

Wirtschaftsdemokratische Elemente in der Strukturpolitik? Thesen anhand der sozial-ökologischen Transformation der Automobilindustrie

Uwe Kröcher

Strukturpolitik ist im Kern ein keynesianischer Ansatz, antizyklisch auf die Krisen des Kapitalismus zu reagieren und diese aus einer makroökonomischen Perspektive abzufedern. Sie verfolgt den Anspruch, Marktversagen mit sozialen, ökonomischen und/oder regionalen Verwerfungen einzudämmen, um normativ gesetzte Ziele zu erreichen, die ohne eine staatliche Intervention nicht erreicht werden könnten, wobei das strukturpolitische Spektrum sehr breit erscheint (Eckey 2005). Dabei war schon sehr früh die Forderung beispielsweise von Gewerkschaften formuliert worden, eine „vorausschauende Strukturpolitik“ zu betreiben, „die regional und sektoral differenziert sein soll.“ (DGB 1977, zit. n. Altvater/Hübner/Stanger 1983, 194). In ihrer Ausgestaltung hatte und hat das strukturpolitische Instrumentarium mindestens einen Doppelcharakter: es zielt sowohl auf Ausgleichsprozesse zur Abfederung von Krisen als auch auf Wachstumsprozesse, die wirtschaftliche Entwicklungen stärken bzw. befördern sollen. Bei allen Schwierigkeiten, entsprechende krisenhafte Prozesse oder auch erfolgversprechende Wachstumsfelder vorherzusagen, können bestimmte Megatrends relativ gut auch in einer mittel- bis langfristigen Betrachtung abgeschätzt werden.

Ein zentraler Trend, der sich aus dem menschengemachten Klimawandel mit seinen ungeheuren ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgewirkungen zwingend ergibt, ist der Übergang zu einer postfossilen Wirtschafts- und Lebensweise. „Der Abschied von fossiler Energie zwingt zur Einschränkung, wenn nicht zur Preisgabe ganzer Produktionszweige; erst recht, wenn die Erwartungen einer green economy nicht aufgehen“, schreibt der ehemalige Vorsitzende der IG Medien und Initiator der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, Detlef Hensche (2021, 112), den Kolleginnen und Kollegen ins Stammbuch und umreißt damit die riesige Herausforderung, vor der eine Transformation in Richtung einer klimaneutralen Wirtschafts- und Lebensweise steht. Klaus Dörre (2021) spricht schlicht von einer „Nachhaltigkeitsrevolution“, die notwendig sei, um diesen sozial-ökologischen Transformationsprozess bewältigen zu können. Gerade jüngst machte das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Kippen des Klimaschutzgesetzes klar, dass diese Transformation weitaus schneller und radikaler ausfallen muss, als bislang seitens der Politik vorgesehen war. Die bevorstehende Transformation ist ein Paradebeispiel eines Handlungsfeldes einer präventiv angelegten Strukturpolitik. Denn die damit einsetzende stärkere ökologische Regulierung wird erst in naher Zukunft mit größeren Verwerfungen bestehender Wirtschaftsstrukturen verbunden sein.

In diesem Beitrag wird am Beispiel der Transformation der Automobilindustrie argumentiert, dass das klassische strukturpolitische Instrumentarium um wirtschaftsdemokratische Elemente erweitert werden muss, wenn die Nachhaltigkeitsrevolution gelingen soll. Ferner soll aufgezeigt werden, dass struktur- und industriepolitische Ziele einer sozialpolitischen Flankierung bedürfen, wenn ökologische Nachhaltigkeitsziele integriert werden sollen. Die thesenartigen Ausführungen werden zwar für die Automobilindustrie formuliert, doch lassen sich die Überlegungen auf weitere Branchen übertragen. Denn wenn die Zielsetzung der Klimaneutralität bis spätestens 2050 ernsthaft verfolgt wird, werden z.B. auch alle anderen (exportstarken) Industriekerne Niedersachsens massiv betroffen sein, angefangen vom Kreuzfahrtschiffbau über Flugzeugbau oder Energiewirtschaft bis hin zum fleischdominanten Ernährungsgewerbe, die alle aus ökologischer Sicht hochproblematische Produkte herstellen.

Automobilindustrie am Scheideweg

In der deutschen Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferer einschließlich des Nutzfahrzeugbaus) sind direkt ca. 930.000 Menschen beschäftigt, wenn man die sozialversicherungspflichtig und ausschließlich geringfügig Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit heranzieht (vgl. Kröcher/Lawitzke/Pippert 2021, 163 f.). Werden weitere Vorleistungsbereiche und Dienstleistungen hinzugerechnet, schätzt die IG Metall, dass 1,45 Mio. Arbeitsplätze direkt von der Fahrzeugherstellung von Pkw, Lkw, Bussen, sonstigen Nutzfahrzeugen und Krafträdern abhängen. Damit ist sie die Branche innerhalb des Mobilitätssektors, die nicht nur die größte beschäftigungspolitische Bedeutung besitzt, was auch der dominanten Stellung des Autos innerhalb des Verkehrssystems entspricht, sondern die sich auch qualitativ durch einen weit überdurchschnittlich hohen Lohn- und Tarifstandard auszeichnet.

Eine Verkehrswende, die eine ökologisch notwendige Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf effizientere Verkehrsträger beinhaltet, hat großen Einfluss auf das Beschäftigungsniveau in der Automobilindustrie. Die Industrie versucht die Verkehrswende als reine Antriebswende (Austausch des fossilen Verbrenner-Antriebsstrangs hin zu Elektroantrieb mit Batterie oder Brennstoffzelle) deutlich zu verwässern. Selbst für diese reine Antriebswende gehen Szenarien von mindestens 12% Beschäftigungsverlust aus (vgl. Herrmann u.a. 2020, 25), andere Studien kommen auf eine Reduktion der Beschäftigung zwischen 11 % und 37 % (Bauer u.a. 2018, 48 ff.) bis 2030 oder zwischen 14 % und 33 % bis 2040 (Hagedorn u.a. 2019). Bei einer realen Verkehrswende, die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig ist, dürften die Beschäftigungsverluste in der Automobilindustrie noch höher ausfallen. Denn im Zuge der Verkehrswende werden deutlich weniger private Pkw eingesetzt. Sharing-Angebote, der öffentliche Verkehr und der Fahrradverkehr hingegen werden zulasten des Pkw-Verkehrs massiv ausgebaut. Ein „weiter so“ auf dem expansiven Entwicklungspfad der Automobilindustrie kann es nicht mehr geben mit allen Folgen für Arbeit und Beschäftigung.

(Struktur-)Politische und soziale Gestaltung der Transformation

Damit wird die für die Automobilindustrie riesige strukturpolitische Herausforderung offensichtlich. Aber wenn die nahende Transformation mit ihren großen sozialen und ökonomischen Schäden, die weit größer als die der Kohlewirtschaft sein wird, nicht hingenommen werden soll, stellt sich die Frage, wie ihr begegnet werden soll. Zunächst muss festgestellt werden, dass eine Verkehrswende natürlich nicht nur Verluste bei der Automobilindustrie mit sich bringen wird, sondern auch Gewinne in den anderen Mobilitätssektoren. Sie stellt sogar eine größere Chance auf Beschäftigungssicherung dar als den Status quo weiterzuführen (ausführlicher: Kröcher/Lawitzke/Pippert 2021). Doch die Gestaltung dieses Wandels bleibt eine große Herausforderung, insbesondere um den Beschäftigungsabbau in der Automobilindustrie proaktiv zu begegnen. Denn was abstrakt mit ‚Beschäftigungseffekten‘ neutral umschrieben wird, ist für viele Betroffene ein subjektiv konkreter Alptraum und löst mitunter existenzielle Krisen aus. Der Beschäftigungsabbau muss durch Diversifizierungsstrategien, strukturpolitische Alternativen und beschäftigungspolitische Auffangnetze abgefangen werden. Konzepte liegen seitens der IG Metall auf dem Tisch (Gröger/Müller 2021, Meinhardt/Würdinger 2021), zu denen klassische sozialverträgliche Frühverrentungsmodelle, Arbeitszeitverkürzungen mit flexiblen Wahl-Modellen, wie die 4-Tage-Woche, ein Transformationskurzarbeitergeld, das bei betrieblichen Umstrukturierungen für eine berufliche Umorientierung und entsprechende

Umschulungen/Weiterbildungen genutzt werden kann, sowie die Einrichtung überbetrieblicher Weiterbildungsverbände gehören. Zusätzlich können sektorübergreifende Transformationsprojekte entwickelt werden. Zum Beispiel könnten Mitarbeiter*innen von Flughäfen und Airlines den großen Personalbedarf der Bahnen decken; zudem eröffnet der Personalbedarf beim ÖPNV große Chancen für sektorale Arbeitsmobilität¹.

Daneben sind aber weitergehende strukturelle Anpassungen notwendig, um die Produktionsbasis der Automobilindustrie auf andere Produkte und Dienstleistungen umzustellen, die mit einer Verkehrswende im Einklang stehen, beispielsweise im Bereich der verbliebenen Fahrzeugproduktion (Pkw, Busse etc.) die neuen Elemente der Wertschöpfungsketten wie Batterieproduktion oder das wachsende Segment von Softwareentwicklung, für das eine große Anzahl an IT-Kräften benötigt wird, anzusiedeln. Zusätzlich sind betriebliche und überbetriebliche Konversionsideen zu entwickeln, die nachhaltige Verkehrslösungen ermöglichen. Die IG Metall schlägt dazu auch staatliche Kapitalfonds mit entsprechenden Beteiligungsformen vor, um solche Umstrukturierungsprozesse abzusichern.

Nachhaltigkeit nur gegen den Widerstand der Industrie

Doch genau an dem Punkt der Entwicklung und Durchsetzung solcher strukturellen Veränderungen setzt meine These an, dass das herkömmliche strukturpolitische Instrumentarium mit wirtschaftsdemokratischen Elementen erweitert werden muss. Denn ausschließlich auf die Kooperation zwischen Unternehmen (und hier die Arbeitgeber- bzw. Kapitaleseite) und Staat zu setzen, bei der die Arbeitsseite am Katzentisch sitzt, hat in der Vergangenheit nur unzureichende Erfolge hervorgebracht. Dies soll im Folgenden mit einer kurzen Rückschau begründet werden.

Das Konzept einer realen Verkehrswende mit den als „magisches Viereck“ bezeichneten Prinzipien der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, technischen Effizienzsteigerungen und Verkehrsberuhigung bzw. Entschleunigung ist seit mindestens 30 Jahren entwickelt und zeigt die Richtung an, die Gesellschaft und Ökonomie gehen müssen, um im Verkehrsbereich die ökologischen und Klimaschutzziele erreichen zu können (vgl. dazu Flore/Kröcher 2021, Seifried 1991). Die notwendigen verkehrspolitischen Weichenstellungen wurden Ende der 1980er und Anfang 1990er Jahre ausführlich diskutiert. In diesem Zeitfenster hat die Ökologiebewegung (im Zuge des Eindrucks von Waldsterben, Ozonloch und Luftverschmutzung in den Städten) im Schulterschluss mit Gewerkschaften Umrisse einer Verkehrswende von der Industrie eingefordert, die heute noch gut und gerne die programmatische Basis sein könnten. Die IG Metall (1990, 43f.) formulierte in Ihrem Diskussionspapier *Auto, Umwelt, Verkehr* die Anforderung bereits deutlich: „Die IG Metall, die gewerkschaftliche Interessenvertretung der Beschäftigten in der Automobilindustrie der Bundesrepublik, hat gewiß keinen Grund, das Auto oder den Autoverkehr leichtfertig in Frage zu stellen. Sie sowie die Betriebsräte und Vertrauensleute in der Autoindustrie haben aber allen Grund, die Probleme im Zusammenhang mit dem Auto klar und präzise zu analysieren: aus gesellschafts- und umweltpolitischer Verantwortung, weil wir sozial- und umweltverträgliche Produkte herstellen wollen [und] aus beschäftigungspolitischer Voraussicht, weil unsere Arbeitsplätze von der Nützlichkeit und Akzeptanz des Automobils abhängen. (...) Wenn die Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie aus umwelt- oder verkehrspolitischen Gründen nicht weiter ausgedehnt, sondern nur stabilisiert werden kann oder im

¹ Dabei ist von erheblichem Belang, dass eine Anpassung gerade der Lohnhöhen und Arbeitsbedingungen vieler Bereiche des Mobilitätssektors in Richtung der Standards der Automobilindustrie notwendig ist, um attraktiv zu sein.

Trend zurückgeht (im Zusammenhang mit weiteren Produktivitätssteigerungen), dann muss über neue Beschäftigungsperspektiven nachgedacht werden, im Unternehmen und am Standort.“

Vor dem skizzierten Hintergrund gelang es zwar, zarte Ansätze in der Automobilindustrie in Richtung verbrauchsarme, leichte Fahrzeuge und einer Integration des Pkw in öffentliche Verkehrssysteme auf den Weg zu bringen. So wurden z.B. bei VW mit Daniel Gouedevort und Ulrich Steger Manager für diese Perspektiven geholt; das Drei-Liter- und sogar das Ein-Liter-Auto wurden werbewirksam verkündet. Der damalige Chef des schwedischen Autokonzerns Volvo, proklamierte 1990 sogar: „Wir müssen das Auto aus den Städten verbannen“ (zit. n. Muster/Ulrich 1990, 149). Aber mit der Zeitenwende 1989/1990, der nachfolgenden Öffnung der riesigen Märkte in Osteuropa und China wurden alle Szenarien einer „Marktsättigung“ und einer ökologischen Orientierung über den Haufen geworfen. Die Industrie fand die Absatzmärkte, um das alte Kernprodukt privater Pkw, das zunehmend leistungsstärker und schwerer wurde, in noch größerer Stückzahl verkaufen zu können. Folglich „wollten die gar nichts mehr ändern. Das war schade, denn es waren richtige Ansätze, wie man heute sieht“, resümierte später der IG Metall-Vorsitzende, Franz Steinkühler, das damalige Scheitern (zit. n. Storz 2020).

Allerdings ist für das Ende der zarten ökologischen Ansätze nicht ausschließlich die Industrie verantwortlich. Die Kontinuität einer ungebrochenen Autozentriertheit in der Verkehrspolitik und der verkehrlichen Entwicklung erklären Weert Canzler und Andreas Knie (2018, 34) aus einem gesellschaftlichen Konsens: „Es war und ist die Basis einer langen Komplizenschaft zwischen Staat, Bürgern und Industrie“. Diese Komplizenschaft ist vielschichtig, beinhaltet die kulturelle Hegemonie des Autos als Alltagsmittel und weist viele weitere Facetten auf. Dabei vernachlässigen die beiden Autoren allerdings das Machtgefälle, das in dieser Komplizenschaft verborgen liegt. Die Industrie hat sich beispielsweise erfolgreich über Jahre hinweg mit einem viel höheren Ressourceneinsatz, als die Umweltbewegung je zur Verfügung hatte, systematisch gegen höhere nationale und europäische Emissionsgrenzwerte wehren können (Haas/Sander 2019, 12 ff.).

Begründungen für wirtschaftsdemokratische Elemente der Strukturpolitik

Diese kurzen Hinweise verdeutlichen, dass der sozial-ökologische Transformationsprozess grundlegend konfliktthaft ist und man sich diese Tatsache bewusst machen muss, um eine Gestaltungsperspektive entwickeln zu können (vgl. Dörre 2020). So hat die Kapitaleseite in der Regel immer alternative Konzepte bekämpft; dies soll an drei weiteren Beispielen exemplarisch verdeutlicht werden: Strukturpolitisch hoch bedeutsam sind Standortentscheidungen von Unternehmen, die auf eine Verlagerung von Produktionskapazitäten in Niedriglohnregionen hinauslaufen. In der jüngeren Vergangenheit der Krisenphase Anfang und Mitte der 1990er Jahre, als viele Autokonzerne im Zuge der internationalen Ausweitung der Produktion in Richtung Osteuropa Verlagerungen planten, gelang die Absicherung der deutschen Produktionsstandorte von VW nur durch massiven Einsatz von Seiten der Arbeitnehmervertretungen. Sie mussten mit viel öffentlichem Druck, mitunter in partiellen Bündnissen mit staatlichen Akteuren, immer gegen das Management durchgesetzt werden (Gröger/Müller 2021, 128f.). Ein weiteres Beispiel ist die geringe strategische Weitsicht der Unternehmensleitungen. So kommen bei einer 2019 durchgeführten Befragung der IG Metall die Betriebsräte aus fast 2.000 Betrieben zu der Einschätzung, dass in über der Hälfte der Betriebe Strategien zur Bewältigung der

Transformation (durch Digitalisierung und Elektromobilität) komplett oder weitgehend fehlen. Nur 18% der Betriebe verfügten danach über entsprechende Strategien (Sauer/Detje 2021, 67f.). Als letztes Beispiel soll angeführt werden, dass die Arbeitnehmerseite in den Haustarifverhandlungen mit dem VW-Konzern an den deutschen Standorten gegen das Management durchsetzen musste, dass der Konzern zwei Innovationsfonds auflegt, mit dem innovative Produktionsverbesserungen und neue Geschäftsfelder jenseits des Pkws gefördert wurden, die aus den Reihen der Belegschaft vorgeschlagen werden. Die Entscheidung, welche Ideen verfolgt werden, treffen Management und Betriebsrat gemeinsam. Daraus sind beispielsweise auf Vorschlag von Arbeitnehmer*innen der Ausbau der erneuerbaren Energiegewinnung in den Werken entstanden.

Alle diese Beispiele sowie der kurze Rückblick auf die Versuche, Verkehrswendeansätze seitens der Industrie zu verfolgen, verdeutlichen, dass das Interesse an weitsichtiger Transformation in der Industrie begrenzt ist. Weder originäre Beschäftigungssicherung an bestehenden Standorten noch ökologische Ziele zur Schaffung von Klimaneutralität, die stets aufs heftigste bekämpft wurden, können von Seiten des Managements erwartet werden. Es dominieren in der Regel die kurzfristigen Gewinnerzielungsabsichten sowie Rationalisierungsziele. Wieso sollten die vormaligen Brandstifter nun die besten Feuerwehrleute sein, um einen sozial-ökologischen Transformationsprozess voranzubringen? Zwar erscheint der Staat bzw. seine unterschiedlichen Institutionen durch die vielfältigen Marktregulierungen als der wesentliche Treiber von ökologischen Transformationsprozessen, doch ein direkterer Einfluss der Arbeitnehmerseite auf unternehmerische Entscheidungen würde die geforderte „Nachhaltigkeitsrevolution“ deutlich befördern. Denn dies würde die Machtposition zu Gunsten der entscheidend Betroffenen, der abhängig Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen, verschieben und Handlungsoptionen erweitern.

Daher wurden seit jüngster Zeit wieder Debatten beflügelt, die eine stärkere Demokratisierung von Wirtschaft und Arbeitswelt einfordern (vgl. Schmitz/Urban 2021, Wissen u.a. 2020, Sittel u.a. 2020, Dörre 2020, Urban 2019) bzw. die alte Forderung nach Vergesellschaftung wiederbeleben (z.B. Brandt/Kremer 2020). Sie stehen im Zusammenhang mit sozial-ökologischen Transformationszielen in einem engen Verhältnis zu Fragen der direkten Konversion von Produktionsprozessen (vgl. Blöcker 2021), bei der alternative Produkte und Dienstleistungen entwickelt werden – in unmittelbarer Partizipation der Beschäftigten. Obwohl Konversionsstrategien in den Belegschaften kaum diskutiert werden und alle Fragen, die über eine unmittelbare Standort- und Beschäftigungssicherung hinaus gehen, kaum bearbeitet werden, erscheint ein Ausbau der Mitbestimmungsmöglichkeiten durchaus erfolgversprechend. Denn die formalen Möglichkeiten, auf unternehmerische Investitionsentscheidungen Einfluss zu nehmen und damit auch das „was“ und „wie“ der Produktion mitzubestimmen, eröffnen erst die tiefere Auseinandersetzung mit gesellschaftlich sinnvollen oder notwendigen Produktionen. Darauf deuten auch beispielsweise Untersuchungen zu den Belegschaften der Automobilindustrie hin, die keineswegs eine Abwrackprämie für Verbrenner-Pkw befürworten, eine fundierte Skepsis gegenüber den ökologischen Segnungen der Elektromobilität hegen und offen für einen ökologischen Wandel des Geschäftsmodells der Branche sind, von dem sie sich sogar längerfristig wirkende Effekte für eine Beschäftigungssicherung erhoffen (Böwe/Krull/Schulten 2020). Klaus Dörre geht davon aus, „dass Lohnabhängige und ihre Gewerkschaften im Kampf für Klimagerechtigkeit sogar eine Führungsrolle einnehmen können“ (Dörre 2020, 296).

Der Ausbau der Mitbestimmung auf betrieblicher Ebene ist auch deswegen notwendig, weil sich hier das benötigte Prozesswissen befindet, um die Transformationsschritte zu bestimmen. Träger dieses Prozesswissens, das eben nur schwer kodifizierbar ist, sind in erster Linie die operativ Tätigen. Entgegen der verbreiteten Annahme, dass Belegschaften die konservativen Bewahrer sind, die der kreativen Unternehmensspitze Steine für grundlegende Veränderungen in den Weg legen, gehen die meisten Prozessinnovationen und viele Produktinnovationen aus Ideen der Belegschaften und der unteren und mittleren Managementebene hervor. Entsprechend ist das Narrativ überholt (nicht nur im wirtschaftswissenschaftlichen Feld sondern auch in der Regionalforschung), dass bestimmte Spitzenpersonen in Unternehmen oder der Region entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg verantwortlich seien. Letztlich verringern wirtschaftsdemokratische Elemente auf betrieblicher Ebene die sonst üblichen Ohnmachtsgefühle der betroffenen Beschäftigtengruppen und tragen zur Aktivierung sonst ungenutzter Ressourcen und zur Fokussierung jenseits einer ausschließlich renditegetriebenen Perspektive bei.

Wirtschaftsdemokratische Konzepte müssen allerdings immer mehrdimensional gedacht werden und können nicht nur auf der betrieblichen Ebene ansetzen. So „beginnt Wirtschaftsdemokratie im Betrieb und der Arbeitswelt, geht aber gleichzeitig über diese hinaus und schließt die regionale, sektorale, gesamtwirtschaftliche und internationale Ebene mit ein“ (Beckmann/Wötzel 2021, 119). Auch aus keynesianischer Perspektive „verlangt Wirtschaftsdemokratie nach einem Dreiklang in Form einer integrativen Vernetzung der Wirtschaft auf der Makro-, Meso- und Mikroebene“ (Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik 2007, 251), bedarf also einer Koordinierung der staatlichen Fiskal- und Sozialpolitik, mit umweltpolitischen und Verbraucherschutzorientierten Regulierungen sowie direkten Investitions- und Produktionsentscheidungen. Eine solche Kopplung würde beispielsweise helfen, staatliche Fördermittel für Unternehmen stärker an soziale und ökologische Standards zu binden.

Auf regionaler Ebene fordert die IG Metall Transformationsbündnisse zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaften mit Wissenschaft und Zivilgesellschaft, mit denen neue Geschäftsfelder, Produkte und Produktionsprozesse vorangetrieben werden sollen (Meinhardt/Würdinger 2021, 263). Einen Schritt weiter geht Klaus Dörre und entwickelt in Anlehnung an alte Überlegungen von Wirtschafts- und Sozialräten als ein Element von Wirtschaftsdemokratie die Idee der Einrichtung von Transformations- und Nachhaltigkeitsräten, in denen Arbeit- und Kapitaleseite, Staat und zivilgesellschaftliche Gruppen beteiligt sind. In seiner Konzeption bleibt die konkrete Ausgestaltung noch offen, allerdings würde er es zu den Aufgaben der Räte zählen, „die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen zu überwachen, die Produktion langlebiger Güter einzufordern und neue Formen eines kollektiven Selbsteigentums etwa in Genossenschaften und Sozialunternehmen zu erproben.“ (Dörre 2020, 301) Zudem wäre die Herstellung von Transparenz bei Einkommen und Arbeitsbedingungen oder die Überprüfung von Investitionsentscheidungen anhand von Nachhaltigkeitszielen Aufgaben der Räte, die paritätisch aus frei gewählten Vertreter*innen einerseits und aus von der Zivilgesellschaft bestimmten Expert*innen andererseits bestehen sollten. Diese angedachten Strukturen wären zur Implementierung von strukturpolitischen Instrumenten und deren demokratische Steuerung gegenüber der jetzigen Governance-Struktur ein Gewinn, wenn die Partizipationsmöglichkeiten erweitert würden und Gewerkschaften und Zivilgesellschaft auch die nötigen Ressourcen erhielten (z.B. durch die Bereitstellung von wissenschaftlichen Beratungskapazitäten), um real mitwirken zu können.

Damit wäre die Chance da, die bisherige Verfasstheit regionaler Strukturpolitik zu korrigieren, bei der sich der Wettbewerbsregionalismus „von oben“ deutlich gegenüber einer regionalen Strukturpolitik „von unten“ durchsetzte. Bei den heutigen Regionalisierungsformen mit weicher „Governance“ (Metropolregionen, Regionale Entwicklungskonzepte, Cluster etc.), bei denen der Beteiligung von Gewerkschaften und Zivilgesellschaft zwar unterschiedliche, aber eher enge Grenzen gesetzt sind, kommen beispielsweise soziale Aspekte von Arbeitsbeziehungen (Lohnhöhen, Arbeits- und Wohnbedingungen etc.) wenn überhaupt, nur am Rande vor. Gerade für die Bewältigung der Jahrhundertaufgabe Klimaneutralität durchzusetzen erscheint eine Weiterentwicklung der Strukturpolitik um wirtschaftsdemokratische Elemente erfolgversprechend.

Literatur

- Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik (2007): Memorandum 2007. Mehr und bessere Beschäftigung, ökologischer Umbau und soziale Gerechtigkeit – Demokratische Wirtschaftspolitik statt Aufschwungstaumel, Köln.
- Bauer, W. u.a. (2018): ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland. Abschlussbericht, 15.10.2018, Stuttgart.
- Beckmann, M.; Wötzel, U. (2021): Sozialökologischer Umbau und Wirtschaftsdemokratie, in: Schmitz, C.; Urban, H.-J. (Hrsg.): Demokratie in der Arbeit. Eine vergessene Dimension der Arbeitspolitik? Frankfurt, 117-127
- Blöcker, A. (2021): Konversionsdebatten in der Automobilindustrie, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 139-159.
- Böwe, J.; Krull, S.; Schulten, J. (2020): Kein Ding der Unmöglichkeit. Warum Belegschaften einer Neuausrichtung der Autoindustrie offener gegenüberstehen als gedacht, in: Sozialismus, Heft 12, 2020, 57-61.
- Brandt, A.; Kremer, U. (2020): Demokratische Vergesellschaftung. Revisionen und Hypothesen für einen modernen Sozialismus, in: Stache, S.; von Matzenau, W.: Was heißt Erneuerung der Linken? Sozial-ökologischer Umbau und ein Sozialstaat für das 21. Jahrhundert, Hamburg, 181-188.
- Canzler, W.; Knie, A. (2018): Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung? München.
- Dörre, K. (2020): Machtressourcen und Transformationskonflikte. Eine Schlussbetrachtung., in: Dörre, K. u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Frankfurt am Main, 285-305.
- Dörre, K. (2021): Gewerkschaften in der Großen Transformation – konservierende oder transformierende Interessenpolitik?, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 225-247.
- Eckey, H.-F. (2005): Regionale Strukturpolitik, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover, 933-940.
- Flore, M.; Kröcher, U. (2021): Wissen, was zu tun ist – Mobilität neu denken, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 33-51.
- Gröger, T.; Müller, T. (2021): Man kann nur transformieren, was noch da ist – beschäftigungspolitische Wege in der Transformation der Automobilindustrie, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 127-138.
- Hagedorn, M. et al. (2019): Automobile Wertschöpfung 2030/2050. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Endbericht, o.O.
- Hensche, D. (2021): Phantasie und Handlungsmacht. Voraussetzungen einer Demokratie-Offensive, in: Schmitz, C.; Urban, H.-J. (Hrsg.): Demokratie in der Arbeit. Eine vergessene Dimension der Arbeitspolitik? Frankfurt, 107-116.
- Herrmann, F. et al. (2020): Auswirkungen von Elektromobilität und Digitalisierung auf Quantität und Qualität der Beschäftigung bei Volkswagen, Abschlussbericht 10.11.2020, Stuttgart.

- Kröcher, U.; Lawitzke, H.; Pippert, M. (2021): Verkehrswende als Jobmotor oder Jobkiller? Beschäftigungsperspektiven im Mobilitätssektor, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 161-183.
- Meinhardt, U.; Würdinger, T. (2021): Das Auto FairWandeln – eine gewerkschaftliche Strategie für die sozial-ökologische Transformation einer Leitbranche, in: Flore, M.; Kröcher, U.; Czycholl, C. (Hrsg.): Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit, München, 249-267.
- Muster, M.; Richter, U. (Hrsg.) (1990): Mit Vollgas in den Stau. Automobilproduktion, Unternehmensstrategien und die Perspektiven eines ökologischen Verkehrssystems, Hamburg.
- Sauer, D.; Detje, R. (2021): Demokratie der Arbeit im Krisenzeitalter, in: Schmitz, C.; Urban, H.-J. (Hrsg.): Demokratie in der Arbeit. Eine vergessene Dimension der Arbeitspolitik? Frankfurt, 63-76.
- Schmitz, C.; Urban, H.-J. (Hrsg.) (2021): Demokratie in der Arbeit. Eine vergessene Dimension der Arbeitspolitik? Frankfurt.
- Seifried, D. (1991): Gute Argumente: Verkehr, München.
- Sittel, J. u.a.: Vor der Transformation: Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zulieferindustrie, in: Dörre, K. u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Frankfurt am Main, 129-180.
- Storz, W. (2020): Als die IG Metall das Auto noch nicht liebte, in: express, Ausgabe 6, 2020, 4.
- Urban, H.-J. (2019): Wirtschaftsdemokratie als Transformationshebel. Was das Konzept Guter Arbeit verlangt, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, H. 11/2019, S. 105-114.
- Wissen, M. u.a. (2020): Zwischen Modernisierung und sozial-ökologischer Konversion. Konflikte um die Zukunft der österreichischen Autoindustrie. In: Dörre, K. u.a. (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Frankfurt am Main, 223-266.