

Antragsbereich WA / Antrag 10/III/2022

AntragstellerInnen: Jusos München

Empfänger: Unterbezirksparteitag

Landesparteitag Bundesparteitag Bezirksparteitag

10/III/2022: Automobilindustrie transformieren - Mobilitätswende, Eigentumswende, Industriegewende

1 Mitglieder der Jusos München, der IG Metall Jugend München und von Fridays for
2 Future München haben auf einem gemeinsamen Seminar über die Transforma-
3 tion der Automobilindustrie diskutiert. Dabei haben wir gelernt, dass es sowohl
4 bereichernd als auch anstrengend ist, den eigenen Organisationshintergrund
5 zu verlassen. Gleichzeitig Verbindendes zu bestärken und Trennendes zu über-
6 winden ist eine notwendige Voraussetzung für eine demokratische Veränderung
7 unserer Gesellschaft.

8

9 **Gemeinsame Ausgangsanalyse: Die Klimakrise und die Notwendigkeit zu Han-**
10 **deln**

11

12 Die Klimakrise bedroht unsere Welt existenziell. Wir sind uns darüber einig, dass
13 die aktuellen Zustände radikale Antworten erfordern. Wir sind uns auch darüber
14 einig, dass die Antworten Politische sein müssen. Die Verhaltensänderung von
15 Individuen ist nicht ausreichend und deshalb nicht geeignet, um die Klimakrise
16 aufzuhalten.

17

18 Unterschiedliche Interessen resultieren aus unterschiedlichen Lebenswelten
19 und Lebensrealitäten. Es ist die Aufgabe der demokratischen Gesellschaft, die-
20 se Interessenkonflikte zu akzeptieren und zu moderieren. Durch inhaltlichen
21 Austausch – wie zum Beispiel das oben erwähnte Seminar – ist es möglich,
22 andere Interessen besser zu verstehen und zu erkennen, dass Interessenkonflikte
23 nicht immer ein “Entweder- Oder” bedeuten müssen. Vielmehr sind unterschied-
24 liche Interessen oft ein Ausdruck von verschiedenen Blickwinkeln auf dasselbe
25 Problem.

26

27 In der aktuellen Demokratie haben verschiedene Interessenvertreter*innen un-
28 terschiedliche Stellungen. Dabei kommen gerade junge Menschen zu wenig zu
29 Wort und Wirtschaftslobbyist*innen sorgen dafür, dass die Interessen großer
30 Konzerne viel stärker gewichtet werden als die Interessen der Vielen in unserer
31 Gesellschaft.

32

33 Das verbleibende CO2-Budget, das uns noch zur Verfügung steht, um das 1,5-

34 Grad-Ziel zu erreichen, wird, wenn wir dem aktuellen kapitalistischen Kurs folgen,
35 um ein Vielfaches überschritten werden. Nur, wenn wir es schaffen, Emissionen
36 drastisch zu reduzieren, ist der Erhalt der Welt, wie wir sie kennen, möglich. Nur
37 durch radikale Veränderung ist eine Sicherung guten Lebens auf diesem Planeten
38 möglich.

39

40 Unser gemeinsames Ziel: Klimagerechtigkeit

41

42 Bei der Transformation der Automobilindustrie ist aus Klimaschutz-
43 Perspektive Geschwindigkeit ausschlaggebend. Dekarbonisierung muss schnell
44 passieren und anders als in der Vergangenheit in der Industrie als eine Her-
45 ausforderung der Gegenwart und nicht der Zukunft verstanden werden. Eine
46 Orientierung am CO₂-Budget gemäß dem Pariser Abkommen macht den kurz-
47 fristigen Handlungsdruck sichtbar. Klimagerechtigkeit bedeutet für uns, den
48 nationalen Ausstoß von Klimagasen vor 2035 auf null zu reduzieren. Darüber
49 hinaus sollte auch die globale Verantwortung Deutschlands – als reiches Land des
50 globalen Nordens mit hohen historischen Emissionen – gegenüber Ländern des
51 globalen Südens, die schon heute viel stärker von den Folgen der Erderhitzung
52 betroffen sind, bedacht werden.

53

54 Unter einer Transformation verstehen wir einen grundlegenden Wandel. Es ist
55 ein Prozess der wesentlichen Veränderung vom aktuellen IST-Zustand hin zu
56 einem angestrebten Ziel. Zur Bewältigung einer Transformation bedarf es einer
57 oder mehreren Strategien. Transformation passiert auch, wenn wir sie nicht
58 gestalten - wir müssen sie nach unseren Vorstellungen beeinflussen.

59

60 Die Transformation der Automobilindustrie umfasst für uns vor allem drei Dis-
61 kussionsstränge: Zuerst wollen wir klären, wie wir mit Autos und ihrer Rolle
62 im Verkehr umgehen wollen. Dann beschreiben wir, wie die aktuellen Eigen-
63 tumsverhältnisse der Transformation der Automobilindustrie hin zu einer
64 CO₂-sparenden Produktion entgegenstehen. Abschließend zeichnen wir unsere
65 Vision der Industrie der Zukunft.

66

67 Unsere Diskussionen verliefen oft entlang der Feststellung, dass einerseits
68 ein kurzfristiges klimapolitisches Handeln notwendig ist, andererseits in der ka-
69 pitalistischen Produktionsweise Klimagerechtigkeit nie erreicht werden kann.
70 Wir wünschen uns Veränderungen, die grundlegend sind. Deshalb wollen wir
71 kurzfristig und solidarisch für Klimaschutz in der kapitalistischen Welt, in der
72 wir leben, kämpfen. Gleichzeitig arbeiten wir an einer Gesellschaftsutopie, die
73 solidarisch und mit Verantwortung gegenüber künftigen Generationen am Erhalt
74 unserer Lebensgrundlage arbeitet, gute Arbeits- und Lebensbedingungen sichert
75 und Kapitalinteressen, die dem entgegenstehen, überwindet. Wir wissen aber,
76 dass diese grundlegenden Veränderungen nur demokratisch gelingen können.

77

78 MOBILITÄTSWENDE: MOBILITÄT FÜR UNS MENSCHEN - NICHT DIE AUTOS

79

80 Unsere Analyse: Das aktuelle Verkehrssystem ist klimaschädlich und sozial
81 ungerecht

82

83 Aktuell ist unser Mobilitätssystem auf das Verkehrsmittel Auto ausgerichtet.
84 Dies wird bspw. an der Gestaltung von Städten sichtbar. So werden zum Beispiel
85 in München 45% der Wege mit dem Auto zurückgelegt.

86

87 Ein Auto in Deutschland kostet unsere Gesellschaft rund 5000 € im Jahr. Diese
88 Kosten beinhalten vor allem gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen.
89 Sie entstehen durch gesundheitliche Schäden für die Bevölkerung, z.B. Lärmbe-
90 lastung und Schadstoffbelastung, aber auch die langfristigen Auswirkungen der
91 Klimakrise. Diese Kosten tragen auch Menschen, die kein Auto fahren. Der ÖPNV
92 hingegen wird Nutzer*innenorientiert finanziert. Mobilitätskonzepte, deren
93 Hauptfokus der motorisierte Individualverkehr ist, können nicht sozial gerecht
94 sein. Diese Ungerechtigkeiten werden sichtbar in den Aspekten Sicherheit,
95 finanzielle Exklusivität durch hohe Haltungs- und Betriebskosten und mangelnde
96 Barrierefreiheit.

97

98 Das autozentrierte Mobilitätskonzept beinhaltet auch eine starke Komponen-
99 te der Geschlechterungerechtigkeit: Das soziale Geschlecht hat nämlich in
100 Kombination mit anderen ökonomischen und sozialen Faktoren aufgrund von
101 Rollenzuschreibung und -erwartungen Auswirkungen darauf, wie wir uns fort-
102 bewegen (wollen). Wer viel Care-Arbeit übernimmt, hat oft kleinteiligere Wege
103 zu bewältigen die einfacher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt
104 werden können. Die autozentrierte Verkehrsplanung ist in einer Gesellschaft, in
105 der das Auto Männlichkeit rekonstruiert, Ausdruck der tief in der Gesellschaft
106 verankerten patriarchalen Strukturen.

107

108 Doch auch der ÖPNV und öffentliche Räume wie Parks oder Grünflächen ent-
109 sprechen momentan nicht ausreichend unseren Ansprüchen an barrierearme
110 und geschlechtergerechte Planung.

111

112 Viele FINTA* (Frauen, intergeschlechtliche, nicht-binäre, trans und agender)
113 Personen meiden, besonders am Abend oder in der Nacht, bestimmte Wege
114 aus Angst vor sexuellen Übergriffen. Wer es sich leisten kann, weicht deshalb
115 notgedrungen auf die Nutzung eines Autos aus.

116

117 Der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger*innenwege und Fahrradwege
118 sind voller Barrieren und schließen Personen mit Mobilitätseinschränkungen
119 genauso wie Familien mit Kinderwagen systematisch aus. Die meisten Men-

120 schen sind auf die Nutzung eines Autos geprägt und der Besitz gilt immer
121 noch als Statussymbol. Es gibt Personengruppen, die auf das Auto angewie-
122 sen sind. Insgesamt entsteht durch die aktuell stark erhöhten Sprit-Preise infolge
123 des Ukraine-Kriegs und des Gewinnstrebens der Mineralölkonzerne eine hohe
124 finanzielle Belastung ohne Ausweg für einen Großteil der Bevölkerung. Unsere
125 Gesellschaft braucht also eine umfassende und rasche Mobilitätswende.

126

127 Wir fordern die Umgestaltung vom autogerechten Mobilitätssystem hin zu
128 einem menschengerechten. Jeder Mensch soll sich unabhängig von ökonomischen,
129 sozialen, demografischen und körperlichen Voraussetzungen frei im
130 Verkehrssystem bewegen können.

131

132 Weniger Individualverkehr und mehr ÖPNV

133

134 Im Mobilitätsverhalten muss es eine Verlagerung weg vom motorisierten Indi-
135 vidualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geben.
136 Damit dies gelingt, muss der ÖPNV massiv ausgebaut werden und der MIV auf
137 das Mindestmaß begrenzt werden.

138

139 **Ausbau des ÖPNVs (bedürfnisorientiert, barrierearm)**

140

141 Dabei ist es elementar, dass der Aus- und Umbau des ÖPNVs bedürfnisorientiert
142 geschieht. So sollen Barrieren überwunden werden, zum Beispiel durch ver-
143 ständliche Stationsansagen und Beschilderungen und gut zugängliche Aufzüge.
144 Außerdem sollen feministische Perspektiven in die Planung des Umbau des
145 ÖPNVs einfließen. Das heißt bessere Ausleuchtung von Bahnhöfen und eine
146 höhere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel. Ein klimaneutraler ÖPNV muss
147 mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Die Kosten des ÖPNVs sollen
148 außerdem solidarisch durch einen einkommensabhängigen Beitrag auf die
149 gesamte Gesellschaft verteilt werden.

150

151 **Autofreie Zonen in Städten**

152

153 Die Reduzierung des MIV soll durch Pilotprojekte, wie z.B. das autofreie Tal
154 in München, vorangetrieben werden. Unser Ziel ist es, den MIV aus den Innen-
155 städten zu verbannen. Für einen barrierearmen und gerechten Zugang (nicht
156 alle Menschen können zu Fuß gehen oder Fahrrad bzw. ÖPNV nutzen) sind
157 Mobilitätsmöglichkeiten wie Shared Taxis notwendig. Push-Maßnahmen, wie
158 die alternative Nutzung und die gezielte Bepreisung von Parkplätzen, können
159 dabei die Bevölkerung zur umwelt- und sozialverträglichen Mobilität bewegen.

160

161 **Umverteilung des öffentlichen Raums**

162

163 Durch die Begrenzung des MIVs werden v.a. in der Stadt neue Flächen frei.
164 Diese neuen Freiräume können beispielsweise für kulturelle und soziale Projekte
165 verwendet werden.

166

167 Außerdem entsteht mehr Platz für die Mobilitätsformen des Umweltverbundes,
168 z.B. für Fußgehende und Fahrradfahrende. Besonders Synergien mit der Klima-
169 anpassung durch neue Grünflächen müssen genutzt werden. Langfristig kann eine
170 Neuverteilung der Fläche stattfinden, die unbedingt zugunsten der Menschen
171 und der Umwelt passieren muss.

172

173 Wir brauchen auch eine Antriebswende

174

175 **Wenn MIV, dann klimaneutral**

176

177 Wie zuvor gezeigt, braucht es vordergründig eine Verlagerung des Verkehrs vom
178 MIV hin zum Umweltverbund. Allerdings ist auch klar, dass ein gewisser Restbe-
179 darf an MIV bleiben wird. Dies betrifft beispielsweise mobilitätseingeschränkte
180 Personen, Lieferverkehr und Handwerker*innen. Die essentielle Herausforderung
181 in der Transformation der Automobilindustrie ist es somit, Produkte anzubieten,
182 die hohen sozialen und ökologischen Standards folgen. Dafür braucht es eine **An-
183 triebswende – das bedeutet eine Abkehr von Antrieben, die mit fossiler Energie
184 betrieben werden** – sowie den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen bzw. den
185 Einsatz recyclingfähiger Materialien im Sinne einer **Kreislaufwirtschaft**.

186

187 **Batterie Elektrische Antriebe sind die Nachhaltigsten für MIV**

188

189 Die aktuell effizienteste und nachhaltigste Antriebstechnologie ist die von
190 Batterie- Elektrofahrzeugen (Abkürzung: BEV). Daher soll von sowohl staatlicher
191 als auch unternehmerischer Seite diese Technologie und ihre weitere Erforschung
192 und Verbesserung gefördert werden.

193

194 Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (Abkürzung: FCEV)
195 lehnen wir als Lösung für die Antriebswende der Privat-PKWs ab. Allgemein haben
196 Brennstoffzellen einen sehr ineffizienten Wirkungsgrad und Grüner Wasserstoff
197 wird in naher Zukunft in anderen Bereichen (Luftfahrt, Schwerlasttransport,
198 Chemieindustrie) benötigt. Deshalb sollte auch für genau diese Bereiche die
199 Forschung für mit Grünem Wasserstoff betriebene Technologien durchaus weiter
200 gefördert werden. Jedoch muss unbedingt verhindert werden, dass die Hoffnung
201 auf technologischen Fortschritt die sofort nötigen Veränderungen in Verhalten
202 und den Einsatz bereits zur Verfügung stehender Technologien ausbremst.

203

204 **Die Vorteile der Sektorkopplung nutzen**

205

206 Im Kontext von Elektroautos sehen wir auch Chancen in der sogenannten Sek-
207 torkopplung. Beispielsweise können Elektroautos mit Solarzellen auf dem Dach
208 gebaut werden, sodass die Batterie mit selbst erzeugtem Solarstrom geladen,
209 also der Mobilitäts- mit dem Energie-Sektor gekoppelt wird.

210

211 **Hybrid-Fahrzeuge sind nicht Teil der Lösung**

212

213 Die bestehenden Förderungen von Hybrid-Fahrzeugen bewerten wir angesichts
214 der darin verbauten und überwiegend genutzten, auf fossilen Kraftstoffen ba-
215 sierenden Verbrennungsmotoren als absolut kontraproduktiv. Aus einer Vielzahl
216 von Gründen sind diese kein sinnvoller Beitrag zur Mobilitätswende, sondern
217 lediglich ein fossiler Lock-In.

218

219 **Bedarfsorientierte Anreize für E-Mobilität**

220

221 Angesichts der heutigen Preise neuer Elektrofahrzeuge wird deutlich, dass der
222 Zugang zu solchen als eine Frage sozialer Gerechtigkeit betrachtet werden muss.
223 Denn Menschen, die auf motorisierten Individualverkehr angewiesen sind,
224 müssen auch bezahlbaren Zugang zu nachhaltigen Formen des motorisierten
225 Individualverkehrs haben. Dies gilt nicht nur für das E-Auto selbst, sondern auch
226 für eine angemessene Ladeinfrastruktur. Daher fordern wir bedarfsorientierte
227 Anreize und Subventionen im Bereich der Elektromobilität und staatlich gesicher-
228 te Ladeinfrastruktur. Wir sind davon überzeugt, dass nicht jede*r ein eigenes Auto
229 besitzen muss. Car-Sharing und Mobilitätsstationen können einen wichtigen
230 Beitrag leisten, Hürden zur gemeinschaftlichen Nutzung von Elektromobilität
231 abzubauen.

232

233 Stadt und Land unterschiedlich betrachten

234

235 **Ländliche Regionen bei der Mobilitätswende nicht abhängen!**

236

237 Wir erkennen an, dass unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in städtisch
238 und ländlich geprägten Regionen vorherrschen. Deshalb müssen für Stadt und
239 Land unterschiedliche Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Dabei muss be-
240 sonders darauf geachtet werden, dass strukturschwache Regionen nicht weiter
241 abgehängt werden. Der Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur ist auch
242 in ländlichen Regionen unabdingbar. Viele Menschen dort sind auf ihr Auto
243 angewiesen, das ÖPNV-Netz ist nicht ausreichend ausgebaut. ÖPNV, der nur
244 wenig ausgelastet ist, bringt keine Einsparung von Emissionen gegenüber dem
245 MIV. Deshalb müssen insbesondere in ländlichen Regionen Mobilitätskonzepte
246 anders gedacht werden. Nichtsdestotrotz sind wir der Auffassung, dass auch in
247 ländlichen Gebieten die Nutzung des MIV reduziert werden muss. Die Mobilität
248 auf dem Land muss in Zukunft multimodal (aus verschiedenen Verkehrsmitteln

249 bestehend) sein, um Emissionen zu reduzieren.

250

251 **Park&Ride als Schnittstellenlösung zwischen Stadt & Land**

252

253 Der Ausbau von Park&Ride-Angeboten und deren kostenlose Nutzung für alle
254 Bürger*innen ermutigt zur Nutzung des ÖPNV für Teilstrecken. Gerade für Pend-
255 ler*innen kann dies in Verbindung mit einer niedrigpreisigen Tarifgestaltung im
256 ÖPNV eine zugängliche Mobilitätslösung für die Verbindung zwischen Stadt und
257 Land bieten.

258

259 Lieferverkehr

260

261 **Effizientere Organisation der Lieferketten**

262

263 Beim Umbau unseres Mobilitätssystem muss besonders in der Stadt der Liefer-
264 verkehr mitgedacht werden. Die Lieferung von Päckchen, Lebensmitteln oder
265 Post wird momentan von vielen unterschiedlichen Logistikdienstleister*innen
266 mit großen Transportern geliefert. Durch zentrale Logistikstellen in Quartieren
267 können Lieferketten effizienter gestaltet werden. Diese Logistikstellen können als
268 Teil der Daseinsvorsorge von Kommunen aufgebaut werden. Der Transport vom
269 Logistikzentrum zu den Empfänger*innen soll mit Lastenfahrrädern durchgeführt
270 werden.

271

272 Wir fordern einen deutlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur zum Warentrans-
273 port, um insbesondere auf langen Strecken eine emissionsarme Alternative zu
274 interregionalen und internationalen Transportwegen mit LKW zu schaffen.

275

276 **AKTUELLE EIGENTUMSVERHÄLTNISSE STEHEN DER TRANSFORMATION DER AU- 277 TOMOBILINDUSTRIE ENTGEGEN**

278

279 Die Ausbeutung von Mensch und Natur gehen in der kapitalistischen Produk-
280 tionsweise miteinander Hand in Hand, finden aber auf unterschiedliche Art
281 und Weise statt. Wenige Menschen haben die ökonomische Macht, über die
282 Ressourcen und Produktionsweise zu entscheiden, deren Verbrauch jedoch Aus-
283 wirkungen auf uns alle hat. Solange fossile Energieträger vorhanden sind, gibt es
284 ein ökonomisches Interesse, diese zu verkaufen, die Nachfrage danach aufrecht-
285 zuerhalten und damit auf Kosten nachfolgender Generationen zu wirtschaften
286 sowie die Entscheidungsgewalt darüber außerhalb demokratischen Zugriffs zu
287 halten.

288

289 Solange die Eigentumsverhältnisse so sind und solange Entscheidungen
290 über beispielsweise Energieträger von einigen wenigen getroffen werden, ist
291 echter Klimaschutz, der das 1,5 Grad Ziel erreicht, nicht realisierbar.

292

293 Entscheidungen werden so getroffen werden, dass sie kurzfristig den Gewinn
294 erhöhen, ohne die Folgen für die aktuelle und nachfolgende Generationen zu
295 berücksichtigen.

296

297 Unser Ziel ist die Abkehr von der Gewinnmaximierung hin zu einer nachhal-
298 tigen, ressourcenschonenden, demokratischen Gesellschaft. Denn solange
299 Arbeiter*innen auf ihre Arbeit angewiesen und gleichzeitig nicht im Besitz von
300 Produktionsmitteln sind, wird die Ausbeutung von Mensch und Natur weiterge-
301 hen.

302

303 Deshalb müssen die Produktionsmittel vergesellschaftet werden. Dadurch wer-
304 den Kapital, Unternehmen und Gesellschaft umstrukturiert und gesellschaftliche
305 Teilhabe gestärkt. So werden entscheidende Fragen der Ressourcenverwendung
306 zum Erhalt einer lebenswerten Welt und guten Arbeits- und Lebensbedingungen
307 gemeinschaftlich getroffen.

308

309 Fragen, auf die wir Antworten finden müssen, sind: Wer entscheidet letztendlich,
310 wenn eben nicht top-down entschieden wird? Welche Institutionen sind sinnvoll?
311 Wer darf z.B. entscheiden, welche und wie viele Ressourcen verbraucht werden
312 dürfen? Wie gehen wir mit dem Interessenkonflikt um, dass Arbeiter*innen in
313 erster Linie den Erhalt ihres Arbeitsplatzes zum Ziel haben, während das Erreichen
314 einer klimaneutralen Produktion dem vermeintlich entgegensteht obwohl auch
315 die Zukunft von Industriearbeiter*innen vom Erhalt unserer Lebensgrundlage ab-
316 hängt? Wie machen wir es begreifbar, dass es einen fundamentalen Widerspruch
317 zwischen Kapital und Klimaschutz gibt?

318

319 **Die Demokratisierung aller Lebensbereiche**

320

321 Wir erkennen an, dass wir die Eigentumsfrage nicht kurzfristig lösen werden.
322 Auch ein Mehr an demokratischer Mitbestimmung löst die kapitalistischen Rea-
323 litäten nicht auf. Dennoch braucht es im ersten Schritt eine Weiterentwicklung
324 der demokratischen Strukturen in den Unternehmen und der Zivilgesellschaft.

325

326 Wir wollen ein Bewusstsein dafür schaffen, dass Entscheidungen nicht zwangs-
327 läufig zur Mehrung von Kapital getroffen werden müssen. Vielmehr soll es um
328 das Wohl der Gesellschaft gehen. Egoismus und Konkurrenz unter den Beschäf-
329 tigten sind keine naturgegebene Zwangsläufigkeit, sondern eine konstruierte
330 Erzählung, die Solidarität ebenso verhindert wie Gemeinwohl und Klimaschutz.

331

332 Wir trauen den Menschen zu, demokratische Entscheidungen zu treffen und
333 damit gemeinsam Verantwortung zu übernehmen für eine gerechtere, sozialere
334 und ökologischere Gesellschaft. Langfristig macht die Demokratisierung die Ver-

335 gesellschaftung von Produktionsmitteln nicht überflüssig, sondern bereitet ihr
336 den Weg. Den Privatbesitz von Produktionsmitteln wollen wir überwinden. Dies
337 bedeutet, dass in Unternehmen ab einer bestimmten Größe alle Mitarbeiter*in-
338 nen am Eigentum beteiligt sein müssen.

339

340 Die Grundlage für demokratische Mitbestimmung ist die Stärkung politischer
341 Bildung, die für alle zugänglich ist.

342

343 **Mitbestimmung im Betrieb**

344

345 Wo sich Arbeitsplätze stark verändern oder ersetzt werden, muss die Qualität
346 des Arbeitsplatzes erhalten bleiben. Das kann nur mit einer starken Mitbestim-
347 mung sowie planbaren, staatlichen Vorgaben und betrieblichen Investitionen
348 funktionieren. Das bisherige Vorschlagsrecht der Betriebsräte zur Sicherung von
349 Arbeitsplätzen muss zu einem Mitbestimmungsrecht aufgewertet werden. Pla-
350 nung, Gestaltung und Änderung der Arbeitsplätze, der Arbeitsumgebung und der
351 Arbeitsorganisation einschließlich der Arbeitsverfahren und der Arbeitsabläufe
352 müssen mitbestimmungspflichtig sein.

353

354 Bei Betriebsänderungen muss der Interessenausgleich über die Einigungsstel-
355 le durchsetzbar sein. Die Einigungsstelle hat dabei auch die überbetrieblichen-
356 Auswirkungen zu berücksichtigen. Um die Position der Beschäftigten weiter
357 zu schützen, brauchen wir einen besonderen Rechtsanspruch auf Umschulung,
358 Fort- und Weiterbildung für von der Transformation betroffene Branchen und
359 staatliche Strukturhilfen. Darüber hinaus müssen Betriebsräte insgesamt ein
360 Mitbestimmungs- und Initiativrecht für die Berufsbildung erhalten.

361

362 Mitbestimmungsstrukturen schaffen die Voraussetzung dafür, den Wandel
363 sozial gerecht zu gestalten. Dennoch sehen wir bei diesen aktuell ein großes
364 Verbesserungspotenzial im Hinblick auf die rechtlichen Grundlagen.

365

366 Konkret fordern wir ebenfalls die Aufhebung der maximalen Gremiengröße der
367 Jugend- und Auszubildendenvertretung und des Betriebsrates, die deutliche
368 Verbesserung der Prävention und Bekämpfung von Union Busting (die systema-
369 tische Unterdrückung und Sabotage von Gewerkschaften) sowie die Schaffung
370 unabhängiger Beratungs- und Unterstützungsstellen. Gewerkschaften müssen
371 ein digitales Zugangsrecht zu Betrieben erhalten.

372

373 **Transformationsprozesse demokratisieren**

374

375 Die Entscheidung, wie staatliche Strukturhilfen und finanzielle Mittel zur
376 Gestaltung der Transformation eingesetzt werden, darf nicht den Unterneh-
377 mer*innen und ihrem Kapitalinteresse überlassen werden. Wir wollen regionale

378 Transformationsräte einrichten, in denen Delegierte des Betriebsrates und der
379 JHV der Betroffenen Industriebetriebe gemeinsam mit Delegierten der lokalen
380 Klimaräte und Vertreter*innen der Kommunalpolitik darüber beraten, wie die
381 Mittel eingesetzt werden, um einerseits industrielle Produktion zu erhalten und
382 zu transformieren, sowie andererseits eine Reduktion der CO2 Emissionen zu
383 erreichen und Arbeitsplätze zu sichern.

384

385 Die Beschäftigten in der Industrie sehen sich nicht nur der Angst eines Arbeits-
386 platzverlustes ausgesetzt. Gleichzeitig kämpft die Industrie mit einem enormen,
387 hausgemachten Fachkräftemangel. Ein Grund für diesen Fachkräftemangel
388 ist der Mangel an Ausbildungsplätzen. Während einzelne Unternehmen gar
389 keine Ausbildungsplätze anbieten, bilden andere Unternehmen über Bedarf aus
390 oder ihre ausgebildeten Fachkräfte werden abgeworben. Dieses Ungleichgewicht
391 wollen wir mit einer umlagefinanzierten Ausbildungsplatzgarantie, ähnlich
392 bestehender Umlagen wie z.B. für Unternehmensinsolvenzen, beseitigen.

393

394 **Ausschuss für Klimawirtschaft in den Industriebetrieben**

395

396 Wir wollen einen Ausschuss für Transformation und Klimawirtschaft in den Indus-
397 triebetrieben, der im Betriebsverfassungsgesetz als Pflichtausschuss verankert ist
398 und in jedem Betrieb mit Betriebsrat eingerichtet werden muss. Dieser setzt
399 sich aus Betriebsrät*innen (BR); Jugend- und Auszubildenden-Vertreter*innen
400 (JAV), Expert*innen aus einem lokalen Klimarat und Arbeitgeber*innen zusam-
401 men. Um die Aufgaben zu bewältigen, soll der BR-Schlüssel im Verhältnis zur
402 Belegschaft ausgeweitet werden. Der Transformations- und Klimaausschuss
403 ist ein Ausschuss mit tatsächlichen Entscheidungskompetenzen. Unter diese
404 Entscheidungen fallen einerseits die Ausrichtung der Produkte nach Kriterien
405 der Nachhaltigkeit, zur Einsparung von CO2-Emissionen sowie die Reduktion des
406 Ressourcenbedarfs und andererseits Entscheidungen über Produktionsformen
407 und Produktionsbedingungen.

408

409 **Produktion global denken**

410

411 In einer globalisierten Wirtschaft ist es notwendig, nicht nur die lokale Produk-
412 tion zu betrachten. Es gilt die gesamte Lieferkette zu betrachten. Ohne konkrete
413 Ansätze detailliert diskutiert zu haben, erscheint uns ein verbessertes Liefer-
414 kettengesetz, das sowohl ökologische Aspekte als auch Mindeststandards für
415 Arbeits- und Produktionsbedingungen berücksichtigt, in diesem Zusammenhang
416 sinnvoll.

417

418 Unsere Ansätze müssen stets nicht nur national, sondern über die EU hinaus
419 global umgesetzt werden.CO2-Ausstoß in Lieferkette und Produktion, der nicht
420 auf null reduziert werden kann, muss durch negative Emissionen ausgeglichen

421 werden, um Klimaneutralität sicherzustellen. Entsprechende Technologien,
422 etwa Carbon Capture and Storage, oder Ausgleichszertifikate dürfen nicht für
423 Greenwashing missbraucht werden und können Reduktionsmaßnahmen nicht
424 ersetzen.

425

426 **UNSERE VISION DER INDUSTRIE DER ZUKUNFT**

427

428 Die Bekämpfung der Klimakrise erfordert umfangreiche Veränderungen in allen
429 Bereichen der Industrie. Die notwendigen Transformationsprozesse lösen bei
430 vielen Menschen Vorbehalte und Ängste aus.

431

432 Der Verlust des Arbeitsplatzes kann für die Beschäftigten in Industriebereichen
433 als eine konkretere Bedrohung als die Vernichtung unserer Lebensgrundlage
434 durch das Artensterben und die Folgen der Klimakrise wahrgenommen werden.
435 Diese subjektive Wahrnehmung der Bedrohung der Lebensgrundlage nehmen
436 wir ernst. Die Transformation der Produktion kann nur gelingen, wenn die
437 Mitarbeitenden in die Transformationsprozesse miteinbezogen werden. Die
438 Mitarbeitenden selbst haben das größte Interesse, dass ihre Arbeitskraft und
439 Expertise langfristig gebraucht wird. Deswegen sind wir davon überzeugt, dass
440 die Mitarbeitenden selbst ein Interesse daran haben, die industrielle Produktion
441 so zu gestalten, dass sie nicht unsere Lebensgrundlage zerstört und Ressourcen
442 künftiger Generationen verwendet.

443

444 Die Industrie ist verpflichtet, Sorge dafür zu tragen, den Mitarbeitenden zu-
445 kunftsfähige Arbeit zu geben. Genauso darf die Industrie der Welt nur noch so
446 viele Ressourcen entnehmen, wie es nötig ist, um ein Gleichgewicht zwischen
447 Verbrauch und natürlicher Regeneration zu schaffen. Alles andere wäre eine nicht
448 wieder gut zu machende Ungerechtigkeit gegenüber nachfolgenden Generatio-
449 nen.

450

451 **Entwicklung**

452

453 Eine zentrale Eigenschaft, der bei der Entwicklung von neuen Produkten Rech-
454 nung getragen werden muss, ist die Möglichkeit des Recyclings. Deshalb fordern
455 wir weniger verschiedene Bauteile. Das ermöglicht eine einfachere Produktion
456 und Reparatur - der Recycling-Prozess wird also erleichtert. Bei Produkten sollten
457 in Zukunft immer auch Pläne mit ausgearbeitet werden, die beschreiben, wie
458 einem Produkt ein zweites Leben gegeben werden kann und wie es wieder in
459 seine Bestandteile zerlegt werden kann.

460

461 **Produktion**

462

463 Bei der Produktion entsteht der wesentliche Teil der Schadstofffreisetzung:

464 Begonnen beim Abbau der Materialien über den Transport und Verarbeitung
465 bis hin zur Montage und Vertrieb. Überall müssen die Belastungen der Umwelt
466 daher erfasst, erheblich reduziert und gegebenenfalls ausgeglichen werden.
467 Prozesse sollen so gestaltet werden, dass "Abfälle" wie z.B. Abwärme auch un-
468 ternehmensübergreifend noch anders genutzt werden können. Produkte sollen
469 aus recycelten Rohstoffen hergestellt werden und so wenig neue Rohstoffe wie
470 möglich beanspruchen. Herstellungsanlagen und -prozesse müssen klimaneutral
471 sein. Verpackungen sollen wiederverwendet oder recycelt werden. Transportwe-
472 ge müssen kurz gehalten werden.

473

474 **Gebrauch**

475

476 Verbraucher sollen in nachhaltigem Konsum unterstützt werden, indem Produkte
477 in Gebrauchs- und Verbrauchsgüter aufgeteilt werden, sodass Verbrauchsgüter
478 einfach nachproduziert und ausgetauscht werden können. Gebrauchsgüter müs-
479 sen auf lange Zeit produziert werden können, um den langfristigen Gebrauch des
480 Produkts zu ermöglichen. Komponenten des Produkts sollen bei Weiterentwick-
481 lung ausgetauscht werden können. Der sogenannten „geplanten Obsoleszenz“
482 sagen wir den Kampf an. Geplante Obsoleszenz bedeutet, dass Produkte früh-
483 zeitig, meist kurz nach Ablauf der Garantie und vom Hersteller gewollt kaputt
484 gehen und durch ein neu produziertes Produkt ersetzt werden müssen.

485

486 **Reparatur**

487

488 Produkte müssen reparierbar sein. Sowohl Ersatzteile als auch Pläne zur Repara-
489 tur müssen einer möglichst breiten Öffentlichkeit bereitgestellt werden. Genauso
490 muss es eine Möglichkeit geben, produktspezifische Reparaturwerkzeuge zu be-
491 schaffen oder herzustellen, damit auch unabhängige kleine Betriebe Reparaturen
492 durchführen können. Durch unabhängige Angebote und einer verhinderten Mo-
493 nopolisierung von Reparaturdienstleister*innen werden die Verbraucher*innen
494 geschützt. Eine aktive Sharing Economy soll auch bei Werkzeugen gelebt werden.

495

496 **Recycling**

497

498 Einsparung von Ressourcen und deren Wiederverwertung sind nicht nur kosten-
499 günstiger, sondern auch in Hinblick auf den Einsatz von Arbeitskraft, Zeitaufwand
500 und Produktionsmittel einiges effizienter.

501

502 In ihre Bestandteile zerlegbare Produkte sind das Ziel. So können noch zu ge-
503 brauchende und reparierbare Bestandteile wiederverwendet werden. Ist dies
504 nicht mehr möglich, müssen die Produkte recycelt werden. Darüber wie die
505 Produkte recycelt werden können, muss der*die Kund*in beim Kauf ebenso
506 informiert werden wie über die Recyclingraten der verbauten Materialien.

507 Der Staat muss die Reparatur als Dienstleistung fördern. Dadurch entstehen
508 neue Arbeitsbereiche, besonders für kleine Handwerksbetriebe, mit neuen
509 Arbeitsplätzen. Zusätzlich werden bestehende gestärkt.

510

511 **Digitalisierung in Unternehmen**

512

513 Unternehmen müssen ihre bestehenden, teilweise nicht zukunftsfähigen Ge-
514 schäftsfelder transformieren. Diese können durch konsequente Digitalisierung
515 erschlossen werden. Dazu darf Digitalisierung nicht länger lediglich als eine
516 Form der Automatisierung oder Möglichkeit neuer Verwaltung wahrgenommen
517 werden. Stattdessen müssen die Potenziale von digitalen Geschäftsmodellen und
518 Plattformen erkannt werden. Schafft man diese Digitalkompetenz im eigenen
519 Unternehmen, ist man nicht auf Tech-Konzerne angewiesen, die immer weiter
520 in das Geschäftsfeld der Automobilindustrie vorrücken. Viele Firmen nutzen zur
521 Zeit Nachhaltigkeitskonzepte zum Entwickeln von Prototypen für Ausstellungen
522 und Veranstaltungen. Dabei wird versucht, Greenwashing zu betreiben, da
523 diese Prototypen in den wenigsten Fällen wirklich umgesetzt werden und in die
524 Produktion gehen. Dies zeigt, dass die Konzepte bereits in der Automobilindustrie
525 angekommen sind, jedoch mehr in die Tat umgesetzt werden müssen.

526

527 **CO2-Bepreisung und Umverteilung**

528

529 Die Folgen der Erderwärmung erzeugen schon heute hohe Kosten. Ein Beispiel
530 sind die häufigeren Waldbrände und Überschwemmungen. Diese Kosten werden
531 in absehbarer Zeit steigen. Ebenso wird auch die nötige Transformation viel Geld
532 kosten und Anreize benötigen.

533

534 Die Gefahr besteht, dass diese Kosten nicht gerecht verteilt werden. Um
535 dem entgegenzuwirken, ist das Ziel, klimaschädigende Konzerne nach dem
536 Verursacher*innen- Prinzip auf eine sozial gerechte Weise in die Verantwortung
537 zu nehmen.

538

539 Wo Ordnungspolitik, etwa Produktstandards, an ihre Grenzen kommt, kann die
540 CO2-Bepreisung in ausreichender Höhe zusätzliche Anreize für klimaschonendes
541 Wirtschaften setzen. Unterschiedliche Modelle der CO2-Bepreisung berücksich-
542 tigen soziale Aspekte unterschiedlich stark. Konzepte wie das Klimageld, also
543 eine pauschale Rückverteilung pro Kopf mit progressiver Wirkung (Menschen
544 aus der unteren Einkommenshälfte haben durchschnittlich einen wesentlich
545 geringeren CO2-Ausstoß und erhalten mehr Geld, als sie abgeben), können
546 darauf eine Antwort liefern.

547

548

549

550

|