

Dr. THOMAS GOES

GENERALSTAB FÜR EINEN NIEDERSÄCHSISCHEN GREEN NEW DEAL

MIT INDUSTRIEPOLITIK ZU SOZIALER UND ÖKOLOGISCHER GERECHTIGKEIT

Das Wichtigste zuerst:

1. Klimaschutz und die Sicherung von Beschäftigungs- und Lohnstandards sowie Existenzsicherheit der Beschäftigten müssen Hand in Hand gehen. Linke Industriepolitik ist entscheidend.
2. Es müssen sozialökologische Wendepunkte durchgesetzt werden, die den Weg in eine sozial gerechte, eine demokratischere und ökologisch nachhaltige Zukunft öffnen.
3. Finanziert wird der Green New Deal nach der Aufhebung der Schuldenbremse durch direkte staatliche Mehrinvestitionen. Kurzfristig sind massive Mehrausgaben indirekt mit Hilfe eines zu schaffenden „Niedersachsenfonds“ (DGB) möglich.
4. Um den Green New Deal im Land durchzusetzen, brauchen wir eine Allianz zwischen Gewerkschaften und Klimagerechtigkeitsbewegung, einen Generalstab für den sozialökologischen Aufbruch.
5. Wichtige Elemente der niedersächsischen ökologischen Industriepolitik sind:
 - strategische Unternehmensbeteiligungen des Landes;
 - gezielte Subventionen und staatliche Dienstleistungen, um grüne Industrien zu fördern;
 - eine Investitionsoffensive in Forschung und Entwicklung, Gründung eines sozialökologischen Kompetenzzentrums, das Konzepte für den Green New Deal entwickelt;
 - Konversionsräte, in denen Belegschaftsvertreter:innen, Gewerkschaften, Unternehmensmanagement und Vertreter*innen der Landesregierung über klimaschonende Alternativproduktion beraten.
6. Die Landesregierung investiert in gesellschaftlich nützliche Bereiche, um neue Jobs zu schaffen – Beispiel Gesundheit und Pflege.
7. Nah- und Schienenverkehr werden ausgebaut und möglichst ticketlos („Nulltarif“) angeboten. Durch gestiegene Bus- und Bahnnachfrage werden neue Jobs entstehen.
8. Der Übergang von Beschäftigten aus alten Industrien in neue Jobs wird durch eine (Aus-) Bildungs- und Weiterbildungsoffensive gesichert. Transfergesellschaften zahlen für die Qualifizierung und schaffen soziale Sicherheit.

Niedersachsen 2027: Einer breiten Reformkoalition aus Parteien, Initiativen, Bewegungen und Gewerkschaften ist es gelungen durch gute Reformvorschläge und geduldige Bündnisarbeit eine Politik durchzusetzen, die soziale und ökologische Zukunftssicherheit im Land schafft. Wichtig war, dass Vorschläge durch landes- und kommunalpolitische Kampagnen populär gemacht wurden. Beteiligt waren Betriebs- und Personalräte, Menschen aus lokalen Umweltinitiativen, Aktive aus der Klimagerechtigkeitsbewegung, aber auch Wissenschaftler*innen.

Sie haben für die Existenzsicherheit der Beschäftigten in der Industrie gesorgt und den Lebensstandard der Mehrheit erhöht, indem sie praktisch etwas für die Bekämpfung der Klimakrise getan haben. Es wird nicht mehr darüber diskutiert, ob arbeitnehmerorientierte Industrie- und Wirtschaftspolitik mit Klimaschutz zusammengehen könnte, sondern wie das noch besser gelingen kann, wie mehr vom Richtigen gelingt. Soziale und ökologische Gerechtigkeit made in Niedersachsen – das ist möglich. Der erste Versuch eines niedersächsischen Green New Deal war ein Erfolg. Jetzt kann es weitergehen.

I. Dringlichkeit: Niedersachsen 2050 wäre kein schönes Land

Soziale und ökologische Gerechtigkeit ist dringend nötig, weil die Uhr tickt. In 30 Jahren werden die Folgen der Klimakrise noch dramatischer sein, wenn wir nicht schleunigst daran arbeiten, die CO₂-Belastungen zu senken.

Werfen wir einen Blick zurück: „Die Luftverschmutzung in den Großstädten, die Verunreinigung des Trinkwassers und die Umweltverschmutzung ganz allgemein haben exponentielle Zuwächse. Der gesamte Planet erwärmt sich, das Eis der beiden Polarkappen (Grönland und Antarktis) schmilzt, die ‚naturbedingten‘ Überschwemmungen vervielfachen sich. Die Zerstörung der Ozonschicht, welche die Erdatmosphäre umgibt, hat begonnen. Mit beschleunigter Geschwindigkeit werden die tropischen Regenwälder zerstört, und die Biodiversität verringert sich auf vergleichbar rasante Weise durch das Aussterben von Tausenden von Tierarten. Die Böden

trocknen aus, es kommt zur Desertifikation, der Ausweitung der Wüsten. Abfälle häufen sich an, insbesondere atomare Abfälle, die unmöglich sicher deponiert werden können, sei es auf den Kontinenten oder unter dem Meeresspiegel der Ozeane. (...). Die Lebensmittel werden durch Pestizide und andere giftige Substanzen verschmutzt – nicht zu reden von genetischer Manipulation, vom ‚Rinderwahnsinn‘ oder den Hormonfleisch-Skandalen...

All diese Warnblinkanalgen stehen auf Rot: Es ist offensichtlich, dass uns das verrückte Wettrennen nach Profiten, die produktivistische und merkantilistische Logik in ein ökologisches Desaster von unvorhersehbaren Ausmaßen führen. Man gibt sich keineswegs einem Katastrophismus hin, wenn man feststellt, dass die unbegrenzte Dynamik des ‚Wachstums‘, welche die kapitalistische Expansion mit sich bringt, die Grundlagen des menschlichen Lebens auf diesem Planeten auszulöschen droht.“ (Löwy 2016, 23) Seit diese Worte im französischen Original vor 11 Jahren veröffentlicht wurden, ist kaum etwas geschehen. Jedenfalls viel zu wenig. Ein verschenktes Jahrzehnt.

Ende Februar 2022 legte der Weltklimarat (IPCC) einen neuen Bericht über die Entwicklung des Klimasystems, der Erderwärmung und deren Folgen vor. Es war starker Tobak, den der Generalsekretär der Vereinten Nationen entsprechend alarmiert kommentierte: „Ich habe in meinem Leben schon viele wissenschaftliche Berichte gesehen, aber keinen wie diesen. Der heutige IPCC-Bericht ist ein Atlas des menschlichen Leids und eine vernichtende Anklage gegen die verfehlte Klimapolitik. In diesem Bericht wird eine Tatsache nach der anderen aufgezeigt, wie die Menschen und der Planet durch den Klimawandel in Mitleidenschaft gezogen werden. Fast die Hälfte der Menschheit lebt in der Gefahrenzone – jetzt. Für viele Ökosysteme gibt es kein zurück mehr – jetzt. Die unkontrollierte Verschmutzung durch Kohlenstoff führt die Schwächsten der Welt auf einen Zwangsmarsch ins Verderben – jetzt. Die Fakten sind unbestreitbar. Dieser Verzicht auf Führung ist kriminell. Die größten Umweltverschmutzer der Welt machen sich der Brandstiftung an unserer einzigen Heimat schuldig. Das Ziel,

den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen, muss unbedingt erreicht werden. Die Wissenschaft sagt uns, dass die Welt ihre Emissionen bis 2030 um 45 Prozent senken und bis 2050 Netto-Null-Emissionen erreichen muss. Nach den derzeitigen Zusagen werden die weltweiten Emissionen jedoch im laufenden Jahrzehnt um fast 14 Prozent steigen. Das bedeutet eine Katastrophe.“ (Guterres 2022) Eine Katastrophe – ein Atlas des Leids. Nicht: Herausforderungen, Probleme, Schwierigkeiten. Es droht immenses menschliches Elend. Und das nicht nur woanders, nicht nur im globalen Süden.

Die Journalisten Toralf Staud und Nick Reimer haben in ihrem Buch „Deutschland 2050“ (Staud/Reimer 2021) eindringlich geschildert, wie stark die Erderwärmung auch unser Leben verändern und verschlechtern wird. Davon wird auch Niedersachsen betroffen sein mit seinen Küstenlandschaften, großen landwirtschaftlichen Nutzflächen, Wäldern und dem Harz.

Das Waldsterben wird weitergehen, Waldbrände, wie wir sie heute nur aus Südeuropa kennen, auch bei uns normal werden. Sturzflüsse, wie sie insbesondere Westdeutschland und Belgien letztes Jahr getroffen haben, wird es auch im Harz geben. Und in unseren Städten, etwa in Braunschweig, Oldenburg, Wolfsburg und Hannover, wird es unerträglich heiß werden.

Klar, wir leben alle auf demselben Planeten. Leiden würden aber unter dieser Katastrophe diejenigen am meisten, die heute schon am wenigsten besitzen und am härtesten arbeiten müssen, um über die Runde zu kommen (Brand 2020, 63). Und ob in Emden noch Autos gebaut werden können, weil es uns gelingt, gegen den drastisch gestiegenen Meeresspiegel und stürmische See wirksame Deichanlagen zu bauen, wissen wir nicht. Ein linker Green New Deal für Niedersachsen soll sozialökologische Wendepunkte durchsetzen, damit der richtige Weg eingeschlagen werden kann. Es geht darum „bewusst zu intervenieren, um diese, unsere Zivilisation daran zu hindern, sich selbst zu zerstören, indem sie die Grundlagen jedweden organisierten Lebens vernichtet.“ (Malm 2020, 178)

Radikalere Teile der Klimagerechtigkeitsbewegung plädieren aufgrund der hohen ökologischen Dringlichkeit für eine politische Strategie des radikalen Bruchs. Das ist angesichts der realistischen Katastrophenszenarien, die Wissenschaftler*innen zeichnen, und der uns davonlaufenden Zeit, durchaus nachvollziehbar. Allerdings wird es so nicht gelingen ein gesellschaftliches Bündnis zu schmieden, das stark und entschlossen genug ist, einen tiefgreifenden Green New Deal in Niedersachsen durchzusetzen. Radikale Klimagerechtigkeitsaktive müssen Teil dieses Bündnisses sein. Bei der Durchsetzung des linken Green New Deals in Niedersachsen ginge es aber nicht darum die „kapitalistische Wachstumsmaschine“ zu zerschlagen, wie es in der Bewegung manchmal heißt. Es ginge eher darum an einem ziemlich kaputten Auto, das wir aber noch brauchen, den Motor zu wechseln und es völlig umzubauen. Und das in voller Fahrt, mit dem Ziel, die Zerstörungskräfte zu stoppen.

Dabei ist die Ausgangssituation in Niedersachsen alles andere als gut, der DGB schreibt der aktuellen Landesregierung ein Armutszeugnis: „Die niedersächsische Infrastruktur ist marode und nicht zukunftsfest. Sie braucht dringend eine Frischzellenkur. Für heutige und kommende Generationen müssen Investitionen in Schulen, Krankenhäuser, bezahlbaren Wohnraum, in die Digitalisierung und den Klimaschutz fließen.“ (DGB 2020a)

Ein linker Green New Deal für Niedersachsen ist wünschenswert, ja nötig. Im Folgenden will ich darstellen, wie er aussehen könnte. Vorher werde ich kurz schildern, was sich eigentlich dahinter versteckt. Was also ist ein Green New Deal? Eilige Leser*innen können diesen Teil gerne überspringen.

II. Spielarten des Green New Deal

Wenn heute über einen Green New Deal gesprochen wird, wird in aller Regel auf den sog. New Deal Bezug genommen, auf eine Serie tiefgreifender sozialer und politischer Reformen, die in den 1930er Jahren von der Demokratischen Partei in den USA durchgeführt wurden. Sie waren so einschneidend, dass sie das Leben der Menschen und auch das Ge-

sicht des US-Kapitalismus grundlegend veränderten. Es handelte sich um „Reformen von oben“, mit denen ein Teil des US-Establishments auf die Weltwirtschaftskrise, aber auch auf eine Reihe von gesellschaftlichen Kämpfen in den Vereinigten Staaten antworteten. Allerdings wurde diese Politik durch eine breite gesellschaftliche Koalition getragen, zu der neben den Gewerkschaften auch große Teile der Linken gehörten (Lehndorff 2020). Wer heute vom Green New Deal redet, will damit fordern oder signalisieren, dass – jetzt mit ökologischen Vorzeichen – eine ebenso tiefgreifende Reform des Kapitalismus notwendig ist.

In der Debatte um einen Green New Deal treffen unterschiedliche Anliegen und politische Interessen aufeinander. Es gibt weitere, aber drei unterschiedliche politische Vorhaben, die mit Green New Deal bezeichnet werden, sind besonders wichtig. Ihnen allen ist gemeinsam, dass sie die Klimakrise und eine drohende Klimakatastrophe nicht leugnen, sondern sie mit Hilfe von Reformen der heutigen Art des Wirtschaftens bewältigen wollen: Der marktwirtschaftliche, der links-sozialdemokratische und der sozialistische Green New Deal. Dabei handelt es sich eher um Typen, Parteien, Initiativen oder auch einzelne Personen können auch Mischungen vertreten.

Der marktwirtschaftliche Green New Deal: Green New Deal kann erstens bedeuten, dass ein neues Wachstumsmodell für den Kapitalismus gefunden werden soll, jetzt eben ökologisch nachhaltig. Die grundlegenden Eigenschaften der heutigen Gesellschaft werden nicht hinterfragt. Die Klimaziele sollen erreicht werden, indem Energieerzeugung, Produktionsverfahren, Verkehrsweisen und auch der Massenkonsum neu gestaltet werden – und zwar so, dass eine neue wirtschaftliche Prosperität einsetzen kann. Die Maxime heißt: Wirtschaftswachstum nicht trotz des Klimaschutzes, sondern aufgrund des Klimaschutzes, Verhinderung der Klimakatastrophe durch einen boomenden Kapitalismus. Unter anderem soll das so sein, weil neue Wachstumsmärkte für „grüne Produkte“ entstehen. Konflikte mit den großen fossilen Monopolen können von Teilen dieser Reformbewegung mitgedacht werden, aber eher als „erziehe-

rische Konflikte“, durch die die Konzerne zu ihrem neuen Glück gezwungen werden sollen. Grundlegende politische Konflikte jedenfalls sind kein Teil dieser Reformstrategie. Dafür spielen technologische Lösungen und der Markttausch (Schadstoffe werden bepreist, und weil sie jetzt zum Kostenfaktor werden, beginnen Unternehmen und Konsumenten sparsamer zu sein usw. – das ist sowohl die Logik hinter dem Emissionshandel wie auch hinter der CO₂-Steuer) im Mittelpunkt. Der Grundgedanke ist verlockend einfach: Wenn Schadstoffbelastungen mit einem hohen Preis verbunden werden, dann werden Konsument*innen ihr Verhalten ändern. Unternehmen werden u.a. in Technologien investieren, um energieeffizientere Produktions- und Arbeitsverfahren zu entwickeln und schadstoffarme Produkte auf den Markt zu bringen. Die Bepreisung von Schadstoffen wird als ökologischer „technologischer Rationalisierungstreiber“ betrachtet. Verbraucher*innen werden in ähnlicher Weise ihr Verhalten ändern, sie werden im Verbrauch ökologisch bewusster handeln (weil ökologisch unbewusstes Handeln eben für sie teurer werden soll) und die neue grüne Produktpalette kaufen. Der marktwirtschaftliche Green New Deal verspricht einen Wandel in Stabilität. Unternehmen, auch die ganz großen, werden als Partner*innen verstanden, mit denen man streiten mag, mit denen gemeinsam aber diese „große Transformation“ gestalten will. Befürworter*innen dieser Spielart des Green New Deal können mehr oder weniger (oder auch gar kein) Interesse für die soziale Seite der grünen Kapitalismusreform mitbringen.

Der links-sozialdemokratische Green New Deal: Green New Deal kann zweitens ein politischer Entwurf für die Zukunft sein, in dem der Kampf gegen die Zerstörung der ökologischen Existenzgrundlagen gleichzeitig mit dem Kampf für mehr Demokratie, für soziale Sicherheit und soziale Gleichheit verbunden wird. Der Green New Deal ist in dieser Variante eine umfassende Reformalternative innerhalb des Kapitalismus, die aber gegen kapitalistische Eliten durchgesetzt werden muss. Auch Vertreter*innen dieser Spielart setzen sich für neue Technologien ein, auch die Bepreisung von Schadstoffen wird nicht unbedingt abgelehnt. Sie machen aber hier nicht

halt, vielmehr wird der Green New Deal als ein umfassenderer Umbau der Gesellschaft verstanden. Der Aus- und Umbau des Sozialstaates spielt dabei eine ganz wesentliche Rolle, etwa weil der ökologische Umbau der Wirtschaft sozialstaatlich so flankiert werden soll, dass soziale Ungleichheit und Unsicherheit nicht zunehmen, oder weil durch die Ausweitung des Öffentlichen Dienstes neue grüne Jobs geschaffen werden sollen. Dieser Teil der Reformbewegung meint, dass Klimaschutzpolitik zumindest teilweise gegen den Markt und gegen das Kapital gemacht werden muss, weil beide (Kapital existiert lediglich aufgrund des Markttauschs) als grundsätzliche Hindernisse auf dem Weg zu einer nachhaltigen Gesellschaft betrachtet werden. Weil es ein einflussreiches fossiles Kapital gibt, das Widerstand leistet. Weil der grundlegende Wachstumszwang überhaupt keine nachhaltige Wirtschaft möglich macht. Weil Unternehmen von sich aus kein Geld in ökologische Innovationen stecken, wenn diese nicht zu mehr Profit führen. Grünes Wachstum verlangt deshalb auch nach einem aktiven Staat, der der Zerstörungskraft des Kapitals Grenzen setzt und neue Wachstumsimpulse gibt. Und das auf verschiedenen Ebenen: Die Umverteilung des gesellschaftlichen Reichtums, staatliche Investitionen in Forschung und Entwicklung oder die staatliche Steuerung der grünen Transformation der Energieerzeugung, der Produktionsverfahren, der Verkehrsweisen und auch des Massenkonsums ist zentral. Politik gegen Unternehmen und Markt – aber mit der Perspektive, einen ökologisch nachhaltigeren, demokratischeren und sozialeren Entwicklungspfad des Kapitalismus einzuschlagen.

Der sozialistische Green New Deal: Green New Deal kann drittens ein ausgesprochen sozialistisches Projekt sein, das im Hier und Jetzt beginnt, aber die Veränderung der wirtschaftlichen Eigentumsverhältnisse anstrebt. Denn nur so sei die starke Reduzierung der Schadstoffbelastung möglich, die hohe Erderwärmung zu verhindern und dies alles auf eine Art und Weise zu gestalten ist, in der abhängig Beschäftigte nicht abgehängt werden. Auch beim sozialistischen Green New Deal spielen die Ausweitung und der Ausbau des Sozialstaates eine wichtige Rolle. Deutlich

stärker als in der linkssozialdemokratischen Variante sollen im Rahmen des ökosozialistischen New Deal Angehörige der subalternen Klassen zu Handelnden gemacht werden. Zum grundlegenden Umbau und zum Aus- und Umbau des Sozialstaates gehört deshalb auch die Demokratisierung der Wirtschaft (angeknüpft wird dabei i.d.R. an ältere Debatten über Wirtschaftsdemokratie), durch die Arbeiter*innen und Angestellte selbst zu Akteuren des Green New Deal werden. Es lässt sich dabei eine linksreformistische von einer revolutionären Spielart des Sozialismus unterscheiden. Revolutionäre Ökosozialist*innen betonen, der unmittelbare Bruch mit der kapitalistischen Produktionsweise sei notwendig, deshalb umfassen ihre Vorschläge in der Regel verschiedene Bausteine der staatlichen Rahmenplanung und demokratischen Vergesellschaftung der Wirtschaft (Bellamy Foster/Clark/York 2011, 414f.). Ein geläufiger Einwand gegen diesen Ökosozialismus lautet, dass die heutigen gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse diese Politik nicht im Ansatz zulassen. (Links-) Reformistische Ökosozialist*innen hingegen teilen zwar das Ziel einer demokratisch geplanten Wirtschaft, schlagen aber Reformen und Schritte vor, die den Weg dorthin offen halten, aber unter den heutigen gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen bereits vorstellbar sind.

Die marktwirtschaftliche und linkssozialdemokratische Variante haben gemeinsam, dass sie ein neues, ein nachhaltiges Wachstumsmodell auch innerhalb des Kapitalismus für möglich halten und anregen wollen, wenn auch auf völlig unterschiedliche Art und Weise. Die Gemeinsamkeit der linkssozialdemokratischen und sozialistischen Spielarten liegt in der strategischen Annahme, dass ökologische Politik gegen Markt und Unternehmen gemacht werden muss. Innerhalb von Parteien, Verbänden und Bewegungen konkurrieren diese unterschiedliche Typen eher miteinander. Bei der Union und FDP geht es ausschließlich um den marktwirtschaftlichen Green New Deal, bei Grünen und SPD dominiert der marktwirtschaftliche Green New Deal, aber auch Elemente des linkssozialdemokratischen Green New Deal werden diskutiert. Bei der LINKEN konkurrieren der ökosozialistische und linkssozialdemokratische Green New Deal miteinander.

der. In den praktischen Vorschlägen der Partei dominiert die linksozialdemokratische Variante.

III. Arbeitnehmerorientierte und ökologische Industriepolitik

Soziale und ökologische Gerechtigkeit made in Niedersachsen – dafür ist eine starke Reformallianz aus Parteien, Gewerkschaften und Umwelt- und Klimabewegung notwendig (Urban 2021). Ohne die wird sich kaum etwas durchsetzen lassen. Aber nötig ist natürlich auch eine ebenso machbare wie radikale Industrie- und Wirtschaftspolitik, die arbeitnehmerorientiert und ökologisch ist. Und sie muss ganzheitlich sein, Veränderungen in unterschiedlichen Branchen und Bereichen auf den Weg bringen.

Klar ist: Der kapitalistische Markt ist blind für die Klimakrise. Nötig ist eine politische Strategie, um die niedersächsische Industrie zu erhalten, diese aber nachhaltig zu machen und so umzubauen, dass sie gesellschaftlich nützlicher wird (Burmeister u.a. 2018, 11). Wir brauchen ein wirtschaftliches Wachstum, das eine Mission hat: es soll sozial gerecht und ökologisch nachhaltig sein – ohne dass Regierungen das aktiv auf den Weg bringen, wird es nicht gehen (Mazzacuta 2021, 78-80). Ohne Demokratisierung, insbesondere ohne die demokratische Beteiligung der Belegschaften und Gewerkschaften, allerdings auch nicht (Dörre 2022, 9). Den Landesregierungen, so schreibt es Wolfgang Lemb, Vorstandsmitglied der IG Metall, den Parteien ins Stammbuch, kommt dabei eine besondere Verantwortung zu (Lemb 2017, 11-12; Schickert 2021).

Wichtig ist dabei: Die Anliegen und Interessen der Menschen gehen mit Blick auf den Klimaschutz auseinander. Für Arbeiter*innen und Angestellte, die in der Industrie beschäftigt sind, spielt die Sorge um den eigenen Arbeitsplatz und damit die eigene Existenzgrundlage natürlich eine größere Rolle als für eine Altenpflegerin, eine Verkäuferin im Einzelhandel oder einen Sachbearbeiter im Öffentlichen Dienst, deren Jobs durch den ökologischen Umbau erstmal nicht direkt betroffen sind. Eine weitere bekannte Unterscheidungslinie

verläuft zwischen Menschen, die in strukturschwachen Regionen wohnen, und solchen in boomenden. Bewohner*innen von Regionen, die von der wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt zu werden drohen, haben häufig drängendere Sorgen als den Klimaschutz, auch wenn sie sich diesem nicht verschließen. Eine neuere Studie stellt dazu fest: „Aus der Perspektive der Befragten spielt bei den Aufgaben für das Land das Klima zwar eine sehr wichtige, wenn auch nicht dominante Rolle. Noch größere Sorgen bereiten den Menschen soziale Schieflagen wie die soziale Spaltung, der mangelnde gesellschaftliche Zusammenhalt oder Ungerechtigkeiten innerhalb der Gesellschaft. Noch deutlicher werden die sozialen Nöte mit Blick auf die regionale Situation: Hier zeigt sich die Angst vor einer unaufhaltbaren Abwärtsspirale und vor Perspektivlosigkeit, weil es schon jetzt an lokaler Infrastruktur sowie Freizeit- und Kulturangeboten mangelt.“ (Fröhlich u.a. 2022, 3) Kurz: Wenn ein linker Green New Deal in Niedersachsen Wirklichkeit werden soll, müssen diese unterschiedlichen Wahrnehmungen und Interessen (Industrie und industriebezogene Dienstleistungen vs. Dienstleistungen + boomende vs. strukturschwache Regionen) in Rechnung gestellt werden. Klimaschutz geht nur, wenn er durch den Versuch unterfüttert wird, soziale Gleichheit und gleiche Lebenschancen zu schaffen. Nur dann kann es gelingen ein gesellschaftliches Bündnis zu schmieden, das eine Politik der sozialen und ökologischen Gerechtigkeit tragen und durchsetzen kann.

Die folgenden Vorschläge sind radikal, aber sie sind heute und hier umsetzbar. Alle vorgeschlagenen sozialökologischen Wendepunkte bewegen sich in einem linkssozialdemokratischen Rahmen, um den Weg zu weiterreichenden Veränderungen, zu einem dringend nötigen sozialistischen Green New Deal, zu öffnen und offen zu halten. Sie sind radikal, weil ihre Verwirklichung es erlauben würde, einen grundlegend sozialeren, ökologischeren und demokratischeren Weg in Niedersachsen einzuschlagen. Ihre Umsetzung würde einen Bruch mit der rein wettbewerbsorientierten Politik bedeuten, die vom CDU-geführten Wirtschaftsministerium verfolgt wird. Gleichwohl sind es lediglich erste Schritte auf einem richtigen Weg.

Der Ökonom Robert Pollin schätzt, dass in den hoch entwickelten kapitalistischen Ländern mindestens rund 2 – 2,5 Prozent des jeweiligen Bruttoinlandsproduktes im Rahmen eines sozial-ökologischen Umbauprogramm (Chomsky/Pollin 2021, 78, 147) investiert werden müsste. Für die gesamte Bundesrepublik würde das bedeuten, dass die Mindestausgaben für den Ausbau des Nahverkehrs, die Förderung erneuerbarer Energien, die Schaffung grüner Jobs, generell für Umwelt- und Naturschutz oder die Aufforstung im Jahr 2022 bei rund 70 bis 87 Milliarden Euro liegen müssten (DIE LINKE fordert deutlich höhere Ausgaben). Klingt utopisch? Bei der jüngst angekündigten Erhöhung des Verteidigungsetats auf mehr als 2 Prozent des BIP ist es jedenfalls durchaus möglich. Nach der geplanten Erhöhung wären das über 70 Milliarden Euro jährlich für das Militär. Heute wird die Bundeswehr bereits mit rund 50,5 Milliarden finanziert, hinzu soll nun ein Sondervermögen von 100 Milliarden kommen. Zum Vergleich: Für Umwelt- und Naturschutz, für Erneuerbare Energien, für die Eisenbahnen und die Förderung des ÖPNV gibt die Bundesregierung direkt lediglich ganze 12,2 Milliarden Euro aus (Bundesregierung 2022, 51f.), kommen nochmal rund 18 Milliarden für große klimaschutzbezogene Investitionen hinzu (dies., 115). Das ist viel zu wenig. In Niedersachsen lag das Bruttoinlandsprodukt 2020 bei rund 296 Milliarden Euro. Zusätzliche Ausgaben von mindestens 5,9 Milliarden bis 7,4 Milliarden Euro wären demnach eigentlich jährlich notwendig.

Ökologische Modernisierung der Industrie

Einen wichtigen Stellenwert in der niedersächsischen Industrie- und Wirtschaftspolitik muss die ökologische Modernisierung der Industrie haben. Sie muss gefördert und sozial gerecht gestaltet werden, um die Existenzen und den Lebensstandard der Beschäftigten zu sichern, auch wenn sie einen neuen Arbeitsplatz in einem anderen Wirtschaftsbereich annehmen.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Entwicklung in Niedersachsen stark von der Industrie abhängig, nicht zuletzt von der Automobilindustrie (Brandt 2020, 1). Rund 629.000 Menschen

arbeiteten 2020 im niedersächsischen Verarbeitenden Gewerbe (ohne Bauwirtschaft), rund ein Fünftel aller Beschäftigten im Land. Und: In der Industrie arbeiten die Menschen in aller Regel sozialversichert in Vollzeit, in den Dienstleistungsbranchen ist das oft nicht der Fall. Für die Sicherung von Beschäftigungs- und Lebensstandards in Niedersachsen ist die Industrie deshalb sehr wichtig.

Die niedersächsische Auto- und Zulieferindustrie hat dabei einen besonderen Stellenwert, direkt und indirekt hängen knapp 340.000 Jobs vom Auto ab. „In Niedersachsen (...) ist der industrielle Sektor stark durch die Automobil- und Zulieferindustrie geprägt, die entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette von der Endnachfrageproduktion bis zur Stahlindustrie reicht. Dieser industrielle Komplex befindet sich aufgrund der Klimaziele (Dekarbonisierung) und des damit eingeleiteten Wandels zur Elektromobilität in einem tiefgreifenden Transformationsprozess.“ (Brandt 2020, 3). Die Landesregierung aus SPD und CDU ist sich dieser Herausforderung offenbar nicht bewusst. Schwerpunkte setzt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung lediglich bei den Themen Bürokratieabbau und Digitalisierung, ansonsten bleibt es bei einer verkürzten und völlig unzureichenden Politik der Technologie-, Innovations- und Infrastrukturförderung. Die dringend nötige Einführung sozialökologischer Wendepunkte wird verschlafen.

Die linke sozial-ökologische Modernisierungspolitik sollte auf mehreren Säulen basieren. Sie soll Innovationsförderung im Bereich der Produkt- und Technologieentwicklung natürlich umfassen (Borgnäs/Bercht 2020, 21, 27f.), weil die richtige Höherentwicklung der Produktivkräfte nützlich ist, muss aber deutlich darüber hinausgehen. Auch auf Landesebene muss versucht werden, erste Schritte in Richtung einer demokratischen Investitionslenkung, der Steuerung von Produktionskapazitäten, der Förderung industriepolitischer Konversionsprojekte und der Ausweitung und Vertiefung der Mitbestimmung in Richtung Wirtschaftsdemokratie zu gehen (Fraktion DIE LINKE im Bundestag 2021, 6, 13f.). Angelehnt an die sog. Transformationsagentur, die es seit Ende 2021 in Niedersachsen gibt

(Niedersachsenmetall 2021), müsste ein landeseigenes Industrie- und Klimagerechtigkeitsprogramm aufgelegt werden: „Klimagerechte Industrie 2030“. Wichtige Säulen eines solchen Programms müssten sein:

1) Ausweitung der Investitionen in Beteiligungen an Unternehmen, deren Erwerb im Jahr 2020 kaum mehr als 2 Millionen Euro des niedersächsischen Landeshaushaltes ausmachten (Land Niedersachsen 2020, 26). Mehr strategische Beteiligungen an Industrieunternehmen, die gleichzeitig mit der Stärkung von Betriebsräten und Gewerkschaften einhergehen müsste, würde die demokratische Mitsprache darüber erleichtern, was wie produziert wird. Das VW-Gesetz und Landesanteile des Landes Niedersachsen am Volkswagenkonzern zeigen, dass auf diese Weise Beschäftigten- und Gemeinwohlinteressen gestärkt werden können – trotz aller Probleme und Schwächen, die daraus entstehen, dass Privateigentümer die Mehrheiten halten.

2) Sektorale Branchenpolitik, d.h. gezielte Subventionen und Infrastrukturdienstleistungen der öffentlichen Hand (Green-Tech-Förderung), durch die schadstoffarme Produktion und klimafreundliche Produkte gefördert werden können. Die Förderung saubererer Energiequellen gehört dazu, im Küsten- und Flächenland Niedersachsen also der Ausbau der Windkraft- und Solarenergie, trotz der schwierigen Energieeffizienz auch der Wasserstoffgewinnung. Subventionen und Dienstleistungen sind streng an soziale und ökologische Auflagen zu binden, Tarifverträge, betriebliche Mitbestimmung und attraktive Fortbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten müssen ebenso obligatorisch sein wie der Verzicht auf prekäre Arbeitsverhältnisse wie Leiharbeit und Befristungen.

3) Investitionsoffensive in die wissenschaftliche Forschung und Begleitforschung, um die ökologische Transformation zu gestalten. Das bedeutet einerseits, dass mehr Geld in anwendungsbezogene Forschung zu Energieeffizienz, umweltschonende Technologien und Produkte ausgegeben werden muss, andererseits in sozialwissenschaftliche Begleitprogramme, um die konkrete Gestaltung in Betrieben, Branchen und Regionen

so zu erforschen, dass es möglich wird, politisch den ggf. schädlichen Folgen entgegenzuwirken. Niedersachsen betreibt in Form der ‚Innovationszentrum Niedersachsen GmbH‘, einer 100% Tochtergesellschaft des Landes, eine Einrichtung, die stark darauf ausgerichtet ist, technologische Innovationen zu fördern und zu unterstützen. Das ist nicht unbedingt falsch, reicht aber überhaupt nicht aus. Davon ausgehend sollte ein sozial-ökologisches Kompetenzzentrum geschaffen werden, das (anwendungsbezogene) Forschung und Konzeptentwicklung für den niedersächsischen Green New Deal unterstützt und befördert.

4) Das Land Niedersachsen sollte Transformations- und Konversionsräte anregen (Dörre 2022, 9; Krull 2022, 74f.), in denen betriebliche Interessenvertreter*innen und Gewerkschaften eine zentrale Rolle spielen sollten. Konversionsräte können darüber beraten, ob es Alternativen etwa zur Automobilherstellung gibt. Ist es beispielsweise möglich, aus der niedersächsischen Autoindustrie eine Mobilitätsdienstleistungsindustrie zu machen, die die notwendigen Güter und auch Dienstleistungen bereitstellt, um Bus-, Straßenbahn- und Bahnangebote in Niedersachsen und im gesamten Bundesgebiet drastisch auszubauen? Ob und wie das möglich ist, wäre demokratisch zu beraten, dann aber staatlich flankiert umzusetzen. Wie schnell Konversion möglich wäre, hängt sicherlich von verschiedenen Faktoren ab. Drei sind die Produktionsfertigkeiten und -kapazitäten, die es in der Automobilwirtschaft gibt (was kann überhaupt sinnvoll hergestellt werden mit den vorhandenen Anlagen etc.?), die Nachfrage nach Bussen und Schienenfahrzeugen als „Konversionsprodukte“, die neu gefertigt werden könnten, und die Mobilitätsansprüche in der Bevölkerung. Je weiter das Nahverkehrsangebot ausgebaut wird und je mehr Nachfrage nach alternativen „Konversionsgütern“ es gibt, desto schneller und einfacher kann aus der Produktion von Elektroautos ausgestiegen werden. Umso wichtiger ist eine offensive Verkehrswendepolitik (siehe unten). Aufgrund der Rationalisierung („Digitalisierung“) und des bereits laufenden Umbaus der Produktion bzw. der Wertschöpfungskette, die aufgrund des Umstiegs auf den Elektroantrieb erfolgt, wird der Beschäftigungsstand auch in

der niedersächsischen Autoindustrie vermutlich nicht auf Dauer gehalten werden können. In der Vergangenheit konnte der Abbau von Arbeitsplätzen in der Autoindustrie abgefedert bzw. stabilisiert werden, weil es den deutschen Konzernen – allen voran dem Volkswagenkonzern – gelungen ist trotz diverser tiefer „Autokrisen“ erfolgreich größere Weltmarktanteile zu erobern. Abgesehen davon, ob das politisch wünschenswert ist, weil so die wirtschaftlichen Ungleichgewichte in der Europäischen Union und in der Weltwirtschaft weiter verschärft werden, ist es auch ungewiss, ob das zukünftig überhaupt wahrscheinlich ist. Auch chinesische Anbieter drängen auf einen Weltmarkt, der bereits in den vergangenen Jahrzehnten hart umkämpft gewesen ist.

Gesellschaftlich nützliche Arbeitsplätze schaffen

Wir müssen zweitens neue Arbeitsplätze schaffen, die hohen Nutzen für die Gesellschaft haben und ökologisch nachhaltig sind. Das ist schon deshalb notwendig, weil allein in der deutschen Autoindustrie von den ungefähr 820.000 Arbeitsplätzen (inklusive Zulieferindustrie) je nach wissenschaftlicher Schätzung zwischen 100.000 bis 450.000 durch den Umbau der Wirtschaft verloren gehen könnten (Boewe/Krull/Schulten 2022, 19). Das hat mit der Umstellung auf Elektro-Antrieb zu tun, der weite Teile der Zulieferindustrie in eine Existenzkrise stürzen wird (Riexinger 2022, 354), aber auch die sog Digitalisierung der Produktion spielt eine Rolle, durch die mit weniger Beschäftigten mehr hergestellt werden kann (Rationalisierung und Produktivitätssteigerung).

Natürlich ist nur ein Teil dieser Arbeitsplätze in Niedersachsen angesiedelt, aber für unser Bundesland ist das eben ein bedeutender Teil. Bei unseren Bemühungen, neue Arbeitsplätze in anderen Bereichen zu schaffen, müssen wir dafür Sorge tragen, dass ein vergleichbares Lohnniveau wie in den betroffenen Industrien entsteht. Das ist eine Mammutaufgabe. Möglicherweise würde auch ein Arbeiter von VW in Braunschweig oder Wolfsburg in der Altenpflege arbeiten, aber nicht, wenn er netto mehrere hundert Euro verliert. Der Markt allein wird das natürlich nicht regeln, das Land

Niedersachsen muss den öffentlichen Sektor ausbauen und stärken. Die Altenpflege und der Krankenhausbereich müssen komplett vom Markt genommen werden, zusätzliche Stellen geschaffen und in der Altenpflege die Löhne drastisch erhöht werden. Im gesamten Sozial- und Gesundheitswesen Niedersachsens sind heute rund 504.000 Menschen beschäftigt, darunter viele Teilzeitbeschäftigte, die gerne mehr arbeiten würden. Hier können Stellen geschaffen und prekäre Arbeitsverhältnisse beseitigt werden.

Ausbau des Nah- und Schienenverkehrs

Wichtig ist drittens der Umbau des niedersächsischen Verkehrssystems und der Ausbau des Nahverkehrs, um die Schadstoffbelastung der Autogesellschaft zu senken und zugleich gut bezahlte neue Jobs zu schaffen. Der Nahverkehr wird zum Teil aus Ticketerlösen finanziert, überwiegend aber durch Bundesmittel, die über die Länder weitergegeben werden (Sander 2021, 12f.). Auf dem Land muss das Busangebot ausgebaut werden, auf Landesebene die Rahmengesetzgebung geschaffen werden, damit Städte und Kommunen die Finanzierung von 365-Euro-Tickets und ticketlosem Nahverkehr möglich ist, überhaupt mehr Geld für den unterfinanzierten ÖPNV ausgegeben und Modellprojekte für ticketlosen Bus- und Straßenbahnverkehr auf den Weg gebracht werden. Im Haushaltsjahr 2020 hat das Land Niedersachsen für den Nahverkehr nur rund 32 Mio. Euro ausgegeben (Land Niedersachsen 2020, 43). Eine Erhöhung der Investitionen würde zu einer Win-Win-Situation, denn so werden nicht nur die Schäden durch den Autoverkehr verringert; mehr Menschen, die den Nahverkehr nutzen, heißen auch mehr Personal, das in diesem Bereich gebraucht wird – Fahrer*innen, aber auch Wartungspersonal. Außerdem wird es auch mehr Jobs in den Industrien geben, die z.B. Busse und Bahnen herstellen. Für den Schienenverkehr liegen etwa Schätzungen vor, die davon ausgehen, bundesweit würden schon 100.000 bis 155.000 zusätzliche Jobs in Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie entstehen, wenn es nur gelingen würde, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln (Candeias 2022, 390), bei einer Verdopplung der Busfahrgastzahlen würden

bereits um die 43.000 zusätzliche Beschäftigte in der Busindustrie gebraucht, bei einem Anstieg der Fahrgastzahlen um das zweieinhalbfache wären es bereits um die 58.000 zusätzliche Jobs (ders., 392).

(Aus-)Bildungs- und Weiterbildungsoffensive
Und viertens muss eine Bildungs- und Weiterbildungsoffensive starten, die Menschen dabei unterstützt, ohne Mehrkosten die nötigen Qualifikationen zu bekommen, die sie in einer veränderten Arbeitswelt brauchen. Es muss Geld für landesfinanzierte Weiterbildungsangebote in die Hand genommen werden. In den Schulen muss außerdem der Personalmangel behoben werden, die Schulen so reformiert werden, dass die Bildungschancen von Kindern aus Arbeiter*innen- und einfachen Angestelltenfamilien vergrößert werden. Unmittelbar ist außerdem die Reform und Ausbau der (Fach-)Hochschulen notwendig. Anstatt allein klassische Studienangebote anzubieten, sind höhere Ausbildungsmöglichkeiten für Quereinsteiger*innen ohne Abitur nötig. Das heißt auch: Die Personalpolitik an den Hochschulen muss drastisch verändert werden. Im Moment gibt es im wissenschaftlichen Mittelbau, der solche Aufgaben zu tragen hätte, kaum mehr unbefristete Beschäftigungsverhältnisse. Um Weiterbildung und Umschulung in großem Maßstab sozial gerecht gestalten zu können, sind Transfergesellschaften nötig, die die Qualifizierung für nachhaltige Jobs sozial absichern.

Finanzierungsoffensive mit Hilfe eines Niedersachsenfonds

All das muss finanziert werden, insbesondere massive langfristige öffentliche Investitionen sind notwendig (Jobelius/Steinhilber 2018). Die Schuldenbremse, die von SPD und CDU in die Landesverfassung aufgenommen wurde, steht dem im Weg. Sie muss weg, politische Mehrheiten dafür wird es nur mit der LINKEN geben. Ohne öffentliche Kreditaufnahme wird es nicht möglich sein, eine ganzheitliche ökologische und sozial gerechte Industrie- und Wirtschaftspolitik für Niedersachsen auf den Weg zu bringen. Sollte die Schuldenbremse nicht fallen, ist es unmittelbar dennoch möglich, auch umfangreiche Investitionen durch einen eigens dafür geschaffenen Landesfonds

zu finanzieren, der nicht von der Schuldenbremse ausgebremst würde. Der DGB Niedersachsen hat mit dem sog. Niedersachsenfonds ein umfangreiches Konzept vorgelegt. Das ist zu begrüßen. Mit rund 1,68 Milliarden Euro machen dringend nötige Investitionen momentan nur knapp 4 Prozent der Gesamtausgaben des Landes Niedersachsens aus. Durch den Niedersachsenfonds (DGB 2020b, 23) ließen sich die für Investitionen zur Verfügung stehenden Mittel so stark erhöhen, dass der seit Jahren anhaltende Investitionsstau überwunden werden kann.

IV. Einen Generalstab für einen sozialen und ökologischen Aufbruch schaffen

Um soziale und ökologische Gerechtigkeit in Niedersachsen zu schaffen, um eine entsprechende ganzheitliche Wirtschafts- und Industriepolitik durchzusetzen, wird es eine breite Reformallianz brauchen, einen Generalstab für einen niedersächsischen Green New Deal. „Ein Generalstab ist ein physischer Ort, an dem Leute mit der notwendigen Erfahrung und inneren Festigkeit gemeinsam brainstormen, planen und diskutieren, welche nächsten Schritte nötig sind, um zu gewinnen. Die Planung beginnt beim Zustand der Welt, wie sie jetzt ist – also bei der Herausforderung, einen völlig wüsten Haufen von Leuten und Organisationen zusammenzubringen, die nur allzu oft durch Methoden des ‚Teile und Herrsche‘ gegeneinander ausgespielt werden und sich nur allzu selten auf das Gemeinsame konzentrieren, das weit über das nackte Überleben hinausgeht.“ (McAlevy 2020)

Das A und O sind dabei die Belegschaften und betrieblichen Interessenvertretungen in den wichtigsten Industrien, ihre Anliegen und Vorschläge müssen aufgegriffen, mit ihnen muss zusammengearbeitet werden, um Druck zu erzeugen. Aber das alleine wird nicht reichen. Der Dialog zwischen Gewerkschaften und Klimabewegung muss gefördert werden.

Warum nicht in Niedersachsen zu einem Klimagerechtigkeitsratschlag einladen, um mit Gewerkschafter*innen aus der Automobil- und Zulieferindustrie, aus dem Gesundheitssektor und dem Nahverkehr über die nächsten

Schritte zu einem niedersächsischen Green New Deal zu diskutieren? Warum dort nicht gemeinsam beraten, wie Klimagerechtigkeitsaktivist*innen und Gewerkschafter*innen zusammenarbeiten können, etwa in der anstehenden ÖPNV-Tarifrunde 2023?

Oder: Warum nicht anregen, dass sich lokale Green New Deal-Bündnisse gründen, die vor Ort gemeinsam Kampagnen durchführen, um auch in den Kommunen erste Reformen auf den Weg zu bringen? Ein Beispiel sind Kampagnen für 365-Euro-Tickets im ÖPNV oder für ticketlosen Nahverkehr („Nulltarif“), in denen der Kampf für soziale Gerechtigkeit (mehr und günstige Mobilität für die einfachen Leute) mit dem für Klimaschutz verbunden werden kann (Senkung der Schadstoffbelastungen durch das Auto)?

Dr. Thomas Goes ist Soziologe mit den Arbeitsschwerpunkten Arbeit, Wirtschaft und Sozialpolitik am Soziologischen Forschungsinstitut (SOFI) an der Universität Göttingen.

Literatur:

- Bellamy Foster, John/Clark, Brett/York, Richard (2011): Der ökologische Bruch. Der Krieg des Kapitals gegen den Planeten. Hamburg.
- Börngnas, Kasja/Bercht, Alexander (2020): Warum nachhaltige Industriepolitik? In: Vassiliadis, Michael/Kajsa, Borgnäs (Hg.): Nachhaltige Industriepolitik. S. 16-30. Frankfurt/M.
- Boewe, Jörn/Krull, Stephan/Schulten, Johannes (2022): ‚E-Mobilität, ist das die Lösung?!‘ Eine Befragung von Beschäftigten. In: Candeias, Mario/Krull, Stepan (Hg): Spurwechsel. Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion. S. 19-61. Hamburg.
- Brand, Ulrich (2020): ‚Trade Unions for Future‘: Gewerkschaften an der Schnittstelle zwischen Arbeit und sozial-ökologischer Transformation. In: Vassiliadis, Michael/Kajsa, Borgnäs (Hg.): Nachhaltige Industriepolitik. S.61-75. Frankfurt/M.
- Brandt, Arno (2020): Sozial-ökologische Transformation. Wirtschaftspolitisch Impulse für Niedersachsen/Bremen. Friedrich-Ebert-Stiftung. Berlin.
- Bundesregierung (2022): Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/010/2001000.pdf>
- Burmeister, Kai u.a. (2018): Nachhaltige Industriepolitik und Transformation. In: SPW Nr. 5. S. 10-13.
- Candeias, Mario (2022): ...das braucht unglaublich viel Arbeitskraft! Beschäftigungspotenzial alternativer Produktion als Basis der Mobilitätswende. In: Candeias, Mario/Krull, Stephan (Hg.): Spurwechsel. S. 385-403. Hamburg.
- Chomsky, Noam/Pollin, Robert (2021): Die Klimakrise und der Global Green Deal. Die Politische Ökonomie zur Rettung unseres Planeten. Münster.
- DGB (2020a): NFonds. Investitionen trotz leidiger Schuldenbremse. <https://niedersachsen.dgb.de/themen/+co++426a9c2a-24bc-11eb-9c29-001a4a16011a>
- Dies. (2020b): Niedersachsen für alle! Drei-Säulen-Konzept des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften für eine Konjunktur- und Investitionsoffensive in Niedersachsen. Hannover.
- Dörre, Klaus (2022): Alle reden vom Klima. Perspektiven sozial-ökologischer Transformation. Aus Politik und Zeitgeschichte, Hft. 3/4. S. 4-10.
- Fraktion DIE LINKE im Bundestag (2021): Sozial, ökologisch und demokratisch. LINKE Industriepolitik in Zeiten der Krise. Berlin.
- Fröhlich, Paula/Mannewitz, Tom/Ranft, Florian (2022): Die Übergangenen. Strukturschwach und erfahrungstark. <https://www.progressives-zentrum.org/die-uebergangenen/>
- Guterres, Antonio (2022): Erklärung zum Bericht des IPCC. <https://unric.org/de/ipcc280202022/>
- Jobelius, Matthias/Steinilber, Jochen (2018): Jenseits von Krisenrhetorik. Für die Sozialdemokratie gibt es ein Gewinnerthema: die sozial-ökologische Transformation. In: <https://www.ipg-journal.de/schwerpunkt-des-monats/oekologische-industriepolitik/artikel/jenseits-von-krisenrhetorik-3070/>
- Krull, Stephan (2022): Produktion des Gemeinsamen. In: Candeias, Mario/Krull, Stephan (Hg): Spurwechsel. S. 61-81. Hamburg.
- Land Niedersachsen (2020): Haushaltsrechnung des Landes Niedersachsen 2020. Hannover.
- Lehndorff, Steffen (2020): New Deal heißt Mut zum Konflikt. Was wir von Roosevelts Reformpolitik der 1930er Jahre heute lernen können. Hamburg.
- Lemb, Wolfgang (2017): Die Bundesländer – Promotoren einer ‚Guten Industriepolitik‘. In: Ders. (Hg.): Industriepolitik in den Bundesländern. S. 9-23. Frankfurt/M.
- Löwy, Michael (2016): Ökosozialismus. Die radikale Alternative zur ökologischen und kapitalistischen Katastrophe. Hamburg.
- Malm, Andreas (2020): Klima/x. Berlin.
- Mazzucato, Mariana (2020): Das Wachstum in eine grüne Richtung umlenken. In: Vassiliadis, Michael/Kajsa, Borgnäs (Hg.): Nachhaltige Industriepolitik. S. 76-101. Frankfurt/M.
- McAlevy, Jane (2020): Ein Generalstab für den Green New Deal. In: <https://jacobin.de/artikel/generalstab-fuer-den-green-new-deal/>
- Niedersachsenmetall (2021): Sozialpartner gründen Transformationsagentur. <https://niedersachsenmetall.de/aktuelles/sozialpartner-gruenden-transformation-agentur>.
- Riexinger, Bernd (2022): Ein linker Green New Deal. Für eine Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Transformation der Autoindustrie. In: Candeias, Mario/Krull, Stephan (Hg): Spurwechsel. S. 353-367. Hamburg.
- Ders. (2020): System Change. Plädoyer für einen linken Green New Deal. Hamburg.
- Sander, Hendrik (2021): Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV. Berlin.

Schickert, Christine (2021): Ein lokaler Green New Deal? Überlegungen zu regionalen Ansätzen einer sozial-ökologischen Transformation. In: PROKLA, Nr. 202. S. 165-173.

Simonis, Udo E. (2020): Vom ‚Green New Deal‘ zum ‚European Green Deal.‘ Discussion Paper WZB. Berlin.

Smith, Tone (2021): Wie radikal ist der Green New Deal? In: PROKLA, Nr. 202. S. 9-30.

Staud, Toralf/Reimer, Nick (2021): Deutschland 2050. Wie Klimawandel unser Leben verändern wird. Köln.

Urban, Hans-Jürgen (2021): Für eine öko-soziale Reformallianz. In: Über:morgen, Nr.2. S. 6-9.

Zeller, Christian (2021): New Deal als Quadratur des Kreises. In: PROKLA, Nr. 202. S. 31-51.

IMPRESSUM
LAND MIT LINKS erscheint online
und wird herausgegeben von der
Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen
V. i. S. d. P.: Heike Boldt
Deisterstraße 9, 30449 Hannover
nds.rosalux.de

Dieses Material darf nicht zu
Wahlkampfzwecken verwendet werden!