



Sozial, Ökologisch und Demokratisch

LINKE Industriepolitik in Zeiten der Krise

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Inhalt

Vorwort	3
Corona-Krise: Zeit für lenkende Industriepolitik – Einleitung	5
Status Quo – Industrie und Industriepolitik	7
Die deutsche Industrie in der Krise	7
Welche Industriepolitik brauchen wir?	8
Industriepolitische Instrumente für eine sozial-ökologische Transformation	8
Industriestrategie 2030: Exportüberschuss – Made in Germany	9
Grundrisse einer linken transformativen Industriepolitik	13
Transformative Industriepolitik: Fördern, aber auch fordern	13
Handlungsfelder transformativer Industriepolitik	13
Mit großer Mission die Pfadabhängigkeit durchbrechen	21
Konversion statt Wachstum um jeden Preis	22
DGB-Kommentar: »Gerechte Transformation erfordert aktive Industriepolitik«	23
Demokratische Investitionslenkung als Kernprojekt	24
Industriepolitik für die Zukunft – Fazit	26
Literatur	27

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Jan Korte

Redaktion: Tilman von Berlepsch
Layout/Druck: Fraktionservice

Endfassung: Mai 2021

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

210513

Vorwort

Die Beschäftigten in der Industrie stehen unter enormen Druck: Globale Überproduktion, ständiger Kostendruck, die Klimakrise und nun auch noch die Coronapandemie. Doch für die Bewältigung der Klimakrise und der zunehmenden sozialen Polarisierung hilft nicht der wehmütige Blick auf die Vergangenheit, sondern nur ein radikaler sozial-ökologischer Aufbruch in die Zukunft der Industrie. Die gegenwärtige Industriepolitik ist auf die Interessen der Konzerne ausgerichtet und vernachlässigt die Beschäftigten. Und auch die Klimapolitik der Bundesregierung wirkt sozial ungerecht. Anstatt auf Marktinstrumente zu setzen müssen menschen- und klimaschädlicher Produktion Grenzen gesetzt werden. Ja, es werden industrielle Arbeitsplätze verloren gehen. Wenn gleichzeitig neue Produktionskapazitäten in ökologischen und zukunftssicheren Branchen aufgebaut werden, können aber auch sehr viele neue Arbeitsplätze entstehen: z.B. in der Windkraft, bei der Herstellung von Batteriezellen oder auch in der Wasserstofftechnologie. Dafür braucht es aber eine aktive Industriepolitik die diese Chancen ergreift und unterstützt. Die Transformation darf nicht managementgetrieben, sondern muss mit und von den Beschäftigten selbst angegangen werden. Dafür braucht es auch mehr Mitsprache bei den Investitionsentscheidungen der Unternehmen. Das muss wirtschaftsdemokratisch gegen die Konzernleitungen durchgesetzt werden. Daher ist eine Stärkung der Gewerkschaften und Betriebsräte unumgänglich. Ein großangelegtes sozial-ökologisches Investitionsprogramm mit demokratischer Beteiligung der Beschäftigten und der Zivilgesellschaft ist der Schlüssel für einen gelingenden Wandel. Linke Industriepolitik muss eine transformative Industriepolitik sein, zu deren Weiterentwicklung ich euch alle herzlich einlade, um gemeinsam mit der LINKEN für eine soziale, ökologische und demokratische Industrie zu kämpfen.

Euer

Alexander Ulrich



*Parlamentarischer Geschäftsführer
und Industriepolitischer Sprecher der Linksfraction
im Bundestag*



ZITAT

»Nichts ist so beständig wie der Wandel.«

Heraklit von Ephesus, Philosoph,

ca. 535 – 475 v. Chr.

ZITAT

**»Es handelt sich bei den Green New Deal
Konzepten um eine Generalüberholung
des Betriebssystems.**

**Krempeln wir die Ärmel hoch
und erledigen das, was ansteht.«**

Naomi Klein, Journalistin, 2019

ZITAT

**»Wir können werden,
was wir uns zutrauen zu sein.«**

Alexandria Ocasio-Cortez, US-Demokratin,

2019

Corona-Krise: Zeit für lenkende Industriepolitik – Einleitung

Der Parfümhersteller Dior sowie der Schnapsbrenner Jägermeister stellen ihre Produktion auf Desinfektionsmittel um. Der Automobilzulieferer Zettl und der Textilhersteller Trigema beginnen mit der Produktion von Schutzmasken. GM, BMW und Tesla beginnen mit der Produktion von Beatmungsgeräten. In der Corona-Pandemie haben sich die gesellschaftlichen Bedürfnisse schlagartig gewandelt und weder der Markt noch der Preis wirken als steuerndes Korrektiv. Es schlägt die Stunde lenkender Industriepolitik.

Doch schon vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie wurde öffentlich und fachpolitisch intensiv über Industriepolitik diskutiert. Die zunehmende Konkurrenz aus China in einer wachsenden Zahl von Industriebranchen,

1,8 Millionen Arbeitsplätzen, acht Prozent der Wertschöpfung und enger Verknüpfung mit der deutschen Identität als »Autonation« und »Exportweltmeister«, befindet sich in einem disruptiven Umbruch. Zwar ist ihr Umbau aus Klimagerechtigkeitsgründen unabdingbar, die derzeitigen Umbruchsprozesse finden jedoch markt- oder managementgetrieben statt. Die AfD steht in den Startlöchern, um die Wut derjenigen in Ressentiments zu kanalisieren, deren Jobs vermeintlich durch Umwelt- und Klimapolitik gefährdet sind.

Die Frage stellt sich: Wie kann eine sozial-ökologische Transformation der deutschen Wirtschaft industriepolitisch gelenkt werden? Klar ist: Eine Industriepolitik, die versucht klima- und beschäftigungspolitische Heraus-



in denen Deutschland und Europa bislang die Spitzenreiter waren, bewog auch den deutschen Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) im Februar 2019 zur Vorlage eines Entwurfes für eine »Industriestrategie 2030«. Zunächst bejubelt von linken und sozialdemokratischen Parteien und Ökonom:innen sowie den Gewerkschaften, dass überhaupt mal wieder eine Debatte über Industriepolitik stattfindet, wurde der Wirtschaftsminister jedoch schnell von Industrie- und Arbeitgeberverbänden zurückgepfiffen.

Im Energiesektor polarisiert die Diskussion um den Kohleausstieg, der ohnehin schon gebeutelte Regionen Arbeitsplätze und Identität kosten wird. Andererseits geht der Windenergieausbau viel zu langsam vonstatten.

Gleichzeitig ist der Verkehrssektor der einzige Sektor, in dem die CO₂-Emissionen auf viel zu hohem Niveau verharrten und die Umwelt- und Raum-Verteilungsprobleme durch immer mehr und immer größere Autos zunehmen. Doch die deutsche Autoindustrie – mit insgesamt

forderungen über technologische Marktführerschaft und eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu bewältigen, ist sozial ungerecht. DIE LINKE. im Bundestag schlägt vor, an einer transformativen Industriepolitik anzusetzen, die klare sozial-ökologische Kriterien erfüllt und auf gebrauchswertorientierte Konversion ausgerichtet ist.

Dabei geht es nicht darum, zum guten alten Normalarbeitsverhältnis des Fordismus zurückzukehren, da das fordistische Modell auch auf einer »fossilistischen Wachstumsökonomie« basierte (Urban 2019, S.18). Es muss vielmehr in einer sozial-ökologischen Transformation auch der gesellschaftliche Gebrauchswert der Arbeit diskutiert werden. Die Gesellschaft muss sich demokratisch darauf verständigen, welche wirtschaftlichen Bereiche wachsen und welche schrumpfen müssen. Selbst für ein wachstumsunabhängiges System brauchen wir sektorales Wachstum. Bestehende Produktionskapazitäten und Investitionen müssen (um) gelenkt werden.



Der Staat muss dabei durch konsequente Ordnungs- und Förderpolitik die technologischen und industriellen Weichen für die Unternehmen stellen, da Staat und Unternehmen mit ihren Investitionsentscheidungen die zentrale Steuerungsmacht über Produktions- und Lebensweisen besitzen.

Da es hierbei schnell um harte Investitionsentscheidungen geht, führen solche Diskussionen immer auch zu Macht- und damit Demokratiefragen. Die Notwendigkeit in der Transformation auch über Investitionsentscheidungen mitzubestimmen – und damit über den Kern der Unternehmerfreiheit – macht Betriebsräte und Gewerkschaften zu einem entscheidenden industriepolitischen Akteur.

Eine demokratische Investitionslenkung, die Steuerung von Produktionskapazitäten auf mehreren Ebenen und visionäre industriepolitische Groß- und Konversionsprojekte mit sozial-ökologischer Mission sind die Kernelemente einer transformativen Industriepolitik.

Status Quo – Industrie und Industriepolitik

Die deutsche Industrie in der Krise

In Deutschland arbeiten etwa sieben Millionen Menschen in der Industrie. Sie verteilen sich auf 29 Branchen und 47.000 Betriebe. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes ist in Deutschland mit 23 Prozent wesentlich höher als in vergleichbaren Ländern. So wird der hohe Wertschöpfungsanteil der Industrie in Deutschland weitestgehend als ökonomische Stärke angesehen.

Besonders die Autoindustrie und mit ihr auch der Maschinenbau haben eine besondere Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und damit auch für die deutsche Gesellschaft. In der deutschen Automobilindustrie arbeiten bundesweit circa 880.000 Menschen. Das ist ein Anteil an der Gesamtbeschäftigung von zwei Prozent. Berücksichtigt man auch die weiteren Multiplikatoreffekte durch Zulieferer und Produktionsverflechtung, verdoppelt sich die Zahl der von der deutschen Autoindustrie abhängigen Beschäftigten auf 1,8 Millionen, also rund vier Prozent aller Erwerbstätigen und 15 Prozent aller Industriebeschäftigten.

Die deutsche Automobilbranche hat eine Exportquote von 78 Prozent. Kraftwagen und Kraftwagenteile sind 2019 mit 16,9 Prozent der gesamten deutschen Exporte, laut Statistischem Bundesamt, »wie schon in den vergangenen Jahren Deutschlands wichtigste Exportgüter«. So leisten die deutschen Autobauer einen entscheidenden Beitrag zum »deutschen Exportwunder« und zur Erzielung von Außenhandelsüberschüssen.

Mit dem Wirtschaftswunder und dem Zeitalter des Massenkonsums ist das Auto zum Leitprodukt der westlichen Wohlstandsgesellschaften geworden. Doch sind die Autos nicht einfach millionenhaft vom Himmel gefallen. Der Siegeszug des Automobils ist nicht das Ergebnis einer natürlichen Evolution menschlicher Mobilitätsbedürfnisse. Vielmehr war die Durchdringung der Gesellschaft als Automobilismus ein politisches Projekt von wirtschaftlichen und politischen Interessengruppen. Der Automobilismus ist »die Folge eines über Jahrzehnte angelegten Planes, in dessen Mittelpunkt das Versprechen von einem eigenen Auto als wichtiger Teil des privaten Glücks steht« (Canzler/Knie 2018, S.14). Dieses »Narrativ« wurde kulturell, politisch und ökonomisch-materiell flankiert, bis sich das Auto als Freiheitssymbol, Erwerbslebensziel und Anker volkswirtschaftlicher Akkumulation verselbstständigt hat.

Die globale Automobilindustrie im Allgemeinen und die deutschen Hersteller im Speziellen befinden sich in mehrfacher Hinsicht in der Krise und steuern auf weitere grundlegende Probleme zu, die durch die Corona-Pandemie offen zutage treten.

Die globale Autoindustrie kämpft seit Jahren mit Überkapazitäten. Die Nachfrage in den alten großen Industriezentren Nordamerika, Europa und Japan stagniert

oder schrumpft. Die Märkte sind gesättigt. Das führt zur Konzentration, Marktausweitung (regional und bei der Produktpalette) und Produktionsausweitung. Die globalen Umbrüche betreffen besonders deutsche Unternehmen, deren Wertschöpfungsketten und ihr Netz von Zulieferern, Dienstleistern für Service, Wartung und Finanzierung. Ebenso ist die Transformation hiesiger Schlüsselbranchen unter anderem der Stahl- und Metallverarbeitung, des Maschinen- und Anlagenbaus, der Elektrotechnik und Elektronik, der Grundstoffindustrie bis hin zu Raffinerien und dem Tankstellennetz zu erwarten. Zudem bringen die Metatrends Digitalisierung und Automatisierung weitere Rationalisierungswellen mit sich. Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität stellte im Januar 2020 einen Bericht vor, der bis 2030 410.000 Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie in Gefahr sieht.

Dieser Einbruch hat längst begonnen. Bei Bosch werden Stellen gestrichen, Continental will ganze Werke schließen und Schaeffler setzt auf Kurzarbeit. Schon 2019 titelte das Handelsblatt: »Autozulieferern droht ein Fiasko.« Die Erlöse der 600 größten Autozulieferer schrumpften um fünf Prozent. Die Umsatzrenditen waren auf den niedrigsten Wert seit 2012 gefallen. Die Corona-Pandemie beschleunigte den Absturz. Die Industrieproduktion in der Kfz-Branche erreichte im Mai 2020 nur 50 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.

Doch nicht nur wirtschaftliche Probleme stellen die Industrie vor große Herausforderungen. Die Industrie ist mit einem Anteil von 22 Prozent nach dem Energiesektor der zweitgrößte Treibhausgasemittent in Deutschland und damit eine klimapolitische Last. Rund 200 Millionen Tonnen Treibhausgase wurden 2017 von deutschen Industriebetrieben emittiert.

Rund zwei Drittel der Industrie-Emissionen ergeben sich aus selbst erzeugtem Strom (häufig in Kraft-Wärme-Kopplung) und aus der Wärmebereitstellung für diverse Produktionsprozesse. Dabei variiert der industrielle Prozesswärmebedarf stark. Die Nahrungsmittelindustrie verwendet Warmwasser und Dampf auf niedrigem Temperaturniveau. Die Grundstoffindustrie (Stahl, Chemie, Zement) braucht Temperaturen von 600 Grad bis weit über 1.000 Grad Celsius.

Von den Emissionen aus der Verbrennung der fossilen Energieträger Kohle, Erdöl und Erdgas (für Strom und Wärme) werden die sogenannten prozessbedingten Emissionen unterschieden, die als »Abfall« chemischer Reaktionsprozesse anfallen und rund ein Drittel der gesamten Industrie-Emissionen ausmachen. Verantwortlich für diese Sondergruppe der Emissionen sind überwiegend industrielle Großanlagen aus vier Branchen: Raffinerien, Eisen und Stahl, Grundstoffchemie sowie Zement und Kalk. So entstehen beispielsweise bei der Stahlherstellung prozessbedingte Emissionen hauptsächlich durch den Einsatz von Koks für die Reduktion des Eisenerzes. Bei der Zementherstellung ent-

steht CO₂ durch die Entsäuerung des Kalksteins. In der Chemieindustrie dominiert inzwischen die Herstellung von Ammoniak die prozessbedingten Emissionen von Grundchemikalien. Vor allem in diesen Branchen ist eine relative Entkopplung von fossilen Energieträgern wie Öl, Kohle und Erdgas notwendig (Agora Energiewende 2019, siehe auch Aktionsplan Klimagerechtigkeit 2020).

Aus der Perspektive einer sozial-ökologisch motivierten Industriepolitik stellt sich die Frage, wie das Zwischenziel bis 2030 (60 Millionen Tonnen weniger CO₂ im Vergleich zu 2020) erreicht werden kann und gleichzeitig gute Beschäftigung und eine hohe Lebensqualität erhalten bleibt. Der Soziologe Klaus Dörre spricht von einer »ökologisch-ökonomischen Zangenkrise«, in der alle frühindustrialisierten Länder und besonders die Bundesrepublik Deutschland stecken. Es ist zu einer Steigerung ökonomischer Krisengefahren gekommen, die unmittelbar an Klima- und Ressourcenausbeutung gekoppelt ist. Wirtschaftswachstum und Klimaprobleme bedingen sich gegenseitig. Ist das Wachstum schwach, steigen Prekarität und Ungleichheit. Nimmt die Wirtschaft Fahrt auf, nehmen die Klimaprobleme zu. Geringeres Verkehrsaufkommen und sinkender Energieverbrauch zur Hochphase der Corona-Schutzmaßnahmen veranschaulichen diesen Zusammenhang sehr deutlich. Der fundamentale Widerspruch zwischen Kapital und Klima verdichtet sich in dem Dilemma: Ökonomischer Zusammenbruch jetzt oder Klimakatastrophe später? Das Dilemma kann nur durch schnelles Handeln gelöst werden. Es braucht eine transformative Industriepolitik, die in neue grüne Technologien investiert und gleichzeitig gute Arbeitsplätze schafft.

Welche Industriepolitik brauchen wir?

Industriepolitik steht in einem Spannungsfeld zwischen Wettbewerb und Transformation. Viele industriepolitische Ansätze sind wettbewerbs- und geopolitisch motiviert. Eine sozial-ökologisch motivierte Industriepolitik bedeutet allerdings nicht, im Wettbewerb mit China und den USA die besseren Rahmenbedingungen für europäische oder deutsche Unternehmen herzustellen, sondern alte Industrien zu modernisieren und neue Industrien zu antizipieren. Eder und Schneider (2018, S.472f.) stellen fest: »Industriepolitik steht einer Bearbeitung der ökologischen Krise nicht *per se* entgegen, sie ist vielmehr unverzichtbar, um einen strukturellen Wandel und die Überwindung nicht nachhaltiger industrieller Produktionsformen im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation voranzutreiben.«

Am erfolgversprechenden sind Modelle wie der *Green New Deal*, die betonen, dass gerade durch den radikalen Umbau der Wirtschaft ein Jobmotor entsteht (Klein 2019). Akteure eines solchen *Green New Deal* wären nicht mehr nur der Staat, sondern auch die Gewerkschaftsbewegung, die dafür einen »*Climate Turn*« und die ökologischen Bewegungen, die einen »*Labour Turn*« hinlegen müssten (Dörre 2020, S.304).

Der vielfach beschworene vermeintlich unlösbare Zielkonflikt zwischen »Arbeit« und »Umwelt« suggeriert

Interessensgegensätze, die so nicht existieren und die von bestimmten Interessengruppen geschürt werden, um einer sozial-ökologischen Industriepolitik entgegenzuwirken. Manche industriepolitischen Ziele stehen den individuellen Interessen eines Unternehmens entgegen. So könnte eine Verbesserung des Arbeits- und Umweltschutzes zu zusätzlichen Kosten führen, die dem Ziel des Unternehmens einer möglichst kostengünstigen Produktion entgegenstehen. Sind die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Kostensenkung auch als industriepolitische Ziele definiert, entsteht ein Zielkonflikt. Berücksichtigt man jedoch auch langfristige Faktoren, wie geringerer Krankheitsstand durch bessere Gesundheit der Beschäftigten und Marktvorteile durch eine umweltfreundlichere Produktion, kann der Staat in längerer, weiserer Vorausschau mit seiner Industriepolitik auch die Unternehmen »zu ihrem Glück zwingen«.

Industriepolitische Instrumente für eine sozial-ökologische Transformation

Eine Vielzahl an wirtschaftspolitischen Instrumenten zielt auf die Gestaltung der Industrie ab. Es wird zwischen vertikaler und horizontaler oder »neutraler« Industriepolitik unterschieden. Neutral soll die horizontale Industriepolitik deswegen sein, weil sie keine bestimmten Branchen oder Unternehmen bevorzugt, sondern lediglich die Rahmenbedingungen und Standortfaktoren für alle Wirtschaftsaktivitäten gleichermaßen verbessern soll. Da horizontale Industriepolitik auf eine Stärkung der Wettbewerbsbedingungen der gesamten heimischen Industrie abzielt, wird sie folgend als wettbewerbsorientiert bezeichnet. Sie sei weniger anfällig für »politische« Interessen oder lobbygetriebenen Missbrauch einer staatlichen Förderung. So seien die Bereitstellung von Infrastruktur und Bildung neutrale Arten der Wirtschaftsförderung. Doch die Wahl der Infrastruktur, der Zeitpunkt und Ort ihrer Errichtung oder die Priorisierung der Bildung erfordern eine politische Entscheidung und sind somit zumindest industriepolitisch relevant, wenn auch nicht genuin Industriepolitik selbst. Vertikale oder sektorale Industriepolitik ist weniger marktgläubig und wettbewerbsorientiert und vertraut auf Planbarkeit und staatlichen Einfluss.

Horizontale oder vertikale Industriepolitik?

Doch auch eine rein vertikale, also sektorale Industriepolitik wie sie in Frankreich beispielsweise zur Forcierung von Rüstung, Raum- und Luftfahrt sowie der Atomkraft führte, ist krachend gescheitert und hat strukturellen Wandel eher verzögert als befördert oder gestaltet. Der Industrieanteil an der Wertschöpfung ist in Frankreich schneller gesunken als im europäischen Durchschnitt und liegt heute nur noch bei unter 10 Prozent. Eine zu enge Verflechtung zwischen Industrieinteressen und der Politik hat zur dauerhaften Fortführung bestehender industriepolitischer Interventionen geführt. Nicht nur der freie Markt, auch ein bestehendes Subventionssystem kann zu Pfadabhängigkeiten führen.



Auch das neue britische Atomkraftwerk *Hinkley Point C* wäre ohne massive staatliche Subventionen nicht rentabel. Es fließen nach wie vor viele Subventionen in fossile Energieträger. Mit dem von der Bundesregierung vereinbarten Kohleausstieg wurden den Kohleunternehmen wirtschaftlich unrentable Fördermengen und Kohleverstromung zusätzlich vergoldet.

Auch die Bundesregierung agiert also sektoral, wenn es um die Interessen der Kohle-, vor allem aber wenn es um die Vertretung der Interessen der deutschen Autoindustrie in der EU geht. Wenn das Herzstück des deutschen Industriekapitals von europäischen Grenzwerten oder Abgasmessmethoden eingeschränkt werden soll, werden ideologisch-theoretische Konzepte, wie die deutsche Präferenz für horizontale marktorientierte Industriepolitik schnell mal beiseitegeschoben (vgl. Haas/Sander 2019). Auch wenn im Zuge des Corona-Konjunkturpakets und der sich zuspitzenden Klimakrise zögerliche Markteingriffe mit ökologischer Lenkungswirkung vollzogen wurden, verfolgte die Bundesregierung bislang grundsätzlich eher einen horizontalen Ansatz von Industriepolitik und beschränkte sich auf angebotsorientiertes Ordnungsrecht. Klare Wettbewerbsregeln und gute Investitionsbedingungen für Unternehmen sollten die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglichst industriefreundlich gestalten.

Industriestrategie 2030: Exportüberschuss – Made in Germany

Im Februar 2019 legte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier einen Entwurf für eine »Nationale Industriestrategie 2030« vor. Getrieben von den industriepolitischen Ambitionen Chinas und dem Vorsprung der US-amerikanischen Internet-Giganten in industriellen Schlüsselbereichen verknüpfte Altmaier mit viel Pathos Ludwig Erhards Programmatik des »Wohlstands für alle« und den Fortbestand der Demokratie mit dem Erhalt

von industriellen Kapazitäten und leitete daraus eine globalpolitisch motivierte Industriepolitik ab.

Ideen wie eine staatliche Beteiligungsfazilität, die nicht nur deutsche und europäische Unternehmen vor dem Aufkauf aus China schützen sollte, sondern auch zur staatlichen Investitionslenkung genutzt werden könnte, lehnten BDI und DIHK, flankiert von Ökonom:innen und Wirtschaftspresse, mit aller Deutlichkeit ab. In der endgültigen Fassung der Industriestrategie von November 2019 waren dann progressive Elemente der vorherigen Fassung verschwunden. Die Ambitionen des Staates lenkend in den Markt einzugreifen, wurden auf ein Minimum reduziert. Das von Altmaier vormalig als »erste[s] umfassende[s] Konzept zur Sicherung unseres Wohlstands seit der Agenda 2010« bezeichnete Papier sollte plötzlich nur noch den Charakter einer Absichtserklärung haben. Anstatt einer Vision für eine moderne und nachhaltige Industrie und Produktion in Deutschland präsentierte Altmaier Vorschläge für eine Novelle des Außenwirtschaftsrechts, um Fusionen von Großkonzernen zu erleichtern, forderte eine angebotsorientierte Deckelung der Sozialabgaben sowie eine Senkung der Körperschaftssteuer.

Die bisher einzige in Gesetz gegossene Konsequenz aus der Industriestrategie 2030 ist eine Verschärfung des Außenwirtschaftsgesetzes, die der Regierung mehr Möglichkeiten zur Kontrolle und zu Verboten von Unternehmensübernahmen einräumt.² Dies ist als Reaktion auf das – fast traumatische – Erlebnis der Übernahme des Augsburger Industrie-Roboterherstellers Kuka durch den chinesischen Midea-Konzern zu werten,

¹ Zitiert nach Welt.de vom 29.11.2019.

² Im Zuge der Übernahme des Saatgut- und Pestizidherstellers Monsanto durch den Chemiekonzern Bayer kam zudem die Diskussion auf, ob nicht auch Nachhaltigkeits- und soziale Kriterien bei der Fusionskontrolle berücksichtigt werden sollten.

das in Wirtschaftskreisen als der Beginn des Ausverkaufs deutscher Ingenieurskunst durch China gedeutet wurde. Ferner wurde der im Altmaier-Papier genannte Sozialabgabendeckel, also die Begrenzung des Gesamtbeitragsatzes zur Sozialversicherung auf 40 Prozent im Corona-Konjunkturpaket untergebracht. Auch eine Flexibilisierung der Arbeitsmarktregulierung wurde in der Corona-Krise teilweise durchgesetzt, als das SPD-geführte Arbeits- und Sozialministerium die Höchst-arbeitszeitgrenzen für sogenannte systemrelevante Berufe lockerte. Ein weiteres Vorhaben des Strategiepapieres, die Auftraggeberhaftung beim Mindestlohn auf die erste Stufe des Nachunternehmers zu begrenzen, wurde hingegen nicht durchgesetzt.

Die Nationale Industriestrategie 2030 scheint der Versuch zu sein, den erfolgreichen chinesischen Staatsinterventionismus nachzuahmen und dafür einige bisherige Restriktionen in der Fiskalpolitik aufzugeben. Andres Fisahn (2019, S.5) zieht das Fazit: »Es handelt sich um eine deutsche Strategie im Interesse der deutschen Wirtschaft.« Der Vorsitzende der Monopolkommission Achim Wambach (2019, S.5) stellt fest: »Die Berücksichtigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen möglicherweise auch zu Lasten des Wettbewerbs ist allerdings explizit im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers.« Es gehe dabei vor allem darum, das inländische Gemeinwohl zu steigern, indem Skalenerträge oder Marktmacht im Ausland ausgenutzt werden, damit »Renten aus dem Ausland ins Inland umgeleitet werden können« (ebd.). Eine solche auf strategische Außenhandelsüberschüsse abzielende Wirtschaftspolitik ist nach wie vor die Handlungsmaxime der deutschen Industriepolitik (Klein/Pettis 2020).

Die Industriestrategie des BMWi zielt auf eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit: »Das Ziel ist nie die Subvention, sondern immer die Wettbewerbsfähigkeit«, so Altmaier 2019 auf einer Tagung der Stiftung Marktwirtschaft. Sie zielt damit auf ein Wachstum, das auf dem Export von Industriegütern auf Kosten Dritter basiert. Umweltschutz und soziale Belange tauchen nur beiläufig und als Hemmnis für die Wettbewerbsfähigkeit auf. Anrechen muss man Altmaiers Debattenaufschlag jedoch, dass Marktversagen anerkannt wird, konkrete Probleme der Industrie selbstkritisch erläutert werden und explizit ordnungspolitische Eingriffe befürwortet werden. Selbst eine temporäre staatliche Beteiligung in bestimmten Industriesektoren wird als Möglichkeit staatlicher Intervention aufgeführt. Eine Ausweitung des Anteils der Industrie an der Bruttowertschöpfung von 23 auf 25 Prozent sowie die Schaffung europäischer Champions durch eine Lockerung des europäischen Wettbewerbsrechts werden lediglich als Mittel zum Zweck angesehen, um »den willkürlichen Angriffen Anderer in marktwirtschaftliche Prozesse entschlossen entgegen treten« zu können (BMW 2019, S.3). Ein bisschen staatliche Industriepolitik sei leider notwendig, um den chinesischen Staatsmonopolen auf Augenhöhe zu begegnen und einen gravierenden Verlust technologischer und ökonomischer Souveränität abzuwehren, so die Prämisse. Grundsätzlich gelte aber: »Wir brauchen mehr, nicht weniger Marktwirtschaft« (ebd., S.2).

Vor allem eine angebotsorientierte Standortpolitik, die einseitig nur die Beschäftigten belastet, ist strikt abzulehnen: angefangen bei Vorschlägen zum Bürokratieabbau nach dem »one in, one out«-Prinzip, wonach keine zusätzliche Regelung aufgestellt werden darf, bevor eine andere abgeschafft wird – eine am Neuregelungsbedarf durch Klimaschutz und Digitalisierung vollständig vorbeiziehende legislative Selbstbeschränkung – bis hin zur Deckelung der Sozialversicherungsbeiträge, Steuerensenkungen für Unternehmen, einer Komplettabschaffung des Solidaritätszuschlages, einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten und zu guter Letzt die Begrenzung der Auftraggeberhaftung beim Mindestlohn. Gerade eine Lockerung der Arbeitsmarktregelungen ist eine perfide Instrumentalisierung einer Industriestrategie, die sich damit ihrem selbstgesteckten Ziel, der Schaffung von Wohlstand und guter Arbeit, jegliche Grundlage entzieht. Denn rigide Arbeitsmärkte sind weniger krisenanfällig und bilden in disruptiven Umbrüchen einen Stabilitätsanker. Sowohl für die Beschäftigten selbst als auch volkswirtschaftlich durch die Nachfrage aus ihren Löhnen. Eine Fokussierung auf reine Angebots- und Wettbewerbsaspekte ist daher aus sozialen und klimapolitischen Gründen nicht zielführend.

Bundeswirtschaftsminister Altmaier schrieb noch in seiner Industriestrategie die »falsche Unterscheidung in ‚alte schmutzige‘ Industrien und ‚saubere neue‘ Industrien« führe in die Irre (BMW 2019, S.11) und gibt damit eine strukturkonservierende Marschrichtung zum Erhalt aller Arbeitsplätze vor. Ob Altmaier mit diesem nationalen Standort-Programm dem Ziel der Beschäftigungssicherung überhaupt gerecht werden kann, ist mehr als fraglich. Langfristig bleiben alte schmutzige Arbeitsplätze nämlich nicht zukunftsfähig und ein Erhalt dieser Arbeitsplätze ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Vor allem dann nicht, wenn neue Technologien alte Arbeitsplätze gefährden. Nicht die Transformation gefährdet die Arbeitsplätze, sondern ihre Verweigerung. Die Nationale Industriestrategie der Bundesregierung zielt auf eine Konservierung des exportorientierten Wertschöpfungsmodells ab und nicht auf eine ökologische Transformation der Industrie.

Restriktionen für eine progressive Industriepolitik durch die EU

Eine große Hürde für eine investive Industriepolitik auf nationaler Ebene ist das Korsett des EU-Wettbewerbsrechts im europäischen Binnenmarkt. Besonders die engen Grenzen für staatliche Beihilfen oder öffentliche Auftragsvergabe durch ein starres Vergaberecht schränken den nationalen Handlungsspielraum für eine progressive Industriepolitik ein (Pianta/Lucchese/Mascia 2016). Eine Schwächung der Gewerkschaften als wichtige Akteur einer Industriepolitik im Sinne der Beschäftigten findet außerdem durch den – nicht mehr ganz so – »neuen lohnpolitischen Interventionismus« der *European Economic Governance* statt (Schulten/Müller 2013). Im Zuge der Eurokrise wurde durch Memoranda in den Krisenländern und in der restlichen Europäischen Union durch das Europäische Semester zunehmend lohnpolitisch interveniert. Und das vor al-



lem in eine Richtung: Mindestlöhne und Renten sollten gekürzt, Arbeitsmärkte flexibilisiert werden. Das führte in vielen EU-Staaten zu einer Abnahme der Tarifabdeckung und einer schwindenden Macht der Gewerkschaften. Dass die europäische Wirtschafts- und damit auch Industriepolitik hauptsächlich angebotsorientiert ausgerichtet ist, verwundert daher kaum.

Zudem war die Industriepolitik der EU bislang stark auf die Rüstungspolitik fokussiert. So wurde zum Beispiel im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds die Militarisierung der EU vorangetrieben (Soltz 2020, S.5). Der Aufbau einer eigenen EU-Armee in »Ständiger Strukturierter Zusammenarbeit« (PESCO) wurde als Industriepolitik deklariert und damit überhaupt erst möglich gemacht, da es sich eigentlich um eine verfassungswidrige europäische Rüstungsförderung handelt.

Die Systemkonkurrenz zwischen dem Westen und China sowie die zunehmende Rivalität zwischen den USA und der EU führten zu einer Renaissance der europäischen Industriepolitik. Der Bedeutungsverlust von multilateralen Handelsbeziehungen und der WTO und zunehmenden Handelskonflikten kumulieren in einem globalen Trend nationalistischer Industriepolitiken.

Als neue EU-Kommissionspräsidentin stellte Ursula von der Leyen einen Europäischen *Green Deal* vor. Der *European Green Deal* hat in seiner derzeitigen Form den Charakter eines Investitionsprogrammes, das europäische Konzerne technologisch fit für den Wettbewerb mit China und den USA machen soll. Die europäische Industriepolitik reiht sich ein in den globalen betriebswirtschaftlichen Trend des »Reshoring« und einer Produktionsrückverlagerung nach dem Motto »local for local«. Die Debatte um das Zurückholen ausgelagerter Produktionsprozesse hat zu Beginn der Corona-Pandemie einen Aufschwung erlebt. Gerade die Verlagerung von medizinischen oder lebensnotwendigen Gütern und Lebensmitteln hat, bei aus Panik geschlossenen Grenzübergängen, die Abhängigkeit und Vulnerabilität

einer auf freien Wettbewerb ausgerichteten Industrie-Verflechtung offengelegt. Julia Eder (2020) begrüßt zwar aus sozialen und ökologischen Gründen die zunehmende Regionalisierung der Wirtschaft, merkt aber an, dass das Credo der EU-Kommission der »geschlossenen Wertschöpfungsketten« nicht wieder nur dem Ziel der »Erzielung von Exportüberschüssen am Weltmarkt« dienen dürfe.

Das umweltpolitisch motivierte Schlüsselinstrument um die Treibhausgase in der Industrie einzudämmen ist das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS). Dabei erhalten die Unternehmen Emissionszertifikate, die sie selbst aufbrauchen oder frei handeln können. Da eine Zuteilung zunächst kostenlos erfolgte und emissionsintensive Unternehmen besonders viele Zertifikate erhalten haben, blieb eine Emissionsreduktion aus und es wurden lediglich neue Felder für spekulative Geschäfte und Finanzanlagen und damit eine zusätzliche Einnahmequelle für fossile Unternehmen geschaffen. Die kostenlose Ausgabe der Zertifikate ist mittlerweile beendet und die Obergrenzen (*Caps*) wurden gesenkt, so dass möglicherweise bald zumindest eine minimale Steuerungswirkung durch dieses Instrument einsetzt. Der Zertifikatehandel wird jetzt in Deutschland durch eine CO₂-Steuer ergänzt werden. Das Dilemma: Ein Preis in notwendiger Höhe würde die gesellschaftliche Ungleichheit erhöhen. Denn eine CO₂-Steuer wirkt regressiv, da Menschen mit geringeren Einkommen einen größeren Anteil ihres Einkommens dafür aufwenden müssen als Menschen mit höheren Einkommen. Bei einem zu niedrigen Preis hingegen wäre die Steuer gänzlich wirkungslos. Konzepte eines einkommensabhängigen Rückzahlungsbonus sind denkbar, die dann *ex Post* die durch eine CO₂-Steuer hervorgerufene Ungleichheit wieder etwas ausgleichen würden.

Klimaschutz durch den Markt?

Eine grundsätzliche Diskrepanz besteht in der Frage, ob durch die Beseitigung von Marktversagen und damit

durch eine Wiederherstellung des Wettbewerbsdrucks oder durch das Zurückdrängen der Marktmechanismen eine ökologisch nachhaltige und soziale Industrie zu erreichen ist. Nach Vorstellungen der EU und der Bundesregierung, könne das Marktversagen aufgehoben werden, indem der Natur ein Preis gegeben werde, der dann Einzug in die betriebswirtschaftliche Kostenkalkulation findet. Sobald die Kosten für Umweltzerstörung den Profit aus ihrer Ausbeutung übersteigen, würde der Umweltschutz zum Unternehmensziel. Naturschutz wird damit lediglich als marktwirtschaftlich ineffizient erklärt. Dabei ist ein Umwelt- und Klimaschutz, der sich der kapitalistischen Logik bedient, äußerst fragwürdig. Denn die Natur steht dem Kapital als Produktivkraft gratis zur Verfügung und ihre ständige Ausbeutung ist eine rationale Handlung im kapitalistischen System. So unterbleibt der Umweltschutz einfach, wenn er zu teuer ist, wie das Beispiel der CO₂-Steuer zeigt. Ein Preis in der Höhe, die Lenkungswirkung erzielen würde, wird gemeinhin als wachstumsbremsend angesehen und wird deshalb nicht eingeführt. Auch strenge ordnungsrechtliche Vorgaben werden mit dem Verweis auf zu hohe Kosten abgelehnt. Zudem ist das Ziel von kostengetriebenem Umwelt- und Klimaschutz lediglich die Wachstumsfaktoren der Umwelt als Ressourcenquelle und Schadstoffdeponie zu sichern. Eine wirklich ökologisch nachhaltige Industriepolitik darf sich daher nicht auf wettbewerbs- und marktorientierte Instrumente beschränken.

Nachhaltige Industriepolitik, die negative externe Effekte mit marktwirtschaftlichen Instrumenten internalisieren möchte, überträgt der Wissenschaft die Verantwortung technologische Lösungen für die Krise der gesellschaftlichen Naturverhältnisse zu finden. Sie folgt damit der zweckrationalen Technikideologie des »Solutionismus«, die besagt, dass jedes Problem mit einer

passenden Technologie gelöst werden könnte. Industriepolitik ist dann in erster Linie technologisch motiviert und hat den Anspruch staatliche Innovationssysteme zu schaffen, um die Technologieführerschaft (wieder) zu erlangen. Eine wettbewerbsorientierte nachhaltige Industriepolitik zielt also auf technische Modernisierung bei gleichzeitiger ideologischer Restauration ab. Die alten Wachstumspfade sollen grün angestrichen, aber erhalten bleiben. Ob das auch ökologisch nachhaltig ist, bleibt fraglich.

Es lässt sich zusammenfassend sagen, dass eine nach sozialen und ökologischen Kriterien konzipierte, das heißt auf die Transformation der Industrie abzielende Industriepolitik nur aus einer Kombination von technischer Modernisierung und einem Umbau der Produktion sowie der Produktionsverhältnisse bestehen kann. Dabei ist vor allem eine Orientierung an demokratisch festgelegten gesellschaftlichen Zielen erforderlich. Weder eine auf Marktconformität abzielende Ideologie (Merkel) noch eine, die Planung und Dirigismus zum Selbstzweck erklärt, sollte das bestimmende Moment bei der Wahl industriepolitischer Instrumente sein. Eine demokratische Verständigung über gesellschaftliche Ziele, wie ökologische Nachhaltigkeit, gute Beschäftigung und soziale Gerechtigkeit sind eine zwingende Voraussetzung für eine kluge Industriepolitik.

Nachfolgend werden die Grundrisse einer linken und damit »transformativen« Industriepolitik skizziert. Dabei werden die Ansätze einer nachhaltigen und auf Investition und Modernisierung der Produktion ausgerichteten Industriepolitik um das Konzept der wirtschaftsdemokratischen Investitionslenkung zur Realisierung von gebrauchswertorientierten Konversions- und missionorientierten Leuchtturmprojekten erweitert.

Grundrisse einer linken transformativen Industriepolitik

Transformative Industriepolitik: Fördern, aber auch fordern

Unbestreitbar ist: Es müssen Maßnahmen zum Schutz des Klimas ergriffen werden, bei Strafe des Aussterbens menschlichen Lebens auf der Erde. Dabei schert sich das Klima wenig über eine soziale Ausgewogenheit bei den Maßnahmen, die zu seiner Rettung ergriffen werden. Die Kosten des Klimaschutzes dürfen nicht ungerecht verteilt werden. Daher ist ein Zieldreieck sinnvoll, das den Anforderungen an ökologische und soziale Nachhaltigkeit sowie gute Beschäftigung gleichermaßen genügt.

DIE LINKE. im Bundestag schlägt eine ökosozialistische Perspektive für einen Umbau der Industrie vor. Dabei ist in erster Linie die Produktion von Rüstungsgütern, sinnlosen Verpackungen und **übertriebenen** Luxusgütern zu vermeiden. Produktlebenszeiten müssen verlängert, die Reparatur- und Recyclefähigkeit erhöht sowie geplante Obsoleszenz, also das geplante Kaputtgehen von Produkten zum Zwecke der Absatzsteigerung, müssen verboten werden. Das alles könnte ordnungsrechtlich über eine Erweiterung der Ökodesignrichtlinie geregelt werden. Neben den Produkten muss allerdings auch der Produktionsprozess selbst nach ökologischen und sozialen Kriterien umgestellt werden. Alle Produktionsfaktoren und Produktionsmittel (Ressourcen & Energie) müssen effizient und umweltschonend eingesetzt werden. Dafür braucht es Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz, wie es die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag (2020) im Aktionsplan Klimagerechtigkeit gefordert hat. Eine Kreislaufwirtschaft mit *zero waste* und *zero emissions* muss das Leitbild sein. Einige ökologisch schädliche Industriebereiche müssen zügig umgebaut, andere zügig verkleinert werden.

Der Schlüssel zur Orientierung der Industrie an sozialen und ökologischen Zielen liegt in einer demokratischen Investitionslenkung. Dafür braucht es einen ambitionierten *Policy Mix* aus Verordnungen und gesetzlichen Vorgaben sowie Subventionen (Beihilfen). Liegen letzteren klare sozial-ökologische Kriterien zugrunde, können sie eine große Steuerungswirkung entfalten. Subventionen vermindern als Transferzahlungen des Staates die Kosten der Unternehmen und liefern so ökonomische Anreize zur Verhaltensänderung in die gewünschte Richtung. Subventionen können in unterschiedlichen Formen gewährt werden: als direkte finanzielle Zuschüsse, Abschreibungserleichterungen, Abgaben- und Steuererleichterungen, zinsvergünstigte Darlehen, Bürgschaften sowie die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen zu geringeren Preisen, wie Grundstücke oder Beratungen. Besonders Anlagensubventionen sind für eine sozial-ökologische Transformation notwendig. Die Kosten beispielsweise für Anlagen einer wasserstoffbasierten Stahlreduktion sind so teuer, dass nur mittels Subventionen die umweltschutzbedingten höheren Kosten ausgeglichen werden könnten. Damit Subventionen jedoch nicht einseitig die Gewinne von

Unternehmen steigern und Mitnahmeeffekte eintreten, müssen sie immer mit ordnungsrechtlichen Vorgaben, wie etwa einem Emissionsreduzierungsgesetz, kombiniert werden. Das schließt eine rückwärtsgewandte strukturkonservierende Industriepolitik, wie beispielsweise eine Abwrackprämie für Autos mit Verbrennungsmotoren, aus.³ So können Subventionen auch positive externe Effekte, wie Versorgungssicherheit oder Umweltschutz, hervorrufen. Staatliche Beihilfen müssen jedoch regelmäßig einer Überprüfung unterzogen werden, damit Subventionsspiralen vermieden werden.

Auch Staatsbeteiligungen werden eine Rolle spielen. Wenn Unternehmen nicht das nötige Eigenkapital aufbringen können, um Produktionslinien oder das Geschäftsmodell umzustellen, muss der Staat mit strategischen Beteiligungen in die Unternehmen einsteigen. Die entstehenden Erträge durch Kapitalbeteiligungen müssen dem Gemeinwohl zugutekommen und dürfen nicht von profitorientierten Privatunternehmen abgeschöpft werden.

Dabei darf nicht der Fehler passieren, die Hindernisse der politischen Durchsetzungsfähigkeit zu unterschätzen. Die bestehenden sozialen Kräfteverhältnisse, die Macht bestimmter Kapitalfraktionen und die hegemoniale Absicherung des Modells deutscher Marktwirtschaft muss ausreichend berücksichtigt werden, um eine progressive Industriepolitik zu implementieren (vgl. Eder/Schneider 2018, S.478). Da der politische Einfluss auf die Finanzpolitik von progressiven Akteur:innen, wie NGOs, sozial-ökologischen Parteien und Gewerkschaften dem Einfluss der export- und finanzorientierten Kapitalfraktionen unterlegen ist, muss eine Allianz geformt werden, die bereit ist, die Durchsetzungsfähigkeit auch durch den Kampf um eine gesellschaftliche Hegemonie für eine progressive Industriepolitik, die auf eine tiefgreifende Veränderung der Wirtschaftsstruktur abzielt, zu erreichen. Das IG-Metall-Vorstandsmitglied Hans-Jürgen Urban schlägt dafür eine »sozial-ökologische Reformallianz« vor und die US-amerikanische Organizerin Jane McAlevey einen »Generalstab für einen *Green New Deal*«. DIE LINKE. im Bundestag ist bereit, Teil eines solchen gesellschaftlichen Bündnisses zu sein.

Handlungsfelder transformativer Industriepolitik

Ein industriepolitisches sozial-ökologisches Transformationsprojekt besteht aus einer systemischen Kombination unterschiedlicher Politikfelder, die gemeinsame gesellschaftliche Ziele verbindet. Es braucht eine Kom-

³ Die 2009 als »Umweltprämie« deklarierte Abwrackprämie war ein konjunkturelles Strohfeuer. Die eingesetzten fünf Milliarden Euro führten nur zu Vorzieheffekten. Die Klimabilanz war ebenfalls schlecht. Schütt und Haas (2020, S.549) machen darauf aufmerksam, dass im Konjunkturpaket mit der Subventionierung von Plug-in-Hybriden wieder »de facto eine Kaufprämie für Verbrennungsmotoren« verabschiedet wurde. Auch die allgemeine Mehrwertsteuersenkung macht sich bei großen Anschaffungen, wie einem Automobil, wesentlich stärker bemerkbar, als bei Konsumprodukten.

bination von finanziellen Anreizen und Verboten (*Pull-* und *Push*-Faktoren), verbindlicher öffentlicher Kontrolle sowie mehr Demokratie in der Wirtschaftspolitik und in den Unternehmen. Die Industrieunternehmen müssen industriepolitisch gefördert und gefordert werden.

Um Sprunginnovationen und technologische Entdeckungen voranzutreiben, sollten Regierungen und Privatwirtschaft, aber auch Unternehmen untereinander, kooperieren. Ein Nebeneinander-her-forschen wie es momentan die Regel ist, führt zu enormer Ressourcenverschwendung. Bestimmte Branchen und Sektoren sollten besonders durch Regierungen gefördert werden, wobei immer nur Felder und nicht einzelne Unternehmen herausgepickt werden sollten. Vor allem muss technologischen *Lock-In*-Situationen, also Pfadabhängigkeiten, entgegengewirkt werden.

Eine reine Fokussierung auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit wie sie nach wie vor vorherrschend ist (verstanden vor allem als preisliche Wettbewerbsfähigkeit, die durch Kostensenkung erhöht werden kann), ist kontraproduktiv. Industriepolitik sollte kein reines Instrument zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des eigenen Standortes gegenüber internationaler Konkurrenz sein. Ein angebotsorientierter Wettlauf nach unten bei Sozial- und Umweltstandards schadet am Ende allen.

Wir brauchen eine Globalisierung, die nicht Standards nach unten angleicht, sondern eine Angleichung nach oben vorantreibt; eine investive Sozialpolitik, die nicht Ex-Post Ungleichheit und Arbeitslosigkeit durch Sozialhilfe auffängt, sondern durch Qualifikation und *Empowerment* den Menschen, die vom Strukturbruch betroffen sind, befähigt zu Akteuren des Wandels zu werden. »Eine an gesellschaftlichen Zielen orientierte Industriepolitik trägt zu höheren Einkommen, sozialer Gleichheit (zwischen Personen und Regionen) und der Eingrenzung des Klimawandels bei«, so der österreichische Wirtschaftsforscher Karl Aiginger (2019).

Eine im Sinne der sozial-ökologischen Transformation wünschenswerte Industriepolitik nutzt horizontale und sektorale Instrumente, ist nachfrage- und angebotsorientiert, zielt auf Kooperation statt Konkurrenz und vereint eine ökologische Modernisierung des Wertschöpfungsprozesses mit selektivem Wachstum. Die Instrumente einer transformativen Industriepolitik zeichnen sich durch einen starken Eingriff in den Markt aus und zielen auf die Bewältigung der sozial-ökologischen Herausforderungen. Dabei spielen aber auch einige Instrumente eine Rolle, die horizontaler und damit weniger marktverzerrend wirken, wie die Förderung von Grundlagenforschung, ökologischer Kaufprämien oder staatliche Eigenkapitalhilfen. Die keynesianisch geprägten Ansätze einer investiven nachhaltigen Industriepolitik müssen um wirtschaftsdemokratische Elemente ergänzt werden, um eine sozial gerechte Verteilung der Kosten und Gewinne des Umbaus der Wirtschaft zu gewährleisten. Da diese Erweiterung zwangsweise zu einem Interessenskonflikt mit der Kapitalseite der Unternehmen führt, die die Hoheit über ihre Investitions-

entscheidungen beansprucht, müssen widerständige Praktiken sowie konfliktfreundige Strategien und Bündiskonstellationen Treiber einer transformativen Industriepolitik werden. Kernelement dieser transformativen Industriepolitik ist eine wirtschaftsdemokratische Investitionslenkung im Mehrebenensystem. Eine demokratische und der Wirtschaft selbstbewusst gegenüberstehende Gesellschaft muss sich auch eine schärfere Intervention in den Markt erlauben. Nachfolgend wird auf einige ausgewählte Handlungsfelder transformativer Industriepolitik näher eingegangen, die als essentiell für die Bewältigung der sozial-ökologischen Herausforderungen ausgemacht werden.

Forschung und Innovation

Eine Aufrechterhaltung des gesellschaftlichen Wohlstandes ist ohne industrielle Produktion nicht möglich. Auch zum Erhalt der Umwelt und für eine ökologisch nachhaltige Entwicklung ist eine starke Industrie unverzichtbar. Natürlich trägt der Industriesektor zu einer globalen Klima- und Umweltbelastung bei. Er ist jedoch auch Teil der Lösung, will man den erreichten Zivilisationsstand halten. Die für eine Energiewende notwendigen Solar- und Windkraftkapazitäten können nur auf Basis industrieller Großprojekte erreicht werden. Eine auf Deindustrialisierung abzielende Politik würde ihrer eigenen Intention zuwiderlaufen. Dann nämlich, wenn Wertschöpfungsprozesse in Länder mit geringeren Umweltstandards abwandern und die Emissionen sich dadurch örtlich verlagern, global aber steigen (*Carbon Leakage*).

Forschung und Innovation fällt daher eine Schlüsselrolle zu: Um den sozial-ökologischen Umbau voran zu bringen, ist vor allem eine ökologische Modernisierung der industriellen Technologie und ihrer Produkte vonnöten. Insbesondere Schlüsseltechnologien, sogenannte »*Game-Changer*-Technologien«, werden ganze Wirtschaftsbranchen erst erschaffen und zukünftige Wertschöpfungsprozesse prägen. Die Erforschung dieser Technologien muss gefördert werden. Allerdings sollte diese Art der fundamentalen Grundlagenforschung nicht durch die Mobilisierung von privatem Kapital geschehen. Wie wir gesehen haben, sind solche Technologien meistens noch fern der Marktreife und private Investitionsanreize reichen nicht aus, um alte Pfadabhängigkeiten aufzulösen und neue Produktionsverfahren einzuleiten. Hier muss öffentliche Förderung einspringen und Forschung in bestimmte Schlüsseltechnologien direkt finanzieren. Der Staat sollte Forschungsnetzwerke anstoßen und eine Infrastruktur bereitstellen, die die Entstehung von positiven Netzwerkeffekten begünstigt. Eine steuerliche Forschungsförderung wie sie praktiziert und von liberaler Seite immer wieder gefordert wird, ist hingegen kontraproduktiv. Sie verleitet zu Mitnahmeeffekten bei Unternehmen, die ohnehin schon in der Forschung tätig sind und begünstigt große Unternehmen gegenüber kleinen, möglicherweise viel innovativeren. Zudem hat eine rein steuerliche Forschungsförderung keinerlei Lenkungswirkung.



Auch eine inkrementelle, also schrittweise technologische Verbesserung einzelner Produkte und Produktionsschritte, ist anzustreben. Problematisch an einer auf Modernisierung setzenden Wachstumsstrategie sind jedoch *Rebound*-Effekte, da Effizienzsteigerungen die Kosten des Umweltverbrauchs senken und dadurch wiederum höheren Verbrauch anregen können. Technologiesprünge und Sprunginnovationen müssen initiiert, doch auch mit Geduld und einem langen Atem finanziert werden. Sie können nicht erzwungen werden und auch eine Spur Glück oder Zufall gehört dazu. Die Förderung von Grundlagenforschung reicht jedoch nicht aus, auch die Übertragung der Technologie in eine industrielle Massenproduktion und die damit verbundene Hochskalierung durch die Errichtung neuer Maschinen, Produktionslinien und Fabriken muss staatlich initiiert und gefördert werden. Dabei muss Industriepolitik eine sektorübergreifende Perspektive einnehmen, auch der mit der Industrie eng verknüpfte Dienstleistungssektor und die gesamte Wertschöpfungskette müssen in den Blick genommen werden.⁴

Bei der Forschungsförderung muss vom Staat auch eine Prioritätensetzung erfolgen. Eine technologieoffene breite Förderung jeglicher Forschung ist einer wettbewerbsfixierten Industriepolitik zuzuordnen, die weder eine Lenkungswirkung in Richtung sozial-ökologischer Transformation entfalten noch den Unternehmen eine langfristige ordnungspolitische Planungssicherheit geben kann.

Ein wichtiger Kern des deutschen Innovationstypus sind die betriebliche und Unternehmens-Mitbestimmung sowie das Tarifvertragssystem. Neben »technischen« stehen gleichberechtigt die »sozialen« Innovationen (in Bildung, Arbeitsmarkt, Umwelt und Klimawandel, Energie, Trans-

⁴ Eder und Schneider (2018, S.485) betonen, dass Industriepolitik auch geschlechtersensibel sein muss, da ihre Auswirkungen Männer und Frauen unterschiedlich betreffen. Zum Beispiel liegt der Anteil von Frauen unter den Industriebeschäftigten seit 2000 nur bei etwa 33 Prozent. Eine progressive Industriepolitik muss daher auch eine Angleichung der Löhne zwischen den Sektoren fordern, damit auch Arbeitsplätze außerhalb des industriellen Sektors attraktiver werden.

port, Mobilität, Gesundheit und Arbeit). Vor allem die Beschäftigten und ihre Betriebsräte müssten als »Innovationstreiber« im Zentrum stehen, findet auch der DGB (2020, S.4). Eine Studie von Jirjahn und Smith (2017) zeigte, dass gerade Unternehmen mit Betriebsräten deutlich höhere Produktivitätssteigerungen und ökologische Investitionen aufweisen. Regelmäßig findet sich Deutschland und hier gerade die gewerkschaftlich gut organisierten Branchen (Auto, Maschinenbau und Chemie) in den Innovationsrankings auf einem der vorderen Plätze. Die Mitarbeiterkompetenz geht weit über reine »shop-floor-Innovationen«, also handwerkliche Verbesserungen oder Fertigungsmanagement am Ort der Wertschöpfung, hinaus. Der Erfolg von technischen Innovationen hängt also auch von ihrer Einbettung in die betrieblichen Prozesse ab.

Expansive Finanzpolitik & De-Investment

Der Industrieverband BDI (2018) beziffert die notwendigen zusätzlichen Investitionen für eine ökologische Modernisierung der Industrie bis 2050 auf mindestens 1,5 Billionen Euro. Zudem sind massive Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen notwendig. Allein bei den Städten und Gemeinden hat sich in den letzten Jahren ein Investitionsstau von 147 Milliarden Euro angehäuft, so das KfW-Kommunalpanel 2020.

Eine Abkehr vom Dogma der »Schwarzen Null« und der Schuldenbremse im Grundgesetz und den Landesverfassungen ist daher aus industriepolitischer Sicht dringend geboten. Das gilt besonders in Phasen von Null- und Negativzinsen, wo der Staat sehr günstig Kredite aufnehmen kann. Die Finanzierung von Zukunftsinvestitionen sollte aus Generationengerechtigkeitsgründen über langfristige Kredite, die auch von zukünftigen Generationen bezahlt werden, erfolgen. Zudem hat die öffentliche Hand mit einem Nachfragevolumen von 500 Milliarden Euro Marktmacht und kann so die Nachfrage nach emissionsarmen und effizienteren Produkten und Gebäuden ankurbeln. Mit dem Vergaberecht hat der Staat außerdem die Möglichkeit, Tariftreue und grüne Arbeitsplätze zu begünstigen.

Eine wichtige industriepolitische Stellschraube ist außerdem der Abbau klimaschädlicher Subventionen. Das entfaltet einerseits eine ökologische Lenkungswirkung und setzt gleichzeitig Mittel frei, die in klimafreundliche Investition gesteckt werden können. So beziffert eine Studie des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2020) im Auftrag von Greenpeace das Einsparpotential durch den Abbau der zehn klimaschädlichsten Subventionen auf 46 Milliarden Euro pro Jahr, was allein fast 100 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent einsparen könnte.

Des Weiteren kann ein Umsteuern in der Finanzwirtschaft eine transformative Industriepolitik flankieren, wenn Versicherungskonzerne oder Anlagefonds Portfolios mit grünen Anleihen zusammenstellen oder Kredite und Anleihen aus klimaschädigenden Geschäften und Unternehmen abziehen. Klare Kriterien für ein *De-Investment* müssen auch für öffentliche Investitionsbanken, wie die EIB oder die KfW, aufgestellt und umgesetzt werden. Die Bundesregierung emittierte Anfang September 2020 die erste grüne Bundesanleihe, die dem Bund 6,5 Milliarden Euro einbrachte. Von den insgesamt geplanten Bundesanleihen von 210 Milliarden Euro im Jahr 2020 ist das jedoch nur ein Bruchteil. Ihr Anteil müsste stark erhöht werden, um eine Lenkungswirkung zu entfalten. Vor allem aber müsste ein »grüner Staatshaushalt« verabschiedet werden, der grüne Projekte anstößt und finanziert.

Krisenwirtschaft und resiliente Industriepolitik

Die Corona-Pandemie verstärkte nochmals die Debatte über eine neue Industriepolitik. Das Argument von resilienteren Wertschöpfungsketten und Handelsströmen erreichte allerdings mit der Corona-Pandemie, den sehr plötzlich aufbrechenden Logistikketten und den damit verbundenen Produktionsausfällen wieder eine Renaissance. Gleichzeitig wurde eine kritische Abhängigkeit bei medizinischen Gütern, Pharmazeutika und Schutzausrüstung spürbar.

In der Krise wurde deutlich, wie dringend notwendig staatliche Industriepolitik ist. »Der Corona-Impfstoff kommt nur langsam nach Deutschland, die Kosten des Wartens sind enorm. Der Staat muss alle Ressourcen mobilisieren, um die Produktion auszuweiten – und notfalls selbst neue Fabriken bauen«, schreiben der Ökonom Schularick und der Unternehmensberater Oertzen auf Spiegel.de. Der gesetzliche Rahmen ermöglicht, dass das Bundesgesundheitsministerium anordnen kann, dass eine Erfindung wie ein Vakzin gemäß § 13 Absatz 1 Patentgesetz ungeachtet eines bestehenden Patentschutzes benutzt werden kann. So kann die Bundesregierung die Hersteller von Impfstoffen »im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt« veranlassen, Lizenzen an andere Firmen zu vergeben, um die Produktionskapazitäten zu erhöhen und auch die Preise für die Impfstoffe festlegen.

Die Bundesregierung verlässt sich bei der Produktion von medizinisch wichtigen Gütern auf Marktmechanismen und verzichtet zumeist auf staatlich gesteuerte

Krisenwirtschaft (oder Corona-»Kriegswirtschaft«), obwohl diese dringend notwendig wäre. Auch in anderen sensiblen Bereichen, wie z.B. bei Luftfiltern, Masken, Medikamenten, Testkits und mehr müssten eine Ausweitung der Produktionskapazitäten und resiliente Lieferketten höchste Priorität haben. Die Umstellung der Produktion auf Atemschutzmasken, Beatmungsgeräte und Desinfektionsmitteln gleicht einer »Kriegsökonomie«. Partielle Industriekonversion, staatliche Abnahmegarantien und direkte Förderung beim Aufbau von Produktionskapazitäten öffnen aber auch ein Fenster für sozial-ökologische Alternativen.

Mobilität der Zukunft: Antriebs- & Verkehrswende

Das Themenfeld Mobilität ist eines der am meisten umkämpften Felder der Industriepolitik. Der Trend ist klar: Die Mobilität der Zukunft wird intermodal und integriert sein. Das Auto wird an Bedeutung verlieren. Der öffentliche Verkehrsverbund sowie neue *Sharing*-Konzepte werden den motorisierten Individualverkehr zunehmend ablösen. Eine nachhaltige Mobilität muss den Vierklang aus Effizienz, Suffizienz, Konsistenz und Teilhabe erfüllen (Memo 2020, S.72). Erneuerung und Erweiterung des öffentlichen Personenverkehrs sind erforderlich. Er muss bezahlbar, belastbar und flächendeckend sein. Da aber nach wie vor zwei Drittel der Pendlerwege mit dem Auto zurückgelegt werden, wird der motorisierte Individualverkehr auf absehbare Zeit eine große Rolle einnehmen – zumal in ländlichen Gebieten, wo die Alternativen rar gesät sind und der Ausbau des Verkehrsverbundes nicht von heute auf morgen passieren wird. Wir müssen also das eine tun (Verkehrswende), ohne das andere zu lassen (Antriebswende).

Industriepolitisch wird vor dem Hintergrund der Antriebswende die Frage der Technologieoffenheit diskutiert. Aufgrund von Pfadabhängigkeiten und Unsicherheit setzt sich auf dem freien Markt nicht unbedingt die beste Technologie durch. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen, dass die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent sinken müssen, ist keine andere Antriebstechnologie als der batteriebetriebene Elektromotor in der Lage in dieser kurzen Zeit die Klimaziele zu erreichen (Agora Verkehrswende 2019). Es ist entscheidend, dass jetzt massive Investitionen im Automobilsektor den Hochlauf der Elektromobilität ermöglichen. Die Förderung einer Batteriezellenproduktion mit mittlerweile 1,55 Milliarden Euro und ihre europäische Absicherung durch das IPCEI-Beihilfeverfahren sind daher ein großer Schritt in die richtige Richtung. Eine Studie der *Boston Consulting Group* (BCG) zeigt, dass die Wertschöpfung von Elektro-Pkw sogar 30 Prozent höher liegt als bei Verbrenner-Autos. Acht Prozent der Arbeitszeit falle bei der Batteriefertigung an. Eine große Kraftanstrengung in einem kooperativen Projekt zwischen Bund, Herstellern und Zulieferern zum Aufbau einer Batteriezellenfertigung könnte sogar dazu führen, dass in Summe durch einen Umbau der Antriebsstrangproduktionslinien gar keine Beschäftigungseinbußen eintreten, denn für »den Bau eines kompletten Elektroautos ist der Arbeitsaufwand

nahezu genauso hoch wie für ein Auto mit Verbrennungsmotor«, so die BCG. DIE LINKE. im Bundestag begrüßt daher die Investitionen in den Aufbau von Kapazitäten zur Produktion von Batteriezellen. Zum Beispiel möchten PSA/Opel und der Batteriehersteller Saft als Joint Venture in Kaiserslautern ab 2023 eine Millionen Batterien pro Jahr produzieren und werden dafür auch als IPCEI von der EU gefördert. Auch in Ostdeutschland boomt die Elektro- und Batteriebranche, prominent angeführt durch die Tesla-Ansiedlung in Brandenburg. Vor lauter Begeisterung für den Milliardär Elon Musk drohen jedoch Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Umweltbedenken beiseite gewischt zu werden. Für DIE LINKE. im Bundestag ist klar: Die Förderung von Investitionen müssen an die Einhaltung von Tarifverträgen und Mitbestimmung sowie Beschäftigungsaufbau und Umweltauflagen geknüpft werden. Wo öffentliche Gelder fließen, muss auch der demokratische Einfluss auf die Unternehmenspolitik wachsen.

Auch Wasserstoff kann auf lange Sicht eine Lösung für Lkws, Schiffe und Flugzeuge sein. Schlechte Wirkungsgrade, physikalische Grenzen und hohe Kosten zeigen jedoch, dass diese Technologien für den Pkw-Bereich unterlegen sind. Mit der nationalen Wasserstoffstrategie will die Bundesregierung den »Markthochlauf« zwar antreiben und steckt neun Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, Anlagenbau und Ressourcenerschließung. Dabei wird auch die Förderung von »blauem« Wasserstoff vorangetrieben, wo bei der Herstellung das entstehende CO₂ mit dem CCS-Verfahren in den Boden gepresst wird. Außerdem sei das Ziel der Strategie nicht eine sozial-ökologische Transformation, sondern die Steigerung der Exportwirtschaft. Ein weiteres Problem von Wasserstoff ist der »negative Skaleneffekt« bei seiner Herstellung. Sowohl ökonomisch als auch ökologisch verschlechtert sich die Bilanz von Wasserstoff bei steigender Nachfrage, weil Kohle- oder andere fossile Energiequellen hochgefahren werden müssen.

Ein Blick auf die tatsächlichen Investitionen der großen Automobilkonzerne zeigt, dass unternehmensseitig die Antriebstechnologiefrage längst entschieden wurde. Der Volkswagenkonzern hat sich das Ziel gesetzt, 2026 den letzten Verbrennungsmotor vom Band laufen zu lassen und damit vollständig auf die Produktion von E-Autos umzurüsten.

Aus ökologischer Perspektive gibt es berechtigte Kritik an Elektroautos. Ressourcen- und Raumkonflikte sowie eine Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb bleiben auch bei E-Autos erhalten. Für eine vollumfassende sozial-ökologische Mobilitätswende braucht es daher eine Kombination aus weniger motorisiertem Individualverkehr, einem Ausbau von Bahn und ÖPNV und einer Elektrifizierung des übrigen Verkehrs, letztlich einer Veränderung der individuellen Mobilitätsanforderungen überhaupt. Doch für eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs braucht es zusätzlichen erneuerbaren Strom. Um den zusätzlichen Bedarf möglichst niedrig zu halten und ihn effizient zu nutzen, muss eine »direkte Elektrifizierung« anvisiert werden. Das geht nur über den direkten Strombezug aus dem Netz für batterie-

elektrische Pkw und Oberleitungen für die Schiene, nicht über den Umweg Wasserstoff oder synthetischer Kraftstoffe (Memo 2020, S.80). Industrie- und Strukturpolitisch wäre deshalb ein klares Bekenntnis zu dieser Antriebstechnologie notwendig. Zum einen müsste die dafür notwendige Netz- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden und zum anderen die nötigen rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Planungssicherheit entsteht. Der Aufbau von parallelen Tank- und Ladeinfrastrukturen wäre sehr teuer und ineffizient.

Weitere Maßnahmen in Richtung einer sozial-ökologischen Verkehrswende könnten sich an französischen Regelungen orientieren, wie ein Bonus/Malus-System, das Anreize zum *Downsizing* setzt. Hier werden PS-starke und schwere Autos verteuert und die Einnahmen unter anderem zur Förderung von Kleinwagen eingesetzt. Auch eine Deckelung der steuerlichen Absetzbarkeit von Firmenwagen und eine Abschaffung des Dienstwagenprivilegs sind Maßnahmen, die eine Verkehrswende vorantreiben. Weitere Möglichkeiten wären eine gesetzliche Hubraumbegrenzung in Richtung Ein- bis Drei-Liter-Auto oder eine ambitionierte Quotenregelung für die Produktion von rein elektrisch betriebenen Pkw.

KI, Digitalisierung und Arbeitsmarkt

Neben der Dekarbonisierung ist die Digitalisierung der zweite Metatrend, in dem Wirtschaftsverbände und das Bundeswirtschaftsministerium das Potential sehen, Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand zu steigern. Zu bedenken ist, dass die Digitalisierung nicht nur Potentiale und Chancen in sich trägt. Die Digitalisierung in ihrer derzeitigen Form ist hauptsächlich Treiber und Katalysator eines neuen Rationalisierungsschubes. Dabei wäre eine bequemere und demokratischere Arbeitswelt durch Roboter und vernetzte IT-Systeme durchaus möglich: Die Digitalisierung beinhaltet auch das Potential für eine Humanisierung der Arbeitswelt, höhere Löhne und kürzere Arbeitszeiten. Doch derzeit stehen die Chancen dafür denkbar schlecht. Wahrscheinlicher sei ein engerer Griff des Marktes »nach dem ganzen Menschen«, so Urban (2019, S.108). Der Metatrend Digitalisierung entwickelt sich in Richtung eines sich verschärfenden Konfliktes zwischen Kapital und Arbeit.

Bei der industriepolitischen Förderung von Projekten für Digitalisierung und künstliche Intelligenz sollten daher arbeitsweltliche und ethische Faktoren immer eine besondere Rolle spielen. Eine marktorientierte Anwendung digitaler Technologien ist nicht unbedingt deckungsgleich mit dem Gemeinwohl. Die frühzeitige Einbeziehung der Beschäftigten und ihren Interessensvertretungen bei der Einführung von KI-Anwendungen ist daher dringend geboten. DIE LINKE. im Bundestag fordert ein Beschäftigtendatenschutzgesetz, ein Recht auf Mitbestimmung sowie eine Offensive für Weiterbildung und Qualifizierung in digitalen Fragen. Auch der DGB (2020) sagt: »Eine Industriestrategie darf in keinem Fall ein Einfallstor für den Abbau der Rechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern werden.«

Die Transformation wird mit einem riesigen Arbeitskräftebedarf einhergehen. Vor allem Qualifikations- und Weiterbildungsangebote sind notwendig, um den Beschäftigten das nötige *Know-how* und die Kompetenz für neue Technologien und Arbeitswelten zu vermitteln. Hier ist die Erweiterung des Kurzarbeitergeldes in ein Transformationskurzarbeitergeld eine sinnvolle Übergangslösung, wo kürzere Arbeitszeiten mit Qualifikation verbunden werden, bevor Beschäftigte in neue Arbeitsplätze eingearbeitet sind und die Unternehmen wieder vollständig die Lohnkosten tragen.

Industriepolitik ist auch Strukturpolitik. Die Auswirkungen von Umbrüchen in Wirtschaftssektoren und -branchen trifft die Regionen unterschiedlich. Strukturbrüche sollten bestenfalls antizipiert und bearbeitet werden. In einigen Regionen und Bundesländern sind sogenannte »Kompetenz-Hubs« gegründet wurden, die regionale Qualifizierungsbedarfe identifizieren sollen, um diese gemeinsam mit Betrieben, Gewerkschaften, der Bundesagentur für Arbeit und Weiterbildungsträgern zu adressieren. Das geht in die richtige Richtung. Die Mitbestimmung der Betriebsräte sollte um ein Initiativrecht für Weiterbildung ausgeweitet werden. Ein verpflichtender Qualifizierungs- und Weiterbildungsplan verabschiedet von den Betriebsparteien sollte zur Grundlage für weitere Transformationspläne werden. Dafür sollte der §96 des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) erweitert werden.

Wettbewerbs- & Außenwirtschaftsrecht im globalen Handel

Vieldiskutiert ist auch der Bereich des Wettbewerbs- und Außenwirtschaftsrechts. Die Forderung nach europäischen Champions wurde durch die gescheiterte Fusion von Siemens und Alstom prominent, die sowohl vom Bundeswirtschaftsministerium als auch von Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften bedauert wurde. Grundsätzlich scheint eine Schwächung der innereuropäischen Fusionskontrolle standort- und wettbewerbsmotiviert zu sein. Vereinzelt können Fusionen oder europäische Konglomerate allerdings sinnvoll sein, wie im Falle natürlicher Monopole oder aus sozial-ökologischen Gründen. Kartellrechtlich sollte die Kooperation von Unternehmen zur Lösung technologischer oder gesellschaftlicher Groß-Probleme möglich sein. Dabei muss es um wirkliche Kooperation gehen, die lösungsorientiert Effizienzeffekte nutzt und nicht zum Niederkonkurrieren dritter Parteien verabredet wurde.

Richtig ist auch das Vorhaben, kritische und strategische Infrastruktur und Technologie zu schützen, wie es die letzte Änderung im Außenwirtschaftsrecht vorsieht. Zunächst wurde die Gesetzesnovelle als »Lex China« behandelt. Unter dem Eindruck von Trumps versuchter Einkaufstour bei dem deutschen Biopharmaforschungsunternehmen *CureVac*, wurde das Gesetz jedoch breiter gefasst und zügig vom Bundestag verabschiedet. Wenn sich Staats-Unternehmen Technologien einkaufen, um Wertschöpfung abzuziehen oder exklusiven Zugriff auf ein Produkt zu erhalten, ist das problematisch. Sensible oder sicherheitsrelevante Technologien müssen

geschützt werden. Fraglich ist jedoch, warum bei staatlichen Direktinvestitionen aus dem Ausland genauer auf die Konsequenzen geschaut werden soll als bei privaten Investoren. Schattenbanken und aktivistische Hedgefonds wie beispielsweise *Blackrock* investieren in Konzerne, um massiven Einfluss auf die Geschäftspraktiken zu nehmen – häufig mit dem Ergebnis, dass Unternehmensteile filetiert und verkauft werden. Eine von kurzfristigen Aktienkursgewinnen getriebene Praxis, die immer zu Lasten von Beschäftigten und der Umwelt geht. Warum hier die Bundesregierung nicht dieselbe Aufmerksamkeit wie bei strategischen Staatsinvestitionen an den Tag legt, ist unerklärlich. Eine staatliche Beteiligungsfaszilität, wie sie im ersten Entwurf der Industriestrategie vorgesehen war, könnte bei kritischen Schlüsselbereichen eingreifen und ihr Mandat auf Beschäftigungs- und Umweltaspekte erweitert werden.

Eine aus sozial-ökologischer Perspektive sinnvolle Änderung des Außenwirtschaftsrechts wäre eine Art »*green border Adjustment*«, eine CO₂-Grenzausgleichsteuer. Die EU-Kommission will im Rahmen des *European Green Deal* einen Vorschlag für einen CO₂-Grenzausgleichsmechanismus unterbreiten. Dieser soll den Übergang zur klimafreundlicheren Produktion beschleunigen und vor allem die Verlagerung von Emissionen in Nicht-EU-Staaten, das sogenannte *Carbon Leakage*, verhindern. Dieser Mechanismus soll an die Stelle der jetzigen Praxis treten, energieintensiven Unternehmen kostenfreie Emissionszertifikate zuzuteilen. Bislang sind verschiedene Varianten eines solchen Mechanismus in der Diskussion (vgl. Stiftung Arbeit und Umwelt 2020). Es scheint eine intelligente modulare Kombination sinnvoll, aus a) einem direkten Grenzausgleichsmechanismus, der nicht nur die Grundstoffindustrie, sondern auch Halb- und Fertigprodukte abdeckt, und b) einer Klimaabgabe, die Anreize zur Dekarbonisierung erhöht sowie c) einem neuen Subventionsregime (*Carbon Contracts for Difference*), das die Kosten und Risiken von Klimaschutzmaßnahmen senkt.

Eder und Schneider (2018) fordern in Anlehnung an den französischen Präsidenten sogar einen »intelligenten Protektionismus«, der regionalen Wirtschaftskreisläufen den Vorrang gibt und auf den Abbau von regionalen Divergenzen abzielt. Nicht nur global, sondern auch innerhalb der EU haben die Schaffung des Binnenmarktes und die Einführung des Euro zu De-Industrialisierungsschüben in Südeuropa geführt. Solidarische europäische Industriepolitik könnte so auch der Debatte über ein »Europa der verschiedenen Geschwindigkeiten« eine »progressive Stoßrichtung« geben, wenn den Mitgliedsstaaten etwas mehr Autonomie bei der Gestaltung ihrer industriellen Entwicklung gewährt würde (Eder/Schneider 2018, S.490).

Mit Blick auf die Handelspolitik sollte von bilateralen Freihandelsabkommen, bei denen Mensch- und Klimaziele einer Öffnung der Märkte untergeordnet sind, Abstand genommen werden. Das aktuell verhandelte EU-Mercosur-Abkommen soll beispielsweise die Zölle für europäische Autos senken, was vor allem als Exportunterstützung für die deutsche Autoindustrie zu



werten ist. Menschenrechte, Arbeitsschutz und ökologische Nachhaltigkeit spielen bei dem Abkommen hingegen keine Rolle. Eine sozial-ökologische industriepolitische Strategie muss explizit auf den Binnenmarkt orientieren. Das macht sie weniger anfällig für Weltwirtschaftskrisen oder Absatzeinbrüche im Ausland. Regionale Wertschöpfungsketten müssen (wieder) aufgebaut, so dass Ressourcen und Transportwege geschont werden. Eine komplette Dezentralisierung der Produktion und Industrie ist jedoch unsinnig – auch ökologisch. Vor allem Industrien mit einer hohen Kapitalintensität, hohen fixen Kosten und hohen Skalenerträgen, sind aus guten Gründen räumlich konzentriert. Durch Arbeitsteilung gewonnene Spezialisierungs- und Effizienzgewinne sowie gewachsene industrielle Strukturen sind sinnvollerweise auch im ökologischen Sinne zu nutzen, vor allem in der Stahl-, Zement- und chemischen Industrie. Regionalen Wirtschaftskreisläufen sollte aber bei Lebensmitteln und einfachen Konsumgütern der Vorrang eingeräumt werden.

**Handlungsfelder transformativer
Industriepolitik**

Ziel	Instrumente	Ebene/Akteur
Digitale Infrastruktur verbessern	Breitbandausbau bezuschussen und Kontrahierungszwang für Telekommunikationsunternehmen, staatlicher Netzausbau (4G) und 5G-Netzversteigerung an Ausbau- und Versorgungsaufgaben knüpfen	Bund
Faire Außenwirtschaft	Sozial-ökologische Investitionskontrollen, staatliche Beteiligungen, gerechte Besteuerung, »intelligenter« Protektionismus	EU/Bund
Finanzierungsmöglichkeiten verbessern	Wachstumskapital bereitstellen, Kredite an Auflagen knüpfen, staatliche Beteiligungen, Modelle zur Mitarbeiterbeteiligung und demokratische Unternehmensformen schaffen	Bund/Länder
Forschung und Entwicklung fördern	Forschungsinfrastruktur verbessern, Breitenbildung, MINT-Förderung, Vernetzung von Unis, Forschungsinstituten und Industrie	Bund/Länder
Ökologische Modernisierung	Ökologische Normierung der Produktion, Energiewende, Emissionsreduzierungsgesetz, Produktionskonzessionen, Investitionslenkung	Bund/Länder/ Region/Betrieb
Progressive Visionen entwickeln	z.B.: Schnellzug-Lissabon-Helsinki (im europäischen Bahnverbund), Verkehrswende, Leuchtturmkonversionsprojekte	Bund/Zivilgesellschaft
Qualifizierung stärken	Transformationskurzarbeitergeld, Ausweitung der Mitarbeitermitbestimmung, Transformationstarifverträge	Bund/Branche/ Betrieb
Ressourcensicherheit und faire Lieferketten	Rohstoffversorgung nachhaltig und menschenrechtskonform absichern, Kreislaufwirtschaft mit stufenweise steigenden Recyclingquoten	EU/Bund
Sprunginnovationen entwickeln	Innovationsökosysteme aufbauen, Grundlagenforschung finanzieren und betreiben (z.B.: KI, Big-Data, grüner Wasserstoff, Telematik, Robotik, Grundstoffe)	EU/Bund
Verkehrswende einleiten	Verbindliche Emissionsobergrenzen, Ausbau von Bahn und ÖPNV, Aufbau einer Ladeinfrastruktur, Förderung von Lastenrädern und kleinen BEV	Bund/Länder/ Region
Wettbewerbsrecht 4.0	Netzwerkmonopole großer Internetkonzerne aufbrechen, Datenschutz- und Steuerschlupflöcher schließen	EU/Bund

Mit großer Mission die Pfadabhängigkeit durchbrechen

Mit einer visionären Mission, Mut zum Konflikt für mehr Demokratie in der Wirtschaft, Leidenschaft und Experimentierfreudigkeit kann eine transformative Industriepolitik den Irrweg der fossilistischen mensch- und klimazerstörenden Produktion verlassen.

Angesichts der ökologischen Restriktionen müssen demokratische Entscheidungen getroffen werden, welche Industriebranchen schrumpfen und welche wachsen müssen. Ein zentrales Ziel einer transformativen Industriepolitik muss der Erhalt und die Schaffung von Beschäftigung sein. Die schrumpfenden Sektoren müssen daher mittels Konversion und flankiert von Arbeitsmarktmaßnahmen auf eine sozial-ökologische Produktion gebrauchswertorientierter Produkte umgebaut werden.

Betrachtet man die derzeitigen Unternehmensstrategien erscheint ein rein markt- oder managementgetriebener Pfadwechsel unwahrscheinlich. Es wird nicht langfristig gedacht, an Alternativen geforscht und investiert, sondern möglichst lange die kurzfristige Rendite abgeschöpft. Politisch wird alles in Bewegung gesetzt, um alte Technologien rentabel zu halten. Im Krisenfall wird die Produktion ausgelagert, die Fabrik einfach geschlossen. Beschäftigte sehen sich im besten Fall Restrukturierungen und Arbeitsverdichtung bei sinkenden Löhnen, im schlechtesten Fall Arbeitslosigkeit und Existenzproblemen ausgesetzt. Es besteht die Gefahr, dass das Management die Transformationsdebatten kapert und eine betriebswirtschaftliche getriebene Rationalisierung als Transformation verkauft.

Klar ist: Der Staat, als gesellschaftliche und über dem Markt stehende Instanz, muss lenkend eingreifen. Im Zweifel auch als der bessere Manager. Der grüne Wandel bedarf allerdings einer klaren Vision. Die gesamte Volkswirtschaft und Gesellschaft braucht eine Mission, vergleichbar mit der Mondlandung (Mazzucato 2014). Aus dieser historischen Periode ließe sich lernen, wie man sich ambitionierte Ziele zur Lösung schwieriger technologischer Probleme gesteckt hatte. Nicht ein einfaches Mehr an renditegetriebenen Privatinvestitionen in grüne Energien kann die menschengemachten Umweltprobleme lösen, sondern nur eine gesamtgesellschaftliche Kraftanstrengung als Kollaboration unterschiedlicher Akteure mit einer gemeinsamen konkreten Mission, im Sinne einer Lösung der sozial-ökologischen Herausforderungen.

Ein experimentierfreudiger und ehrgeiziger Plan muss akute Sofortmaßnahmen mit einer langfristigen Vision kombinieren, so wie es Roosevelt mit dem *New Deal* in den 1930ern gelungen ist.⁵ Aus einer Situation der

Hoffnungslosigkeit heraus schafften es die »*New Dealer*« eine Aufbruchsstimmung hervorzurufen, die große Teile der Bevölkerung mobilisierte, inspirierte und zum Handeln ermutigte. Vor allem unter jungen Fachleuten brach eine Welle der Begeisterung aus und sie strömten in großer Zahl in die Regierung und neuen Institutionen. Doch der Optimismus der Regierung strahlte auch auf gesellschaftliche Kräfte aus, die sich fortan gegenseitig motivierten und voreinander hertrieben.

Vor allem war der *New Deal* in den 1930ern erfolgreich, weil seine Mission durch seinerzeit monumentale Leuchtturmprojekte visualisiert wurde. Die Staudämme waren große Symbole des Aufbruchs in die Moderne. Ähnliche Großprojekte, die das Ausmaß der Transformation veranschaulichen, den Nutzen für Klima und Mensch greifbar machen und gleichzeitig Arbeitsplätze, Wohlstand und Lebensqualität schaffen, wären auch heute sinnvolle Kernprojekte einer transformativen Industriepolitik. Ein europäisches Schnellbahnnetz samt europäischer Bahngesellschaft, die Konversion ganzer Industriestandorte oder der Aufbau von Höhenwindanlagen im Binnenland könnten als Leuchttürme den sozial-ökologischen Gebrauchswert einer transformativen Industriepolitik veranschaulichen. Auch für die Verkehrswende braucht es neben kommunalen Verkehrswendep länen konkrete Leuchtturmprojekte, die eine Vision im Konkreten widerspiegeln. Die Umwidmung von Straßen zu Bus- und Fahrradspuren sowie eine spürbare Umverteilung des Straßenraumes können Ausstrahlungskraft entfalten und die gesellschaftliche Mission veranschaulichen.

Progressive Industriepolitik darf sich jedoch nicht auf »schaufelfertige« Infrastruktur-Projekte beschränken. »Straßen und Brücken? Ist das alles?« fragt Mariana Mazzucato (2019, S. 356f.) zurecht und meint: »Eine grüne Revolution bedarf einer überlegten und bewussten Veränderung sozialer Werte: einer Neuausrichtung der gesamten Wirtschaft, eines Wandels von Produktion, Verteilung und Konsum in allen Sektoren.«

Es geht also um die Zeichnung eines *Big Picture*, das Leidenschaft und Schöpferkraft hervorruft, eine ganze Generation, von den Azubis über die technische Intelligenz bis hin zu Wissenschaftler:innen, inspiriert und einen neuen fortschrittlichen Geist hervorbringt. Es muss uns gelingen progressive Tüftler:innen und Ingenieur:innen für ein neues Gesellschaftsprojekt zu

reguliert, Menschen durch Beschäftigungsprogramme in Arbeit gebracht, mit riesigen Infrastrukturprojekten Staudämme zur Elektrifizierung und Fruchtbarmachung ländlicher Gebieten errichtet, Systeme der sozialen Sicherung eingeführt, Mindeststandards im Arbeitsrecht erlassen, Gewerkschaften gefördert und die Steuern auf hohe Einkommen, Erbschaften und Unternehmensgewinne drastisch erhöht. Mit dem *New Deal* wurde in den USA eine gesellschaftliche Reform-Dynamik losgebrochen, die mit ihrer spezifischen Wechselwirkung aus demokratischer Führung und gesellschaftlichem Selbstbewusstsein spannende Lehren für die Diskussion um einen *Green New Deal* für heute beinhalten. Vor allem die ehrgeizige und selbstbewusste Art einer demokratischen Führung, die sich auf aktivistische und betriebliche Bewegungen stützte, dabei experimentierfreudig und bereit war den eigenen Kurs zu korrigieren, identitätsstiftende Großprojekte schaffte und keine Scheu vor Konflikten mit Wirtschaftsgruppen zeigte, bietet eine Inspiration für die anstehenden Mobilisierungen einer revolutionären Realpolitik.

⁵ In einer hervorragenden Flugschrift seziert Steffen Lehndorff (2020) die sozialen Errungenschaften von Roosevelts Reformpolitik in den USA. Die US-Regierung reagierte auf die »Große Depression« gegensätzlich zur Brüning'schen Sparpolitik, die die Weimarer Republik tiefer in das wirtschaftliche Chaos stürzte, mit ambitionierten sozial- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen. Der Bankensektor und die Börse wurden

begeistern. Momentan schafft es vor allem der visionäre Investor Elon Musk mit Tesla und SpaceX die heranwachsenden Erfinder:innen zu begeistern: technisch zukunftsweisend, jedoch streng neoliberal und elitistisch. Eine sozial-ökologische Allianz muss dem ein solidarischer Gesellschaftskonzept entgegensetzen, darf dabei jedoch nicht technikfeindlich, rückschrittlich oder altbacken erscheinen. Die Gesellschaft braucht eine große Mission, die Orientierung gibt, die Zuversicht auf eine sozialere und ökologischere Welt verspricht und glaubhaft Projekte in diese Richtung anstößt.

Warum nicht ein großes Futurama für ein sozial-ökologisches Mobilitäts- und Gesellschaftskonzept schaffen, wo Lebensqualität und kollektiver Nutzen im Mittelpunkt steht: Intermodale Mobilität, lebenswerte Innenstädte, moderne Stadtparks statt Park- und Bürohäuser. Auch international könnte das Projekt eines Schnellzuges von Lissabon nach Helsinki sowohl lenkende konjunkturelle Wirkung erzielen als auch die Vision eines zusammenwachsenden solidarischen und ökologischen Europas greifbar machen.

Konversion statt Wachstum um jeden Preis

Nach der Theorie der Pfadabhängigkeit braucht es »critical junctures«, also Übergangsphasen, die durch Schocks ausgelöst werden, um Widerstände zu überwinden und den Pfadwechsel einzuleiten. Möglicherweise hat die Corona-Krise ein solches Momentum erzeugt. Die Krise als Chance. Die Corona-Pandemie führte dazu, dass alte Gewissheiten ins Wanken geraten sind. Die Schuldenbremse wurde ausgesetzt und anstatt Austerität und schlankem Staat sind Staatsausgaben und Investitionen angesagt. Dabei darf es nicht zu einer Mittelkonkurrenz zwischen Krisen- und Klimaschutz kommen. Die Konjunkturpakete und Stabilisierungsinvestitionen müssen zwingend ökologische Lenkungswirkung enthalten.

Mazzucato (2019, S.356) meint: »Die Wachstumsfrage muss sich entsprechend weniger auf die Wachstumsrate an sich konzentrieren als auf die Richtung, die das Wachstum nimmt.« Jetzt wäre die Chance, klare Kriterien einer transformativen Industriepolitik festzulegen, damit aus einem *change by disaster* ein *change by design* werden kann. Hierfür sind grundlegende Änderungen in den Produktions- und Verteilungsverhältnissen notwendig. Industriepolitische Eingriffe durch ordnungspolitische Vorgaben, die Emissionen eingrenzen und Produktvorgaben machen, sind zwingend erforderlich. Aber auch an der Eigentumsgränze kann die politische Intervention nicht Halt machen. Klar muss sein: wo staatliche Mittel fließen, entsteht öffentliches Eigentum, dass dann demokratisch beeinflusst wird. Dabei lernen die Beschäftigten selbstbestimmt zu kooperieren und sich aktiv in die Gestaltung der Produktion und der Gesellschaft einzubringen.

Nachhaltigkeitsziele müssen auch in jede Tarifverhandlung Einzug finden. Investitionszusagen für ökologische Modernisierungsprojekte sollten auch in Kollektiv- und Tarifverträgen auf sektoraler und betrieblicher Ebene

ausgehandelt und festgehalten werden. So entsteht eine direkte Kontrolle durch die Beschäftigten über den Transformationsprozess. Wichtig ist dabei, die Beschäftigten an der Ideenfindung für die zukünftige Produktion zu beteiligen. Vorstellbar sind Workshops in Automobilzuliefererbetrieben, wo Facharbeiter:innen, Ingenieur:innen und Vertreter:innen des regionalen Umwelt- und Politikbetriebes gemeinsam Konzepte entwickeln, welche Produkte mit dem vorhandenen *Know-How* und den Maschinen noch produziert werden könnten. Einzelne von Betriebsräten angestoßene Projekte führten beispielsweise schon zur Umstellung der Produktion von Auto-Kupplungen zu Fahrradnaben. Diese Erfahrungen gilt es zu verallgemeinern.

Auch wenn eine neu gedachte Subsistenz und die stoffliche Reduzierung der Produktion zweifelsfrei ein wichtiger Bestandteil der sozial-ökologischen Transformation sein müssen, geht es in erster Linie um die gebrauchswertorientierte Konversion der Produktion. Zur Umstellung der Produktionsanlagen ist eine Anschubfinanzierung notwendig, die von einer Art Transformationsfonds bereitgestellt werden könnte. Dadurch können Kosten gesenkt und Skaleneffekte hervorgerufen werden. Über Netzwerk- und Lerneffekte könnte zusätzliches Innovationspotential gehoben werden. Zusätzliche private Investitionen würden folgen. Ein staatlich unterstützter Fonds unter Mitwirkung der Gewerkschaften ist ein gutes Instrument, um ins Straucheln geratenen Automobilzulieferern bei der Transformation zu helfen. Die IG Metall hat gemeinsam mit der IG BCE einen eigenen Fonds, die *Best Owner Group Consulting GmbH*, ins Leben gerufen. Der Fonds will Privatkapital mobilisieren, um Zulieferern das nötige Eigenkapital für die Transformation zur Verfügung zu stellen. Der Bund sollte diesen Fonds, beispielsweise durch eine Risikoabsicherung, unterstützen.

Doch die skizzierten Pfadänderungen werden nicht für alle Kapitalien neue Betätigungsfelder schaffen und bedeuten daher auch eine enorme Kapitalentwertung, die im fundamentalen Widerspruch zu den Interessen der Kapitalfraktionen steht. Kapitalentwertung bedeutet immer auch Beschäftigungsabbau in bestimmten Branchen, Regionen und Unternehmen. Nur eine wirtschaftsdemokratische Strategie der industriellen Konversion im großen Stil hat die Chance gesamtgesellschaftlich das aktuelle Niveau der Beschäftigung zu halten.

Teile der Arbeitsplatzverluste im Automobilsektor lassen sich durch den parallelen Ausbau des ÖPNV ausgleichen und auch der Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur wird viele Jobs schaffen. Die gemeinsame Studie von M-Five (2020) und dem Fraunhofer-Institut geht von 1 bis 1,3 Millionen zusätzlichen Arbeitsplätzen durch nachhaltige Mobilitätskonzepte aus. In den eher ruralen Regionen ist das eine besondere planerische Herausforderung. In den metropolitanen Regionen eine Frage der Höhe an Investitionen. Eine gute und richtige Verkehrswende wird Nachfrage nach Linienbussen, Straßenbahnen und Eisenbahnwaggons schaffen. Allerdings werden erst in Kombination mit der Erneuerung

**DGB-Kommentar:
»Gerechte Transformation erfordert aktive
Industriepolitik«**

von **Stefan Körzell**

Mitglied des geschäftsführenden Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB)

Industriepolitik steht wieder im Zentrum politischer Debatten – und das völlig zu Recht. Insbesondere nachdem uns die Corona-Pandemie vor Augen geführt hat, wie fragil wichtige Wertschöpfungsketten sind und dass durch einen Abriss auch schnell die Versorgungssicherheit bei systemrelevanten Gütern in Gefahr ist. Dadurch ist einmal mehr klar geworden, dass einer Deindustrialisierung in Deutschland und Europa entgegengewirkt werden muss. Die hiesige Industrie sichert vielen Menschen **Wohlstand und Beschäftigung** und dass zu i.d.R. guten Arbeitsbedingungen mit Mitbestimmung und Tarifvertrag. Die Industrie kann zudem einen großen **Beitrag zur Lösung** der enormen gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit leisten.

Der Klimawandel, die Digitalisierung und die Globalisierung erzwingen ein Neudenken unserer Art zu produzieren. Nur mit einer aktiven Industriepolitik können wir diese Herausforderungen meistern. Dabei muss sie mutig und gezielt das Soziale in den Vordergrund stellen und den ökologischen Umbau forcieren. Dadurch kann sie zum Garanten für Wohlstand, Beschäftigung und Klimaschutz werden. Was braucht es also, um diese Chancen im Sinne der Beschäftigten und des Klimas zu nutzen?

Über viele Dinge sind wir uns einig. Bei der sozial-ökologischen Transformation müssen die **Beschäftigten im Zentrum** stehen. Sie haben das notwendige Know-how und sind der Ursprung zukunftsweisender Innovationen technologischer und sozialer Natur. **Gute Arbeit, Tarifbindung und Mitbestimmung** sind gleichermaßen unerlässlich, um den Wandel zu gestalten und dabei sicherzustellen, dass niemand zurückgelassen wird. **Weiterbildung und Qualifizierung** sowie eine **Erweiterung der Mitbestimmung** sind Bausteine einer erfolgreichen Transformation.

Der **Staat** spielt eine zentrale Rolle im Transformationsprozess. Er muss massiv in den Wandel investieren, denn die Logik des freien Marktes wird der Komplexität der sozial-ökologischen Transformation nicht gerecht. Die öffentliche Förderung zentraler Zukunftstechnologien soll Möglichkeiten der **aktiven Investitionslenkung** bis zum **staatlich gesteuerten und finanzierten Aufbau neuer Produktionsstrukturen** mit einschließen. Instrumente wie **Transformationsfonds** und **Klimaschutzverträge** (sogenannte Carbon Contracts for Difference) sind notwendig, um Industrieunternehmen auf dem Weg zur Klimaneutralität zu unterstützen. Mit **staatlichen Beteiligungen** kann der Wandel vorangetrieben und der Schutz **kritischer Infrastrukturen** gewährleistet werden. **Investitionen** in

die **Entwicklung von Zukunftstechnologien** müssen mit dem flächendeckenden **Ausbau der digitalen Infrastruktur sowie relevanter Verkehrsinfrastruktur** einhergehen. Diese Investitionen aus der öffentlichen Hand müssen dabei in jedem Fall an Kriterien **Guter Arbeit** und **Beschäftigungssicherung** gebunden sein. Die **Schuldenbremse** und die **»Schwarze Null«** – und auch hier sind wir uns einig – bremsen die notwendigen Modernisierungsprozesse aus und gefährden Wohlstand und Zusammenhalt.



Im Bereich **Mobilität** sind attraktive Angebote gefordert. So müssen Pendlerinnen und Pendlern öffentliche Verkehrsmittel zuverlässig, regelmäßig und flächendeckend zur Verfügung stehen und dabei für alle bezahlbar sein. Richtig ist, dass die Automobilindustrie im Wandel begriffen ist und klimafreundlicher werden muss. Für die Autoindustrie und ihre Zulieferer können emissionsfreie Antriebstechnologien **neue Chancen** eröffnen. Damit das gelingt, müssen neben **Investitionen in Zukunftstechnologien** auch **Qualifizierung und Weiterbildung** – zum Beispiel übergangsweise in Form eines **Transformationskurzarbeitergeldes** – eine zentrale Rolle spielen. Wichtig ist, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mitgenommen werden, Beschäftigung gesichert wird, und dabei **Gute Arbeit** in den neuen Technologiebereichen entsteht. Eine Deindustrialisierung kann hier nicht die Lösung sein. Vielmehr braucht es ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept, welches die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll miteinander verbindet.

Industriearbeitsplätze waren in den letzten Jahrzehnten ein zentraler Wohlstandsgarant. Man darf nicht vergessen, welche sozialen Errungenschaften insbesondere in der **Montanindustrie** durch die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften erkämpft wurden, die nachfolgend auch in anderen Branchen eingeführt worden sind. Es ist unsere Pflicht, keine und keinen ins Bergfreie fallen zu lassen. So ist auch der von der Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung vorgezeichnete **Ausstiegspfad aus der Kohle-**

verstromung ein historischer Kompromiss, dessen konsequente Umsetzung für die Beschäftigten und die Regionen erforderlich ist. Hier geht es nicht einfach nur um einen Ausstieg – es geht um glaubwürdige Perspektiven und die Absicherung der Beschäftigten, um gravierende Strukturbrüche wie sie nach der Wiedervereinigung Ostdeutschland eintraten, nicht zu wiederholen. Denn richtig ist, dass Industriepolitik auch immer Strukturpolitik ist.

Auch **Transformationsräte, wie sie vom DGB auf Landes- und regionaler Ebene angestoßen wurden**, können einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung des regionalen Wandels leisten. Indem sie durch die Transformation bedingte Herausforderungen analysieren und entsprechende Strategien und

Handlungskonzepte erarbeiten, können gemeinsame Perspektiven entwickelt werden. So kann Beschäftigung gesichert und die regionale Entwicklung gefördert werden.

Auch wenn wir uns in der Analyse nicht immer einig sind, so kommen wir doch an vielen Stellen auf ähnliche – wenn nicht gleiche – Vorschläge für eine aktive Industriepolitik, um die industrielle Wertschöpfung und die ihr nahen Dienstleistungsbereiche zu stärken. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden dabei ins Zentrum gerückt. Auf diesen Gemeinsamkeiten müssen wir aufbauen, um die historische Aufgabe des klimaneutralen und digitalen Umbaus unserer Industrie mit einer Demokratisierung und Humanisierung von Arbeit zu verbinden.

der industriellen Basis zur Produktion des vollelektrifizierten Antriebs für Pkw, Lkw und Transporter, der Aufbau von Zell- und Batterieproduktionsanlagen sowie der nachgelagerten Entsorgung signifikante Teile der heutigen Wertschöpfung und Beschäftigung mittelfristig gesichert. Die Beschäftigten brauchen eine Offenheit, sich mitten im Berufsleben noch einmal vollumfassend fortzubilden. Es wird Umschulungen geben. Die Sicherheit, die sie brauchen, um diesen mutigen Schritt zu gehen, kann ihnen nur die gesamte Gesellschaft vermitteln. Die Politik steht dabei in der größten Verantwortung. Denn eine betriebliche Konversion allein reicht nicht aus.

Demokratische Investitionslenkung als Kernprojekt

Auch oberhalb der Betriebsebene muss Industriepolitik demokratisch gestaltet werden. Der Aufbau eines ökologisch und sozial gerechten Wirtschafts- und Verkehrssystems erfordert eine deutliche Steigerung industrieller Kapazitäten in bestimmten Bereichen wie dem Schienennetz- sowie dem Bahn- und Busbau. Hierfür müssen auch bestehende Innovations- und Produktionskapazitäten aus Branchen, die schrumpfen werden, wie der Automobilindustrie, umgeleitet. Hierfür ist eine wirtschaftsdemokratische Investitionslenkung auf überregionaler Ebene ein Kerninstrument.

Die sektorale Investitionslenkung nutzt alle indirekten industriepolitischen Instrumente, die auch bei der horizontalen Strukturpolitik zum Einsatz kommen, fügt dem Konzept allerdings die neuen Institutionen der Branchenausschüsse sowie regionale Wirtschafts-, Sozial und Umwelträten hinzu. Die Aufgabe der Branchenausschüsse ist es, in erster Linie die kontinuierlich wiederkehrenden Überkapazitäten einzudämmen. Der Zwang zur Kapitalverwertung, der Konzentrationstendenzen hervorruft, führt zu einem ruinösen Investitionswettbewerb, der auch den Unternehmen schadet. Die sich verschärfende Konkurrenz um Absatzmärkte und der Versuch der Konzerne mit einer Produktionsausweitung darauf zu antworten, um durch Skalenerträge die Stückkosten zu minimieren, führt zwangsläufig zu Über-

kapazitäten, die regelmäßig in Standortschließungen und Massenentlassungen münden. Eine Koordinierung der Investitionen durch Branchenausschüsse hilft also auch den Unternehmen und wirkt wettbewerbshemmend.

Sinnvoll wäre ein Investitionsregime nach einem Stufenmechanismus. Zunächst beginnt das sanfte Instrument der Investitionsmeldepflicht die Informationsbasis zu verbessern. Nach den ersten Warnungen durch die Branchenausschüsse können immer schärfere Maßnahmen ergriffen werden. Die Streichung von ökologisch schädlichen Subventionen oder falschen steuerlichen Anreizen sowie die Einführung von indirekten Beihilfen kommen in der nächsten Stufe zum Einsatz. Sollten die gewünschten Effekte ausbleiben, könnten zusätzliche Maßnahmen wie Investitionsauflagen und Genehmigungsvorbehalte nach sozial-ökologischen Kriterien bis hin zu Ansiedelungsverboten oder Produktionskonzessionen verhängt und vergeben werden. In erster Linie sollten die wirtschaftsdemokratischen Gremien Beratungs- und Vorschlagsfunktion einnehmen. Vorstellbar wäre es auch den Wirtschafts-, Sozial und Umwelträten Budget-, also Investitionsrechte, zu übertragen und sich bei Bedarf an Unternehmen zu beteiligen oder selbst gemeinwirtschaftlich tätig zu werden. Die Wirtschafts-, Sozial- und Umwelträte sollten in jedem Fall über die Verwendung von Mitteln aus dem Transformationsfonds mitbestimmen. Eine Beteiligung von Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbänden sorgt dafür, dass die neuen Institutionen nicht zum Selbstbedienungsladen für unternehmerische Interessen werden.

Offen bleibt die Frage, wie stark eine industriepolitische Planung disaggregiert werden müsste. Eine sektorale Steuerung, also die Umlenkung von Kapital und Produktionskapazitäten aus eindeutig fossilen in eindeutig ökologische Branchen, sollte Priorität haben. In anderen Branchen wie beispielsweise dem Maschinenbau oder der Baustoff- und Chemieindustrie ist jedoch ein differenzierter Blick auf die Produkte und Produktionsprozesse notwendig, um eine Vorstellung ihres Gebrauchswertes unter sozial-ökologischen Kriterien zu bekommen. Auch in Branchen, die auf den ersten Blick

fossilistisch anmuten, wie dem Fahrzeugbau, würde ein reines *De-Investment* oder die Umlenkung von Investitionen in andere Branchen eine Konversion erschweren, die es Herstellern und Zulieferern ermöglichen würde, ihre Produktpalette umzustellen und beispielsweise die notwendige Produktion von batterieelektrischen Kleinwagen, (Mini)Bussen, (Lasten)Fahrrädern oder Schienenfahrzeugen anzukurbeln.

Der *top-down* Ansatz der überbetrieblichen Investitionslenkung muss allerdings mit einem *bottom-up* Ansatz einer betrieblichen Ermächtigung der Beschäftigten einhergehen. Nur so kann das *Know-how* der Beschäftigten für gebrauchswertorientierte Konversion genutzt und eine breite Transformationsdynamik entfaltet werden. DIE LINKE. im Bundestag schlägt daher ein Modell einer Mehrebenenwirtschaftsdemokratie vor, bei der auf Betriebs-, Regional-, Landes- und Bundesebene demokratische Investitionslenkung vorgenommen wird. Dabei kommt es auf die Verbindung von zentraler Planung und dezentraler Beteiligung an. Es braucht überregional planende Institutionen und gleichzeitig Basis-Aktivitäten, die Initiativen und Ideen von unten nach oben durchreichen.

Christian Zeller (2020, S.99) schlägt als ersten Ansatz, um Investitionsentscheidungen zu demokratisieren, die Einführung von »Produktionskonzessionen« vor. Die Konzessionen könnten im Mehrebenensystem subsidiär auf der jeweiligen Ebene von den Beschäftigten und anderen *Stakeholdern* diskutiert und entschieden werden. Den Parlamenten kommt dabei die Rolle zu, diese Konzessionen in gesetzliche Regeln zu übersetzen und ihnen einen institutionellen Rahmen zu geben. Diese Konzession könnte ein Übergangsinstrument sein, um Konzerne zu gebrauchswertorientierter Produktion nach ökologischen und sozialen Kriterien zu zwingen. Damit wird zwar das Privateigentum an Produktionsmitteln noch nicht in Frage gestellt, es unterstellt das Kapital allerdings demokratisch diskutierten Bedingungen. Wenn im Rahmen dieses demokratischen Aushandlungsprozesses, für den breit von Gewerkschaften und anderen sozialen Bewegungen mobilisiert werden muss, sowohl Informationen über die Bedürfnisse ermittelt und die zu ihrer Befriedigung notwendige Ressourcenverteilung unter ökologischen Prämissen demokratisch entschieden wird, liefert das die besten Voraussetzungen für weitere Einstiegsprojekte in eine echte Wirtschaftsdemokratie.

Zentral für eine transformative Industriepolitik als Einstiegsprojekt in eine Wirtschaftsdemokratie ist jedoch auch eine demokratische und transformationsorientierte Offensive der Gewerkschaften sowie der Sozial- und Umweltbewegungen. Ökologisch oder sozial motivierte Verbände sollten sich nicht gegeneinander ausspielen lassen, sondern ihre »Verbandsgegenmacht« gemeinsam gegen die Verbandsmacht der Industrie- und Arbeitgeberverbände einsetzen. Eine Umstellung von Produktion in großen Maßstab ist nur mit den Beschäftigten und der Zivilgesellschaft umzusetzen, denn nur sie haben das Wissen, die Erfahrung und die Kompetenz die Produktpaletten und Produktionsprozesse nach ökologischen und sozialen Kriterien neu zu konzipieren und zu organisieren. Wir brauchen eine Industriepolitik »von unten«.

Notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung für eine wirtschaftsdemokratische und damit transformative Industriepolitik von unten ist jedoch eine Re-Kollektivierung der industriellen Beziehungen. Tarifflicht, Mitgliederschwund und immer größer werdenden weißen Flecken in der Tariflandschaft müssen aktiv entgegengewirkt werden.

Es geht also um eine Kombination aus *Bottom-Up*-Ansätzen, bei der Beschäftigte und lokale *Stakeholder* als Innovationstreiber fungieren und überregionaler quasistaatlicher Investitionslenkung (*Top-Down*), die die großen Leitlinien und Zukunftsbranchen festlegt. Eine ökologische und soziale Investitionskontrolle, die nach klaren Kriterien demokratisch entschieden und umgesetzt wird, muss von den Parteien, der Zivilgesellschaft, NGOs und Gewerkschaften mit Leben gefüllt werden.

Dabei stehen die Einschränkungen der Produktions- und Entscheidungsfreiheiten der Unternehmen im kompletten Widerspruch zum kapitalistischen Zwang zur Kapitalakkumulation und der damit notwendig verbundenen Ausdehnung der Märkte und ihrer Warenwelt. Unternehmen werden die wirtschaftsdemokratischen Eingriffe kaum kampflos akzeptieren. Die Auseinandersetzung über die Frage der Produktion und über das Eigentum an den Produktionsmitteln wird letztendlich machtpolitisch entschieden. Eine sozial-ökologische Allianz und progressive Kräfte, die sich dieser Herausforderung bewusst sind, haben deutlich bessere Chancen, ihre Interessen im Sinne des Allgemeinwohls durchzusetzen. Transformative Industriepolitik bedeutet also auch für eine missionsorientierte Industriepolitik »von unten« zu mobilisieren und zu organisieren.

Industriepolitik für die Zukunft – Fazit

Industriepolitik ist nicht per se progressiv, klimafreundlich und sozial. Viele industriepolitische Konzepte sind Versuche bestimmter Interessengruppen, ihre Akkumulationsbedingungen zu verbessern. Standortnationalistisch möchte eine Regierung als »ideellem Gesamtkapitalist« die Profite ihrer Unternehmen insgesamt sichern. Oft geht industriepolitisches Engagement auch mit militärischen Bestrebungen einher. Industrialisierung kann als reines Mittel zur Aufrüstung verstanden werden. Meistens sind industriepolitische Bestrebungen doch mit einem gewissen Veränderungswillen ausgestattet und bieten daher grundsätzlich Anknüpfungspunkte für progressive Ansätze.

Aktive industriepolitische Konzepte unterscheiden sich in ihren Zielen (sozial-ökologische Transformation vs. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit) und der Herangehensweise, diese zu erreichen (marktkonform vs. interventionistisch). Während das Bundeswirtschaftsministerium, neoklassische Ökonom:innen sowie Arbeitgeber- und Industrieverbände eine marktkonforme Industriepolitik zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Exportkapitals umsetzen, erfordert die ökonomisch-ökologische Zangenkrise jedoch eine umfassende industriepolitische Reaktion, die eine sozial-ökologische Transformation von Wirtschaft, Verkehr und Gesellschaft zum Ziel haben muss. Eine nachhaltige Industriepolitik darf dabei nicht bei Marktversagen korrigierenden Instrumenten stehenbleiben, sondern muss offensiv und demokratisch in den Markt intervenieren. Dafür ist ein neues exploratives Investitionsregime notwendig. Die Entscheidungen über die Investitionen können nicht länger gänzlich den Unternehmen und damit den Profit- und Verwertungszwängen des Wettbewerbs überlassen werden. Die Beschäftigten müssen auch Gestaltungsrechte bekommen. Überbetrieblich könnte eine demokratische Investitionslenkung in einem mehrstufigen Verfahren die Intensität des Markteingriffes schrittweise erhöhen. Eine Steigerung auf dieser Eskalationsspirale würde sukzessive die Macht der Unternehmen zurückdrängen und die der Öffentlichkeit ausweiten. Konflikte zwischen Staat und Privatwirtschaft müssen von der Zivilgesellschaft, Umweltbewegungen und den Gewerkschaften flankiert und vorangetrieben werden. Transformationsräte könnten diese den sozial-ökologischen Wandel antreibende Akteure sein. DIE LINKE. im Bundestag fordert einen Industrietransformationsfonds von mindestens 20 Mil-

liarden Euro im Jahr sowie einen Rettungsschirm für Industriearbeitsplätze.

Um die sozial-ökologische Transformation der Industrie meistern zu können, bedarf es einer kraftvollen arbeitspolitischen Begleitung: 4-Tage-Woche, Jobgarantie und Einkommenssicherung. Eingebettet ist eine transformative Industriepolitik daher in das Konzept eines *Green New Deal*, wie ihn die US-Demokratin Alexandria Ocasio-Cortez, die britische *Labour*-Partei oder die Klimaaktivistin Naomi Klein vorschlagen. Dazu gehört auch eine bessere finanzielle Anerkennung von Dienstleistungsjobs sowie eine Öffnung des Bildungssystems. Finanziert werden kann das durch ein gerechtes Steuersystem, das dafür sorgt, dass (subventionierte) Unternehmen auch ihren Beitrag zur Gesellschaft leisten. Anhänger:innen der *Modern Monetary Theory* gehen sogar davon aus, dass die Ausgaben für einen *Green New Deal* gar nicht gegenfinanziert sein müssten, denn die »EZB kann theoretisch alle benötigten Euros für den Umbau der Wirtschaft bereitstellen«, so Höfgen (2020).

Transformative Industriepolitik bedeutet eine Neuausrichtung der Industrie aufgrund der ökologischen Dringlichkeit mit einer sicheren Perspektive für Beschäftigte. Solch eine alternative Industriepolitik zu entwickeln, die Umwelt- und Klimaschutz mit guten Arbeitsplätzen und ein Mehr als Lebensqualität bedeutet, die gleichzeitig aber auch begeistert und das Schöpfungspotential der Menschen hebt, kann nur als kollektive Aufgabe von vielen Akteuren und Einzelpersonen gelingen.

Ein Bericht von Oxfam (2020) zeigt auf, dass das reichste ein Prozent zwischen 1990 und 2015 mehr als doppelt so viel klimaschädliches CO₂ ausgestoßen hat wie die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung zusammen. Die Klimafrage ist also auch eine Klassenfrage. Es braucht eine gemeinsame Fortschrittsvision und eine gesellschaftliche Machtperspektive, diese auch umzusetzen, um einer transformativen Industriepolitik als verbindendes Klassenprojekt den Weg zu bereiten. Nur eine sozial-ökologische Reformallianz, die sich explorativ und konfliktbereit die Mission einer klimafreundlichen und sozial gerechten Industriepolitik zu eigen macht, hat die Chance, die Herausforderungen der sich beschleunigenden ökologisch-ökonomischen Großkrisen zu meistern.

Literatur

Agora Energiewende (2019): *Klimaneutrale Industrie: Schlüsseltechnologien und Politikoptionen für Stahl, Chemie und Zement*.

Agora Verkehrswende (2019): *Klimabilanz von strombasierten Antrieben und Kraftstoffen*.

Aiginger, Karl (2019): *Industriepolitik mit gesellschaftlichen Zielen verbinden – systemischer Ansatz statt Uraltkontroverse*, in: Wirtschaftsdienst 2/2019, S.101 – 105.

BDI (2018): *Klimapfade für Deutschland*, Boston Consulting Group/Prognos.

BMWi (2019): *Nationale Industriestrategie 2030. Strategische Leitlinien für eine deutsche und europäische Industriepolitik* (Entwurf), Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Februar 2019.

BMWi (2019): *Industriestrategie 2030. Leitlinien für eine deutsche und europäische Industriepolitik*, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, November 2019.

Bofinger, Peter (2017): *Mehr Zentralismus wagen!*, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.08.2017.

Borgnäs, Kajsa/Nieber, Thomas (2018): *Nachhaltige Industriepolitik: Alter Wein in neuen Schläuchen oder echte Chance auf nachhaltige Produktionsprozesse?*, spw – Zeitschrift für sozialistische Politik und Wirtschaft, Heft 228, S.25 – 31.

Canzler, Weert/Knie, Andreas (2018): *Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung?*, oekom Verlag.

DGB (2020): *Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur »Industriestrategie 2030«*.

Dörre, Klaus (2020): *Machtressourcen und Transformationskonflikte: Eine Schlussbetrachtung*, in: Dörre/Holzschuh/Köster/Sittel (Hrsg.): *Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Campus Verlag, S.285 – 305.

Eder, Julia (2020): *Von global zu (mehr)regional? Die Wirtschaft nach Corona umgestalten!*, Policy Brief 5/2020, Marie Jahoda – Otto Bauer Institut.

Eder, Julia/Schneider, Etienne (2018): *Progressive Industriepolitik – Ein Ausweg für Europa!?*, in: *Wirtschaft und Gesellschaft*, Heft 4, S.471 – 502.

Fisahn, Andreas (2019): *Paradigmenwechsel durch eine neue Industriepolitik?*, Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2020): *Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus*, Greenpeace.

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag (2020): *Aktionsplan Klimagerechtigkeit*, https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/PDF_Dokumente/2020/LIN-KE_BTF_Broschuere_Klimagerechtigkeit_Web.pdf.

Haas, Tobias/Sander, Hendrik (2019): *Die europäische Autolobby. Eine kritische Analyse zum Einfluss der Industrie*, Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel.

Höfgen, Maurice (2020): *Der Kampf gegen die Krise scheitert nicht am Geld*, capital.de.

Jirjahn, Uwe/Smith, Stephen C. (2017): *Nonunion Employee Representation: Theory and the German Experience with Mandated Works Councils*, IZA – Institute of Labor Economics, IZA DP No. 11066.

Klein, Naomi (2019): *Warum nur ein Green New Deal unseren Planeten retten kann*, Hoffmann und Campe Verlag.

Klein, Matthew C./Pettis, Michael (2020): *Trade Wars are Class Wars. How Rising Inequality Distorts the Global Economy and Threatens International Peace*, Yale University Press.

Lehndorff, Steffen (2020): *New Deal heißt Mut zum Konflikt*, VSA-Verlag.

Lemb, Wolfgang (2018): *Gute Industriepolitik in Zeiten der Transformation*, in: spw – Zeitschrift für sozialistische Politik und Wirtschaft, Heft 228, S.32 – 37.

Mazzucato, Mariana (2014): *Das Kapital des Staates. Eine andere Geschichte von Innovation und Wachstum*, Kunstmann.

Mazzucato, Mariana (2019): *Wie kommt der Wert in die Welt? Von Schöpfern und Abschöpfern*, Campus Verlag.

McAlevey, Jane (2020): *Ein Generalstab für den Green New Deal*, Jacobin.de.

Memo (2020): *Memorandum 2020. Gegen Markt- und Politikversagen – aktiv in eine soziale und ökologische Zukunft*, Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik, PapyRossa Verlag.

M-Five (2020): *Beschäftigungseffekte nachhaltiger Mobilität: Eine systemische Analyse der Perspektiven in Deutschland bis 2035*, Fraunhofer ISI, Hans-Böckler-Stiftung.

Oxfam (2020): *Confronting Carbon Inequality. Putting climate justice at the heart of the COVID-19 recovery*, September 2020.

Pianta, Mario/Lucchese, Matteo/Nascia, Leopoldo (2016): *Industriepolitik in Europa. Welchen Spielraum bietet der aktuelle Rechtsrahmen der EU für eine progressive Industriepolitik?*, Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel.

Schulten, Thorsten/Müller, Torsten (2013): *Ein neuer europäischer Interventionismus? Die Auswirkungen des neuen Systems der europäischen Economic Governance auf Löhne und Tarifpolitik*, in: *Wirtschaft und Gesellschaft* 3/2013, S. 291 – 322.

Schütt, Mariana/Haas, Tobias (2020): *Corona und Mobilität. Eine Einschätzung zu den Auswirkungen des Konjunkturpakets*, in: *Prokla*, Heft 200, S.545 – 552.

Solty, Ingar (2020): *Der kommende Krieg. Der USA-China-Konflikt und seine Industrie- und Klimapolitischen Konsequenzen*, Rosa Luxemburg Stiftung.

Stiftung Arbeit und Umwelt (2020): *Klimaneutrale Industrie: Mögliche Varianten für einen zukunftsfesten Carbon-Leakage-Schutz im Vergleich*, Diskussionspapier.

Stiftung Marktwirtschaft (2019): *Wettbewerb und Industriepolitik – Mehr Gegensatz oder mehr Ergänzung?*, Tagungsbericht.

Troost, Axel/Ötsch, Rainald (2019): *CO₂-Preis: Weder Superheld noch Superschurke. Zur Einordnung eines sinnvollen Klimaschutzinstruments*, Standpunkte 8/2019, Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Urban, Hans-Jürgen (2019): *Gute Arbeit in der Transformation. Über eingreifende Politik im digitalisierten Kapitalismus*, VSA-Verlag.

Wambach, Achim (2019): *Wettbewerbspolitik für die neuen Herausforderungen*, in: *ifo Schnelldienst* 8/2019, S.5 – 8.

Zeller, Christian (2020): *Revolution für das Klima. Warum wir eine ökosozialistische Alternative brauchen*, oekom Verlag.

Zettelmeyer, Jeromin (2019): *The Return of Economic Nationalism in Germany*, Policy Brief 19 – 4, Peterson Institute for International Economics.

Zinn, Karl Georg (1975): *Lenkung nach Plan*, in: Fleischle/Krüper (Hrsg.): *Investitionslenkung. Überwindung oder Ergänzung der Marktwirtschaft?*, Europäische Verlagsanstalt, S.65 – 77.

