwischen 2005 und 2007 bereits um 15 Prozent erhöht; hier liegt das Potential um Ersatzarbeitsplätze für Beschäftigte z. B. in der Automobilindustrie zu schaffen.

Wir sind aber 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 anzugehen.

Wesentliche Aufgabe und auch programmatisches Neuland für DIE LINKE sind konkrete Konzepte für die Konversion von Industriebranchen und 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.

DER LINKE ZUKUNFTSFONDS FÜR INDUSTRIE-INNOVATIONEN 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, staatliche 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 *Brancheebene* 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. Euro eingestellt (25 Mrd.). Darüber hinaus steht den Unternehmen ein Bürgschaftsrahmen von insgesamt 75 Mrd. Euro zur Verfügung. Diese werden in den Fonds überführt und verwaltet. Die Länder sollen sich mit eigenen Mitteln einbringen.

In diesem Jahr werden die 30 größten Dax Konzerne 22,4 Mrd. Euro an Dividenden ausschütten. Durch ein Verbot dieser Dividendenausschüttungen 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.

WIRTSCHAFTSDEMOKRATIE

Damit sind wir bei der Frage angekommen, wer Träger einer solchen gesamtgesellschaftlichen und gemeinwohlorientierten Politik werden soll. Eine Konversion der Industrie die mehr umfasst, als den Ottomotor durch den Elektromotor zu ersetzen ist ohne eine Demokratisierung der Wirtschaft nicht denkbar. 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 – ebenso aufgreifen wie eine sozial-regulative Ordnungspolitik und um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern. Ein solches Konzept schließt globale Wirtschaftsdemokratie ein, weil dem Freihandel mit seinem Verdrängungswettkampf auch alternative globale Wirtschafts- und Industriestrukturen entgegengesetzt werden müssen, die von Kooperation und fairem Handel gekennzeichnet sind.

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. Naphtali hatte vor allem die Doppelrolle der Wirtschaftsdemokratie betont: Sie ergänzt und erweitert die politische Demokratie, aber sie schafft auch eine neue Form des Wirtschaftens. Damit bezieht sich Wirtschaftsdemokratie auf mehrere Ebenen und geht über Forderungen nach mehr einzelbetrieblicher Mitbestimmung hinaus:

Die *Mikroebene* umfasst die betriebliche und Unternehmensebene. Dazu gehören Fragen der Mitbestimmung, der Beteiligung am Vermögen¹⁵, ein öffentlicher und gemeinwirtschaftlicher Sektor sowie Genossenschaften. Dazu zählen die Ausweitung der Betriebsratsmitbestimmung in wirtschaftlichen Angelegenheiten, die paritätische Mitbestimmung und ihrer Aufgabenfelder. Angesichts global aufgestellter Konzerne muss die Mitbestimmung auch auf europäischer und globaler Konzernebene weiter entwickelt werden. Aber auch die Aufsichtsratsmitglieder müssen auf gesamtgesellschaftliche Ziele, auf Transparenz und demokratische Kontrolle verpflichtet werden, statt wie bisher nur auf das Gemeinwohl des Unternehmens.

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. Während individuelle Anteile die Erpressbarkeit der Beschäftigten eher verschärfen würden, stärken gemeinschaftliche und nicht-handelbare Eigentumstitel die Position der Beschäftigten bei betrieblichen Entscheidungen. 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.

Wirtschaftsdemokratie im Betrieb reicht nicht aus. Sie muss eingebettet werden in ein umfassendes Konzept von Wirtschaftsdemokratie auf der *Mesoebene* als strategischer Schlüssel des Umbaus der Wirtschaft und der Gesellschaft. Sie umfasst die Marktsteuerung und Regulation, wie die Tarif- und Arbeitsrechtspolitik, Verbraucherschutz, Wettbewerbs-, Industrie- und Regionalpolitik und dabei die Rolle von Wirt-

¹⁵ Zur Auswertung der schwedischen Erfahrungen mit Beteiligungsmodellen: Stefan Sjöberg, *The Wage-earner Fund Debate – a Hegemonic Turning-point. A Marxist Analysis*, Uppsala University 2003; *Power and Ownership, strategic document* adopted by the Swedish Left Party's party board in April 2002; www.econ-pol.unisi.it/econdem/. Für die internationale Debatte: Richard Minns, *The Social Ownership of Capital*, in: *New Left Review* 219, 1996.

schaftsräten aus VertreterInnen von Parlamenten und zivilgesellschaftlichen Organisationen

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.

Auf der *Makroebene* bedeutet Wirtschaftsdemokratie zunächst die Entwicklung demokratischer Entscheidungsstrukturen über die Finanz- und Geldpolitik, von der Haushaltspolitik bis hin zur Kontrolle 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

ALLESBACH, MARTIN, Gewerkschaftliche Eckpunkte einer aktiven Industriepolitik, in: WSI-Mitteilungen, Nr. 5/2009, 277 ff

BOSCH, GERHARD, *Perspektiven einer nachhaltigen Industriepolitik*, 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

CANDEIAS, MARIO, *Passive Revolutionen vs. sozialistische Transformation*, RLS papers: www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/rls_papers/rls-paper-Candeias_2010.pdf

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: www.gegenblende.de/01-2010/+co++a9007774-e347-11de-43a9-00093d10fae2, Dezember 2009

IfG-I: Institut für Gesellschaftsanalyse, *Die Krise des Finanzmarkt-Kapitalismus – Herausforderung für die Linke, Reihe Kontrovers 01/2009* der Rosa-Luxemburg-Stiftung, März 2009; www.rosalux.de/cms/fileadmin/rls_uploads/pdfs/kontrovers_01_09.pdf

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 UND LUX, THOMAS, *Wege aus der Wachstumskrise*, Potsdam 2009

KAUFMANN, STEPHAN U. MÜLLER, TADZIO, *Grüner Kapitalismus. Krise, Klimawandel und kein Ende des Wachstums*, hgg. v. Mario Candeias und S. Nuss, Reihe einundzwanzig der RLS, Berlin 2009

KINKEL, STEFFEN u. a., *Arbeiten in der Zukunft. Strukturen und Trends der Industriearbeit*, Berlin, 2008

LÖTZER, ULLA UND WAGENKNECHT, SAHRA, *Zukunftsfähige Arbeitsplätze statt ideologischer Verbohrtheit – Aktuelles Positionspapier zu Opel*. 2009

MÜLLER, TADZIO UND KAUFMANN, STEPHAN, *Wider den Wachstumswahn. Für Klimagerechtigkeit*. In: *Luxemburg*, H. 1, 1.Jg., 2009, 150–53

RAMMER, CHRISTIAN, Innovationsaktivitäten der deutschen Wirtschaft nach Rekordhoch rückläufig. In: *Wirtschaftsdienst* 4/2010, S. 270–274.

REH, WERNER, Transformationsperspektiven der deutschen Autoindustrie, in: *Game over. Neustart*. Das Buch zum 4. 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*, H. 1, 1. Jg., 2009, 141–49

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 und Umsatz d. Betriebe
des Verarbeitenden Gewerbes* – Fachserie 4 Reihe 4.1.1 – November
2009

Statistisches Bundesamt, *VGR des Bundes – Inlandsprodukts-
berechnung* – erste Jahresergebnisse FS 18 Reihe 1.1–2009

Statistisches Bundesamt, *Wirtschaft und Statistik*, 1/2009, S. 6f:
Etwa 7 Prozent des Bruttoinlandsproduktes in Deutschland ent-
stehen durch die Automobilnachfrage.

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 Transfor-
mation, in: *Luxemburg*, H. 1, 1. Jg., 2009, 154–59

Ulla Lötzer, MdB, ist Sprecherin für internationale Wirtschafts-
politik und Globalisierung der Bundestagsfraktion Die LINKE:
www.ulla-loetzer.de; ulla.loetzer@bundestag.de.

STANDPUNKTE 2010

01/2010

INGEMAR LINDBERG: Muster der Solidarität. Beispiele
grenzüberschreitenden Widerstandes von Arbeiter/-innen
und Gewerkschaften

02/2010

DIETHELM WEIDEMANN: Der Konflikt in Afghanistan

03/2010

ARNE C. SEIFERT: Für ein Ende des NATO-Krieges und eine
politischdiplomatische Regelung in Afghanistan

04/2010

BIRGIT DAIBER, CORNELIA HILDEBRANDT:
Für eine fortgesetzte Emanzipation der Linken

05/2010

PETER BIRKE: Zwischen organizing und «sweetheart
deals». Der Kampf um die Gewerkschaften in den USA

06/2010

LOTHAR BISKY: Wir haben die Entdeckungen noch vor uns. Erbe
und Tradition der Linken zwischen Pluralismus und Identität

07/2010

PETRA SITTE, TOBIAS SCHULZE: Zurück in die Zukunft.
Eine Eröffnungsbilanz schwarz-gelber Forschungs- und
Innovationspolitik

08/2010

BERND HAHNFELD: Die NATO und die Atomwaffen

09/2010

ALEXANDER S. NEU: Linke Friedenspolitik und kollektive
Sicherheit

10/2010

WOLFGANG WIPPERMANN: Politologentrug. Ideologie-
kritik der Extremismus-Legende

11/2010

ARNE C. SEIFERT: Politischer Islam in Zentralasien und
Sicherheit im euro-asiatischen Raum

12/2010

Anforderungen an deutsche Friedenspolitik. Thesen zum
Gesellschaftspolitischen Forum der Rosa-Luxemburg-
Stiftung. Wiesbaden, 11. und 12. Juni 2010

13/2010

PAUL SCH ÄFER UND JERRY SOMMER: Plädoyer für eine
andere Iran-Politik

14/2010

MARIO CANDEIAS: Ein fragwürdiger Weltmeister:
Deutschland exportiert Arbeitslosigkeit. Vom Exportismus
und Wachstumsfetisch zu einer ökosozialistischen
«Reproduktionsökonomie»

15/2010

ULRICH BUSCH: Die deutsche Währungsunion
am 1. Juli 1990: Bedeutung, Vollzug und Folgen

16/2010

JÖRG ROESLER: Wie es zur Wirtschafts-, Währungs-
und Sozialunion kam

17/2010

ARMIN OSMANOVIC: Vom «Außenseiter» zum Mann des
Establishments: Jacob Zumas erstes Jahr im Amt als
südafrikanischer Staatspräsident

18/2010

CLAUS-DIETER KÖNIG: Westafrika: «Wann werden
die Schönen geboren?»

IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der
Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig
Redaktion: Marion Schütrumpf-Kunze
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · Tel. 030 44310-127
Fax -122 · m.schuetrumpf@rosalux.de · www.rosalux.de

ISSN 1867-3163 (PRINT), ISSN 1867-3171 (INTERNET)