

XI. Internationaler Förderkongress Junge Wissenschaft und Wirtschaft  
„Europa im Aufbruch? – Neue Impulse für Freiheit und Wohlstand in einer sich verändernden Weltordnung“

## **Strukturwandel durch Digitalisierung: Armutsfalle oder Wachstumsmotor?** Arbeitskreis 1

Egal ob bereits vergangen oder noch in vollem Gange: tiefgreifenden Veränderungen, wie die Industrialisierung im 19. und 20. Jahrhundert oder die „Deep Transition“ unserer Zeit, die Digitalisierung, sind stets ambivalent: Sie verändern politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Strukturen ebenso wie individuelle Verhaltensweise, Denk- und Handlungsmuster. Sie lassen Branchen und Berufe verschwinden, erschließen aber auch neue Tätigkeitsfelder. Sie können dazu beitragen, bestehende – räumliche, soziale oder ökonomische – Ungleichheiten zu überwinden und produzieren zugleich andere.

Die Frage, welche Auswirkungen diese Entwicklungen haben, ist dabei auch stets eine Frage, wie diese Transformationsprozesse gesteuert und politisch begleitet werden. **Deshalb möchte ich die in Panel 1 aufgeworfene Frage „Strukturwandel durch Digitalisierung: Armutsfalle oder Wachstumsmotor?“ nicht als eine „entweder, oder“-Frage diskutieren, sondern vielmehr als eine „sowohl als auch“-Frage betrachten.** So kann die Gleichzeitigkeit gegenläufiger Entwicklungstendenzen in den Blick genommen werden. Als Fallbeispiel dienen die infrastrukturelle Geschichte und Entwicklung der Stadt Leipzig in den vergangenen 30 Jahren. Hier lassen sich verschiedene Aspekte von strukturellem Wandel – die „Armutsfalle“ und der „Wachstumsmotor“ – in unmittelbarer räumlicher und zeitlicher Nähe und Abhängigkeit beobachten.

- Die Stadt Leipzig, hat eine lange Phase des Niedergang hinter sich. Zu DDR-Zeiten gehörte sie, wie der gesamte sächsische Ballungsraum, zu den Verlierern der zentral gelenkten Ressourcenzuweisung. Darüber hinaus wies die Region Leipzig vorrangig Industrien auf, die nach dem Ende der DDR einem beschleunigten Strukturwandel zum Opfer fielen: Allein 60.000 Arbeitsplätze gingen in der Chemieindustrie und dem Energiesektor verloren. Diese schlagartig einsetzenden Deindustrialisierung verstärkte bereits bestehende Abwanderungstendenzen in der Bevölkerung und führte dazu, dass zwischen 1989 und 2003 siebzehn Prozent der Einwohner\*innen die Region verließen. Die Stadt versuchte diesen Entwicklungen planerisch zu begegnen, indem sie den Wandel zu einer modernen Dienstleistungsmetropole forcierte. Und tatsächlich, der Abwärtstrend kehrte sich Anfang der Nullerjahre um: Die Arbeitslosen zahlen sanken, während die Einwohnerzahlen wieder stiegen – eine Entwicklung deren Fortsetzung ungebrochen bis ins Jahr 2035 prognostiziert wird. Doch anders als die urbanen Vorbilder Frankfurt oder München, gelang es Leipzig nicht, wie geplant eine „Dienstleistungsmetropole von europäischem Rang“ zu werden und z.B. vorrangig Medienhäuser und Banken anzusiedeln. Stattdessen entstanden Arbeitsplätze in der Produktion, vor allem in der Automobilbranche und in nachgelagerten Dienstleistungsunternehmen, wie beispielsweise der Logistik. **So existiert in Leipzig, bedingt durch wirtschaftlichen Strukturwandel, ein zeitgleiches Nebeneinander von gut bezahlten und durch Tarifverträge abgesicherten Arbeitsplätzen in der Industrie und prekären, schlecht bezahlten Jobs im Dienstleistungssektor.**
- **Die Grundlage dieser Entwicklung ihren Ursprung im gezielten Ausbau ganz bestimmter Infrastrukturen und wurde bereits kurz nach der Wende eingeleitet.** Dazu zählt vor allem der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und des Flughafens

Halle-Leipzig im Leipziger Norden. Das Gebiet zwischen Schkeuditz an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt und Plaussig im Nordosten der Stadt bildet mit der unmittelbaren Anbindung an das Straßen- (A9, A14) sowie Schienennetz (Güterverkehrszentrum Leipzig; ICE-Verbindungen nach München, Berlin, Frankfurt) und dem Flughafen Halle-Leipzig einen lokal, regional und global hoch vernetzten Wirtschaftsraum. Diese verkehrsinfrastrukturelle Situation, die von der Stadt Leipzig auch offensiv als „trimodaler Verkehrsknoten“ beworben wird, erwies sich als günstig für Branchen wie die Automobilindustrie, die auf ein ausgeklügeltes System aus internationalen Zuliefererbetrieben und -Teilen angewiesen sind, vor allem wenn sie zur Steigerung der Kosteneffizienz auf „schlanke“ Produktionskonzepte setzen, die gänzlich auf Lager verzichten. Dies wiederum zog nachgelagerte Branchen wie die Logistik an, die für das Konstruieren, Operieren und Aufrechterhalten dieser komplexen Lieferketten fundamental sind. Die Digitalisierung und der damit einhergehende Siegeszug des Online-Handels trieben die Entwicklung in den letzten Jahren weiter voran: 2006 eröffnete Amazon sein Lager und Logistikzentrum, 2008 das DHL Logistik Hub. Dazu kamen weitere Logistikdienstleister in den letzten Jahren. Während die Arbeitnehmer\*innen der Automobilkonzerne nach wie vor zumeist auf Basis von Tarifverträgen angestellt sind, setzen Unternehmen wie Amazon vor allem auf flexiblere Modelle: wenige Festanstellungen, stattdessen Leiharbeit und Saisonkräfte.

- **Diese Gleichzeitigkeit von lukrativen, tariflich abgesicherten Arbeitsplätzen und schlechter bezahlten, oftmals prekären Arbeitsplätzen in nachgelagerten Dienstleistungsunternehmen ist typisch für global vernetzte Städte.** Saskia Sassen hat bereits Anfang der Neunzigerjahre herausgearbeitet, dass es in global vernetzten Städten zu einer Polarisierung auf dem lokalen Arbeitsmarkt kommt: spezialisierte, gut bezahlte Tätigkeiten in Produktion, Tech-Jobs und Wissensökonomie finden sich neben prekarierten Dienstleistungstätigkeiten im Niedriglohnsektor. Ihr Blick galt damals noch den globalen Finanzmetropolen London, New York oder Tokio. Doch inzwischen muss man für diese Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Entwicklungen nicht mehr wie Sassen in diese Global Cities blicken: **Auch kleinerer Städte, wie in diesem Fall Leipzig, können aufgrund ihrer Einbettung in ein internationale Wirtschafts- und Warenströme diese Entwicklungen hervorbringen, mit nachgelagerten Effekten wie sozialer und räumlicher Polarisierung – es reicht die globale Vernetztheit.**
- Deshalb kann die Antwort auf die Frage „Strukturwandel durch Digitalisierung: Armutsfalle oder Wachstumsmotor?“ eben nicht eindeutig ausfallen – entscheidend ist das politische Regelwerk, das Veränderungen begleitet und auf Tendenzen der sozialen Ungleichheit oder Polarisierung reagieren kann.

## Literatur

- Bartzky, Arnold: Die gerettete Stadt. Architektur und Stadtentwicklung in Leipzig seit 1989. Erfolge Risiken Verluste. Leipzig 2015.
- Heinker, Helge-Heinz: Wirtschaft und Verkehr. In: Ulrich von Hehl (Hrsg.): Geschichte der Stadt Leipzig (= Band 4 Vom Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart). Leipzig 2019. S. 863-876.
- Rink, Dieter: Leipzig – Gewinnerin unter den Verlierern? In: Michael Vester (Hrsg.): Soziale Milieus in Ostdeutschland: Gesellschaftliche Strukturen zwischen Zerfall und Neubildung. Köln 1995. S. 51-70.
- Sassen, Saskia: The Global City. New York, London, Tokyo. Princeton 1991.