

Antragsbereich V / Antrag V3

**AntragstellerInnen:** UB München-Stadt

**Empfänger:** Bundesparteitag

Landesparteitag

**V3: Automobilindustrie transformieren - Mobilitätswende, Eigentumswende, Industriegewende**

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 haben wir gelernt, dass es sowohl bereichernd als auch anstrengend ist, den eigenen  
5 Organisationshintergrund zu verlassen. Gleichzeitig Verbindendes zu bestärken und Trennendes zu überwinden ist eine notwendige Voraussetzung für eine demokratische Veränderung unserer Gesellschaft.

**Gemeinsame Ausgangsanalyse: Die Klimakrise und die Notwendigkeit zu  
10 Handeln**

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  
15 Verhaltensänderung von Individuen ist nicht ausreichend und deshalb nicht geeignet, um die Klimakrise aufzuhalten.

Unterschiedliche Interessen resultieren aus unterschiedlichen Lebenswelten und Lebensrealitäten. Es ist die Aufgabe der demokratischen Gesellschaft,  
20 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 zu erkennen, dass Interessenkonflikte nicht immer ein “Entweder-Oder” bedeuten müssen. Vielmehr sind unterschiedliche Interessen oft ein Ausdruck von verschiede-  
25 nen Blickwinkeln auf dasselbe Problem.

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

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

1,5-Grad-Ziel zu erreichen, wird, wenn wir dem aktuellen kapitalistischen  
35 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. Nur durch radikale Veränderung ist eine Sicherung  
guten Lebens auf diesem Planeten möglich.

40 Unser gemeinsames Ziel: Klimagerechtigkeit

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  
45 eine Herausforderung der Gegenwart und nicht der Zukunft verstanden  
werden. Eine Orientierung am CO<sub>2</sub>-Budget gemäß dem Pariser Abkommen  
macht den kurzfristigen Handlungsdruck sichtbar. Klimagerechtigkeit be-  
deutet für uns, den nationalen Ausstoß von Klimagasen vor 2035 auf  
null zu reduzieren. Darüber hinaus sollte auch die globale Verantwortung  
50 Deutschlands – als reiches Land des globalen Nordens mit hohen histo-  
rischen Emissionen – gegenüber Ländern des globalen Südens, die schon  
heute viel stärker von den Folgen der Erderhitzung betroffen sind, bedacht  
werden.

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

60

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 wir, wie die ak-  
tuellen Eigentumsverhältnisse der Transformation der Automobilindustrie  
65 hin zu einer CO<sub>2</sub>-sparenden Produktion entgegenstehen. Abschließend  
zeichnen wir unsere Vision der Industrie der Zukunft.

Unsere Diskussionen verliefen oft entlang der Feststellung, dass einerseits  
ein kurzfristiges klimapolitisches Handeln notwendig ist, andererseits  
70 in der kapitalistischen Produktionsweise Klimagerechtigkeit nie erreicht  
werden kann. Wir wünschen uns Veränderungen, die grundlegend sind.  
Deshalb wollen wir kurzfristig und solidarisch für Klimaschutz in der kapi-  
talistischen Welt, in der wir leben, kämpfen. Gleichzeitig arbeiten wir an  
einer Gesellschaftsutopie, die solidarisch und mit Verantwortung gegen-  
über künftigen Generationen am Erhalt unserer Lebensgrundlage arbeitet,  
75 gute Arbeits- und Lebensbedingungen sichert und Kapitalinteressen, die

dem entgegenstehen, überwindet. Wir wissen aber, dass diese grundlegenden Veränderungen nur demokratisch gelingen können.

## 80 **MOBILITÄTSWENDE: MOBILITÄT FÜR UNS MENSCHEN - NICHT DIE AUTOS**

Unsere Analyse: Das aktuelle Verkehrssystem ist klimaschädlich und sozial ungerecht

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

Ein Auto in Deutschland kostet unsere Gesellschaft rund 5000 € im  
90 Jahr. Diese Kosten beinhalten vor allem gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen. Sie entstehen durch gesundheitliche Schäden für die Bevölkerung, z.B. Lärmbelastung und Schadstoffbelastung, 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  
95 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.

100 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  
105 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.

110 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)  
115 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.

Der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger\*innenwege und Fahr-

120 radwege sind voller Barrieren und schließen Personen mit Mobilitätsein-  
schränkungen genauso wie Familien mit Kinderwagen systematisch 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  
125 erhöhten Sprit-Preise infolge 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.

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

135 Weniger Individualverkehr und mehr ÖPNV

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  
140 der MIV auf das Mindestmaß begrenzt werden.

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

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

#### **Autofreie Zonen in Städten**

155

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 Innenstädten zu verbannen. Für einen barrierearmen und gerechten Zugang (nicht alle Menschen können zu Fuß gehen oder Fahrrad bzw.  
160 ÖPNV nutzen) sind Mobilitätsmöglichkeiten wie Shared Taxis notwendig. Push-Maßnahmen, wie die alternative Nutzung und die gezielte Bepreisung von Parkplätzen, können dabei die Bevölkerung zur umwelt- und sozialver-

träglichen Mobilität bewegen.

#### 165 **Umverteilung des öffentlichen Raums**

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

170

Außerdem entsteht mehr Platz für die Mobilitätsformen des Umweltverbundes, z.B. für Fußgehende und Fahrradfahrende. Besonders Synergien mit der Klimaanpassung durch neue Grünflächen müssen genutzt werden. Langfristig kann eine Neuverteilung der Fläche stattfinden, die unbedingt

175 zugunsten der Menschen und der Umwelt passieren muss.

Wir brauchen auch eine Antriebswende

#### **Wenn MIV, dann klimaneutral**

180

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

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

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

Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (Abkürzung:  
200 FCEV) lehnen wir als Lösung für die Antriebswende der Privat-PKWs ab. Allgemein haben Brennstoffzellen einen sehr ineffizienten Wirkungsgrad und Grüner Wasserstoff wird in naher Zukunft in anderen Bereichen (Luftfahrt, Schwerlasttransport, Chemieindustrie) benötigt. Deshalb sollte auch für genau diese Bereiche die Forschung für mit Grünem Wasserstoff betriebene  
205 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 bereits zur Verfügung stehender Technologien ausbremst.

#### 210 **Die Vorteile der Sektorkopplung nutzen**

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 erzeugtem Solarstrom geladen, also der Mobilitäts- mit dem Energie-Sektor gekoppelt wird.

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

Die bestehenden Förderungen von Hybrid-Fahrzeugen bewerten wir angesichts der darin verbauten 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.

#### 225 **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

240

#### **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 auf ihr Auto angewiesen, das ÖPNV-Netz ist nicht  
250 ausreichend ausgebaut. ÖPNV, der nur wenig ausgelastet ist, bringt kei-  
ne Einsparung von Emissionen gegenüber dem MIV. Deshalb müssen  
insbesondere in ländlichen Regionen Mobilitätskonzepte anders gedacht  
werden. Nichtsdestotrotz sind wir der Auffassung, dass auch in ländlichen  
Gebieten die Nutzung des MIV reduziert werden muss. Die Mobilität auf  
255 dem Land muss in Zukunft multimodal (aus verschiedenen Verkehrsmitteln  
bestehend) sein, um Emissionen zu reduzieren.

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

260 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 Tarif-  
gestaltung im ÖPNV eine zugängliche Mobilitätslösung für die Verbindung  
zwischen Stadt und Land bieten.

265

Lieferverkehr

### **Effizientere Organisation der Lieferketten**

270 Beim Umbau unseres Mobilitätssystem muss besonders in der Stadt der Lie-  
ferverkehr mitgedacht werden. Die Lieferung von Päckchen, Lebensmitteln  
oder Post wird momentan von vielen unterschiedlichen Logistikdienstleis-  
ter\*innen mit großen Transportern geliefert. Durch zentrale Logistikstellen  
in Quartieren können Lieferketten effizienter gestaltet werden. Diese Logis-  
275 tikstellen können als Teil der Daseinsvorsorge von Kommunen aufgebaut  
werden. Der Transport vom Logistikzentrum zu den Empfänger\*innen soll  
mit Lastenfahrrädern durchgeführt werden.

Wir fordern einen deutlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur zum Wa-  
280 rentransport, um insbesondere auf langen Strecken eine emissionsarme  
Alternative zu interregionalen und internationalen Transportwegen mit  
LKW zu schaffen.

### **AKTUELLE EIGENTUMSVERHÄLTNISSE STEHEN DER TRANSFORMATION DER 285 AUTOMOBILINDUSTRIE ENTGEGEN**

Die Ausbeutung von Mensch und Natur gehen in der kapitalistischen Pro-  
duktionsweise miteinander Hand in Hand, finden aber auf unterschiedliche  
Art und Weise statt. Wenige Menschen haben die ökonomische Macht,  
290 über die Ressourcen und Produktionsweise zu entscheiden, deren Verbrauch  
jedoch Auswirkungen auf uns alle hat. Solange fossile Energieträger vor-

handen sind, gibt es ein ökonomisches Interesse, diese zu verkaufen, die Nachfrage danach aufrechtzuerhalten und damit auf Kosten nachfolgender Generationen zu wirtschaften sowie die Entscheidungsgewalt darüber  
295 außerhalb demokratischen Zugriffs zu halten.

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

300

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

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

310

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

Fragen, auf die wir Antworten finden müssen, sind: Wer entscheidet letztendlich, wenn eben nicht top-down entschieden wird? Welche Institutionen sind sinnvoll? Wer darf z.B. entscheiden, welche und wie viele Ressourcen  
320 verbraucht werden dürfen? Wie gehen wir mit dem Interessenkonflikt um, dass Arbeiter\*innen in erster Linie den Erhalt ihres Arbeitsplatzes 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  
325 es begreifbar, dass es einen fundamentalen Widerspruch zwischen Kapital und Klimaschutz gibt?

### **Die Demokratisierung aller Lebensbereiche**

330 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.

335

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  
340 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,  
345 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.

350

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

### **Mitbestimmung im Betrieb**

355

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  
360 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.

365

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  
370 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.

375 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 Grundlagen.

Konkret fordern wir ebenfalls die Aufhebung der maximalen Gremiengröße  
380 der Jugend- und Auszubildendenvertretung und des Betriebsrates, die  
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 ein digitales Zugangsrecht zu Betrieben erhalten.

385

### **Transformationsprozesse demokratisieren**

Die Entscheidung, wie staatliche Strukturhilfen und finanzielle Mittel zur  
Gestaltung der Transformation eingesetzt werden, darf nicht den Unter-  
390 nehmer\*innen und ihrem Kapitalinteresse überlassen werden. Wir wollen  
regionale Transformationsräte einrichten, in denen Delegierte des Be-  
triebsrates und der JHV der Betroffenen Industriebetriebe gemeinsam mit  
Delegierten der lokalen Klimaräte und Vertreter\*innen der Kommunalpolitik  
darüber beraten, wie die Mittel eingesetzt werden, um einerseits indus-  
395 trielle Produktion zu erhalten und zu transformieren, sowie andererseits  
eine Reduktion der CO2 Emissionen zu erreichen und Arbeitsplätze zu  
sichern.

Die Beschäftigten in der Industrie sehen sich nicht nur der Angst ei-  
400 nes Arbeitsplatzverlustes ausgesetzt. Gleichzeitig kämpft die Industrie  
mit einem enormen, hausgemachten Fachkräftemangel. Ein Grund für  
diesen Fachkräftemangel ist der Mangel an Ausbildungsplätzen. Während  
einzelne Unternehmen gar keine Ausbildungsplätze anbieten, bilden andere  
Unternehmen über Bedarf aus oder ihre ausgebildeten Fachkräfte werden  
405 abgeworben. Dieses Ungleichgewicht wollen wir mit einer umlagefinan-  
zierten Ausbildungsplatzgarantie, ähnlich bestehender Umlagen wie z.B.  
für Unternehmensinsolvenzen, beseitigen.

### **Ausschuss für Klimawirtschaft in den Industriebetrieben**

410

Wir wollen einen Ausschuss für Transformation und Klimawirtschaft in  
den Industriebetrieben, der im Betriebsverfassungsgesetz als Pflichtaus-  
schuss verankert ist und in jedem Betrieb mit Betriebsrat eingerichtet  
werden muss. Dieser setzt sich aus Betriebsrät\*innen (BR); Jugend- und  
415 Auszubildenden-Vertreter\*innen (JAV), Expert\*innen aus einem lokalen Kli-  
marat und Arbeitgeber\*innen zusammen. Um die Aufgaben zu bewältigen,  
soll der BR-Schlüssel im Verhältnis zur Belegschaft ausgeweitet werden.  
Der Transformations- und Klimaausschuss ist ein Ausschuss mit tatsäch-  
lichen Entscheidungskompetenzen. Unter diese Entscheidungen fallen  
420 einerseits die Ausrichtung der Produkte nach Kriterien der Nachhaltigkeit,

zur Einsparung von CO2-Emissionen sowie die Reduktion des Ressourcenbedarfs und andererseits Entscheidungen über Produktionsformen und Produktionsbedingungen.

#### 425 **Produktion global denken**

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 uns ein  
430 verbessertes Lieferkettengesetz, das sowohl ökologische Aspekte als auch Mindeststandards für Arbeits- und Produktionsbedingungen berücksichtigt, in diesem Zusammenhang sinnvoll.

Unsere Ansätze müssen stets nicht nur national, sondern über die EU hinaus  
435 global umgesetzt werden. CO2-Ausstoß in Lieferkette und Produktion, der nicht auf null reduziert werden kann, muss durch negative Emissionen ausgeglichen werden, um Klimaneutralität sicherzustellen. Entsprechende Technologien, etwa Carbon Capture and Storage, oder Ausgleichszertifikate dürfen nicht für Greenwashing missbraucht werden und können Reduktionsmaßnahmen nicht ersetzen.  
440

#### **UNSERE VISION DER INDUSTRIE DER ZUKUNFT**

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

Der Verlust des Arbeitsplatzes kann für die Beschäftigten in Industriebereichen als eine konkretere Bedrohung als die Vernichtung unserer Lebensgrundlage  
450 durch das Artensterben und die Folgen der Klimakrise wahrgenommen werden. Diese subjektive Wahrnehmung der Bedrohung der Lebensgrundlage nehmen wir ernst. Die Transformation der Produktion kann nur gelingen, wenn die Mitarbeitenden in die Transformationsprozesse miteinbezogen werden. Die Mitarbeitenden selbst haben das größte Interesse, dass ihre  
455 Arbeitskraft und Expertise langfristig gebraucht wird. Deswegen sind wir davon überzeugt, 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.

460 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 Regeneration zu schaffen. Alles andere

wäre eine nicht wieder gut zu machende Ungerechtigkeit gegenüber nach-  
465 folgenden Generationen.

### **Entwicklung**

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

### **Produktion**

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

490

### **Gebrauch**

Verbraucher sollen in nachhaltigem Konsum unterstützt werden, indem  
Produkte in Gebrauchs- und Verbrauchsgüter aufgeteilt werden, sodass  
495 Verbrauchsgüter einfach nachproduziert und ausgetauscht werden können.  
Gebrauchsgüter müssen auf lange Zeit produziert werden können, um den  
langfristigen Gebrauch des Produkts zu ermöglichen. Komponenten des  
Produkts sollen bei Weiterentwicklung ausgetauscht werden können. Der  
sogenannten „geplanten Obsoleszenz“ sagen wir den Kampf an. Geplante  
500 Obsoleszenz bedeutet, dass Produkte frühzeitig, meist kurz nach Ablauf  
der Garantie und vom Hersteller gewollt kaputt gehen und durch ein neu  
produziertes Produkt ersetzt werden müssen.

### **Reparatur**

505

Produkte müssen reparierbar sein. Sowohl Ersatzteile als auch Pläne zur

Reparatur müssen einer möglichst breiten Öffentlichkeit bereitgestellt werden. Genauso muss es eine Möglichkeit geben, produktspezifische Reparaturwerkzeuge zu beschaffen 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 Sharing Economy soll auch bei Werkzeugen gelebt werden.

### 515 **Recycling**

Einsparung von Ressourcen und deren Wiederverwertung sind nicht nur kostengünstiger, sondern auch in Hinblick auf den Einsatz von Arbeitskraft, Zeitaufwand und Produktionsmittel einiges effizienter.

520

In ihre Bestandteile zerlegbare Produkte sind das Ziel. So können noch zu gebrauchende und reparierbare Bestandteile wiederverwendet werden. Ist dies nicht mehr möglich, müssen die Produkte recycelt werden. Darüber wie die Produkte recycelt werden können, muss der\*die Kund\*in beim Kauf ebenso informiert werden wie über die Recyclingraten der verbauten Materialien. Der Staat muss die Reparatur als Dienstleistung fördern. Dadurch entstehen neue Arbeitsbereiche, besonders für kleine Handwerksbetriebe, mit neuen Arbeitsplätzen. Zusätzlich werden bestehende gestärkt.

### 530 **Digitalisierung in Unternehmen**

Unternehmen müssen ihre bestehenden, teilweise nicht zukunftsfähigen Geschäftsfelder transformieren. Diese können durch konsequente Digitalisierung erschlossen werden. Dazu darf Digitalisierung nicht länger lediglich als eine Form der Automatisierung oder Möglichkeit neuer Verwaltung wahrgenommen werden. Stattdessen müssen die Potenziale von digitalen Geschäftsmodellen und Plattformen erkannt werden. Schafft man diese Digitalkompetenz im eigenen Unternehmen, ist man nicht auf 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, Greenwashing 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 müssen.

### **CO2-Bepreisung und Umverteilung**

- 550 Die Folgen der Erderwärmung erzeugen schon heute hohe Kosten. Ein Beispiel sind die häufigeren Waldbrände und Überschwemmungen. Diese Kosten werden in absehbarer Zeit steigen. Ebenso wird auch die nötige Transformation viel Geld kosten und Anreize benötigen.
- 555 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 die Verantwortung zu nehmen.
- 560 Wo Ordnungspolitik, etwa Produktstandards, an ihre Grenzen kommt, kann die CO<sub>2</sub>-Bepreisung in ausreichender Höhe zusätzliche Anreize für klimaschonendes Wirtschaften setzen. Unterschiedliche Modelle der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß und erhalten mehr Geld, als sie abgeben), können darauf eine Antwort liefern.