

Antragsbereich V / **Antrag V3**

AntragstellerInnen: UB München-Stadt

Empfänger: Bundesparteitag
Landesparteitag

V3: Automobilindustrie transformieren - Mobilitätswende, Eigentumswende, Industriewende

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

Gemeinsame Ausgangsanalyse: Die Klimakrise und die Notwendigkeit zu Handeln

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

Unterschiedliche Interessen resultieren aus unterschiedlichen Lebenswelten und Lebensrealitäten.

25 Es ist die Aufgabe der demokratischen Gesellschaft,
diese Interessenkonflikte zu akzeptieren und zu
moderieren. Durch inhaltlichen Austausch – wie
zum Beispiel das oben erwähnte Seminar – ist es
möglich, andere Interessen besser zu verstehen und
30 zu erkennen, dass Interessenkonflikte nicht immer
ein “Entweder- Oder” bedeuten müssen. Vielmehr
sind unterschiedliche Interessen oft ein Ausdruck
von verschiedenen Blickwinkeln auf dasselbe Pro-
blem.

35

In der aktuellen Demokratie haben verschiedene In-
teressenvertreter*innen unterschiedliche Stellungen.
Dabei kommen gerade junge Menschen zu wenig zu
Wort und Wirtschaftslobbyist*innen sorgen dafür,
40 dass die Interessen großer Konzerne viel stärker
gewichtet werden als die Interessen der Vielen in
unserer Gesellschaft.

Das verbleibende CO2-Budget, das uns noch zur Ver-
45 fügung steht, um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, wird,
wenn wir dem aktuellen kapitalistischen Kurs folgen,
um ein Vielfaches überschritten werden. Nur, wenn
wir es schaffen, Emissionen drastisch zu reduzieren,
ist der Erhalt der Welt, wie wir sie kennen, möglich.
50 Nur durch radikale Veränderung ist eine Sicherung
guten Lebens auf diesem Planeten möglich.

Unser gemeinsames Ziel: Klimagerechtigkeit

55 Bei der Transformation der Automobilindustrie
ist aus Klimaschutz-Perspektive Geschwindigkeit
ausschlaggebend. Dekarbonisierung muss schnell
passieren und anders als in der Vergangenheit in der

Industrie als eine Herausforderung der Gegenwart
60 und nicht der Zukunft verstanden werden. Eine
Orientierung am CO2-Budget gemäß dem Pariser
Abkommen macht den kurzfristigen Handlungsdruck
sichtbar. Klimagerechtigkeit bedeutet für uns, den
nationalen Ausstoß von Klimagasen vor 2035 auf null
65 zu reduzieren. Darüber hinaus sollte auch die globale
Verantwortung Deutschlands – als reiches Land des
globalen Nordens mit hohen historischen Emissionen
– gegenüber Ländern des globalen Südens, die schon
heute viel stärker von den Folgen der Erderhitzung
70 betroffen sind, bedacht werden.

Unter einer Transformation verstehen wir einen
grundlegenden Wandel. Es ist ein Prozess der we-
sentlichen Veränderung vom aktuellen IST-Zustand
75 hin zu einem angestrebten Ziel. Zur Bewältigung
einer Transformation bedarf es einer oder mehre-
ren Strategien. Transformation passiert auch, wenn
wir sie nicht gestalten - wir müssen sie nach unseren
Vorstellungen beeinflussen.

80 Die Transformation der Automobilindustrie umfasst
für uns vor allem drei Diskussionsstränge: Zuerst
wollen wir klären, wie wir mit Autos und ihrer Rolle
im Verkehr umgehen wollen. Dann beschreiben
85 wir, wie die aktuellen Eigentumsverhältnisse der
Transformation der Automobilindustrie hin zu einer
CO2-sparenden Produktion entgegenstehen. Ab-
schließend zeichnen wir unsere Vision der Industrie
der Zukunft.

90 Unsere Diskussionen verliefen oft entlang der
Feststellung, dass einerseits ein kurzfristiges kli-

mapolitisches Handeln notwendig ist, andererseits
in der kapitalistischen Produktionsweise Klimage-
95 rechtigkeit nie erreicht werden kann. Wir wünschen
uns Veränderungen, die grundlegend sind. Deshalb
wollen wir kurzfristig und solidarisch für Klima-
schutz in der kapitalistischen Welt, in der wir leben,
kämpfen. Gleichzeitig arbeiten wir an einer Gesell-
100 schaftsutopie, die solidarisch und mit Verantwortung
gegenüber künftigen Generationen am Erhalt un-
serer Lebensgrundlage arbeitet, gute Arbeits- und
Lebensbedingungen sichert und Kapitalinteressen,
die dem entgegenstehen, überwindet. Wir wissen
105 aber, dass diese grundlegenden Veränderungen nur
demokratisch gelingen können.

MOBILITÄTSWENDE: MOBILITÄT FÜR UNS MEN- SCHEN - NICHT DIE AUTOS

110

Unsere Analyse: Das aktuelle Verkehrssystem ist
klimaschädlich und sozial ungerecht

Aktuell ist unser Mobilitätssystem auf das Verkehrs-
115 mittel Auto ausgerichtet. Dies wird bspw. an der
Gestaltung von Städten sichtbar. So werden zum
Beispiel in München 45% der Wege mit dem Auto
zurückgelegt.

120 Ein Auto in Deutschland kostet unsere Gesellschaft
rund 5000 € im Jahr. Diese Kosten beinhalten vor al-
lem gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen.
Sie entstehen durch gesundheitliche Schäden für die
Bevölkerung, z.B. Lärmbelastung und Schadstoffbe-
125 lastung, aber auch die langfristigen Auswirkungen
der Klimakrise. Diese Kosten tragen auch Menschen,

die kein Auto fahren. Der ÖPNV hingegen wird Nutzer*innenorientiert finanziert. Mobilitätskonzepte, deren Hauptfokus der motorisierte Individualverkehr ist, können nicht sozial gerecht sein. Diese Ungerechtigkeiten werden sichtbar in den Aspekten Sicherheit, finanzielle Exklusivität durch hohe Haltungs- und Betriebskosten und mangelnde Barrierefreiheit.

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

Doch auch der ÖPNV und öffentliche Räume wie Parks oder Grünflächen entsprechen momentan nicht ausreichend unseren Ansprüchen an barrierearme und geschlechtergerechte Planung.

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

160

Der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger*innenwege und Fahrradwege sind voller Barrieren und schließen Personen mit Mobilitätseinschränkungen genauso wie Familien mit Kinderwagen systematisch
165 aus. Die meisten Menschen sind auf die Nutzung eines Autos geprägt und der Besitz gilt immer noch als Statussymbol. Es gibt Personengruppen, die auf das Auto angewiesen sind. Insgesamt entsteht durch die aktuell stark erhöhten Sprit-Preise infolge
170 des Ukraine-Kriegs und des Gewinnstrebens der Mineralölkonzerne eine hohe finanzielle Belastung ohne Ausweg für einen Großteil der Bevölkerung. Unsere Gesellschaft braucht also eine umfassende und rasche Mobilitätswende.

175

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

Weniger Individualverkehr und mehr ÖPNV

185 Im Mobilitätsverhalten muss es eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geben. Damit dies gelingt, muss der ÖPNV massiv ausgebaut werden und der MIV auf das Mindestmaß begrenzt
190 werden.

Ausbau des ÖPNVs (bedürfnisorientiert, barrierearm)

195 Dabei ist es elementar, dass der Aus- und Umbau
des ÖPNVs bedürfnisorientiert geschieht. So sollen
Barrieren überwunden werden, zum Beispiel durch
verständliche Stationsansagen und Beschilderungen
und gut zugängliche Aufzüge. Außerdem sollen fe-
200 ministische Perspektiven in die Planung des Umbau
des ÖPNVs einfließen. Das heißt bessere Ausleuch-
tung von Bahnhöfen und eine höhere Taktung der
öffentlichen Verkehrsmittel. Ein klimaneutraler ÖPNV
muss mit erneuerbaren Energien betrieben werden.
205 Die Kosten des ÖPNVs sollen außerdem solidarisch
durch einen einkommensabhängigen Beitrag auf die
gesamte Gesellschaft verteilt werden.

Autofreie Zonen in Städten

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

Umverteilung des öffentlichen Raums

225 Durch die Begrenzung des MIVs werden v.a. in der
Stadt neue Flächen frei. Diese neuen Freiräume kön-
nen beispielsweise für kulturelle und soziale Projekte
verwendet werden.

230 Außerdem entsteht mehr Platz für die Mobilitäts-
formen des Umweltverbundes, z.B. für Fußgehende
und Fahrradfahrende. Besonders Synergien mit der
Klimaanpassung durch neue Grünflächen müssen
genutzt werden. Langfristig kann eine Neuverteilung
235 der Fläche stattfinden, die unbedingt zugunsten der
Menschen und der Umwelt passieren muss.

Wir brauchen auch eine Antriebswende

240 **Wenn MIV, dann klimaneutral**

Wie zuvor gezeigt, braucht es vordergründig eine
Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum Umwelt-
verbund. Allerdings ist auch klar, dass ein gewisser
245 Restbedarf an MIV bleiben wird. Dies betrifft bei-
spielsweise mobilitätseingeschränkte Personen, Lie-
ferverkehr und Handwerker*innen. Die essentielle
Herausforderung in der Transformation der Auto-
mobilindustrie ist es somit, Produkte anzubieten, die
250 hohen sozialen und ökologischen Standards folgen.
Dafür braucht es eine **Antriebswende – das bedeu-
tet eine Abkehr von Antrieben, die mit fossiler
Energie betrieben werden** – sowie den nachhaltigen
Umgang mit Ressourcen bzw. den Einsatz recyclingfä-
255 higer Materialien im Sinne einer **Kreislaufwirtschaft**.

Batterie Elektrische Antriebe sind die Nachhaltigsten für MIV

260 Die aktuell effizienteste und nachhaltigste Antriebs-
technologie ist die von Batterie- Elektrofahrzeugen
(Abkürzung: BEV). Daher soll von sowohl staatlicher

als auch unternehmerischer Seite diese Technologie und ihre weitere Erforschung und Verbesserung
265 gefördert werden.

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

Die Vorteile der Sektorkopplung nutzen

285 Im Kontext von Elektroautos sehen wir auch Chancen
in der sogenannten Sektorkopplung. Beispielsweise
können Elektroautos mit Solarzellen auf dem Dach
gebaut werden, sodass die Batterie mit selbst er-
zeugtem Solarstrom geladen, also der Mobilitäts- mit
290 dem Energie-Sektor gekoppelt wird.

Hybrid-Fahrzeuge sind nicht Teil der Lösung

Die bestehenden Förderungen von Hybrid-
295 Fahrzeugen bewerten wir angesichts der darin ver-
bauten und überwiegend genutzten, auf fossilen

Kraftstoffen basierenden Verbrennungsmotoren als absolut kontraproduktiv. Aus einer Vielzahl von Gründen sind diese kein sinnvoller Beitrag zur Mobilitätswende, sondern lediglich ein fossiler Lock-In.

Bedarfsorientierte Anreize für E-Mobilität

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

Stadt und Land unterschiedlich betrachten

Ländliche Regionen bei der Mobilitätswende nicht abhängen!

Wir erkennen an, dass unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in städtisch und ländlich geprägten Regionen vorherrschen. Deshalb müssen für Stadt und Land unterschiedliche Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Dabei muss besonders darauf geachtet

werden, dass strukturschwache Regionen nicht weiter abgehängt werden. Der Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur ist auch in ländlichen Regionen unabdingbar. Viele Menschen dort sind
335 auf ihr Auto angewiesen, das ÖPNV-Netz ist nicht ausreichend ausgebaut. ÖPNV, der nur wenig ausgelastet ist, bringt keine Einsparung von Emissionen gegenüber dem MIV. Deshalb müssen insbesondere in ländlichen Regionen Mobilitätskonzepte
340 anders gedacht werden. Nichtsdestotrotz sind wir der Auffassung, dass auch in ländlichen Gebieten die Nutzung des MIV reduziert werden muss. Die Mobilität auf dem Land muss in Zukunft multimodal (aus verschiedenen Verkehrsmitteln bestehend) sein,
345 um Emissionen zu reduzieren.

Park&Ride als Schnittstellenlösung zwischen Stadt & Land

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

Lieferverkehr

360 **Effizientere Organisation der Lieferketten**

Beim Umbau unseres Mobilitätssystem muss besonders in der Stadt der Lieferverkehr mitgedacht werden. Die Lieferung von Päckchen, Lebensmitteln

365 oder Post wird momentan von vielen unterschiedli-
chen Logistikdienstleister*innen mit großen Trans-
portern geliefert. Durch zentrale Logistikstellen in
Quartieren können Lieferketten effizienter gestaltet
werden. Diese Logistikstellen können als Teil der Da-
370 seinsvorsorge von Kommunen aufgebaut werden.
Der Transport vom Logistikzentrum zu den Empfän-
ger*innen soll mit Lastenfahrrädern durchgeführt
werden.

375 Wir fordern einen deutlichen Ausbau der Schienen-
infrastruktur zum Warentransport, um insbesondere
auf langen Strecken eine emissionsarme Alternative
zu interregionalen und internationalen Transportwe-
gen mit LKW zu schaffen.

380

AKTUELLE EIGENTUMSVERHÄLTNISSSE STEHEN DER TRANSFORMATION DER AUTOMOBILINDUSTRIE ENTGEGEN

385 Die Ausbeutung von Mensch und Natur gehen in der
kapitalistischen Produktionsweise miteinander Hand
in Hand, finden aber auf unterschiedliche Art und Wei-
se statt. Wenige Menschen haben die ökonomische
Macht, über die Ressourcen und Produktionsweise zu
390 entscheiden, deren Verbrauch jedoch Auswirkungen
auf uns alle hat. Solange fossile Energieträger vorhan-
den sind, gibt es ein ökonomisches Interesse, diese zu
verkaufen, die Nachfrage danach aufrechtzuerhalten
und damit auf Kosten nachfolgender Generationen
395 zu wirtschaften sowie die Entscheidungsgewalt dar-
über außerhalb demokratischen Zugriffs zu halten.

Solange die Eigentumsverhältnisse so sind und

solange Entscheidungen über beispielsweise Ener-
400 gieträger von einigen wenigen getroffen werden, ist
echter Klimaschutz, der das 1,5 Grad Ziel erreicht,
nicht realisierbar.

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

Unser Ziel ist die Abkehr von der Gewinnmaximierung
410 hin zu einer nachhaltigen, ressourcenschonenden,
demokratischen Gesellschaft. Denn solange Arbei-
ter*innen auf ihre Arbeit angewiesen und gleichzeitig
nicht im Besitz von Produktionsmitteln sind, wird die
Ausbeutung von Mensch und Natur weitergehen.

415 Deshalb müssen die Produktionsmittel vergesell-
schaftet werden. Dadurch werden Kapital, Un-
ternehmen und Gesellschaft umstrukturiert und
gesellschaftliche Teilhabe gestärkt. So werden ent-
420 scheidende Fragen der Ressourcenverwendung zum
Erhalt einer lebenswerten Welt und guten Arbeits-
und Lebensbedingungen gemeinschaftlich getroffen.

Fragen, auf die wir Antworten finden müssen, sind:
425 Wer entscheidet letztendlich, wenn eben nicht top-
down entschieden wird? Welche Institutionen sind
sinnvoll? Wer darf z.B. entscheiden, welche und
wie viele Ressourcen verbraucht werden dürfen?
Wie gehen wir mit dem Interessenkonflikt um, dass
430 Arbeiter*innen in erster Linie den Erhalt ihres Ar-
beitsplatzes zum Ziel haben, während das Erreichen
einer klimaneutralen Produktion dem vermeintlich

entgegensteht obwohl auch die Zukunft von Industriearbeiter*innen vom Erhalt unserer Lebensgrundlage abhängt? Wie machen wir es begreifbar, dass es einen fundamentalen Widerspruch zwischen Kapital und Klimaschutz gibt?

Die Demokratisierung aller Lebensbereiche

440

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

Wir wollen ein Bewusstsein dafür schaffen, dass Entscheidungen nicht zwangsläufig zur Mehrung von Kapital getroffen werden müssen. Vielmehr soll es um das Wohl der Gesellschaft gehen. Egoismus und Konkurrenz unter den Beschäftigten sind keine naturgegebene Zwangsläufigkeit, sondern eine konstruierte Erzählung, die Solidarität ebenso verhindert wie Gemeinwohl und Klimaschutz.

Wir trauen den Menschen zu, demokratische Entscheidungen zu treffen und damit gemeinsam Verantwortung zu übernehmen für eine gerechtere, sozialere und ökologischere Gesellschaft. Langfristig macht die Demokratisierung die Vergesellschaftung von Produktionsmitteln nicht überflüssig, sondern bereitet ihr den Weg. Den Privatbesitz von Produktionsmitteln wollen wir überwinden. Dies bedeutet, dass in Unternehmen ab einer bestimmten Größe

alle Mitarbeiter*innen am Eigentum beteiligt sein müssen.

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

Mitbestimmung im Betrieb

475

Wo sich Arbeitsplätze stark verändern oder ersetzt werden, muss die Qualität des Arbeitsplatzes erhalten bleiben. Das kann nur mit einer starken Mitbestimmung sowie planbaren, staatlichen Vorgaben und betrieblichen Investitionen funktionieren. Das bisherige Vorschlagsrecht der Betriebsräte zur Sicherung von Arbeitsplätzen muss zu einem Mitbestimmungsrecht aufgewertet werden. Planung, Gestaltung und Änderung der Arbeitsplätze, der Arbeitsumgebung und der Arbeitsorganisation einschließlich der Arbeitsverfahren und der Arbeitsabläufe müssen mitbestimmungspflichtig sein.

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

500

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

Konkret fordern wir ebenfalls die Aufhebung der maximalen Gremiengröße der Jugend- und Auszubildendenvertretung und des Betriebsrates, die
510 deutliche Verbesserung der Prävention und Bekämpfung von Union Busting (die systematische Unterdrückung und Sabotage von Gewerkschaften) sowie die Schaffung unabhängiger Beratungs- und Unterstützungsstellen. Gewerkschaften müssen
515 ein digitales Zugangsrecht zu Betrieben erhalten.

Transformationsprozesse demokratisieren

Die Entscheidung, wie staatliche Strukturhilfen und
520 finanzielle Mittel zur Gestaltung der Transformation eingesetzt werden, darf nicht den Unternehmer*innen und ihrem Kapitalinteresse überlassen werden. Wir wollen regionale Transformationsräte einrichten, in denen Delegierte des Betriebsrates und der JHV
525 der Betroffenen Industriebetriebe gemeinsam mit Delegierten der lokalen Klimaräte und Vertreter*innen der Kommunalpolitik darüber beraten, wie die Mittel eingesetzt werden, um einerseits industrielle Produktion zu erhalten und zu transformieren, sowie
530 andererseits eine Reduktion der CO2 Emissionen zu erreichen und Arbeitsplätze zu sichern.

Die Beschäftigten in der Industrie sehen sich nicht nur der Angst eines Arbeitsplatzverlustes ausgesetzt.

535 Gleichzeitig kämpft die Industrie mit einem enormen,
hausgemachten Fachkräftemangel. Ein Grund für
diesen Fachkräftemangel ist der Mangel an Ausbil-
dungsplätzen. Während einzelne Unternehmen gar
keine Ausbildungsplätze anbieten, bilden andere Un-
540 ternehmen über Bedarf aus oder ihre ausgelernten
Fachkräfte werden abgeworben. Dieses Ungleich-
gewicht wollen wir mit einer umlagefinanzierten
Ausbildungsplatzgarantie, ähnlich bestehender
Umlagen wie z.B. für Unternehmensinsolvenzen,
545 beseitigen.

Ausschuss für Klimawirtschaft in den Industrie- betrieben

550 Wir wollen einen Ausschuss für Transformation
und Klimawirtschaft in den Industriebetrieben, der
im Betriebsverfassungsgesetz als Pflichtausschuss
verankert ist und in jedem Betrieb mit Betriebsrat
eingrichtet werden muss. Dieser setzt sich aus
555 Betriebsrät*innen (BR); Jugend- und Auszubildenden-
Vertreter*innen (JAV), Expert*innen aus einem
lokalen Klimarat und Arbeitgeber*innen zusammen.
Um die Aufgaben zu bewältigen, soll der BR-Schlüssel
im Verhältnis zur Belegschaft ausgeweitet werden.
560 Der Transformations- und Klimaausschuss ist ein
Ausschuss mit tatsächlichen Entscheidungskompe-
tenzen. Unter diese Entscheidungen fallen einer-
seits die Ausrichtung der Produkte nach Kriterien der
Nachhaltigkeit, zur Einsparung von CO2-Emissionen
565 sowie die Reduktion des Ressourcenbedarfs und an-
dererseits Entscheidungen über Produktionsformen
und Produktionsbedingungen.

Produktion global denken

570

In einer globalisierten Wirtschaft ist es notwendig, nicht nur die lokale Produktion zu betrachten. Es gilt die gesamte Lieferkette zu betrachten. Ohne konkrete Ansätze detailliert diskutiert zu haben, erscheint
575 uns ein verbessertes Lieferkettengesetz, das sowohl ökologische Aspekte als auch Mindeststandards für Arbeits- und Produktionsbedingungen berücksichtigt, in diesem Zusammenhang sinnvoll.

580 Unsere Ansätze müssen stets nicht nur national, sondern über die EU hinaus global umgesetzt werden. CO₂-Ausstoß in Lieferkette und Produktion, der nicht auf null reduziert werden kann, muss durch negative Emissionen ausgeglichen werden, um Kli-
585 maneutralität sicherzustellen. Entsprechende Technologien, etwa Carbon Capture and Storage, oder Ausgleichszertifikate dürfen nicht für Greenwashing missbraucht werden und können Reduktionsmaßnahmen nicht ersetzen.

590

UNSERE VISION DER INDUSTRIE DER ZUKUNFT

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

Der Verlust des Arbeitsplatzes kann für die Beschäftigten in Industriebereichen als eine konkretere Bedro-
600 hung als die Vernichtung unserer Lebensgrundlage durch das Artensterben und die Folgen der Klimakrise wahrgenommen werden. Diese subjektive Wahrneh-

mung der Bedrohung der Lebensgrundlage nehmen wir ernst. Die Transformation der Produktion kann
605 nur gelingen, wenn die Mitarbeitenden in die Transformationsprozesse miteinbezogen werden. Die Mitarbeitenden selbst haben das größte Interesse, dass ihre Arbeitskraft und Expertise langfristig gebraucht wird. Deswegen sind wir davon überzeugt,
610 dass die Mitarbeitenden selbst ein Interesse daran haben, die industrielle Produktion so zu gestalten, dass sie nicht unsere Lebensgrundlage zerstört und Ressourcen künftiger Generationen verwendet.

615 Die Industrie ist verpflichtet, Sorge dafür zu tragen, den Mitarbeitenden zukunftsfähige Arbeit zu geben. Genauso darf die Industrie der Welt nur noch so viele Ressourcen entnehmen, wie es nötig ist, um ein Gleichgewicht zwischen Verbrauch und natürlicher
620 Regeneration zu schaffen. Alles andere wäre eine nicht wieder gut zu machende Ungerechtigkeit gegenüber nachfolgenden Generationen.

Entwicklung

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

Produktion

640 Bei der Produktion entsteht der wesentliche Teil der
Schadstofffreisetzung: Begonnen beim Abbau der
Materialien über den Transport und Verarbeitung
bis hin zur Montage und Vertrieb. Überall müssen
die Belastungen der Umwelt daher erfasst, erheblich
645 reduziert und gegebenenfalls ausgeglichen werden.
Prozesse sollen so gestaltet werden, dass "Abfälle"
wie z.B. Abwärme auch unternehmensübergreifend
noch anders genutzt werden können. Produkte sollen
aus recycelten Rohstoffen hergestellt werden und so
650 wenig neue Rohstoffe wie möglich beanspruchen.
Herstellungsanlagen und -prozesse müssen klima-
neutral sein. Verpackungen sollen wiederverwendet
oder recycelt werden. Transportwege müssen kurz
gehalten werden.

655

Gebrauch

Verbraucher sollen in nachhaltigem Konsum un-
terstützt werden, indem Produkte in Gebrauchs-
660 und Verbrauchsgüter aufgeteilt werden, sodass
Verbrauchsgüter einfach nachproduziert und aus-
getauscht werden können. Gebrauchsgüter müssen
auf lange Zeit produziert werden können, um den
langfristigen Gebrauch des Produkts zu ermögli-
665 chen. Komponenten des Produkts sollen bei Wei-
terentwicklung ausgetauscht werden können. Der
sogenannten „geplanten Obsoleszenz“ sagen wir den
Kampf an. Geplante Obsoleszenz bedeutet, dass Pro-
dukte frühzeitig, meist kurz nach Ablauf der Garantie
670 und vom Hersteller gewollt kaputt gehen und durch

ein neu produziertes Produkt ersetzt werden müssen.

Reparatur

675 Produkte müssen reparierbar sein. Sowohl Ersatz-
teile als auch Pläne zur Reparatur müssen einer
möglichst breiten Öffentlichkeit bereitgestellt wer-
den. Genauso muss es eine Möglichkeit geben,
produktspezifische Reparaturwerkzeuge zu beschaf-
680 fen oder herzustellen, damit auch unabhängige
kleine Betriebe Reparaturen durchführen können.
Durch unabhängige Angebote und einer verhinderten
Monopolisierung von Reparaturdienstleister*innen
werden die Verbraucher*innen geschützt. Eine aktive
685 Sharing Economy soll auch bei Werkzeugen gelebt
werden.

Recycling

690 Einsparung von Ressourcen und deren Wiederver-
wertung sind nicht nur kostengünstiger, sondern
auch in Hinblick auf den Einsatz von Arbeitskraft, Zeit-
aufwand und Produktionsmittel einiges effizienter.

695 In ihre Bestandteile zerlegbare Produkte sind das
Ziel. So können noch zu gebrauchende und reparier-
bare Bestandteile wiederverwendet werden. Ist dies
nicht mehr möglich, müssen die Produkte recycelt
werden. Darüber wie die Produkte recycelt werden
700 können, muss der*die Kund*in beim Kauf ebenso
informiert werden wie über die Recyclingraten der
verbauten Materialien. Der Staat muss die Repara-
tur als Dienstleistung fördern. Dadurch entstehen
neue Arbeitsbereiche, besonders für kleine Hand-

705 werksbetriebe, mit neuen Arbeitsplätzen. Zusätzlich
werden bestehende gestärkt.

Digitalisierung in Unternehmen

710 Unternehmen müssen ihre bestehenden, teilweise
nicht zukunftsfähigen Geschäftsfelder transformie-
ren. Diese können durch konsequente Digitalisierung
erschlossen werden. Dazu darf Digitalisierung nicht
länger lediglich als eine Form der Automatisie-
715 rung oder Möglichkeit neuer Verwaltung wahrge-
nommen werden. Stattdessen müssen die Potenziale
von digitalen Geschäftsmodellen und Plattformen
erkannt werden. Schafft man diese Digitalkompe-
tenz im eigenen Unternehmen, ist man nicht auf
720 Tech-Konzerne angewiesen, die immer weiter in das
Geschäftsfeld der Automobilindustrie vorrücken.
Viele Firmen nutzen zur Zeit Nachhaltigkeitskonzepte
zum Entwickeln von Prototypen für Ausstellungen
und Veranstaltungen. Dabei wird versucht, Green-
725 washing zu betreiben, da diese Prototypen in den
wenigsten Fällen wirklich umgesetzt werden und in
die Produktion gehen. Dies zeigt, dass die Konzepte
bereits in der Automobilindustrie angekommen
sind, jedoch mehr in die Tat umgesetzt werden müs-
730 sen.

CO2-Bepreisung und Umverteilung

Die Folgen der Erderwärmung erzeugen schon heute
735 hohe Kosten. Ein Beispiel sind die häufigeren Wald-
brände und Überschwemmungen. Diese Kosten
werden in absehbarer Zeit steigen. Ebenso wird
auch die nötige Transformation viel Geld kosten und

Anreize benötigen.

740

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

745 die Verantwortung zu nehmen.

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

750

755