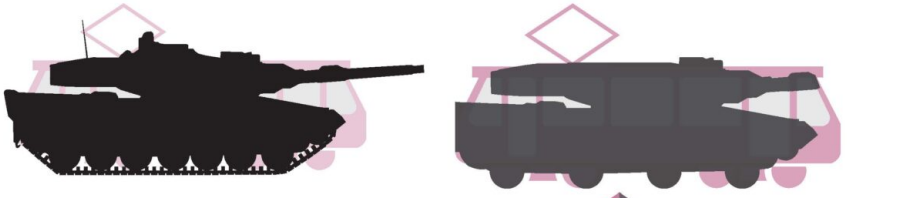
Aktionszeitung Nr. 2 erschienen

aktionszeitung
Nr. 2 Mai 2025
für eine Verkehrsindustrie mit Zukunft

Straßenbahnen statt Panzer

Tod oder Leben – wofür arbeiten wir?



Wir stehen am Scheideweg: Laufen wir in Richtung Kriegswirtschaft, an deren Ende unweigerlich Krieg stehen wird, der dann auch uns selbst trifft? Oder schaffen wir es, dem Irrsinn aus Handelskrieg, Militarisierung und Klimakatastrophe den Rücken zu kehren, und mit allen dafür notwendigen Mitteln resolut in die Richtung einer sozial- und umweltverträglichen Wirtschaft zu gehen?

Die große Koalition, die unter dem Vorzeichen einer nach rechts radikalisierten Union steht, setzt auf Krieg. Für Rüstungsausgaben oberhalb von 44 Mrd. Euro wird die Schuldenbremse ausgesetzt – zum Vergleich: Der Verteidigungshaushalt ohne die Schattenhaushalte beträgt derzeit 53 Mrd. Jetzt kann unbegrenzt Geld für Verteidigung, Zivilschutz, Nachrichtendienste und Cybersicherheit ausgegeben werden. Dabei beträgt der bisherige Rüstungshaushalt nach NATO-Kriterien jetzt schon über 90 Mrd. Euro – ca. 9 Prozent des Bruttoinlandsprodukts.

Das will bezahlt werden. Der Schuldenberg, der jetzt aufgehäuft wird, wird nur durch eine gigantische Inflation verbrannt werden können, die die bisherige in den Schatten stellt. Den Preis dafür bezahlen alle, die ihren Lebensunterhalt aus ihrem Einkommen finanzieren müssen. Sollten sie dadurch in Notlagen kommen, dürfen sie auf staatliche Unterstützung nicht hoffen, im Gegenteil: Denn für Sozialausgaben gilt die Schuldenbremse natürlich weiterhin. Den Koalitionsparteien fällt nichts anderes ein, als Arme und Migrant:innen weiter zu drangsalieren – bis zur Verfassungswidrigkeit – und die Reichen weiter zu bedienen.

Wofür sollen wir solche Opfer bringen?

Für den Tod. Der Präsident des Reservistenverbands sagt es klar und deutlich: „In den Nato-Berechnungen sterben in einem möglichen Krieg an der Ostflanke 5000 Soldaten – täglich. Das wäre bei der Bundeswehr die aktive Truppe. Danach kommen Reservisten, wenn es sie denn gibt … Wie viele Soldaten bräuchte man, um Deutschland in der Fläche mit modernem Kriegsmaterial zu verteidigen? Wir kamen auf 300.000 bis 350.000 Soldaten. Die Zahl der Reservisten müsste um das Dreifache sein, also rund knapp eine Million. Dann bin ich wieder fast bei den Zahlen im Kalten Krieg, als wir um die 1,2 Millionen hatten."

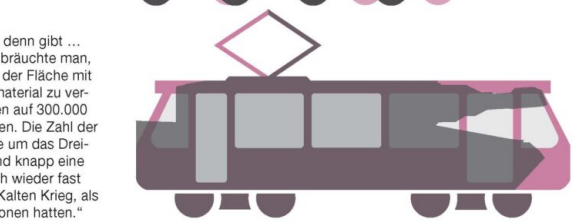
Eine verbrecherische Tradition

Unbegrenzte Ausgaben für die Hochrüstung wecken Begehrlichkeiten, sie locken mit hohen Profiten für die Aktionäre. In der Autoindustrie bleibt derzeit kaum ein Stein auf dem anderen, ihr Umbau zur Rüstungsindustrie hat begonnen.

Aber Waffen sind das unproduktivste, was man sich denken kann. Die Massen an Waffen und Munition, die jetzt gefordert werden, sind ja nicht dafür gedacht, dass sie in Bunkern gelagert werden. Sie sollen eingesetzt werden – und töten.

VW baut bereits für die Bundeswehr. Z.B. wurde gemeinsam mit Rheinmetall der *Amarok M* aufgelegt, eine Militärversion der ersten Generation des VW Pick-up. Die VW-Tochter MAN liefert die Basisfahrzeuge für die schweren Rheinmetall-Militär-Lkw. Diese Zusammenarbeit will Rheinmetall jetzt auf das VW-Werk Osnabrück ausweiten.

In Sachen Rüstungsproduktion hat VW eine lange, verbrecherische Tradition, die bis in die heutige Zeit reicht. In der Zeit des Nationalsozialismus war Volkswagen ein NS-Musterbetrieb, der für die SS und die Wehrmacht Kübelwagen, Panzer und Flugbomben herstellte und dafür tausende Zwangsarbeiter:innen, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge buchstäblich zu Tode schuften ließ. Ferdinand Porsche war Mitglied der SS und Vorsitzender der Panzerkommission.



„Was mit Panzern geht, sollte mit Straßenbahnen auch funktionieren"
Jan van Aken, Vorsitzender der Partei *Die Linke*



Was würden wir denn bauen wollen?

So, wie die Auto- und Zulieferindustrie in Deutschland gegenwärtig produziert, wird es nicht weitergehen: Konversion steht auf der Tagesordnung und ist, wie wir sehen, möglich. Was würden *wir* denn bauen wollen, wenn es nicht nur um Profite ginge und die Betriebe nicht Porsche und Piëch, Quandt und Klatten oder den Scheichs von Kuweit gehörten? **Busse und Bahnen oder Bomben und Raketen?**

Angela Klein, Stephan Krull



Deutschlandtempo? Runter vom Gas!

Die Koalition aus CDU/CSU und SPD will die Automobil- und Zulieferindustrie mit einer obszönen Maßnahme retten: Die steuerliche Begünstigung von Dienstwagen wird nicht abgeschafft, sondern auf 100.000 Euro pro Dienstwagen erhöht. Gesteuert über den CO_2-Preis, ist Mobilität nur für diejenigen da, die sie sich leisten können. Reiche können Verschmutzungsrechte kaufen, die anderen bezahlen dafür mit ihrer Gesundheit und der Zerstörung von Lebensverhältnissen.

Keine Straßensanierung ohne Tempolimit

Von der einfachsten und wirksamsten Maßnahme des Klimaschutzes, dem Tempolimit, ist an keiner Stelle die Rede. Dabei könnten Straßen und Brücken viel billiger saniert werden, wenn Geschwindigkeit und Gewicht der Fahrzeuge auf allen Straßen stärker begrenzt würden. Höhere Geschwindigkeiten verbrauchen beim Fahren überproportional mehr Treibstoff, erfordern schwere Fahrzeuge, die gegen Aufprall geschützt werden müssen, breitere Fahrbahnen, weitere Kurven und dickere und festere Straßenbeläge. Werden Straßen und Brücken mit geringerem Tempo befahren, spart das auch bei deren Sanierung Beton und Stahl, die ja immer noch nicht mit grünem Wasserstoff erzeugt werden.

40 Tonnen gehören auf die Schiene

Diejenigen, die über die kaputten Straßen klagen, haben sie selbst kaputtfahren lassen – weil zu hohe Lasten bei Lkws und zu lange Fahrzeuge genehmigt wurden. Beton und Stahl altern nicht einfach mit der Zeit, sie altern mit den Verformungen, die sie durch die Belastungen und die Gewichtseinwirkungen erfahren. Das autonome elektrische Fahren wurde bereits vor hundert Jahren erfunden: Güter gehören auf die Schiene und nur auf den letzten Kilometern auf die Straße. Schwerere und längere Lastwagen bringen Gewinne für Private, die Folgen in Form der Zerstörung von Straßen, Brücken und Überführungen sollen wir alle zahlen.

Einheitlicher Takt und billiges Bahnticket

Ein klimaschonender Umbau der Verkehrsinfrastruktur braucht Schienenwege bis weit in die Städte hinein, auf denen Güter transportiert werden können. Und die Eisenbahn sollte für alle im ganzen Land erreichbar sein und häufig fahren. Das bedeutet unterm Strich geringere Geschwindigkeiten auf den Bahntrassen und geringere Reisezeiten durch einen Takt im ganzen Land mit weniger Wartezeiten und Erreichbarkeit in der Fläche.

Jürgen Bönig

Weniger arbeiten und ein gutes Leben für alle



Stephan Krull

Flexibel ohne Ende? Wofür – wenn die Autoproduktion rückläufig ist?

Die Manager von Mercedes und VW, von Bosch und Conti vertreten das Konkurrenzprinzip – jeder gegen jeden und maximale Gewinne für die Aktionäre. ‚Es darf nicht so einfach sein, sich krankzumelden. Wer ungerechtfertigt krankmacht, verhält sich unsolidarisch', sagt der Mercedes-Boss.

Die Arbeitgeber fordern schon lange die Verlängerung der regulären Arbeitszeit. Die neue große Koalition von CDU/CSU und SPD will das Rentenalter weiter rauf setzen und den 8-Stunden-Tag auflösen. Die öffentlichen Arbeitgeber wollen die 42-Stunden-Woche einführen.

Dabei wird in vielen Betrieben schon Kurzarbeit gemacht, 200.000 Beschäftigte müssen inzwischen mit Kurzarbeitergeld auskommen.

Die Erwerbslosigkeit bzw. Unterbeschäftigung ist auf 3,9 Millionen (7,9 Prozent) gestiegen – allein in den letzten drei Jahren um 20 bis 30 Prozent.

Erwerbslose in Städten mit Automobil-Werken

Stadt	Erwerbslose	in Prozent
Wolfsburg	5.500	8,0
Stuttgart	29.000	8,1
Saarlouis	9.000	8,4
Dresden	12.000	8,6
Leipzig	37.000	10,5
Köln	68.000	10,8
Dessau	4.700	11,7
Kassel	13.700	11,9

Neben vielen Ideen für alternative, nachhaltige Produktion ist die kollektive Verkürzung der Arbeitszeit ein wichtiges Instrument, um die gestiegene Produktivität in gute Arbeit für alle umzusetzen.

4-Tage-Woche oder 6-Stunden-Tag – ein gutes Leben für alle!

+ Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich senkt die Kosten der Arbeitslosigkeit um viele Milliarden Euro.
+ Arbeitszeitverkürzung ist Voraussetzung für Geschlechtergerechtigkeit – denn unfreiwillige kurze Teilzeitarbeit und prekäre Arbeit sind vor allem weiblich.
+ Kurze Vollzeit ermöglicht eine geschlechtergerechte Aufteilung von Erwerbsarbeit, Hausarbeit, Erziehungs- und Pflegearbeit sowie sozialem und politischem Engagement.

Geld ist genug da!

Die Summe der Gewinne entspricht fast der Hälfte des Bundeshaushalts.

Radikale Arbeitszeitverkürzung ist der Schlüssel für menschliches und naturverträgliches Wirtschaften. Gewerkschaften, Kirchen, Sportverbände, Krankenkassen, die Klimabewegung, Umwelt- und Verkehrsinitiativen können gemeinsam eine zentrale Rolle dabei spielen, wenn sie ihr Potential als große gesellschaftliche Organisationen und Bewegungen für den Umbau erkennen und mobilisieren.

Stephan Krull, Gesprächskreis der Rosa-Luxemburg-Stiftung ‚Zukunft Auto Umwelt Mobilität'

Gewinne der Automobil-Konzerne in 2024

Konzern	Netto-Gewinn in Mrd. Euro	Gewinnrücklagen in Mrd. Euro	Summe in Mrd. Euro
Volkswagen	12,4	155	167,4
Mercedes	10,5	75	85,5
BMW	3,5	11	14,5
Ford	6,0	?	?
Summe	32,4	241	267,4

Informationen aus Belgien und China

Die Gier der Unternehmen

Audi Brüssel

‚Die Schließung von Audi Brüssel beweist, dass es zu einer Katastrophe führt, wenn man strategische Industrien privaten Unternehmen überlässt. Eine profitable, CO_2-neutrale Fabrik mit hochqualifizierten Arbeitskräften wurde geschlossen, weil das Management kurzfristigen Gewinnen Vorrang vor langfristiger Nachhaltigkeit einräumte. Europa hat kein Problem mit dem ‚grünen Wandel', sondern ein Problem mit der Gier der Unternehmen. Was wir stattdessen brauchen, sind öffentliche Investitionen und die öffentliche Kontrolle über Schlüsselindustrien und den Energiesektor. Wir brauchen eine Industriestrategie, bei der die Arbeitnehmer und das Klima an erster Stelle stehen und nicht die Aktionäre der Unternehmen.'

Marc Botenga, Europaabgeordneter für die PTB, Belgien

China

‚Die Joint Ventures stehen vor einer Welle von Entlassungen. VW hat 1400 Beschäftigte in Foshan/Südchina, einem großen Werk für E-Autos, entlassen und wird eine große Fabrik in Nanjing schließen. Ähnlich bei Toyota und Honda in Guangzhou, General Motors, Ford und Hyundai in Shanghai. Die Arbeit bei den chinesischen Produzenten von E-Autos ist weniger automatisiert als bei den bisherigen globalen Marktführern. BYD hat große Industrieparks in Zentral- und Westchina errichtet und die Belegschaft zwischen 2019 und 2023 von 474.000 auf 900.000 vergrößert.

Gewerkschaften müssen branchenweit Perspektiven entwickeln für gute Arbeit, für ökologische und Sicherheitsstandards. Die aktuelle Politik in USA und EU setzt nicht auf eine vielfältige industrielle Entwicklung, die den globalen Batterieproduzenten etwas entgegensetzen könnte. Abkopplung und Protektionismus sind für Beschäftigte und Gewerkschaften weder möglich noch sinnvoll.'

Boy Lüthje, Gastprofessor an der Sun-Yat-Sen Universität in Guangdong (aus *Lunapark 21*, Heft 64)

Zukunftsmanufaktur Dresden

Wer kämpft, kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren

Sven Schramm & Tobi Rosswog

Der 20. Dezember 2024 war ein Schlag ins Gesicht für die Volkswagen Sachsen GmbH und damit für die Kolleginnen und Kollegen in Zwickau, Chemnitz und Dresden: Ihre Beschäftigungsgarantie wurde gekündigt. In Zwickau wurden 1000 befristet Beschäftigte entlassen. Eine vollständige Ignoranz gegenüber dem Osten!

Die Antwort darauf? In Chemnitz verdoppelte sich der Zuspruch für eine rechte Gewerkschaft bei der Betriebsratswahl. Doch das ist keine Lösung! Unsere Antwort muss klar, entschlossen und solidarisch sein – für ein gutes Leben für alle!

Unsere Forderungen sind kompromisslos und zukunftsweisend: Erhalt aller Arbeitsplätze, Arbeitszeitverkürzung und der konsequente Umbau hin zu nachhaltiger Produktion.

Jetzt geht es um alles: Der Kampf um die Gläserne Manufaktur in Dresden hat begonnen! Die Fertigung soll Ende 2025 eingestellt werden – doch das lassen wir nicht zu! Die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Umweltbewegung stehen geschlossen dagegen.

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende bringt es auf den Punkt: ‚Wer nicht einmal 300 Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt Dresden sichern kann, wie will er 10.000 VW-Arbeitsplätze in ganz Sachsen retten?'

Blume spricht von einem ‚großen Aufbruch'? Gut! Dann organisieren wir ihn – aber von unten! Die Arbeiterinnen und Arbeiter, zusammen mit den Aktivistinnen und Aktivisten, kämpfen für den echten Wandel: eine zukunftsfähige, soziale und ökologische Industrie. Denn unsere Zukunft steht auf dem Spiel – nicht nur hier, sondern überall!

Sven Schramm, Mitarbeiter und IGM Vertrauensmann VW Dresden · Tobi Rosswog, Autor und Mitinitiator der Kampagne „VW steht für Verkehrswende"



Ford in Köln

Ohne Druck kein Ruck!

An vielen Tagen im April 2025 laufen keine Autos vom Band, werden keine Ersatzteile verschickt, wird nicht an technischen Entwicklungen gearbeitet. In zwei Warnstreikwellen vor Ostern haben sich jeweils 7000 Beschäftigte im Hauptwerk in Köln-Niehl und nochmals 2500 aus dem Ersatzteillager und der Entwicklung in Köln-Merkenich an den Aktionen gegen den geplanten Kahlschlag, gegen die zu befürchtende Insolvenz und für einen Sozialtarifvertrag beteiligt.

Zwei Ziele stehen im Mittelpunkt: Der Standort soll nachhaltig erhalten werden, und per Sozialtarifvertrag muss ein Netz zur Absicherung aller Arbeiterinnen und Arbeiter her.

Der Betriebsrat schreibt: ‚Wir müssen uns eingestehen, dass trotz des bestehenden Kündigungsschutzes unsere Arbeitsplätze bei Ford in Gefahr sind. Eine Insolvenz ist keine ferne Theorie mehr, sie könnte in den nächsten Jahren zur Realität werden! Wir brauchen eine faire Lösung für alle Beschäftigten hier in Köln und ein Sicherheitsnetz, welches uns auch im Falle einer Insolvenz finanziell auffängt. Gespräche mit der Geschäftsführung werden nicht ausreichen, um zu einem guten Ergebnis zu gelangen. Wir müssen nun aktiv Druck auf die Ford Motor Company machen.'

Hoffnung auf Erhalt des Standorts gibt es. Es müssen aber auch Alternativen zum großen privaten Auto geplant werden – sagen uns Kolleginnen und Kollegen. Einen Hebel dafür gibt es: Der § 92 des Betriebsverfassungsgesetzes räumt dem Betriebsrat ein Vorschlagsrecht ein. Er könnte genutzt werden, um eine Diskussion in der Belegschaft über Produktionsalternativen zu entfachen.

www.wir-bleiben-ford.de

Waggonbau Görlitz muss bleiben

Jörg Bergstedt · Tobi Rosswog

Was in den Aufbau militärischer Infrastruktur geht, fehlt bei sozialen, kulturellen und Umweltschutzprojekten.

In der geteilten Neißestadt Görlitz (polnischer Teil: Zgorzelec) zeigt sich beides in einem einzigen Projekt. Denn dort wird eine Fabrik mit langer Tradition im Waggonbau, die aktuell der Firma Alstom gehört, auf Panzerbau umgerüstet – unter der Regie der deutsch-französischen Wehrtechnikgruppe KNDS, Hersteller des Leopard.

Produzieren für den Tod statt für das Leben: Das ruft Friedens- und Umweltaktivist:innen auf den Plan. Sie wollen das doppelte Desaster mit kreativen Aktionen öffentlich machen, die Beschäftigten genauso wie die dort Wohnenden für die Beibehaltung des Waggonbaus gewinnen. Angesichts der Dimensionen, die Aufrüstung und Kriegsvorbereitung gerade annehmen, ist die Debatte darum noch bedenklich leise. Da gilt es, etwas in Gang zu schieben.

Wir hoffen, am Ende eine grundsätzliche Entscheidungsfrage stellen zu können: Sollen Wirtschaft und staatliches Handeln Profit, Macht und Tod dienen – oder einem besseren Leben der Menschen?

Die zentral in der Stadt gelegene Fabrik wollte der Betreiber Alstom aufgeben – nicht, weil es keine Aufträge für Züge gäbe, sondern weil anderswo größere Profite winken.

Mit der Drohung, die Produktion zu verlagern, erpresste der zweitgrößte Bahntechnikkonzern der Welt die üblichen Lohnverzichtszusagen der IG Metall. An seine Bestandszusagen hielt sich der Konzern dann trotzdem nicht, sondern verkaufte das Werk an den Panzerbauer KNDS.

Statt solchen Zumutungen nun kämpferisch zu begegnen, klatschten Gewerkschaftsführung, Bundeskanzler, Sachsens Ministerpräsident und örtliche Politik artig Beifall. Viele um ihr Gehalt bangende Arbeiter:innen, geschult im Waggonbau, bedauerten laut Presseberichten zwar das Ende ihrer bisherigen Tätigkeit, waren aber doch froh, dass zumindest ein Teil der Arbeitsplätze durch die Übernahme weiter bestehen bleibt.

Produktionskapazitäten für die Verkehrswende erhalten!

Wir meinen: Die Firma darf nicht geschlossen werden. Die Fertigungskapazitäten für Züge und Straßenbahnen müssen nicht nur erhalten, sondern auch ausgebaut werden. Die meisten Städte im Westen Deutschlands haben keine Straßenbahn (mehr). Dort muss sie wieder eingeführt werden. Und überall dort, wo sie wie in Görlitz noch existiert, muss sie hinsichtlich Takt und Linienführung deutlich ausgebaut werden.

Doch die nötigen Loks, Waggons und Trams lassen sich nicht herbeizaubern. Ohne Fabriken, die Züge bauen können, wird die Verkehrswende nicht gelingen. Autofabriken können und sollten auf Straßenbahnbau umstellen, aber auf keinen Fall dürfen bestehende Bahnbaufabriken verloren gehen.

Bundesweit und vor Ort haben sich Menschen aus linken, Friedens- und aktivistischen Strömungen zusammengefunden, die sich der Umwandlung ziviler in militärische Strukturen widersetzen wollen. Das Waggonwerk in Görlitz soll dabei zu einem besonderen Symbol werden.

Einige Aktivist:innen haben Erfahrungen mit Waldbesetzungen, Verkehrswendeaktionen und antifaschistischen Kämpfen. Wir wollen den militärischen Alltag stören und Signale aussenden, um den nationalen Taumel pro Kriegstüchtigkeit in eine klare Position für Abrüstung, Klimaschutz und Menschenrechte zu drehen.

Rund um den 1. Mai geht es mit Aktionen in der Görlitzer Innenstadt und vor dem Werkstor los. Die dienen zunächst dem Ziel, die Arbeiter:innen im Waggonbau und die Görlitzer Bevölkerung dafür zu gewinnen, dass die Kinderwünsche wahr werden, die immer noch am Fabriktor ausgehängt sind: ‚Waggonbau Görlitz muss bleiben', steht da.

Weitere Aktionen sollen folgen. ‚Wir wollen keine Begleitfolklore des Unabwendbaren sein', heißt es aus der Runde der Aktivist:innen. ‚Einer solchen Mordmaschine entgegenzutreten, braucht kluges Vorgehen, starke Inhalte, aber auch spektakuläre Aktionen, die aufregen und zum Denken anregen.'

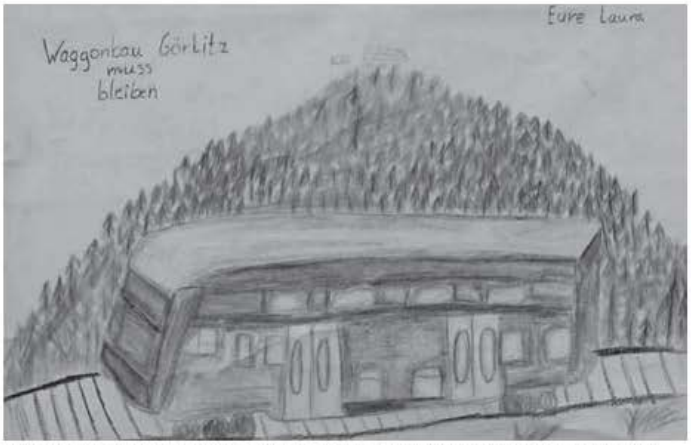




Bild unten: Luftbild des Fabrikgeländes · Oben: Eine der auf Transparente gedruckten Kinderzeichnungen, die am Zaun neben dem Eingang der Waggonbauhallen hingen (Fotos: Archiv Projektwerkstatt)

Mehr Infos: https://panzerfabrik.siehe.website
Lokale Vernetzung: Signalgruppe ‚Kein Bock auf Panzerbude!'
Überregionale Vernetzung: Signalgruppe ‚ÖPNVstattPanzer'

Aus der Geschichte lernen
Betriebsversammlung – ein Ort des Widerstands

Wolfgang Alles

Vor 20 Jahren, im Frühjahr 2005, wollte der Kraftwerksbauer Alstom Power Mannheim mit fadenscheinigen Begründungen etwa 900 der rund 2000 Stellen streichen.

Betriebsrat und Belegschaft fürchteten zurecht, dies werde die vorletzte Stufe vor der Schließung der über hundert Jahre alten Fabrik im Stadtteil Käfertal sein. Aufgeben war deshalb keine Option.

Der Betriebsrat forderte das Management auf, in einer Betriebsversammlung Stellung zu beziehen. Da es sich weigerte, wurde die Versammlung unterbrochen und eine tagelange Betriebsversammlung vorbereitet, die vom 25. bis zum 29. April 2005 stattfand. In einer riesigen, mit Plakaten und Transparenten geschmückten Werkshalle zerpflückten Beschäftigte aus fast allen Abteilungen in Dutzenden von Redebeiträgen die ‚Argumente' der Konzernleitung und zeigten, wer den Laden am Laufen hielt.

Fünf Tage lang kontrollierten Betriebsrat und Belegschaft faktisch den Betrieb. Am ersten Tag der Fortsetzung fanden zeitgleich örtliche Solidaritätsaktionen an den anderen deutschen Standorten von Alstom Power statt; am zweiten und dritten Tag Soli-Streiks von Alstom-Beschäftigten in Spanien und in Italien.

„Résistance – unsere Chance!"

Am Ende jedes Tages demonstrierten etwa 1500 Kolleg:innen lautstark für den Erhalt aller Arbeitsplätze vom Werk aus in die Stadt. Höhepunkt war die fünfte Demo mit 3000 Menschen. Am 1. Mai, beteiligten sich 2000 Alstom-Beschäftigte und ihre Familien an der DGB-Demo.

Die Geschäftsleitung strebte ein Amtsenthebungsverfahren gegen den Betriebsrat als Gremium an – er habe einen ‚wilden Streik' organisiert. Außerdem wollte sie die Fortsetzung der Betriebsversammlung gerichtlich untersagen. Mit beiden Anliegen scheiterte sie.

Das Ende der Generatorfertigung 2007 konnte zwar nicht verhindert werden, aber dafür wurde der Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen und die Sicherung des Standortes zunächst bis 2010 erkämpft.

Wolfgang Alles, Ehemals Betriebsrat bei Alstom Power Mannheim

GKN-Streik in Zwickau 2023
Hätten Aktivist:innen den Unterschied gemacht?

Patrick Leonhardt

Zwei Jahre sind es her, seit uns die Geschäftsführung auf der Betriebsversammlung am 18. Januar 2023 die Schließung unseres Werks in Zwickau mitgeteilt hat. Mitten in der Transformation der Automobilbranche soll das Werk GKN bis 2026 dichtmachen, während gleichzeitig ein neues Werk in Ungarn entsteht.

Für uns Beschäftigte war das ein Schock. Und der Anfang eines Streiks, der sich auch wie ein Ringen mit unserer eigenen Ohnmacht anfühlte.

Ich war nur einer von vielen, die sich fragten: Hätten wir mutiger sein dürfen? Vielleicht sogar müssen?

Die Antwort, die ich mir heute gebe: Ja! Wir sind von der Maschine auf die Straße gegangen, als Aktivismus-Praktikant:innen. Doch wir hätten mehr Mut, mehr ‚florentinischen' Mut gebraucht, wie unsere Kolleginnen und Kollegen im italienischen Werk, die ihre Schließung nicht einfach hinnehmen. Aktivist:innen hätten uns diesen geben können. Sie hätten mit uns Barrikaden errichtet, während die Gewerkschaften als Diplomaten verhandeln.

Das klingt radikal? Vielleicht. Aber was heute Normalität ist, war früher ebenfalls radikal: die Arbeiter:innenbewegung, das Frauenwahlrecht, der Sozialstaat. Manchmal braucht es eben mehr linken Radikalismus, um neue Realitäten zu schaffen, eine Metanoia, eine innere Umkehr.

Hätten Aktivist:innen den Unterschied gemacht? Ich meine: Ja. Es wäre schwer gewesen, alle Kolleginnen und Kollegen mitzunehmen. Aber es war der Wille da aufzustehen, mehr Mut zu haben, auch nur um ein Zeichen zu setzen.

Was es braucht, ist eine echte Dreieckskommunikation zwischen Parteien, Gewerkschaften und Aktivist:innen. Wir verfolgen dasselbe Ziel. Lasst uns handeln, nicht um Ruhm zu ernten, sondern um die Zukunft zu pflanzen. Die Gewerkschaften müssen seriös auftreten, aber Aktivist:innen müssen auffallen.

Deshalb rufe ich heute: Aktivist:innen aller Länder, vereinigt euch!

Patrick Leonhardt, Arbeiter bei GKN Mosel bei Zwickau

-Anzeige-



Bei Tesla, Grünheide

Widerstand in der Produktionshölle

Klaus Meier

Ende März gab es im Tesla-Werk Grünheide eine Betriebsversammlung. Ein Tonmitschnitt des Ablaufs wurde dem *Handelsblatt* zugespielt, die Zeitung veröffentlichte Ausschnitte davon. Darauf hört man Personen durcheinanderschreien: ‚Was soll das hier', ruft einer. Werksleiter Thierig ist am Mikrofon und erklärt, es gebe einen ‚kleinen Sicherheitsvorfall'. Kurz danach führt der Werkschutz einen Mitarbeiter aus der Halle.

Der Konflikt ist Teil des Kampfes der Geschäftsleitung gegen die IG Metall in Grünheide. Die Gewerkschaft ringt um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Sie hat bei den Beschäftigten eine Unterschriftensammlung für mehr Pausen, mehr Personal in den Teams und mehr Respekt für die Mitarbeiter:innen durchgeführt. 3000 Beschäftigte haben unterschrieben, obwohl sie vom Unternehmen stark unter Druck gesetzt werden.

Die IG Metall wurde bei den letzten Betriebsratswahlen zwar die stärkste Fraktion, aber sie hat keine Mehrheit. Die hat eine Fraktion, die eng mit der Unternehmensleitung zusammenarbeitet. Und sie tut alles, um die IG Metall-Kolleg:innen im Betriebsrat zu behindern. Sie sprechen von Mobbing. Die rechte Betriebsratschefin behauptet dagegen, die Gewerkschafter:innen seien von der IG Metall-Zentrale ferngesteuert. Ganz im Stil von Elon Musk.

Bei einem Besuch in Grünheide im September 2023 erklärte dieser: ‚Ich glaube, wir wollen unser Schicksal selbst in die Hand nehmen. Wenn eine dritte Partei ins Spiel kommt (gemeint ist die IG Metall), dann wird sie versuchen, die Kontrolle zu übernehmen.' Und das werde keine gute Situation sein. Die Kontrolle soll offensichtlich allein bei Elon Musk liegen.

Doch die Beschäftigten leiden. Da sind zum einen die niedrigen Löhne. Und dann die ständige Arbeitsüberlastung. Eine Kollegin schreibt in einem Teams-Kanal von Tesla: ‚Viele Tesla-Mitarbeiter, auch ich, haben gesundheitliche Probleme, nämlich Erschöpfung und Schlafmangel.'

Einer der Gründe dafür sind völlig rücksichtslose Arbeitsschichten. Auf eine Nachtschicht folgt gleich wieder eine Frühschicht. Das führt auf Dauer zu gesundheitlichen Schäden. Die Kollegin beschreibt ihre Angst, auf dem Weg nach Hause am Steuer einzuschlafen.

Die IG Metall will, dass darüber im Betrieb diskutiert wird. Deswegen die Unterschriftensammlung. Aber Gewerkschafter:innen bekommen auf der Betriebsversammlung kein Rederecht. Deswegen haben sie ein Transparent geschrieben, auf dem ihre Forderungen stehen. Auf der Versammlung soll es entfaltet werden. Eigentlich keine große Sache. Bei VW oder Mercedes wäre das kein Problem. Nicht so im repressiven Klima bei Tesla. Die Werksleitung hat offensichtlich davon erfahren und will das verhindern.



Der Werkschutz ist angewiesen, nach verdächtigen Taschenträgern Ausschau zu halten. Er stürmt auf eine Gruppe von Gewerkschafter:innen zu und schleppt einen Verdächtigen mitsamt Tasche aus dem Saal.

Doch so einfach ist es nicht. Die Metall-Kolleg:innen haben einen Plan B. Eine zweite Gruppe von Gewerkschafter:innen hat ein zweites, gleiches Transparent eingeschleust und kann es in der Halle ungehindert entfalten. Das kann dann jeder lesen: ‚Personalmangel, starke körperliche und psychische Belastung, Druck durch hohe Zielzahlen und aggressives Vorgehen einiger Führungskräfte' – das führe ‚zu Stress, Schmerzen und Erschöpfung'.

Werksleiter Thierig sieht das anders. Er spricht von ‚einer populistischen Stimmungsmache': ‚Also mich nervt es, es nervt einfach nur, was da passiert.' Zu den Klagen der Kolleg:innen verliert er kein Wort, auch nicht zum krankmachenden Schichtsystem oder zu den vielen Unfällen. Warum auch? Musk selbst hat ja zustimmend von einer ‚Produktionshölle' in seinen Fabriken gesprochen.

Porsche unter der Erde



‚Vom Franziskustor aus gelangt man auf den Stefan-Zweig-Weg. Er führt durch die Felixpforte am Paschinger Schlössl vorbei, das durch seinen berühmten Besitzer als Stefan-Zweig-Villa bekannt ist.' So wirbt Salzburg für Spaziergänge. Stefan Zweig musste vor den Nazis fliehen und nahm sich im Februar 1942 das Leben. Der Enkel des Kriegsverbrechers Ferdinand Porsche will nun einen Tunnel zu der vor fünf Jahren gekauften Villa auf dem Kapuzinerberg buddeln (lassen). Die steile, von Touristen genutzte Zufahrt soll umfahren und eine bequeme Anfahrt ermöglicht werden.

Die Einfahrt zum geplanten Tunnel gehört der Stadt. Porsche wird sie benutzen dürfen, für die Dienstbarkeit hat er der Stadt 40.000 Euro bezahlt. Der damalige Bürgermeister der ÖVP genehmigte dies vor seinem Abgang ohne Stadtratsbeteiligung. Die endgültige Zustimmung der neuen Stadtregierung steht noch aus.

Es entwickelt sich Widerstand – laut, kreativ, unbequem. Dafür



fanden die Salzburger Porsche-Tunnel-Festspiele statt und erzeugten Druck von unten. Wenn Überreiche sich einbuddeln, graben wir den Widerstand aus und fordern: Infrastruktur in öffentliche Hand – statt Privattunnel! Geldverschwender wie den Multimilliardär Wolfgang Porsche können wir uns nicht mehr leisten.

Zulieferer unter Druck

Große Konzerne, kleine Belegschaften

Matthias Fritz

In den letzten vier Jahren sind zehntausende Arbeitsplätze verschwunden. Viele folgten den Auto-Endherstellern nach Osteuropa oder China. Mit der Orientierung auf E-Mobilität wurde dies beschleunigt.

Die Sparorgie der Endhersteller trifft die Zulieferer meist härter als die Stammbelegschaften bei VW, Daimler und BMW. Markenvorstand Schäfer erwähnte während der Tarifverhandlungen bei VW, bei Material und Logistik seien schon 7,5 Mrd. eingespart worden – von der Stammbelegschaft forderte er 4 Mrd., die er auch vollumfänglich erhielt.

Diese 7,5 Milliarden zahlen die Beschäftigten bei der VW-eigenen Leihfirma, in der Werks- und Produktionslogistik und bei den Zulieferern mit Arbeitsplatzverlust und weiterer Lohndrückerei.

Beim größten Zulieferer Bosch bedeuten sie den Wegfall von 12.000 Jobs bis 2032, davon 7000 in Deutschland – nach einem Abbau von 11.500 insgesamt und 4400 im Jahr 2024. Unmittelbar nach Abschluss der Vereinbarung im März forderte der Vorstand einen weiteren Abbau. Wie VW ist der Bosch-Konzern keineswegs in roten Zahlen: Es gab einen ‚Gewinneinbruch' von 4,8 auf 3,2 Milliarden.

Wir sind diejenigen, die diese Milliarden erarbeitet haben, dazu die Millionen für das Management und die Milliarden, die in Maschinen und Anlagen gehen. Jetzt sollen wir mit Arbeitsplatz- und Lohnverlust, unbezahlter Mehrarbeit und niedrigen Tarifabschlüssen zahlen. Dabei lassen wir uns noch in die Konkurrenz zu Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben treiben, die für die Manager der ‚Branchenvergleich' sind.

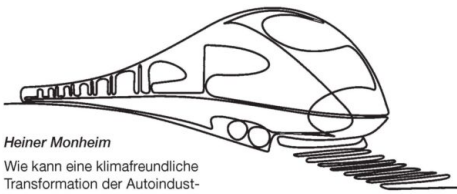
Bosch bietet seinen Noch-Beschäftigten an, in die Rüstungsindustrie zu wechseln. Alle Zulieferer versuchen, ihre Aufträge in diesem Sektor auszuweiten. Aber Rüstungsproduktion löst keine Probleme, weder Armut, noch soziale Not oder Klimakrise. Sie bereitet noch größere Katastrophen vor. Eine Umstellung der Fahrzeugindustrie auf umweltgerechten Verkehr hingegen schafft auch für die Beschäftigten bei den Zulieferern neue Aufgaben.

Doch den großen Konzernen stehen meist nur kleine Belegschaften gegenüber. Die IG Metall müsste den Widerstand gegen Schließungen und Abbau bündeln, statt dass jedes Werk für sich verliert. Umgekehrt wäre es einfacher, ein einzelnes Werk, das so ein Konzern schließen will, zu besetzen – entschädigungslose Enteignung, Entwicklung und Produktion neuer klimagerechter Verkehrsmittel unter Kontrolle der Beschäftigten. Damit käme auch unsere Gewerkschaft wieder aus der Defensive raus!

Matthias Fritz, ehmaliger Betriebsrat bei Mahle

Mit weniger Autos mehr Mobilität!

„Die Politik muss die Rahmenbedingungen herstellen“



Heiner Monheim

Wie kann eine klimafreundliche Transformation der Autoindustrie und ihre Verschmelzung mit der Herstellung von Bussen und Bahnen erreicht werden? Für eine bessere Verkehrsentwicklung und angemessene Beschäftigungssicherung?

Die deutsche Autoindustrie hat aktuell große Probleme mit dem Absatz ihrer Produkte – zu schwer, zu schnell, zu teuer, zu wenig elektrisch. Auch die deutschen Hersteller von Bussen und Bahnen haben Probleme. Es fehlen Produktionskapazitäten; die Lieferzeiten sind zu lang. Wenn sich die mit Massenproduktion erfahrenen Autokonzerne verstärkt in der Herstellung von Bussen und Bahnen, vor allem des Nah- und Regionalverkehrs engagieren würden, müssten die Autowerker nicht um ihre Zukunft bangen.

Der Markt für Busse und Bahnen wird maßgeblich bestimmt von den haushaltspolitischen Rahmenbedingungen.

Solange Bund und Länder nicht in eine Verkehrswendeoffensive einsteigen und die Kommunen darin unterstützen, gibt es keinen Boom an Neubestellungen für Busse und Bahnen.

Dabei ist der Bedarf riesengroß – das hat die Einführung des 9-Euro-Tickets und später des 49-Euro-Tickets gezeigt.

Die Politik muss die Rahmenbedingungen herstellen – dann kann ein Prozess eingeleitet werden, der der Transformation der Energiewirtschaft weg von Kohle, Öl und Gas hin zu erneuerbaren Energien vergleichbar ist. Staatliche Regulierung, neue Finanzierungssysteme und unternehmerische Umorientierung der Auto- und Fahrzeugindustrie müssen zusammenspielen.

Einfache elektrische Universalautos

Die bislang favorisierten immer teureren, schwereren und schnelleren Pkw-Modelle (SUVs) müssen abgelöst werden durch das Leitbild kleinerer, leichterer, weniger teurerer und durchweg elektrischer Autos. Und weil der massenhafte Absatz von individuell genutzten Pkw zu immer mehr Verstopfungen und Staus auf den Straßen führt, müssen die Autokonzerne über eine Transformation zu Mobilitätskonzernen nachdenken. Mehr Mobilität mit weniger Autos – das ist das Ziel.

Es wäre für Klima und Verkehr schon viel gewonnen, wenn die Autokonzerne massiv in das Car-and-Ride-Sharing einsteigen würden, vor allem in den ländlichen Regionen. Dann würden nicht mehr Stehzeuge den öffentlichen Raum verstopfen, für die derzeit 160 Millionen Stellplätze bereitgestellt werden müssen! In den Innenstädten gäbe es Platz für Stadtbegrünung, Verkehrsberuhigung, unfallfreien Fuß- und Radverkehr.

Man braucht dafür einfache, elektrische Universalautos und Betreibermodelle, die die dezentralen Vertriebsstrukturen der Autokonzerne nutzen für ein bundesweites Car-and-Ride-Sharing-Angebot. So werden die Grenzen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr durchlässig.

Für eine Flächenbahn

Im ganzen Land, vor allem in den ländlichen Regionen, ist eine massive Verdichtung der Angebote für öffentlichen Verkehr erforderlich: dichtere Netze, dichtere Fahrpläne, viel mehr Haltestellen. Dann kann die Abhängigkeit vom Auto beendet werden. Dafür braucht es in großer Zahl Mini- und Midibusse mit elektrischem Antrieb und Ausstattung für autonomen Betrieb.

Die Autokonzerne sollten neue Produktlinien für Nutzfahrzeuge aufbauen, die für den öffentlichen Verkehr tauglich sind.

Bislang sind Investitionen in Netze und Fahrzeuge im Schienenverkehr auf die großen Formate von ICE und IC und auf Hochgeschwindigkeitsstrecken fixiert. In diesem Bereich sind Fahrzeuge extrem teuer. Für eine Flächenbahn, die im ganzen Land klimafreundliche Mobilität ermöglicht, braucht man viel mehr kleine und mittlere Bahnformate, die für mittlere Geschwindigkeiten gebaut sind und eine flexible Zugbildung mit Ganzzügen, Halbzügen und Drittelzügen erlauben.

Und man braucht ein sehr viel dezentraleres Flächenbahnnetz, die Reaktivierung vieler stillgelegter Strecken und den Aufbau vieler neuer kleiner S-Bahn-systeme.

Eine solche Investitionsstrategie erfordert einen großen und differenzierten Fuhrpark, der im Nah- und Regionalverkehr viel größere Kapazitäten in die Netze bringt.

Heiner Monheim, Bürgerbahn – Denkfabrik für ein starke Schiene

„Nie wieder ist jetzt!“



Verbreitet und unterstützt den Offenen Brief „Nie wieder ist jetzt!“ https://gegen-br-mobbing.de/images/KONFERENZ/241012_Offener_Brief.pdf

Betriebsrats-Mobbing und Gewerkschaftsbekämpfung breiten sich zunehmend aus.

Schreiner & Partner, die führende Kanzlei für die Bekämpfung von aktiven Betriebsräten, wirbt unverfroren mit den Worten: „Verdachtskündigung – Kündigen ohne die begangene Pflichtverletzung zu beweisen.“

Das Instrument der Verdachtskündigung wurde 1934 unter Hitler im „Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit“ eingeführt.

Jetzt wird es zunehmend benutzt, um unliebsame Betriebsräte loszuwerden – etwa bei Tesla in Grünheide.

Ein Offener Brief an die Vorsitzenden der Einzelgewerkschaften und des DGB fordert diese auf, dagegen tätig zu werden. Das Fortwirken des faschistischen Arbeitsunrechts muss beendet werden.

Alternativen denken

Ein Transformationsrat in Stuttgart

Bernd Riexinger

Alle Auto-Endhersteller haben in Baden-Württemberg Stellenvernichtung in vierstelliger Größenordnung angekündigt: Porsche 1900 Stellen bis 2029; Mercedes 5 Mrd. Euro bis 2030, u.a. durch Produktionsverlagerung nach Ungarn; ZF Friedrichshafen 14.000 Stellen. Bosch Bietigheim, Eberspächer in Esslingen und weitere haben ihren Produktionsstandort nach Osteuropa verlagert – ohne dass die IG Metall ernsthaften Widerstand dagegen organisiert, geschweige denn überbetrieblich koordiniert hätte. 40-60 Prozent der Zulieferer haben für die Transformation kein Geschäftsmodell mehr. Nach einer Studie des Stuttgarter IMU-Institutes könnte in den nächsten Jahren ein Drittel der Arbeitsplätze verloren gehen.

400.000 Arbeitsplätze wären möglich

Seit Jahren legt die Rosa-Luxemburg-Stiftung wichtige Analysen und Studien zur sozialökologischen Transformation der Automobilindustrie vor. Dabei kommt heraus: Arbeitsplätze und Klima können durch den Umbau der Automobil- und Zuliefererindustrie in eine nachhaltige Mobilitätsindustrie gerettet werden. Verdoppelt sich die Personenbeförderung bei der Bahn und im ÖPNV und wird die Güterbahn ausgebaut, könnten bis zu 400.000 neue Industriearbeitsplätze geschaffen werden. Für die Produktion von Lokomotiven, Waggons, Elektrobussen, Kleinbussen, digitaler Ausrüstung der Verkehrsinfrastruktur usw. fehlen nämlich die Kapazitäten.

Eine solche Konversion und die dazu notwendige industrielle Strukturpolitik scheitern derzeit an den Eigentumsverhältnissen und an der fehlenden Wirtschaftsdemokratie. Die inzwischen abgewählte Ampelregierung hat zwar sog. Transformationsdialoge ins Leben gerufen, jedoch ohne wirklichen Einfluss für die Beschäftigten und ihre Gewerkschaft.

Was tut der Transformationsrat?

Nach wie vor fordert die IGM mehr Demokratie in der Wirtschaft. In ihrer konkreten Praxis spielt das keine Rolle. Dabei wäre genau jetzt der richtige Zeitpunkt, die Transformation als demokratischen Prozess einzufordern, damit Standorte nicht einfach über die Köpfe der Belegschaften hinweg verlagert oder Tausende von Arbeitsplätzen vernichtet werden.

2021 wurde im Ergebnis einer Automobilkonferenz unter Beteiligung von betrieblichen Akteuren, Umweltschutzorganisationen, linken Kommunalpolitikern, nachhaltigen Verkehrsinitiativen, Gewerkschaftern von IG Metall, Ver.di, DGB und EVG ein alternativer Transformationsrat gegründet. Das Ziel ist, für die Region Stuttgart alternative Entwürfe zur wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Entwicklung zu erarbeiten. Vor allem aber, die Perspektiven von verschiedenen Gruppen und Herangehensweisen auszutauschen und sich zu vernetzen.

Es gilt, Debatten aus unterschiedlichen oder auch gemeinsamen Interessenlagen anzustoßen. Außerdem organisiert der Transformationsrat in unregelmäßigen Abständen öffentliche Veranstaltungen und unterstützt konkrete Initiativen, wie etwa die für günstigere Ticketpreise oder „Wir fahren zusammen“.

Anzeige

Entlang der Lieferkette:
Auto(-Industrie) von Serbien bis Deutschland
Bildungsfahrt nach Serbien 20. bis 28. September 2025

Die deutsche Autoindustrie ist eng mit dem Balkan verwoben. Der chinesische Reifenhersteller Linglong beliefert Volkswagen, Mercedes und Stellantis wollen Lithium aus dem umstrittenen geplanten Rio-Tinto-Projekt importieren. Welche Folgen befürchtet die Bevölkerung vom Rohstoffabbau für die deutsche Autoindustrie? Wie erleben die Industriearbeiter:innen den geopolitischen Wettlauf zwischen China und der EU um serbische Ressourcen und strategische Industrien?
Vom 20. bis zum 27. September 2025 fahren wir mit den Naturfreunden Niedersachsen e.V. nach Serbien. An- und Abfahrt ist gemeinsam mit dem Bus geplant. Arbeiter:innen aus der Automobilindustrie,

Gewerkschafter, Medienschaffende, Menschen aus der Klimabewegung,

Wissenschaft und NGOs, aus der Bundesrepublik, Österreich und natürlich aus Serbien. Auf dieser Reise wollen wir der Frage nachgehen, ob und wie ein sozial und ökologisch gerechter Rohstoffabbau möglich ist. Was bedeutet das alles für die Gewerkschafts- und Klimabewegung? Wir wollen gemeinsam diskutieren, wie internationale Solidarität, Arbeitsbedingungen und Umwelt zusammen gedacht werden können.
Preis ca. 750-850€ (Soli-Preis möglich)

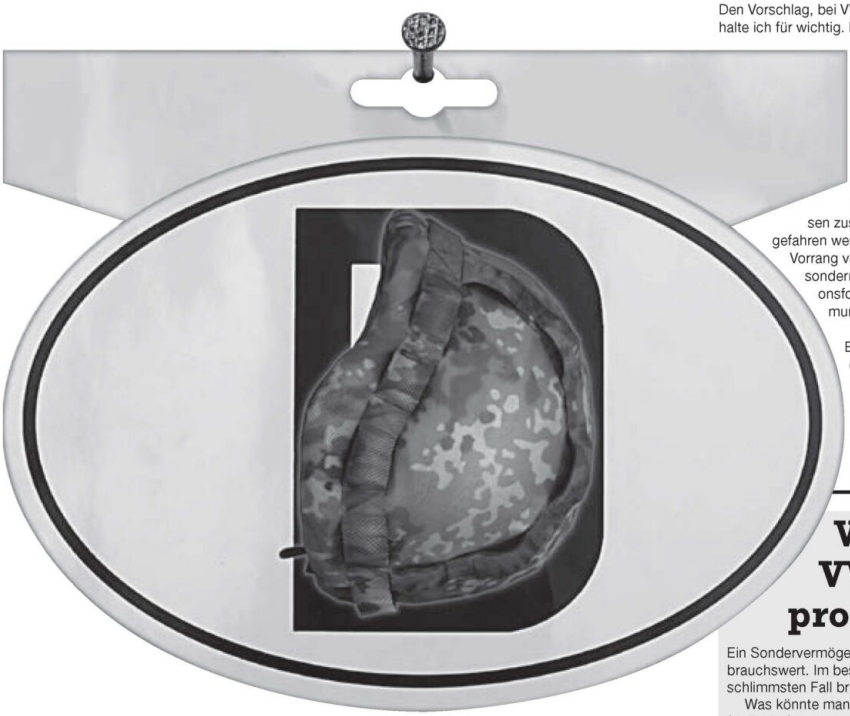
Voranmeldung hier!
docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfFC2Jnw F2dt3wYQljSEMovV24goTkXOdXQm_9tADE vodzgVA/viewform?usp=dialog

Rückfragen an bildungsreise.serbien@gmail.com



Naturfreunde Niedersachsen e.V.

Konversion, falschherum



Mario Candeias

Nach jahrelanger Debatte über die Konversion der Autoindustrie, um Beschäftigung zu halten, alternative Industrien aufzubauen und sinnvollere Gebrauchswerte zu produzieren, kommt die Konversion – nur falsch herum, nämlich zur Rüstungsindustrie.

In der Konkurrenz von China abgehängt, von den USA unter Druck, tut Merz jetzt, was er zuvor noch hart kritisiert hat: Er gibt Hunderte Milliarden für Aufrüstung und für die Herrichtung veralteter Infrastruktur aus, damit Panzer über die maroden Brücken kommen.

Die Hersteller von Panzern, Munition und Militärfahrzeugen suchen händeringend nach Kapazitäten, Fachkräften und Fabriken, um der gestiegenen Nachfrage nachzukommen. Da kommen die Abbaupläne der Autokonzerne gerade recht, die Fachkräfte und Fabriken können sie gut brauchen.

Mobilitätswende zum Nulltarif

Was können wir daraus für die Konversion lernen? Sie funktioniert, wenn der Staat eine stabile Nachfrage erzeugt, die Planungssicherheit verschafft. Unternehmen können dann Kapazitäten ausbauen, Personal beschäftigen und qualifizieren. Die Abnahme und die Wirtschaftlichkeit der Investition sind gesichert.

Auch der Bedarf für eine sozialökologische Mobilitätswende ist gegeben. Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs braucht es eine Produktion von Schienenfahrzeugen, E-Bussen, Straßenbahnen, E-Bikes etc. Und es braucht unglaublich viel Arbeitskraft – auch für den Umbau der Städte, für Betrieb und Reparatur des öffentlichen Verkehrs.

Dafür reichen ca. 35 Mrd. Euro jährlich – einschließlich Deutschlandticket. Dem steht gegenüber, dass die umweltschädlichen staatlichen Subventionen für den Auto- und Flugverkehr sich auf über 30 Milliarden Euro pro Jahr summieren. Die Mobilitätswende wäre also fast zum Nulltarif zu haben, wenn der Bund umfinanzieren und Kommunen sowie Verkehrsverbünde mit notwendigen Mitteln ausstatten würde.

Stattdessen bauen die wenigen Schienenfahrzeughersteller wie Stadler und Alstom und Busproduzenten wie Daimler Personal ab. Alstom in Görlitz wird jetzt vom Rüstungshersteller KNDS übernommen. Hier läuft die Konversion falsch: Statt dringend benötigter Gebrauchsgüter sollen Tötungsmaschinen gebaut werden.

Ökologisch und ökonomisch sinnvoll

Die Klima- und Umweltkrise wird dadurch verschärft. Es wird Material, Geld und Arbeit verschleudert, die für den Umbau dringend nötig wären.

Auch ökonomisch würde ein Umbau hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln mehr Sinn ergeben. Straßenbahnen, Radwege, Sozialwohnungen, Krankenhäuser, Schulen oder nachhaltige Energie und Wärme tragen zur Verbesserung der Produktions- und Lebensbedingungen bei. Panzer und Drohnen tun dies nicht. Ausgaben für die soziale und materielle Infrastruktur haben auch stärkere ökonomische Folgeeffekte als Mittel für die Rüstungsproduktion.

Die Profite, die in der Rüstungsindustrie realisiert werden, kosten den Staat Steuergeld. Im Bereich Schienenfahrzeug- oder Busproduktion sind Profite niedriger, auch geringer als in der Produktion von Luxusautos. Das mag ein Grund sein, weshalb Produktion für den öffentlichen Verkehr noch schneller an billigere Standorte verlegt wird und so Kapazitäten und Know-how verloren gehen.

Viel Beschäftigungspotential

Eine Erklärung von Gewerkschaften und Umweltinitiativen forderte eine „Mindestwertschöpfungsquote von 50 Prozent in Deutschland bei der Fahrzeugbeschaffung öffentlicher Verkehrsunternehmen“. Dies bringt Planungssicherheit für Unternehmen und erfordert ein Eingreifen der öffentlichen Hand, wenn private Unternehmen nicht mehr willens sind, Standorte in der Bus- oder Schienenfahrzeugindustrie zu erhalten und für die Transformation fit zu machen. Im Buch „Spurwechsel“ aus dem VSA-Verlag belegen wir, welch hohes Beschäftigungspotenzial zu heben wäre.

Leider haben sich weder Grüne noch SPD in der Ampel-Regierung dafür eingesetzt, noch hat die IG Metall der richtigen Forderung eine wirkliche Praxis folgen lassen. Oft hat sie Konversion als letztlich nicht umsetzbar behandelt. Nun müssen wir alle mit dem Dilemma umgehen, Beschäftigung und Industrie in Deutschland halten zu wollen und kaum eine Alternative zur Ausweitung der Rüstungsindustrie entwickelt zu haben.

Mario Candeias, Rosa-Luxemburg-Stiftung

EINWURF

Joachim Schubert

Den Vorschlag, bei VW künftig Busse oder Schienenfahrzeuge zu bauen, halte ich für wichtig. Dafür wäre eine Vergesellschaftung der Fabriken wünschenswert, aber nicht Voraussetzung. Wenn der VW-Vorstand plant, dort für die Rüstung produzieren zu lassen, sollten Betriebsrat und Gewerkschaft die Umstellung auf Schienenfahrzeuge fordern und mit der Belegschaft und erweiterter Mitbestimmung durchsetzen.

Ein weiterer Vorschlag wäre die Gründung einer öffentlichen, gemeinnützigen Gesellschaft, die die Verkehrsbereiche von Siemens, Alstom, Stadler übernimmt. Die Voraussetzung für alles: Es müssen zusätzliche Schienenfahrzeuge aufs Gleis gestellt und gefahren werden. Die Schiene muss für Personen und Güter Vorrang vor der Straße bekommen; Netze nicht nur sanieren, sondern ausbauen; Finanzierung aus einem Transformationsfonds unter Auflagen, wie z.B. erweiterte Mitbestimmung und Beschäftigungssicherung.

Parallel dazu muss das Personal der Deutschen Bahn und der Verkehrsbetriebe mit Beschäftigten der Automobilindustrie aufgestockt werden. Schon heute besteht Personalbedarf für Streckenplanung, Netzausbau, Reaktivierung stillgelegter Gleise, Digitalisierung der Zugsteuerung, Wartung, Reparatur sowie Fahrer:innen für Busse, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen und Lokomotiven.

Joachim Schubert, Mannheim

Wir wollen bei VW nicht den Tod produzieren

Ein Sondervermögen für Kriegsgerät hat keinen nützlichen Gebrauchswert. Im besten Fall steht es herum, bis es verrottet. Im schlimmsten Fall bringt es Zerstörung und Tod.

Was könnte man mit dem Rüstungssondervermögen nicht alles für Bedürfnisse verwirklichen! Renten, von denen jede:r leben kann, gute Gesundheitsvorsorge, Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, eine sinnvolle Umstellung der Produktion hin zu Produkten, die allen nutzen, wie zum Beispiel der Ausbau des ÖPNV.

Die Mächtigen und Kriegstreiber sitzen geschützt in ihren Hochsicherheits-Villen, schauen sich Krieg an wie eine Netflix-Serie und verdienen unvorstellbar viel Geld daran. Sterben sollen andere …

Sollen bald Waffen bei VW produziert werden, mit denen die VW-Arbeiter:innen aus dem ehemaligen Werk Kaluga in Russland umgebracht werden? Oder werden die Waffen fit gemacht, damit unsere Arbeitskolleg:innen in China getötet werden? Wir wissen es nicht. Aber was wir wissen, ist: Den Herrschenden und Vermögenden ist es egal, Hauptsache es lässt sich Profit machen.

Wer entscheidet darüber, ob wir bald den Tod bei VW produzieren? Wir, die Belegschaft, jedenfalls nicht. Und genau da liegt das Problem. In Paragraf 2 der Satzung der IG Metall wurde nach dem Zweiten Weltkrieg Vergesellschaftung als Ziel festgeschrieben. Wir sollten selbst entscheiden, was und unter welchen Bedingungen produziert wird. Die aktuelle Entwicklung zeigt: Die Vergesellschaftung der Betriebe ist keine Aufgabe für die Zukunft, sondern für die Gegenwart, wenn wir nicht in der Apokalypse enden wollen.

Wir VW-Beschäftigte rufen alle auf:

Leistet Widerstand gegen Rüstungsproduktion und Tod!

Unsere Mutter Erde und unser Vaterland sind international!

Konstantin Antjuschin VW-Arbeiter Kassel · **Hidir Budak** VW-Arbeiter Kassel · **Michael Stephan Werner** VW-Arbeiter Wolfsburg · **Sven Schramm** Sachsen GmbH, Gläserne Manufaktur · **Thorsten Donnermeier** VW-Arbeiter Kassel · **Nikolaj Graf** VW-Arbeiter Kassel · **Lars Hirsekorn** VW-Arbeiter Braunschweig



Aus dem Betrieb in den Bundestag

Cem Ince hat bei VW Salzgitter gearbeitet. Mit ihm sprach Rhonda Koch.



Du bist einer der wenigen Abgeordneten im Bundestag, der einen betrieblichen Hintergrund hat. Die Welt der Industriebetriebe ist für viele Menschen eher verschlossen. Wie sieht es hinter den Werkstoren aus?
Viele denken an dreckige Hallen und Bandarbeit, aber so ist es nicht. So ein Betrieb ist vielseitig. Es gibt Arbeiten, zum Beispiel in der Montage, wo die Arbeit mehr oder weniger am Band stattfindet. Mittlerweile wird aber darauf geachtet, dass die Kolleginnen und Kollegen rotieren. Neben der Arbeit in Hallen und Werkstätten arbeiten viele in der Verwaltung, im Personal, als Softwareentwickler, als Ingenieur usw.

In welchem Bereich hast du gearbeitet?
Ich hab nach meiner Ausbildung als Elektroniker – so eine Berufsausbildung kann ich übrigens allen jungen Menschen für den ersten Schritt in den Arbeitsalltag nur empfehlen – in der Montage für Dieselmotoren gearbeitet, bis der Abgasbetrug kam. Ab da sind bei uns nur noch Benziner gebaut worden. Weil ich von Anfang an in der Gewerkschaft aktiv war, habe ich danach für ein paar Jahre als Sprecher der Jugend- und Auszubildendenvertretung gearbeitet. Dann hab ich in Wolfsburg eine Weiterbildung zum Software-Entwickler gemacht. Als ich nach Salzgitter zurückkam, habe ich parallel zu meiner Arbeit in der Vertrauenskörperleitung einen Bürojob gehabt.

Wie hat sich die Arbeit durch Rationalisierung und Wettbewerbsfähigkeit verändert?
Es ist viel mehr Druck entstanden. Management und Politik haben Fehlentscheidungen getroffen. Deren Fehler müssen die Kolleginnen und Kollegen ausbaden. Eigentlich gibt es seit Jahren diese Linie: Die Arbeiterinnen und Arbeiter bekommen Druck, damit Renditen steigen. Die Konsequenzen sind dann, dass zum Beispiel Kurzpausen gestrichen werden. Das ist bei einer 8-Stunden-Schicht im Drei-Schicht-Betrieb sehr belastend. Druck entsteht auch durch den Stellenabbau, der schon über Jahre in der Produktion läuft. Eine Stelle abzubauen bedeutet nicht, dass die Arbeit weg ist, sondern einfach mehr Arbeit für weniger Menschen.

Was sind die Ursachen für die Krise und für den Angriff der Arbeitgeber bei Volkswagen?
Die Krise bei Volkswagen liegt daran, dass nur kurzfristige und profitorientierte Lösungen gesucht wurden. Das sieht man an den großen Luxusautos. Statt frühzeitig in die Elektromobilität einzusteigen und führend bei kleinen E-Autos zu werden, hat man sich mit den Profiten, die die großen Autos abwerfen, zufrieden gegeben. Die Entwicklung von kleinen Autos, für die Volkswagen ja irgendwo auch steht – Brot- und Butter-Autos – wurde vernachlässigt.
Auch die Politik trägt Schuld. Man hat zwar die E-Mobilität ausgerufen, aber die Rahmenbedingungen nicht geschaffen. So etwas begründet die Skepsis, die Kolleginnen und Kollegen gegenüber der E-Mobilität haben.

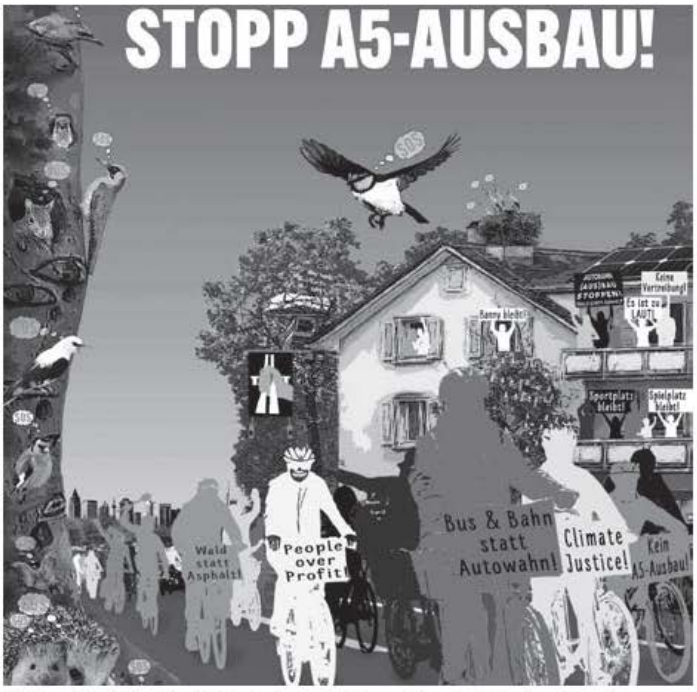
Wie hast du die Stimmung im Betrieb letztes Jahr wahrgenommen, als Volkswagen die Zukunftstarifverträge gekündigt hat?
Am Anfang war die Stimmung gut. Das hast du am Streikposten erlebt und an der großen Streikbeteiligung gesehen. Die Kolleginnen und Kollegen waren aufgebracht, denn der Angriff war massiv. Massenentlassungen standen im Raum, Werkschließungen, Lohnverzicht, Reduzierung der Ausbildungsplätze. Volkswagen versuchte, die Standorte gegeneinander auszuspielen. Beeindruckend war, dass sich die Kolleginnen und Kollegen nicht spalten ließen. Dann aber hat die IG Metall die Streiks zu schnell beendet und die kämpferische Ausgangsstimmung ging wieder verloren.

Wie bewertest du das Ergebnis des Tarifabschlusses?
Ich bin froh, dass die Standorte bleiben und wir Zeit gewonnen haben. Bis Ende 2030 wird es keine betriebsbedingten Kündigungen geben. Dafür werden den Kolleginnen und Kollegen viele Einschnitte zugemutet. Und was passiert mit Osnabrück, Zwickau oder Emden nach 2030? Es ist ja kein Zufall, dass jetzt in Osnabrück Rheinmetall anklopft. Bei der derzeitigen Gewerkschaftsstrategie darf man sich Ende 2030 nicht wundern, wenn Kolleginnen und Kollegen es in Kauf nehmen, für die Rüstung zu arbeiten, weil ihnen eine Alternative fehlt.

Was müsste die IG Metall deiner Meinung nach tun?
Die IG Metall muss sich entscheiden. Akzeptieren wir die Situation und passen uns der Politik und Rüstungswirtschaft an? Oder gehen wir stärker politisch in die Diskussion? Mein Eindruck ist, dass über Transformation gerade nicht gesprochen wird. Genauso passiv hat man sich in Sachen Antifaschismus verhalten und so ist es jetzt bei der Rüstungsdiskussion. Ich glaube, das kommt daher, dass die IG Metall Sorge hat, weiter Mitglieder und Macht zu verlieren. Aber durch die Passivität signalisieren wir doch, dass im Grunde alles so in Ordnung ist, obwohl das Gegenteil der Fall ist. Damit verlieren wir auch.

Manche erwarten von der *Linken*, dass sie Fragen der sozialökologischen Transformation einbringt, weil wir sonst nur die Standortsicherung unterstützen. Andere warnen, dass diese Linie Kolleginnen und Kollegen zu sehr abschreckt. Was denkst du darüber?
Erstens müssen wir dafür sorgen, dass Arbeiterinnen und Arbeiter uns wieder zuhören und das gelingt nur, wenn Kolleginnen und Kollegen in der *Linken* selbst repräsentiert sind. Zweitens, das ist mir am wichtigsten, müssen wir mit den Kolleginnen und Kollegen zusammen die richtige Forderung entwickeln. Sie haben die Expertise und sie wollen wir für unsere Politik gewinnen. Die *Linke* darf nie von oben herab etwas vorschlagen! Ich finde, das geht häufig bei uns unter. Wir wirken dann, als würden wir alles besser wissen. Drittens denke ich, dass wir momentan politisch den Auftrag haben, die falsche Konversion gen Rüstungswirtschaft aufzuhalten.

Wie können wir mit den Kolleginnen und Kollegen in Austausch kommen?
Wir müssen stärker auf ehrenamtliche Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter schauen. D.h. wir müssen Räume für den Austausch von betrieblich Aktiven schaffen. Da müssen wir überlegen, wie man die gestaltet. Das fängt bei einfachen Fragen an: Um wie viel Uhr beginnt ein Treffen, damit Schichtler teilnehmen können?



Die Raserei nimmt kein Ende. Die A5 soll zwischen Friedberg und dem Frankfurter Kreuz 10-spurig ausgebaut werden. Ein Bündnis ruft für den 18. Mai zur Demonstration auf. Das Datum ist geschichtsträchtig: Am 19. Mai 1935 wurde das erste Autobahn-Teilstück von Hitler eingeweiht. Schon damals gab es dagegen eine Widerstandsaktion der Frankfurter Gruppe um Ludwig Gehm. Auf Brücken über die neue Autobahn war zu lesen: ‚Nieder mit Hitler' und ‚Hitler=Krieg'. https://www.stoppa5ausbau.de/

EINWURF

Carsten Büchling

Dass jetzt betriebsbedingte Kündigungen und Werksschließungen im Raum stehen, ist Wasser auf die Mühlen der AfD. Die Rechtspopulisten werden verkünden: Da seht ihr, wohin die Elektromobilität führt! Den Menschen wird vorgegaukelt, dass der ökologische Umbau der Industrie nicht notwendig ist.

Wenn wir mehr Einfluss hätten auf strategische Entscheidungen über die Produktion, könnten solche krisenhaften Zuspitzungen wie jetzt bei VW vermieden werden. Unser Ziel muss sein, dass die Beschäftigten über die Produktion entscheiden. Sie müssen zu Miteigentümern der Betriebe werden.

Carsten Büchling, Betriebsratsvorsitzender VW Kassel-Baunatal (am 5.9.2024 im Gespräch mit der *Frankfurter Rundschau*)

-Anzeige-

SoZ Sozialistische Zeitung

Monatlich mit 24 Seiten Berichten und Analysen zum alltäglichen kapitalistischen Irrsinn und den Perspektiven linker Opposition

Schwerpunkte der letzten Ausgaben:

- Linker Neuanfang: die Erwartungen der Jungen und wie es jetzt weitergehen soll
- Trump im Weißen Haus: Handelskrieg und Kriegsökonomie
- Die Zukunft der Autogesellschaft – Konversionspanzer oder mehr Mobilität mit weniger Autos?
- Ludwigshafen – AfD-Hochburg im Westen

Probeausgabe kostenlos
Probeabo@ (Ausgaben) gegen 10-Euro-Schein

SoZ-Verlag
Regentenstr. 57-59 · 51063 Köln
Telefon (0221) 928 11 96
redaktion@soz-verlag.de
www.sozonline.de

Freie Fahrt für Aufrüstung? – Nicht mit uns!

„Was soll dieser Überbietungswettlauf bei den Rüstungsausgaben? Soll die Waffenproduktion explodieren, Abrüstung und zivile Konfliktlösung bleiben Restgrößen? Und das in diesen explosiven Weltverhältnissen? Was wir brauchen, ist eine zeitgemäße europäische Sicherheitsarchitektur. Wer nur auf Waffen setzt, landet in der Sackgasse eines neuen Rüstungswettlaufes. Und früher oder später frisst der Rüstungsstaat, was der Sozial- und Umweltstaat brachte."

Hans-Jürgen Urban, Vorstandsmitglied der IG Metall, beim Aktionstag am 15. März in Frankfurt



Aufrüstung

Was machen die Gewerkschaften?

Ulrike Eifler

Im Eilverfahren hat der Bundestag die Schuldenbremse für die Aufrüstung vollständig aufgehoben. Rheinmetall und andere Rüstungshersteller suchen nach Produktionskapazitäten.

Für die Gewerkschaften ist diese Situation nicht einfach: Während der Krieg in der Ukraine für viele Industriezweige zum Krisenbeschleuniger wurde, stabilisieren sich ausgerechnet die Wertschöpfungsketten der Rüstungsindustrie. Inzwischen spricht die Branche von der größten Einstellungswelle seit 1989 und kann auf knapp 400.000 Beschäftigte verweisen.

Die Nationale Sicherheits- und Verteidigungs-Industriestrategie der Regierung Scholz hat dafür den Boden bereitet. Sie stellt eine industriepolitische Initiative für die Rüstungsindustrie dar – mit staatlichen Aufträgen, staatlicher Unterstützung, staatlichen Abnahmegarantien.

Das sichert Arbeitsplätze, führt aber auch zu einem erheblichen Eskalationsrisiko. Denn die Gewinnstrategie geht nur auf, wenn Kampfpanzer, Granaten und Drohnentechnik nicht unbenutzt in Depots vor sich hinschlummern, sondern zum Einsatz kommen und für kontinuierliche Nachfrage sorgen. Zudem hat die Diskussion über die Karenztage zu Jahresbeginn gezeigt, wie sehr Aufrüstung und Sozialkürzungen Hand in Hand gehen.

Deshalb wird die Zeitenwende für die Industriegewerkschaften und auch für die Gewerkschaften im öffentlichen Dienst zur Herausforderung.

Sie erleben, dass sich Verteilungsprioritäten zuungunsten der Beschäftigten verschieben. Dass Aufrüstung gegen Lohnerhöhungen gestellt wird. Und statt Pflegekräfte zu entlasten, werden sie in Katastrophenschutzseminaren für den Ernstfall vorbereitet.

Wir erleben, dass sich Deindustrialisierungserfahrungen, Inflation und Sozialkürzungen zu einer Atmosphäre des Verzichts verdichten. Diese verschafft den Forderungen der Arbeitgeber nach Lohnverzicht, Tarifabweichungen und Arbeitszeitausweitung Rückenwind – nicht den Forderungen der Beschäftigten.

Voraussetzung für erfolgreiche gewerkschaftliche Umverteilungskämpfe ist daher ein Klima aus Frieden und Entspannungspolitik. Die Gewerkschaften haben ein friedenspolitisches Mandat, zu dem sie ihre Geschichte verpflichtet. Aber auch die Gegenwart. Es wahrzunehmen bedeutet, Lohnkämpfe mit denen für Frieden zu verbinden.

Ulrike Eifler, Mitinitiatorin des Aufrufs „Gewerkschaften gegen Aufrüstung und Krieg"

Bildet Aktionsgruppen!

Die Alternativen zu Krise, Stellenabbau, Lohnkürzungen, Rüstungsproduktion und dem sozialpartnerschaftlichen Tod auf Raten müssen gedacht, verbreitet und erkämpft werden.

Ob als Beschäftigte/r in den Verkehrsindustrien, als Engagierte/r für den Frieden oder für das Klima – es gibt viele Möglichkeiten, wie Du dabei helfen kannst!

Diskutiere die Zeitung mit Deinen Kolleg:innen und mach sie in deinem Umfeld und auf Social Media bekannt. Starte eine Verteilaktion in Deinem Betrieb, auf der nächsten Demonstration deiner Gewerkschaft, gegen Krieg oder für das Klima. Organisiere dazu eine lokale oder betriebliche Vernetzung zum Diskutieren und Verteilen.

Starte Aktionen in Deiner Gewerkschaft, Deinem Betrieb und Deiner Stadt zu den Themen der Zeitung. Oder Du schreibst selbst einen Artikel?

Bring Dich ein und lass uns gemeinsam Alternativen zu den bleiernen Zuständen stark machen!

Wer wir sind und was wir wollen

Liebe Kollegin, lieber Kollege,
die Auto- und Zulieferindustrie steckt weltweit in einem tiefen Umbruch. Er hat das Potential, die Industrielandschaft in Deutschland in einer Weise zu verändern, dass wir sie nicht wiedererkennen.
Zwei Auswege werden in den Chefetagen der Konzerne diskutiert: ein rabiater Abbau von Arbeitsplätzen, einschließlich der Stilllegung von Werken – diese Perspektive ist mit dem neuen Haustarifvertrag bei VW längst nicht vom Tisch; und der Umstieg auf Rüstungsproduktion.
Beides geht völlig am gesellschaftlichen Bedarf vorbei und ist für unsere Zukunft und die unserer Kinder eine Katastrophe.
Wir, die Initiator:innen der *Aktionszeitung*, wollen uns damit nicht abfinden. Es gibt genügend Sachverstand in diesem Land, der seit langem aufzeigt: Es geht auch anders – ohne Entlassungen und mit einem Konzept, das die Produktion von individuellen auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert und dadurch noch einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.
Wir halten es für dringend geboten, die Diskussion über solche Alternativen zu beginnen. Auch deshalb, weil die Kapitalkreise ihre eigenen Konversionspläne verfolgen – nämlich zu Panzerschmieden u.a. Kriegsgerät. Und die extreme Rechte ist auf ihre Weise dabei, politisches Kapital aus den Zukunftsängsten der Kolleginnen und Kollegen zu schlagen.
Die Aktionszeitung wendet sich an die Kolleginnen und Kollegen der Auto- und Zulieferindustrie, der Bahnindustrie und des öffentlichen Nahverkehrs mit der Einladung, sich an der Diskussion über die Zukunft unserer Verkehrsindustrie zu beteiligen. Sie wendet sich darüber hinaus an die, die in Verkehrswendeinitiativen, in der Klimaschutzbewegung, in der Friedensbewegung aktiv sind und den Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze und den Umbau der Industrie unterstützen. Der Erhalt der Arbeitsplätze ist die erste Bedingung dafür, dass überhaupt ein Kampf in den Betrieben aufgenommen werden kann.
Die Zeitung trägt den Namen *Aktionszeitung – für eine Verkehrsindustrie mit Zukunft*. Sie erscheint unregelmäßig, aber immer im Zusammenhang mit größeren Bewegungsmomenten rund um die Verkehrsindustrie: Aktionstage, Demonstrationen, Versammlungen, Streiks.
Diese Ausgabe erscheint mit acht Seiten zum 1. Mai und zur anschließenden Konferenz der Rosa-Luxemburg-Stiftung „Gegenmacht im Gegenwind", vom 2. bis 5. Mai in Berlin.

Die Initiator:innen

Jürgen Bönig Lunapark21 · **Angela Klein** SoZ · **Stephan Krull** RLS · **Klaus Meier** Netzwerk Ökosozialismus · **Tobi Rosswog** Verkehrswendestadt Wolfsburg
Herausgeber: **Verein für solidarische Perspektiven** · Gestaltung **Joachim Römer** · Vertrieb **Heino Berg** · Druck und Versand **Union Druckerei Berlin**
Webseite **https://aktionszeitung.de/** · schreibe an **kontakt@aktionszeitung.de**

Die Unterstützer:innen

Tom Adler IG Metall, eh. BR Daimler UT sowie Tarifkommission · **Wolfgang Alles** eh. BR Alstom Power Mannheim, IG Metall · **Andreas Ames** IG Metall, Betriebsrat Alstom Transportation Mannheim · **Heiko Balsmeyer** VCD · **Matthias Becker** Autor, Berlin · **Torsten Bewernitz** Redaktion express, Frankfurt/M · **Achim Bigus** eh.VK-Leiter VW, Osnabrück · **Christiaan Boissevain** eh. BR Luftfahrtindustrie, Senioren-Ausschuß IGM München · **Jörg Bergstedt** Projektwerkstatt Saasen · **Mario Candeias** RLS Berlin · **Jörg Cézanne** MdB *Die Linke*, Berlin · **Thorsten Donnermeier** VW Kassel, IGM Vertrauensmann und Aktivist · **Matthias Fritz** eh. BR und IGM-VK-Leiter bei Mahle Stuttgart und Sprecherkreis Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) · **Lars Hirsekorn** VW Braunschweig, IG Metall · **Christa Hourani** IGM-Delegierte Stuttgart, Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) · **Cem Ince** IG Metall Salzgitter, MdB Die LINKE · **Ahmed Jikar** BR Outokumpu, Krefeld · **Sven Jurkutat** VW, Gläserne Manufaktur Dresden · **Bernhard Knierim** Bahn für alle · **Gerhard Klas** workwatch, Köln · **Hans-Jürgen Kleine** Attac-Rat · **Klima und Klasse** · **Hans Köbrich** Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall, VwSt. Berlin · **Jenni Krumnow** Alstom Hennigsdorf · **Labournet.tv** Berlin · **Patrick Leonhardt** GKN Mosel · **Claus Ludwig** BR-Vors. Hochschule der DGUV, Hennef/Sieg, Ver.di, Redaktion sozialismus.info · **Paul Michel** Netzwerk Ökosozialismus, Schwäbisch Hall · **Heiner Monheim** Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene · **Andreas Müller-Goldenstedt** Prellbock, Hamburg · **Manfred Neugroda** Internationaler gewerkschaftlicher Arbeitskreis, Köln · **Laurenz Nurk** Ver.di, gewerkschaftsforum.de, Dortmund · **Michael Petersen** ehem. BR-Vors. Hamburg, IGBCE · **Wolfgang Pomrehn** Autor, Berlin · **Hans Rackwitz** IfS, Frankfurt/M · **Bernd Riexinger** *Die Linke*, eh.MdB *Die Linke*, Stuttgart · **Bea Sassermann** Gewerkschafterin für Klimaschutz, Wuppertal · **Otto Schäfer** BR-Vors. Alstom Transportation Mannheim, IG Metall · **Helmut Schmitt** IGBCE, Weinheim · **Sven Schramm** VW, Gläserne Manufaktur Dresden · **Joachim Schubert** IGM-Delegierter, eh. BR Alstom Power Mannheim · **Jürgen Senge** Ver.di, Sprecher des Ortsvorstands *Die Linke*, Schwelm · **Gregor Stöhr** Buslenker Wien, „Wir fahren zusammen" · **Otto Schäfer** BR-Vors. Alstom Transportation Mannheim, IG Metall · **Michaela Steinbrück** Schauspielerin, Köln · **Peter Streiff** Redaktion Contraste, Stuttgart · **Lars Stubbe** Hamburg · **Diego Weber** Stadler Rail, Berlin Pankow · **Mag Wompel** Labournet Germany, Bochum · **Kathy Ziegler** Soli-Gruppe ex-GKN Deutschland, Köln
Die Organisationsangaben dienen ausschließlich der Identifikation. Stand: 17.4.2025.

Es würde uns freuen, wenn Du zum Kreis der Unterstützer:innen dazu gehören wolltest. In diesem Fall nenne uns bitte Deinen Namen, Deine Stadt und Deinen Betrieb/ Deine Gewerkschaft/ Deine Initiative.

Die *AKTIONSZEITUNG* hat 8 Seiten. In Rechnung gestellt werden Porto & Verpackung.
Bitte vermerkt auf eurer Überweisung das Stichwort: „Aktionszeitung"
Bestelladresse: kontakt@aktionszeitung.de oder über das Onlineformular:
https://aktionszeitung.de/index.php/bestellungen/
Der Rechnungsbetrag ist zu überweisen auf das KONTO:
Verein für solidarische Perspektiven (VsP e.V.) · Stichwort: Aktionszeitung
IBAN: DE07 3701 0050 0006 0395 04 · BIC: PBNKDEFF

Die *AKTIONSZEITUNG* wird gefördert von der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt (MundA) und der Jakob Moneta Stiftung.

Spendenaufruf

Die *AKTIONSZEITUNG* lebt von der aktivistischen wie materiellen Unterstützung derer, die ihre Ziele teilen. Die Förderung durch die Stiftung deckt nicht alle unsere Unkosten, obwohl die meiste Arbeit ehrenamtlich geleistet wird.
Wenn Du die *AKTIONSZEITUNG* finanziell unterstützen möchtest, überweise Deine Spende bitte auf das oben genannte Konto mit dem Vermerk: „Spende Aktionszeitung"
Spenden an den Verein für solidarische Perspektiven sind steuerlich absetzbar.

V.i.S.d.P. **Angela Klein**
Verein für solidarische Perspektiven · Regentenstr. 57–59 · 51063 Köln