

---

## Buchbesprechungen

---

Robert B. Reich, *The Work of Nations, Preparing Ourselves for 21st-Century Capitalism*, Alfred A. Knopf, Inc., New York 1991, 331 S., 24\$.

Die „Arbeit der Nationen“ erinnert im Titel an die berühmte Bibel des Kapitalismus: Adam Smith' „Reichtum der Nationen“ (*Wealth of Nations*). Dennoch ist dies kein Werbegag. Das hat Robert Reich nicht nötig. Der Verfasser ist in den USA wohlbekannt. Er ist Praktiker und Theoretiker im Entwerfen politökonomischer Programme und lehrt heute an der berühmten „Kennedy School of Government“ in Harvard/Massachusetts; außerdem ist er Mitherausgeber der renommierten Zeitschrift „The New Republic“.

Im letzten Jahrzehnt hat sich Reich mit dem Problem des wirtschaftlichen Niedergangs in den USA beschäftigt und gewichtige Vorschläge in der Reindustrialisierungsdebatte gemacht. Das hier vorliegende Buch gibt der ganzen Debatte jedoch einen anderen Akzent. Reich kommt in seiner Analyse zu dem Ergebnis, daß die industrielle Produktion nicht länger in nationalstaatlichem Rahmen betrieben werden wird und von daher grundsätzlich neu zu beurteilen ist. Mit Betroffenheit registriert er zudem die schwindenden Chancen für die Industriearbeiterschaft weltweit, insbesondere freilich in den USA. Er untersucht binnenwirtschaftlich das amerikanische System. Während nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund der industriellen Massenproduktion, wie sie von den USA aus ihren Siegeszug antrat, die hohe Zeit der Industriearbeiterschaft herrschte, ist deren Epoche nunmehr abgelaufen. Während damals die Gesellschaft egalitärer war als jemals zuvor, dramatisieren sich heute wieder die Einkommensunterschiede zwischen Arbeitern und Management, beziehungsweise zwischen den Routinearbeitern und den innovativen Arbeitern. Von der Analyse des Unterschieds zwischen diesen beiden Beschäftigungsgruppen handelt dieses Buch.

In den USA spielt seit Jahren die Frage des Protektionismus eine große Rolle. Insbesondere mit Bezug auf EG und Japan ist es in den USA populär, die unfairen Handelspraktiken dieser Partner der USA anzuprangern und verbal auf sie einzuprügeln. Die Verwalter der Öffentlichkeit beugten sich bisher diesem Ritual, weil sie wußten, daß es in den unteren Mittelschichten populär war, protektionistische

Töne anzuschlagen. Ansonsten hielten sie aber diese Position für unaufgeklärt und glaubten, daß der liberale Welthandel kurzfristige Wirtschaftsfriktionen schon heilen werde. Reich vertritt in diesem Buch nicht mehr diese Meinung. Er plädiert vielmehr für eine national-ökonomische Lösung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Grundproblematik und entpuppt sich als Gegner jedes flotten Weltwirtschaftsliberalismus. Er sieht allerdings im Protektionismus keine Lösungsmöglichkeit - eben aufgrund der Entwicklung des Weltmarktes. Reich argumentiert, daß noch vor wenigen Jahren amerikanische Großunternehmer selbst aggressive Töne gegenüber japanischen Konkurrenten angeschlagen hätten. Nunmehr würden dieselben aber vor antijapanischem Ressentiment warnen. Während der Amtszeit Reagans habe es so viele Fusionen in beide Richtungen gegeben, daß man heute nicht länger von nationalen Produktionsbasen, die in Konkurrenz zu anderen nationalen Produktionsbasen ständen, sprechen könne. Vielmehr würde die relevante industrielle Großproduktion nunmehr international betrieben. Die jeweiligen nationalen Produktionsstätten seien nur noch Teil der internationalen Arbeitsteilung. Dieser Zustand entmache grundsätzlich die Position der Arbeiterschaft. Mit protektionistischem Protest würden diese lediglich eine Verlagerung der Produktion provozieren. Der Prozeß selbst sei im Moment jedenfalls nicht mehr rückgängig zu machen. An den amerikanischen Verhältnissen demonstriert Reich, wie er den gegebenen Zustand sieht. Er geht von einem nunmehr funktionierenden Weltmarkt der industriellen Produktion aus. Die Industrieproduktion selbst sei Routine und könne im Prinzip in den hochindustrialisierten Ländern, aber auch in Marokko, Malaysia oder Korea und so weiter betrieben werden. Dieser Arbeitssektor ist für ihn Verschiebebahnhof des liberalisierten Weltmarktes. Damit sinkt die nationale Bedeutung dieses Sektors. An nationaler Bedeutung gewonnen haben für Reich solche Arbeitnehmergruppen, die den Weltmarkt und die Herstellung der Produkte steuern. Diese Tätigkeit ist voraussetzungsreich und verlangt die Fähigkeit, bestimmte Ideen in wirkungsvolle Programme zu übersetzen. Er nennt diese Arbeiter „symbolische Analytiker“. Dabei handelt es sich um Finanzmakler, Juristen, Ingenieure, Designer, Konstrukteure, Werbefachleute und Sinnproduzenten. Deren Bedeutung ist aufgrund der

hochstehenden Qualität moderner Produkte so angewachsen, daß sie weltweit knapp und umworben sind. Ihre Fähigkeit, mit Hilfe moderner Kommunikationstechnologie immer neue und verbesserte Produkte auf dem Weltmarkt zu erstellen, immer neue Ideen einzufüttern, macht die Symbolanalytiker zu den wahren Herrschern der Welt. (Reich verliert kein Wort über die Verwalter der Kapitalerträge, die natürlich nicht zu den symbolischen Analytikern gehören, die aber auch Nutznießer dieser Prozesse sind.) Die Arbeitssituation der Symbolanalytiker in den USA — aber nicht nur dort — sieht so aus, daß sie oft in ihren eigenen kleinen Firmen in Kontrakt zu größeren arbeiten. Sie benötigen um sich herum das Modernste an Kommunikationstechnologie, das sie jederzeit optimal mit dem Weltmarkt verbindet. Auch ein Flughafen muß in der Nähe sein. Außerdem müssen die Wohnanlagen dieser Schichten optimal funktionieren. Aus diesen Anforderungen ergibt sich, daß die Symbolanalytiker von den Routineproduzenten national abgekoppelt, aber an gutem Service interessiert sind. Computerreparatur, Flughäfen, Wäschereien, Restaurants, angenehme und kurze Wege zum Einkaufen der persönlichen Luxusgüter und Sicherheit im Wohnbereich spielen eine große Rolle. Da die meisten dieser Professionen über gute schulische Ausbildung verfügen, sind die Symbolanalytiker außerdem an guten Schulen für ihre Kinder in ihren Stadtteilen interessiert. Diese völlige Konzentration individualistischer Spitzenverdiener auf sich selbst bringt es mit sich, daß sie ihre Existenz nur noch inselhaft begreifen. Sie denken und fühlen nicht mehr national, sondern lokal. Produziert wird weltweit unter der Ideologie des jedermann beglückenden Weltmarktes. Nur der persönliche Service muß vor Ort optimal und preiswert funktionieren und kann nicht beliebig auf dem Weltmarkt verschoben werden: Die Putzfrau, die die Wohnung in Ordnung hält, muß schon am Ort sein.

Wenn man dieses Szenario als grundsätzlich richtig akzeptiert, dann ist es folgenreich. Nationen verlieren an Bedeutung und Städte zerfallen. Es gibt nur noch gute Wohngegenden an bestimmten günstig gelegenen Plätzen. Um diese herum befinden sich Wohngegenden, die den Service für die privilegierten Symbolanalytiker übernehmen. Aber auch diese Serviceleistenden brauchen nicht mehr aus dem nationalen Pool der Arbeitskräfte genommen zu werden. Es ist viel preiswerter, zum Beispiel kein Geld in die Ausbildung amerikanischer Krankenschwestern zu investieren, wenn man ebenso gutes Personal von den Philippinen bekommen kann, das für weniger Lohn arbeitet

und dessen Ausbildung nicht den Steuersäckel der amerikanischen Symbolanalytiker belastet hat. Der permanente Zustrom ausländischer billiger Arbeitskräfte mit zum Teil guter Ausbildung findet hier nach Reich seine gegenwärtig gültige funktionale Erklärung. Zugleich wird daraus für ihn klar, warum der Rest des Landes, Industriearbeiterschaft und amerikanische Serviceleistende, tendenziell marginalisiert werden.

Reichs Fazit besteht darin, daß er Protektionismus für hilflos hält; dessen Zug sei längst abgefahren. Er folgert vielmehr schlüssig, daß die neue Weltmarktsituation durch die Allokation der Produktionsmittel nach Kriterien der Rentabilität bestimmt wird. Das Kapital wird sich da niederlassen, wo es die besten Produktionsbedingungen vorfindet. Das heißt aber, daß eine wichtige Voraussetzung für Produktion die Qualität der Infrastruktur, insbesondere die Arbeitnehmerqualifikation, ist. Daraus wiederum resultiert sein Ratschlag, das Schulsystem zu verbessern. Nur wenn amerikanische Techniker, Facharbeiter und Ingenieure etwa qualitativ so gut wie deutsche und japanische sind, besteht die Chance, daß Produktionsstätten in den USA erneuert werden. Er wendet sich von daher vehement gegen jegliche Subventionierung von Industrieansiedlungen, weil er darin nur Verschwendung sieht; vielmehr rät er den Kommunen und den Einzelstaaten, Geld in Infrastruktur, in erster Linie in Ausbildung zu stecken. Wenn dadurch ein gutes Umfeld für Produktion erstellt werde, komme diese von selbst. Das klingt plausibel.

Wenn Reich recht hat — und das ist zu befürchten —, dann ist seine Analyse hochbrisant und folgenreich. Er zeigt, was auf uns zukommt und daß der hochgelobte liberale Weltmarkt entgegen seiner modernistischen, gleichheitsbetonten und antinationalen Ideologie Gemeinschaften, Gesellschaften und Zusammenhänge zerstört. Er ist nicht länger durch Politik steuerbar. Reich hat nur marginale und abschätzig Bemerkungen in diesem Buch gegenüber einem inkompetenten und hilflosen amerikanischen Kongreß parat. Dieser kann kaum verhindern, daß die USA in Inseln des Wohlstands zerfallen, um die herum Arbeitslosigkeit, Kriminalität und Verfall sich ausbreiten. Bisher ist dieses Problem noch durch das offensichtliche Vorhandensein der Ghettos verstellt. Was den demokratischen Politiker Reich in erster Linie betroffen macht, ist seine Schlußfolgerung über das Schicksal der Industriearbeiterschaft in der Routineproduktion. Er möchte ihren Niedergang dadurch stoppen, daß er ihnen eine bessere Ausbildung verord-

net. Die nationale Gemeinschaftsleistung soll darin bestehen, daß die Symbolanalytiker steuerlich stärker zur Kasse gebeten werden, damit nicht nur ihre Schulen, sondern auch die Schulen der Nation aufpoliert werden können. Mit dieser funktionalen Forderung an die neuen Mittelschichten will er den nationalökonomischen Zusammenhalt retten, da er an erfolgversprechenden Protektionismus aufgrund seiner Analyse nicht länger glauben kann. Allerdings ist sein Vorschlag hilflos. Niemand in den USA, außer den Lehrgewerkschaften, glaubt, daß das Problem amerikanischer Schulen ein finanzielles ist. Die geringe Qualifikation mancher Arbeitskräfte in den USA und das geringe Leistungsniveau mancher Schulen haben sicherlich vielfache Ursachen, wurden aber als Problem schon kompetent von den Neokonservativen angesprochen, die davor warnten, mit „Geld nach Problemen zu werfen“.

Wenn Reichs Analyse annähernd stimmt, sagt sie auch den Europäern einiges über unangebrachte Europaeuphorie, über die Notwendigkeiten des Nationalstaates, über die Schwäche der Politik, über den Niedergang des Lebensstandards vieler Menschen in der EG, insbesondere auch in Deutschland — auch darüber, warum sich ein so beschaffener Weltmarkt mit einer nationalökonomischen Aufgabe wie der Entwicklung der ehemaligen DDR, so schwer tut. Sie eröffnet uns auch eine Perspektive in eine bessere Zukunft - jenseits von EG und liberalem Weltmarkt. Es wäre gut, wenn sein Buch bald übersetzt würde.

Jakob Schissler,  
Frankfurt/M.

Klaus Lompe/T. Müller/D. Rehfeld/A. Blöcker, Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie. Die Beispiele Südost-Niedersachsen und Südhessen, Graue Reihe der Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf 1991.

Es gibt kaum eine andere Branche, die so häufig Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen war und ist wie die Automobilindustrie. Die herausragende gesamtwirtschaftliche Bedeutung dieser Branche in den Industrieländern - in der Bundesrepublik ist beispielsweise jeder siebte Arbeitsplatz direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig - aber auch die gravierenden ökologischen Belastungen und das täglich zunehmende Verkehrschaos machen das verständlich. Mehrere wissenschaftliche Arbeiten über die Automobilindustrie haben in den letzten Jahren große Beachtung in der Öffentlichkeit gefunden; so beispielsweise die Studie von Fre-

deric Vester, in der pointiert die Grenzen der ökologischen Belastung diagnostiziert und in der die deutliche Reduzierung des Individualverkehrs gefordert werden. Zu erwähnen ist auch die Studie des Massachusetts Institute of Technology (MIT) „Die zweite Revolution in der Autoindustrie“.

Trotz der Vielzahl wissenschaftlicher Untersuchungen gibt es bisher kaum umfassende Analysen über die regionalen Strukturen und Abhängigkeiten der Automobilindustrie und den Zusammenhang zwischen Branchen- und Regionalentwicklung. Das durch die Hans-Böckler-Stiftung geförderte Projekt „Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie“ ist daher auch keine reine „Automobilstudie“, sondern untersucht die Entwicklung der wichtigsten Automobilhersteller und ihrer Zulieferer und deren Verflechtungen mit der regionalen Wirtschaftsstruktur am Beispiel Südost-Niedersachsen und Südhessen.

Im ersten Teil der Untersuchung werden „Regionale Entwicklungsmuster im Vergleich - Wirtschaftsstrukturen und Trends in Südhessen und Südost-Niedersachsen“ herausgearbeitet (S. 15 -140).

Trotz zahlreicher Gemeinsamkeiten (etwa gleiche Beschäftigtenzahl, ähnliches Niveau der wirtschaftlichen Leistungskraft) haben sich diese beiden Automobilregionen in den letzten Jahren sehr unterschiedlich entwickelt. Insbesondere die Beschäftigungsentwicklung zeigt, daß der globale Strukturwandel und regionale Krisenverläufe unterschiedlich bewältigt wurden. So liegt in Starkeburg (STBG) die Arbeitslosenquote seit 1967 durchgehend unter dem Bundesdurchschnitt, während sie in Südost-Niedersachsen (SON) durchgehend über dem Bundesdurchschnitt angesiedelt ist. In ihrer Analyse kommen die Autoren zu dem Ergebnis, daß die Automobilindustrie in STBG vor allem in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre einen wesentlichen Beitrag zur Stabilisierung der Beschäftigung geliefert hat. Seit Ende der siebziger Jahre gehen allerdings von dieser Branche keine zusätzlichen Beschäftigungsimpulse mehr aus. Dagegen zeigen sich in STBG seit der zweiten Hälfte der siebziger Jahre stark überdurchschnittliche Beschäftigungszuwächse in anderen für die Region wichtigen Branchen (S. 125). Der regionale Vergleich mit SON macht die Unterschiede in der Beschäftigungsentwicklung dieser beiden Automobilregionen deutlich, denn im gleichen Zeitraum zeigt sich für SON „eine fast alle Wirtschaftszweige betreffende ungünstige Beschäftigungsentwicklung“. Während sich in SON der „beschleunigte ökonomische Umstrukturierungsprozeß

kaum abzeichnet, weist die Region STBG eine deutliche Ausweitung des Dienstleistungssektors bei gleichzeitigem Bedeutungsverlust der Automobilindustrie und anderer produzierender Bereiche" (ebenda) aus. Dennoch wird auch für STGB keine strukturpolitische Untätigkeit nahegelegt. Im Gegenteil: Sehr deutlich wird darauf verwiesen, daß die zur Zeit bestehenden Agglomerationsvorteile mittel- und langfristig sich zu Agglomerationsnachteilen - wie sie in Ansätzen bereits erkennbar sind (Gewerbeflächenknappheit, deutliche Engpässe in der Wohnraumversorgung, Verkehrsprobleme) - herausstellen können. Aufgrund dieser unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen (trotz Dominanz der Automobilindustrie) und der jeweils spezifischen Wachstumsdynamik werden unterschiedliche regionalpolitische Strategien empfohlen.

Im zweiten Teil der Untersuchung wird die „Entwicklung von Unternehmensstrategien und die regionale Ausprägung am Beispiel der Standorte der VW AG und der Adam Opel AG in Südost-Niedersachsen und Starkenburg (Süd Hessen)" (S. 141 - 171) behandelt. Zunächst werden die Konzernprofile ausführlich skizziert, die auch über die regional- und strukturpolitische Schwerpunktsetzung der Studie hinaus von Interesse sind. Die regionale Entwicklung der Automobilwerke belegt vor dem Hintergrund aktueller Konzernstrategien anschaulich die Abhängigkeiten globaler Umstrukturierungen für das regionale/lokale Umfeld der Betriebsstandorte.

Statt spektakulärer kapitalintensiver Rationalisierungsprojekte stehen heute arbeitsorganisatorische Maßnahmen, die funktionale Aufgabenteilung im Konzern sowie neue Arbeitszeitmodelle im Vordergrund der Kapazitätssteigerung. Im Unterschied zu dem von den Arbeitgebern und konservativ/liberalen Wirtschaftspolitikern häufig angestimmten Klage lied der mangelnden Standortattraktivität kommen die Autorinnen und Autoren der Studie jedoch zu dem Ergebnis, daß gerade aufgrund eines neuen Produktivitätstyps die deutschen Standorte gute Chancen im Konkurrenzkampf um neue Investitionen in der Automobilindustrie haben (S. 244 ff.).

Eine unter regionalwissenschaftlichen und regionalpolitischen Aspekten interessante Frage, der im Rahmen der Studie nachgegangen wird, ist es, „inwiefern es im Zuge neuer Unternehmensstrategien zur Re-Regionalisierung von Input-Output-Verflechtungen beziehungsweise zur Bildung regionaler Produktionscluster nach dem Vorbild japanischer Konzerne (.. .) kommen wird" (S. 249). In der

Studie werden Hinweise darauf gegeben, daß durch die mit den Unternehmensstrategien verbundene Reduzierung externer Schnittstellen sowohl zu Teilezulieferern als auch zu verbundenen Dienstleistungsunternehmen die Zahl der Zulieferer drastisch gesenkt wird und dies negative Folgen für das lokale Umfeld mit sich bringen wird. „Die Auflösung noch existierender regionaler Zulieferungen wird auch durch die Neuorganisation im Einkaufsbereich und die Einkaufsstrategie beider Unternehmen befördert" (S. 248). Obwohl der Trend zu kürzeren Anlieferungszyklen (Just-in-Time-Konzepte) nahelegt, daß ein gewisses Ausmaß regionaler Konzentration gefördert wird, so zeigt sich andererseits sehr deutlich, „daß es weniger die absolute Entfernung als die benötigte Zeit ist, die die Just-in-Time-Fähigkeit bestimmt (...)" (S. 250). Sowohl für die Region SON als auch für STGB sind größere regionale Arbeitsplatzeffekte aus den neuen logistischen Strategien kaum zu erwarten. Im Gegenteil: Die Studie belegt, daß die Suche nach neuen Lieferanten bei der Reduzierung der Fertigungstiefe grundsätzlich global erfolgt.

Im dritten Teil der Untersuchung wird der Frage nach den Auswirkungen von Veränderungen bei den Herstellerstandorten für den gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang in den Regionen nachgegangen. „Den Ausgangspunkt bildet dabei die Überlegung, ob von der Automobilindustrie (...) dominierten Regionen in den kommenden Jahren ähnliche Krisenverläufe wie den altindustriellen Regionen drohen (...), zumal diesem Industriezweig aufgrund mehrerer Entwicklungstendenzen (...) weitreichende Anpassungszwänge prognostiziert werden" (S. 253) - eine Fragestellung, der gegenwärtig auch für die Stuttgarter Region in einem durch die HBS geförderten Forschungsprojekt durch das IMU-Institut nachgegangen wird.

Die Autoren gehen von einer erweiterten Perspektive der regionalwissenschaftlichen Forschung aus, nach der die ungünstige Entwicklung einzelner Regionen nicht „als „Nachhinken" oder „Abkoppeln" interpretiert werden kann, (sondern) vielmehr als Resultat spezifischer Umstrukturierungs- und Spezialisierungsprozesse" zu verstehen ist (S. 253).

Gefragt wird „nach den regionalen Mustern der momentan ablaufenden Umstrukturierungsprozesse, nach den Bedingungen erfolgreicher Anpassung und der Umsetzungsmöglichkeiten in regionalpolitische Strategien" (S. 253). In der Konsequenz kommen die Autorinnen und Autoren zu dem Ergebnis, daß Zweifel an einer strukturpolitischen Strategie

angebracht sind, die über eine reine Ausweitung regionaler Produktionsverflechtungen versucht, regionale Wirtschaftskreisläufe zu stabilisieren. Vielmehr wird die Notwendigkeit hervorgehoben, „stärker als bisher industriepolitische Zielsetzungen in strukturpolitische Konzepte zu integrieren (...). Angesichts der zunehmenden Globalisierung können regionale strukturpolitische Ansätze nur darauf abzielen, ausgehend von den in der Region vorhandenen Potentialen die Position der Region im globalen Verflechtungsnetz zu stabilisieren und die sich aus der Globalisierung ergebenden Konsequenzen innerhalb der Region zu optimieren“ (S. 318). Was dies in der Praxis bedeuten kann, wird insbesondere für die Region SON deutlich gemacht. Hier bestehen der Studie zufolge durchaus günstige Chancen, die vorhandenen Entwicklungs- und Produktionspotentiale der Region zu vernetzen, um sie für die Entwicklung und Produktion integrierter Verkehrssysteme zu nutzen.

Ausgehend von den in der Studie dargelegten generellen Trends werden drei Szenarien zur Entwicklung der Automobilindustrie entwickelt. Perspektivenreich für die zukünftige Beschäftigungsentwicklung ist das dritte Szenario „Regionale Entwicklung und Produktion von Verkehrssystemen“, insbesondere für die Region SON. Dieses Szenario geht davon aus, daß sich die Automobilhersteller langfristig zu Verkehrskonzernen umstrukturieren. Mit dem damit verbundenen Aufbau neuer Tätigkeitsfelder ist die Realisierung integrativer Verkehrssysteme verbunden (Verkehrsleitsysteme, Park-and-Ride-Konzepte und so weiter), an denen VW bereits arbeitet. Für STGB hingegen wird angenommen, daß die regionale Entwicklung zukünftig stärker von anderen Branchen getragen wird und die Voraussetzungen für die „Produktion von Verkehrssystemen“ weniger günstig sind. Hier werden vielmehr

neue Wege der kommunalen Wirtschaftsförderung, die Anwendung neuer Konzepte für den Güterverkehr und eine vorausschauende Qualifikationspolitik vorgeschlagen.

In der Studie wird überzeugend die Notwendigkeit eines stärkeren Engagements der Gewerkschaften im Bereich der regionalen Struktur- und Beschäftigungspolitik nahegelegt. Trotz des globalen Charakters des ökonomischen Strukturwandels gibt es für die Gewerkschaften konkrete Ansätze der regionalen Gestaltung des Wandels. So werden Hinweise für konkrete Modellprojekte gegeben (zum Beispiel Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, regionale Verkehrsvereine und so weiter), die im Unterschied zu globalen Investitionsprogrammen die Mobilisierung und Beteiligung der betroffenen Arbeitnehmer vor Ort ermöglichen. Dies setzt jedoch eine stärkere Verbindung betrieblicher und überbetrieblicher Aktivitäten der Mitbestimmungsträger voraus. Analog zu der Forderung, verschiedene Politikbereiche (Wirtschaftsförderung, Technologiepolitik und so weiter) stärker zu strukturpolitischen Maßnahmen zu bündeln, bedeutet dies für die Gewerkschaften, ihre Aktivitäten zwischen den Verwaltungsstellen, Kreisen und Einzelgewerkschaften stärker zu koordinieren. „Neue Logistikkonzepte in der Automobilindustrie betreffen nicht nur die IG Metall, sondern auch die für die Zulieferer vor Ort zuständigen Gewerkschaften (IG Chemie, teilweise auch Textil und Bekleidung, Holz und Kunststoff und so weiter) und die für die Verkehrsbereiche zuständigen Gewerkschaften (ÖTV, GdED)“ (S. 319). Aus diesem Grund ist die Lektüre der Studie allen Gewerkschafterinnen und Gewerkschaftern zu empfehlen, die der regionalen Struktur- und Beschäftigungspolitik eine wichtige Zukunftsaufgabe beimessen.

Reiner Hoffmann,  
Düsseldorf