express
Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit

Eine deutsche Kopie des Trump'schen Protektionismus

Jörg Wuttke* zu Christiane Benners Programm gegen den Industrieabbau

In: ***express*** *10/2026*

Die Metall- und Elektroindustrie befindet sich in einer der schwierigsten Tarifrunden ihrer Geschichte. Seit 2019 sind 320.000 Jobs verloren gegangen, hunderttausende weitere stehen laut Arbeitgebern auf dem Spiel. Nicht wenige sprechen von einer Kernschmelze der industriellen Schlüsselindustrien. In einem *Handelsblatt*-Interview[1] skizzierte IG-Metall-Chefin Christiane Benner ihre Rezepte, um Arbeitsplätze zu erhalten: Zölle, Local Content, ein Bekenntnis zu Wachstumsbranchen wie Rüstung und Rechenzentren – und eine Kampfansage in der Rentenfrage. Ein genauerer Blick auf die Fakten hinter diesem Programm zeigt: Es ist weit weniger kämpferisch, als es klingt, und an entscheidenden Stellen schlicht die deutsche Kopie einer gescheiterten US-amerikanischen Blaupause.

Trump'scher Protektionismus im EU-Gewand

Christiane Benner fordert europäische Zölle auf chinesische Hybridfahrzeuge, um die unter Druck stehenden deutschen Hersteller zu schützen. Ihr Argument ist nicht aus der Luft gegriffen: Der Anteil chinesischer Marken an den in Europa verkauften Plug-in-Hybriden erreichte im Juni 2026 einen Rekordwert von 34 Prozent, begünstigt durch staatliche Subventionen, die drei- bis achtmal höher liegen als in der OECD-Region, sowie eine geschätzte Unterbewertung des Yuan von mindestens 40 Prozent. Das ist kein ›fairer‹ Marktwettbewerb.

Nur: Genau diese Politik – Zölle und Protektionismus als Antwort – hat Trump in den USA bereits vorexerziert, mit ernüchterndem Ergebnis. Seit Trumps »Liberation Day«-Zöllen im April 2025 wurden dort 89.000 Stellen im verarbeitenden Gewerbe abgebaut, das dritte Jahr in Folge sinkt die Beschäftigung in diesem Sektor.[2] Von der versprochenen Rückverlagerung der Produktion keine Spur: Das US-Handelsbilanzdefizit erreichte 2025 einen Rekordwert.[3] Und wer zahlt die Zeche? Die Zollpolitik kostet US-Haushalte im Schnitt rund 2.400 Dollar im Jahr[4] – eine Summe, die nach Berechnungen der Bank of America bereits rund ein Viertel aller US-Haushalte hart trifft, die von Gehaltsscheck zu Gehaltsscheck leben; nach Fed-Zahlen könnte gut ein Drittel der US-Amerikaner nicht einmal eine unerwartete Ausgabe von 400 Dollar stemmen.[5] Wer also von Zöllen eine Rettung der deutschen Autoindustrie erwartet, sollte diese Bilanz kennen.

Hinzu kommt eine Doppelmoral, die Christiane Benner nicht anspricht: Wenn die EU China Marktverzerrung durch Subventionen vorwirft, sollte sie den Blick auch auf sich selbst

---

1 Gillmann, Barbara: Die Rente nach 45 Jahren verteidigen wir mit Zähnen und Klauen, in: Handelsblatt vom 28. Juli 2026.

2 Mulholland, Ryan/Andara, Kennedy: One Year After ›Liberation Day,‹ American Workers Are Feeling the Negative Effects of the Trump Administration's Tariffs, 17. März 2026, americanprogress.org

3 Bureau of Economic Analysis (BEA) of the United States Department of Commerce: U.S. International Trade in Goods and Services, December and Annual 2025, 19. Februar 2026, bea.gov

4 The Budget Lab at Yale: State of U.S.-Tariffs, 30. Juli 2025, budgetlab.yale.edu

5 Wadford, Joe: Paycheck to paycheck: Slowing but growing, November 2025, institute.bankofamerica.com; Economic Well-Being of U.S. Households in 2025, Mai 2026, federalreserve.gov

richten. Die direkten EU-Agrarexportsubventionen sind zwar seit 2003 offiziell abgeschafft, doch die strukturellen Effekte europäischer Überproduktion wirken bis heute: Importiertes Milchpulver wird in Westafrika zu bis zu 40 Prozent niedrigeren Preisen an Verarbeiter weitergegeben als lokal produzierte Milch – mit der Folge zerstörter bäuerlicher Existenzen und Landflucht.

Local Content: Auch eine Kopie des Trump'schen Irrwegs

Auch bei Benners zweiter Forderung – verbindliche Local-Content-Quoten für Zulieferer, verankert im »Industrial Accelerator Act« – handelt es sich um den aus den USA importierten nationalen Protektionismus. Ausländischen Herstellern, die in Europa Werke bauen, die Freiheit zu nehmen, dort einzukaufen, wo es am günstigsten ist, ist eine klassische Marktverzerrung, ökonomisch verwandt mit einer Subvention. Die US-Erfahrung mit »Buy American«-Vorgaben zeigt: Solche Zwangsquoten bringen selten die versprochene Reindustrialisierung, erhöhen aber Kosten und Reibung.

Christiane Benners eigene Position ist zudem in sich widersprüchlich. Sie kritisiert zu Recht, dass Local-Content-Regeln zahnlos bleiben, solange durch Freihandelsabkommen wie das mit Mercosur Importe aus Drittstaaten als »europäisch« durchgehen. Gleichzeitig fordert sie aber eine »strikte Konzentration« auf den europäischen Markt, die »unbürokratisch und mit flexiblen Quoten« funktionieren soll. Strikte Vorgaben, die flexibel gehandhabt werden, brauchen genau den bürokratischen Prüfapparat, den sie angeblich vermeiden möchte.

Auch die von Benner positiv erwähnte Selbstverpflichtung zum Local Content des Verbands der deutschen Automobilindustrie überzeugt nicht: Die dortigen Konzerne sind alles andere als rein deutsche Unternehmen, sie unterhalten Produktionsstandorte weltweit und betreiben den internationalen Standortwettbewerb selbst mit, indem sie Belegschaften gegeneinander ausspielen, um niedrige Löhne und schlechte Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Der von Trump kopierte nationale Protektionismus ist nur eine Fortsetzung dieser Standortlogik mit anderen Mitteln.

Die verworfene Alternative: Arbeitszeitverkürzung

Was auffällt: Das naheliegendste Mittel, um Arbeitsplätze tatsächlich zu sichern, fehlt in Christiane Benners Programm fast vollständig. Dabei hat genau dieses Mittel in der Geschichte der IG Metall bereits nachweislich funktioniert. Am 14. Mai 1984 traten 57.500 Beschäftigte in 23 Betrieben in Nordwürttemberg/Nordbaden in den Streik für die 35-Stunden-Woche, eine Woche später folgten Zehntausende in Hessen. Die Arbeitgeber reagierten mit Aussperrungen, die am Ende Hunderttausende betrafen. Bundeskanzler Kohl nannte die Forderung »dumm und töricht«. Nach sieben Wochen hartem Arbeitskampf einigte man sich auf eine erste Verkürzung von 40 auf 38,5 Stunden – die vollen 35 Stunden wurden erst 1995, elf Jahre und mehrere Tarifrunden später, erreicht. Das Nürnberger Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung bezifferte den dadurch geschaffenen Beschäftigungseffekt bis 1992 auf rund eine Million Arbeitsplätze.

Von dieser Kampfbereitschaft ist heute nichts mehr zu spüren. Statt auf Zölle und Quoten zu setzen, die die Standortideologie nur fortschreiben, könnte eine weitere Arbeitszeitverkürzung angesichts der heutigen Produktivitätsgewinne durch E-Mobilität und KI dieselbe Wirkung entfalten wie 1984. Ausgerechnet diese Forderung hat die IG-Metall-Spitze weitgehend fallen lassen. Benner persönlich steht dabei in einem handfesten Interessenkonflikt: Bei Aumovio, wo sie nicht als Gewerkschafterin, sondern als stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende mit am Tisch sitzt, wurde exakt das Gegenteil einer Arbeitszeitverkürzung beschlossen – eine Verlängerung von 35 auf 38 Stunden ohne Lohnausgleich, also eine Rückabwicklung dessen, wofür 1984 gestreikt wurde. Auf die Frage, ob das ein Vorbild für die ganze Branche sei, antwortet sie ausweichend mit einem Verweis auf die Wichtigkeit »tariflicher Instrumente«. Wer als Aufsichtsrätin eine Arbeitszeitverlängerung mitträgt und als Gewerkschaftsvorsitzende gleichzeitig für eine Arbeitszeitverkürzung eintreten müsste, gerät zwangsläufig in einen Rollenkonflikt – vierzig Jahre nach dem größten Erfolg, den die eigene Organisation mit genau dieser Forderung erzielt hat.

Erneuerbare Energien schaffen mehr Jobs als Rüstung

Als Kompensation für die Verluste in Auto, Metall und Elektro nennt Benner Erneuerbare, Speichertechnologien, Luftfahrt und Rüstung. Ein Blick auf die Zahlen relativiert die Gleichrangigkeit dieser Aufzählung erheblich: Die Erneuerbaren-Branche beschäftigt aktuell 436.000 Personen – mehr als dreimal so viel wie die gesamte Rüstungsindustrie mit rund 105.000 Beschäftigten.[6] Der eigentliche Skandal ist nicht, dass in den Erneuerbaren zu wenige Jobs entstünden, sondern dass dieser größere, bereits bewährte Jobmotor durch die energiepolitische Kehrtwende der Bundesregierung gefährdet wird, während parallel Milliarden schuldenfinanziert in die Rüstung fließen – von denen je nach Quelle acht bis achtzehn Prozent ohnehin direkt an US-Konzerne wie Lockheed Martin gehen.[7]

Anders als Erneuerbare, die auf realer ziviler Nachfrage beruhen, hängt Beschäftigung in der Rüstung von einer fortbestehenden, politisch erzeugten Bedrohungswahrnehmung ab – eine Industrie, die vom Aufrüsten profitiert, hat ein strukturelles Eigeninteresse an der Eskalation von Konflikten, weil Frieden ihr Geschäftsmodell schmälert. Selbst innerhalb der Branche wiederholt sich zudem die Standortlogik, die Benner bei der Autoindustrie kritisiert: Die Ukraine hat eine eigene Rüstungsindustrie mit einer Drohnenproduktionskapazität von rund vier Millionen Einheiten jährlich aufgebaut, deutsche Konzerne wie Rheinmetall bauen dort bereits eigene Werke, während ausländische Konkurrenten wie der türkische Hersteller Baykar dasselbe tun. Und wie in der zivilen Wirtschaft produzieren Rüstungskonzerne dort, wo es am billigsten ist und wo der Bedarf am größten ist. Und was den Bedarf betrifft, ist die Ukraine derzeit der perfekte Standort für die Rüstungskonzerne – vorausgesetzt, der Krieg dauert noch einige Jahre an.

Leerstelle öffentlicher Nahverkehr

Auffällig ist zudem, welches Feld in Benners Liste der »Zukunftsfelder« fehlt – dabei wäre es das naheliegendste, um Klimaschutz und Beschäftigung in der Autoindustrie zusammenzudenken: der öffentliche Nahverkehr. Zumindest ein Teil der IG Metall hat sich bereits für diesen Weg ausgesprochen. So argumentierte der Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall Berlin 2024 explizit für den Ausbau des öffentlichen Transports und eine Reduzierung des Individualverkehrs. An Strukturen fehlt es nicht: Seit 2020 gibt es einen bundesweiten »Zukunftsfonds Automobilindustrie« mit einer Milliarde Euro, dazu 27 von der IG Metall mitinitiierte regionale Transformationsnetzwerke, etwa in Wolfsburg oder Kassel. Nur zielen diese Netzwerke darauf, das bestehende Produktionsmodell – den privaten Pkw – technologisch zu erneuern sowie die Produktionskosten dafür zu minimieren, und nicht darauf, die Produktion auf dringend benötigte Nahverkehrsmittel zu erweitern.

Rüstung und Frieden

Auf die Frage, ob die Rüstungskonjunktur den Industrieabbau auffangen kann, antwortet Benner selbst mit Nein – maximal zehn Prozent der wegbrechenden Jobs seien so zu kompensieren, ihr eigentliches Ziel müsse »eine Zukunft durch Diplomatie und Frieden« sein. Schön gesagt, nur ohne Konsequenz. Die IG Metall-Satzung verpflichtet die Gewerkschaft ausdrücklich zu Frieden, Abrüstung und Völkerverständigung als »unverrückbarem Grundsatz«. Praktisch bekannte sich die IG Metall Berlin im Juli 2026 zur Umwandlung des früheren Pierburg-Automobilzulieferwerks in eine Munitionsfabrik für Rheinmetall, 293 Beschäftigte wechseln in die neu gegründete Rheinmetall Waffen Munitions GmbH. Die zuständige Geschäftsführerin der IG Metall Berlin Ines Beeck versucht den Spagat mit der Formel, friedenspolitischer Auftrag und Interessenvertretung »gehören untrennbar zusammen«. Das Bündnis »Sagt

[6] Fingerhut, Jana/Wink, Roman: Beschäftigung in den erneuerbaren Energien: Entwicklung und politische Reformen, 25. Juni 2026, bertelsmann-stiftung.de; Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Sicherheits- und Verteidigungsindustrie, o.J., bundeswirtschaftsministerium.de/

[7] Handelsblatt Research Institute: Sicherheit und Verteidigung in Deutschland 2026, S. 27, Dezember 2025, research.handelsblatt.com; Pflüger, Tobias: Rüstungsexporte der USA nach Deutschland, 14. Januar 2026, imi-online.de

NEIN! – Gewerkschafter*innen gegen Krieg, Militarismus und Burgfrieden« nennt es treffender die Fortsetzung eines opportunistischen Burgfriedenskurses – und verweist darauf, dass der zweite IG-Metall-Vorsitzende Jürgen Kerner bereits 2025 auf einem Handelsblatt-Kongress gemeinsam mit Bundeswehr- und Rheinmetall-Vertretern für den Einzug der Autoindustrie in die Rüstungsproduktion geworben hatte.

Große Worte oder heiße Luft?

Nach dem ersten Spitzentreffen der Sozialpartner mit dem Kanzler im Juni betont Christiane Benner »die gemeinsame Verantwortung« und dass »jeder seinen Teil beitragen« müsse – sie lehnt im selben Atemzug jeden Sozialabbau ab. Das Treffen drehte sich explizit um Reformen der Sozialversicherungen und endete ohne Ergebnis. Wenn »gemeinsam tragen« am Ende doch Zugeständnisse bedeutet, widerspricht das ihrer eigenen Ablehnung von Kürzungen; wenn nicht, bleibt offen, was die Gewerkschaften außer ihrem Nein bei diesem Treffen beigetragen haben.

Bei der Rente wird Christiane Benner konkreter: Die von der Rentenkommission vorgeschlagene Streichung der abschlagsfreien Rente nach 45 Jahren und des Blockmodells bei der Altersteilzeit werde man »mit Zähnen und Klauen« verteidigen. Verschwiegen bleibt der Rest des Pakets, das Ex-Sozialministerin Bärbel Bas selbst ein »Gesamtkunstwerk« nannte: u.a. Kopplung des Renteneintritts an die Lebenserwartung, eine verpflichtende Kapitalrente mit zwei Beitragssatzpunkten, die laut Arbeitgeberverband jährlich rund 40 Milliarden Euro kosten und nach Einschätzung von Kommissionsmitglied Peter Bofinger die Wirtschaft spürbar dämpfen dürften – bis zu 250.000 Arbeitsplätze könnten dadurch gefährdet sein.[8] Verwaltet werden soll das Kapital zwar über einen Staatsfond nach schwedischem Vorbild, doch individuelle Fondswahl öffnet die Tür für private Vermögensverwalter, deren Renditen oft auf Ausbeutung in Niedriglohnregionen beruhen – und das inmitten weltweiter Krisenherde und einer möglicherweise platzenden KI-Blase an den Börsen. Von einer sicheren Kapitalanlage kann hier wohl nicht die Rede sein und von der gescheiterten Riester-Rente scheint man wenig gelernt zu haben.

Ob Christiane Benners Ankündigung, die abschlagsfreie Rente nach 45 Jahren und das Blockmodell bei der Altersteilzeit »mit Zähnen und Klauen« zu verteidigen, mehr ist als nur kämpferische Rhetorik, zeigt der historische Vergleich: 1996, als Kohl die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall kürzen wollte, demonstrierten 350.000 Menschen in Bonn, 150.000 traten am 1. Oktober in Streik – am Ende blieb die Kürzung in weiten Teilen der Industrie tarifvertraglich Makulatur. Das war eine Verteidigung mit »Zähnen und Klauen«. Von einer vergleichbaren Mobilisierung gegen das aktuelle Rentenpaket – oder gegen die parallel diskutierte Wiedereinführung eines unbezahlten Karenztags bei Krankheit – ist bislang nichts zu sehen. Auch die Reaktion auf die Attacke gegen die 35-Stunden-Woche bei Mercedes blieb bislang bei einem Aktionstag und wenigen Stunden Kundgebung ohne Streikgeld stehen, ein echter mehrtägiger Produktionsausfall kam nicht zustande. Das ist etwas grundlegend anderes als die Proteste von 1996.

Lohnverzicht sichert keine Arbeitsplätze

Nach Christiane Benner muss »jeder seinen Teil dazu beitragen« – wie das in der Realität aussieht, zeigt die Geschichte der VW-Standortsicherung in aller Deutlichkeit. 1993 einigten sich VW und die IG Metall auf 20 Prozent weniger Arbeitszeit bei fast gleichem Lohn– schon 1999 kehrte VW zum klassischen Dreischichtsystem zurück. Die 1994 begründete, seither fortlaufende Beschäftigungssicherung kündigte der Konzern im September 2024 einseitig auf. Nach einem 70-stündigen Verhandlungsmarathon einigte man sich im Dezember 2024 auf eine neue Zusage bis Ende 2030 – »keine Werksschließungen, keine betriebsbedingten Kündigungen«. Die IG Metall selbst feierte die Einigung in ihrer Pressemitteilung als »Weihnachtswunder von Hannover«. Dabei hatte VW noch im Sommer 2024 – mitten in den Ver-

[8] Huld, Sebastian: 250.000 Arbeitsplätze weniger? Ökonomen warnen vor höheren Beitragssätzen durch Rentenreform, 24. Juni 2026, n-tv.de

handlungen über angeblich unumgängliche Einsparungen – 4,5 Milliarden Euro Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet. Auf dem ›Gabentisch‹ für die Belegschaft lag stattdessen der Verzicht auf eine vereinbarte Entgelterhöhung von 5,5 Prozent für die gesamte Laufzeit und auf eine Einmalzahlung von 600 Euro; mit dem eingesparten Geld wurde der eigene, »sozialverträgliche« Stellenabbau finanziert. Im Juli 2026, keine 20 Monate später, berät der VW-Aufsichtsrat bereits wieder über die Schließung von bis zu vier Werken und den Abbau von bis zu 120.000 Stellen weltweit.[9] Zwei Zusagen, zwei Kündigungen, keine zwei Jahre – und dazwischen ein Lohnverzicht, der am Ende nichts gesichert hat außer der nächsten Verhandlungsrunde zum Personalabbau. Bei Porsche wiederholt sich dasselbe Muster: 5.000 weitere Stellen fallen weg für eine »Standortsicherung bis 2035«, finanziert zu erheblichen Teilen aus den Einbußen der Beschäftigten selbst, während der Konzern im ersten Halbjahr 2026 sein operatives Ergebnis von 1,01 auf 1,38 Milliarden Euro steigerte.[10]

Trotz dieser Beispiele spricht Christiane Benner im Interview noch von der »Kraft der Tarifpartnerschaft« – und verwechselt damit einseitige Kapitulationsbereitschaft mit einem Bündnis auf Augenhöhe. Auch die Formel Benners, man müsse »gemeinsam durch die Krise durchkommen«, trägt nicht: Sie suggeriert ein gemeinsames Schicksal von Konzernvorständen und Belegschaften, wo in Wahrheit eine Seite die Gewinne einstreicht, während die andere die Rechnung zahlt. Dass diese Sprache trotzdem als Realismus verkauft wird, ist nicht persönlicher Naivität geschuldet: Sie ist das Sprachprodukt einer Gewerkschaftspolitik, die sich selbst als Co-Managerin des Standorts versteht anstatt als Gegenmacht zum Kapital. Diese Haltung lässt sich auch an der bevorstehenden Tarifrunde ablesen: Für Wachstumsbranchen wie Rüstung deutet Christiane Benner mehr Spielraum an, für die Krisenbranche Auto mahnt sie »sorgfältiges Abwägen« – eine Formulierung, die zugleich kämpferisch und kompromissbereit klingt, schwächt aus Erfahrung die Verhandlungsposition der Tarifkommission. Rein taktisch sollten Kompromisse erst am Ende der Verhandlungen gemacht werden – das hat die Arbeitgeberseite anscheinend deutlich besser verstanden als die Gewerkschaftsspitze.

Was von Amerika zu lernen wäre

Was können deutsche Gewerkschaften vom UAW-Erfolg in Chattanooga lernen? Eine berechtigte Frage der Reporterin – Benner beantwortet sie nicht. Statt eigene strategische Lehren zu ziehen, verweist sie auf das Fehlverhalten der Arbeitgeber, die sich nicht an das »Neutralitätsgebot« gehalten hätten. Das mag zutreffen, ist aber eine Ausrede nach außen, keine Antwort nach innen. Genau dieses Muster – Verantwortung extern verorten, statt die eigene Kampfform zu hinterfragen – zieht sich durch dieses gesamte Interview.

Dabei liefert der Fall Chattanooga konkrete, lernbare Lektionen. Der Tarifabschluss im Februar 2026 kam erst zustande, nachdem die Belegschaft glaubwürdig mit einem echten Streik gedroht hatte – nicht mit einer einstündigen Kundgebung während der Frühschicht ohne Lohnausfall, wie wir sie bei Mercedes in Deutschland gesehen haben. UAW-Präsident Shawn Fain reiste eigens zum Werk, um öffentlichkeitswirksam die 20,6 Milliarden Dollar Konzerngewinn von Volkswagen der unterdurchschnittlichen Krankenversicherung der Belegschaft vor Ort gegenüberzustellen – eine zugespitzte, plakative Gewinn-gegen-Beschäftigte-Kampagne, wie man sie von deutschen Gewerkschaftsspitzen selten hört. Das Ergebnis: 20 Prozent lineare Lohnerhöhung, Sofortbonus, Jahresbonus, verbesserter Kündigungsschutz, mit 96 Prozent Zustimmung ratifiziert. Und das nach zwei gescheiterten Organisierungsversuchen 2014 und 2019 – ein jahrzehntelanger, zäher Aufbauprozess, kein Selbstläufer.[11]

Nichts davon erwähnt Christiane Benner. Kein Wort zur Bedeutung glaubwürdiger Eskalation, kein Wort zur öffentlichen Zuspitzung auf Konzerngewinne, kein Wort zu einem von der Basis gewählten, unabhängigen Verhandlungskomitee anstelle von zentral gesteuerten Tarif-

[9] Tagesschau: Sparpläne bei Volkswagen, 10. Juli 2026, tagesschau.de

[10] Porsche AG: Vorstand und Gesamtbetriebsrat der Porsche AG vereinbaren Zukunftspaket, 27. Juli 2026, investorrelations.porsche.com

[11] UAW: Volkswagen Workers Make History, Ratify First Union Contract at Major Southern Auto Plant, 19. Februar 2026, uaw-newsroom.prgloo.com

kommissionen. Stattdessen bleibt es beim Verweis auf das Fehlverhalten der Gegenseite – ein bequemes Argument, das die eigene Praxis unberührt lässt.

Sinkende Tarifbindung, sinkende Mitgliederzahlen

Auf sinkende Tarifbindung angesprochen, plädiert Christiane Benner für »Anreize für Unternehmen, in die Tarifbindung einzutreten« – eine bemerkenswerte Umkehrung des gewerkschaftlichen Grundprinzips: Tarifbindung soll nicht mehr erkämpft, sondern den Arbeitgebern als attraktives Angebot unterbreitet werden. Was mit »Anreizen« gemeint sein könnte, bleibt offen – naheliegend sind tarifliche Öffnungsklauseln, mit denen die IG Metall in den letzten zwei Jahrzehnten versucht hat, Unternehmen in der Tarifbindung zu halten, indem sie den Tarifvertrag selbst löcheriger machte.

Auch auf die sinkende Mitgliederzahl (siehe *express* 4/2026, S. 4) antwortet Christiane Benner ausweichend: Demografie und Stellenabbau seien nicht wegzudiskutieren. Das sind Symptome, keine Diagnose. Seit Jahrzehnten hat es in der Branche keinen nennenswerten mehrtägigen Streik mehr gegeben, der die reale Kampfkraft der Organisation unter Beweis gestellt hätte. Stagnierende Reallöhne, fortgesetzter Arbeitsplatzabbau und wachsende Leistungsverdichtung sind das Ergebnis einer Politik, die sich selbst zunehmend als Mitverwalterin des Unternehmenserfolgs versteht – und die sinkende Mitgliederzahl ist der folgerichtige Ausdruck des wachsenden Zweifels, ob die eigene Organisation überhaupt noch konsequent auf der Seite der Beschäftigten steht.

Fazit

Vom Zoll über Local Content bis zur betrieblichen Standortsicherung zieht sich durch Christiane Benners gesamtes Programm ein Muster: Standortnationalismus verspricht kurzfristigen Schutz für die eigene Belegschaft, erkauft ihn aber durch Konkurrenz zwischen Beschäftigten verschiedener Standorte und Länder – ein Spiel, das die Arbeiterklasse auf Dauer nur verlieren kann. Dass Kolleginnen und Kollegen Christiane Benner im Betrieb applaudieren, wenn von »lokaler Wertschöpfung« die Rede ist, mag zutreffen – doch punktueller Beifall belegt nicht die politische Richtigkeit der Forderung, sondern nur, wie wirksam die Standortlogik im unmittelbaren Interesse einzelner Belegschaften wirkt, selbst wenn sie langfristig gegen die Interessen der Klasse gerichtet ist. Local Content ist, historisch betrachtet, eine Spielart desselben Standortnationalismus, der auch die Zollforderung und die betriebliche Standortsicherung trägt: der Versuch, die Beschäftigten eines Landes oder eines Werks gegen die eines anderen auszuspielen, um im globalen Wettbewerb der Kapitale die eigene Position zu verteidigen. Diese Logik war historisch nicht die Lösung, sondern regelmäßig Ursache von Verschlechterungen, weil sie den Konkurrenzdruck zwischen Belegschaften verschiedener Länder verschärft, statt ihn durch Solidarität zu überwinden.

Standortnationalismus ist im Kern derselbe Anachronismus wie die Vorstellung, der souveräne Nationalstaat könne in einer längst globalisierten Ökonomie noch eigenständig über sein Schicksal bestimmen. Beides ignoriert, dass Kapital, Produktion und Lieferketten längst international verflochten sind. Die eigentliche Alternative läge nicht in einer besseren Verwaltung des Standortwettbewerbs, sondern in seiner Überwindung durch eine Gewerkschaftspolitik, die bereit ist, den Konflikt mit dem Kapital nicht nur national, sondern auch international zu suchen. Umso mehr gilt heute, was die Arbeiterbewegung seit ihren Anfängen weiß: Proletarier aller Länder, vereinigt euch!

Eine geeinte internationale Kampfperspektive wäre auch das beste Gegengift gegen den Aufstieg der extremen Rechten. Nationale Standortpolitik dagegen vernebelt den unüberwindlichen Grundwiderspruch zwischen Kapital und Arbeit – eine Volksgemeinschafts-Ideologie des »Wir sitzen alle in einem Boot« weist strukturell in dieselbe Richtung wie der Wirtschaftsnationalismus, mit dem rechte Parteien in Krisenzeiten um genau jene Beschäftigten werben, die sich von der eigenen Gewerkschaft im Stich gelassen fühlen.

** Jörg Wuttke arbeitet als freiberuflicher Ingenieur und freier Autor.*

express im *Netz und Bezug* unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraβe 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12