

aktionen zeitung

Nr. 1 März 2025

für eine Verkehrsindustrie mit Zukunft

Wem gehören die Fabriken? Euch gehören die Fabriken!

Die Autokonzerne sind kein Sanierungsfall

Die Personalkosten sind nicht der Grund für die Probleme von VW, Daimler oder BMW, auch nicht von Conti, Bosch oder ZF. Dassagte der IG Metall Verhandlungsführer Thorsten Gröger am 28.10.2024 im ZDF. Es gibt also keinen Grund, die Löhne in der Auto- und Zulieferindustrie zu senken.

Die IG Metall hat aber allen Grund, die Einkommen und sozialen Rechte der Arbeiter:innen zu verteidigen! In den ersten drei Quartalen 2024 haben die großen Drei (VW, Mercedes und BMW) Profite in Höhe von etwa 20 Milliarden Euro erzielt.

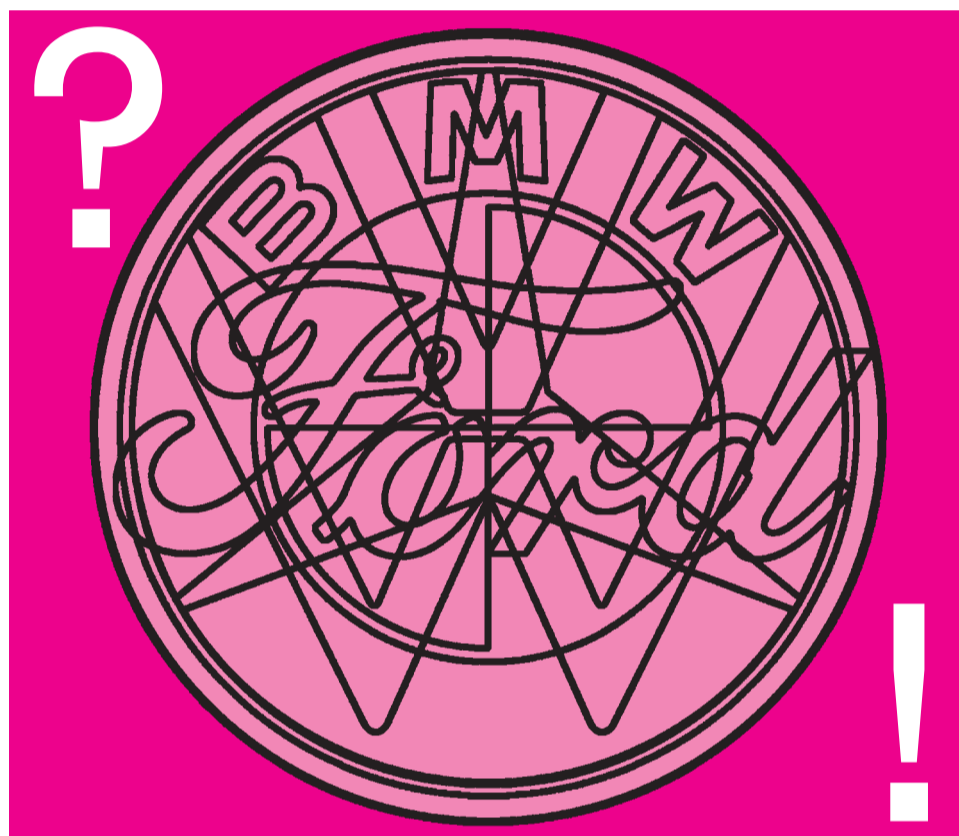
Die Krise wird herbeigeredet, um Ängste zu schüren und Sozialabbau durchzusetzen. Unbegreiflich, dass die IG Metall dennoch erklärt: »Wir sind bereit, einen Beitrag zu leisten.« Was sollte es für einen Grund geben, viele Euro von den Beschäftigten abzuzwickeln, wenn die Personalkosten gar nicht das Problem sind?

Lohnverzicht sichert keine Arbeitsplätze

Immer wieder behaupten „Wirtschaftsweise“ und Manager, Lohnverzicht würde Arbeitsplätze sichern. Aber dafür gibt es keinerlei Belege – ganz im Gegenteil! Erst kommt Lohnverzicht, dann wird der Arbeitsplatz verlagert oder gestrichen. Wer seine Produkte im Inland verkaufen will, leidet unter der rückläufigen Kaufkraft. Das wiederum kostet Arbeitsplätze. Seit vielen Jahren sind die Lohnerhöhungen hinter Produktivitäts- und Preissteigerungen zurückgeblieben. Während ein immer größerer Teil des zusätzlich erwirtschafteten an die Kapitaleseite ging, sanken zugleich die Lohneinkommen – bei Volkswagen in den zurückliegenden 30 Jahren von 26 auf 16 Prozent der gesamten Kosten.

Für die Unternehmer ist eben nie Zeit für ordentliche Lohnerhöhungen. In Boomzeiten nicht, weil's dann wieder schlechter werden könnte, im beginnenden Aufschwung nicht, weil's dann den Boom gefährdet und im wirtschaftlichen Abschwung sowieso nicht. Denn da ist dann kein Geld mehr da.

Ist Beschäftigungssicherung wichtiger als Lohnerhöhung? Lohnverzicht kann die Beschäftigung in einem einzelnen Betrieb kurzzeitig sichern – gesamtwirtschaftlich führt er tiefer in die Rezession. Volkswagen will die Gewinne steigern. Per Tarifvertrag werden die Löhne jetzt um zehn Prozent gekürzt. Folglich sinkt die Lohnsumme der betroffenen 120.000 Arbeitnehmer um zehn Prozent. Dies ergibt bei einem durchschnittlichen Monatslohn von 4000 Euro eine Kostensenkung für das Unternehmen von etwa 576 Millionen Euro pro Jahr. Und bei Ford, Audi, BMW und Mercedes sollen dann auch die Löhne sinken, damit die Wettbewerbsbedingungen



– auf niedrigem Niveau – wieder gleich sind. Auf diese Spirale nach unten wollen wir uns nicht einlassen!

Wem gehören die Fabriken? Euch gehören die Fabriken!

Zum Beispiel: Volkswagen
Wenn Volkswagen Kapazitäten abbauen will, ohne Perspektive für die Arbeiter:innen und Arbeiter, ohne Zukunft für die Kommunen, muss auch die Frage gestellt werden, wem der Laden eigentlich gehört!

Die Geschichte ist schnell erzählt: Ab Mitte der 1930er Jahre haben die Nazis das „Projekt Volkswagen“ mit Ferdinand Porsche und dem geraubten Vermögen der freien Gewerkschaften umgesetzt (130 Mio. Reichsmark). Im Frühjahr 1945 setzten sich Porsche und Schwiegersohn Anton Piëch mit der Kasse von Volkswagen nach Österreich ab. VW war „herrenlos“, wurde von den Briten verwaltet und 1948 „zu treuen Händen“ an die deutsche Bundesregierung übergeben. Alle Gewinne wurden in den Betrieb investiert und das Unternehmen entwickelte sich prächtig. 1960 hat die damalige CDU-Regierung aus der GmbH eine AG gemacht. Das VW-Gesetz wurde verabschiedet, um den Widerstand von Betriebsräten und Gewerkschaften zu brechen. 1980 hat die Kohl-Regierung ihren 20-Prozent-Anteil zu schlechten Bedingungen an die Börse gebracht. Sofort begannen die Porsches und Piëchs im Geheimen damit, Anteile zu kaufen – Porsche wollte Volkswagen schlucken. Es kam etwas anders, im Ergebnis blieb es aber gleich: dem Porsche-Piëch-Clan gehören 53 Prozent

der Stammaktien – ohne dass sie sich je an der konkreten Arbeit beteiligt hätten.

Juristisch ist das also ganz klar: 53,3 Prozent der Stimmrechte liegen beim Porsche-Piëch-Clan, 20 Prozent beim Land Niedersachsen, 17 Prozent beim Staatsfonds von Katar und 9,7 Prozent im Streubesitz. Historisch und moralisch aber gehört das Unternehmen Euch, die ihr dort arbeitet und alle Werte schafft. Deshalb gilt immer noch das VW-Gesetz von 1960.

Daniela Cavallo hat recht: „130 Millionen Reichsmark entsprechen einer heutigen Kaufkraft von knapp 700 Millionen Euro. Mit einer durchschnittlichen Verzinsung hätte sich aus diesem Kapital, das die Nazis der Arbeiterbewegung geraubt hatten, über die Jahrzehnte ein Milliardenbetrag ergeben. Dieses Geld, unser Geld, steckt heute im VW-Konzern.“ Und deswegen ist klar: Bei Volkswagen darf niemals der Turbo-Kapitalismus Einzug halten. Bei Volkswagen haben immer noch die Arbeiter:innen und Arbeiter ein starkes Gewicht. Volkswagen muss denen gehören, die tatkräftig mit anpacken, die Beschäftigung zu sichern und eine Produktion aufzubauen, die nachhaltig und zukunftsträchtig ist.

Das heißt für uns: Volkswagen wird nach Artikel 14/15 des Grundgesetzes vergesellschaftet, das Land Niedersachsen behält seine Anteile. Beim aktuellen Aktienkurs kostet eine Entschädigung etwa 30 Milliarden Euro – das bezahlen wir nach der Übernahme als gemeinnützige GmbH oder Genossenschaft, abzüglich der Schäden durch das Management, nicht aus der Portokasse, aber von den Gewinnrücklagen.

Gewinne für die Aktionäre

Bei Volkswagen ist weder die Produktion »zu teuer«, noch werden »Verluste gemacht« – das stimmte schon vor 30 Jahren nicht. Den Aktionären sind schlicht die Profiterwartungen zu gering. Im Jahr 2023 hat der Konzern mehr als 18 Milliarden Euro Nettogewinn gemacht. In seiner Bilanz stehen darüberhinaus 147 Milliarden Euro Gewinnrücklagen. Als Dividende ausgeschüttet wurden im vergangenen Jahr 4,5 Milliarden, gut zwei Milliarden Euro davon direkt an den Porsche-Piëch-Clan. Die Not ist also nicht wirklich groß, es geht nur darum, die künftigen Profite zu steigern. In der Marke Volkswagen – also ohne Audi, Porsche, VW-Bank und den ganzen Rest – wollen die Aktionäre 6,5 statt 3,5 Prozent Rendite.

Lohnraub für die Beschäftigten

Teil der Vereinbarung zwischen Volkswagen und der IG Metall ist ein neues „modernes“ Entgeltsystem, das zum 1.1.2027 in Kraft treten soll. Von der Gewerkschaft als „Obergrenze“ bezeichnet, werden die Personalkosten um 6 Prozent reduziert. Das gilt zunächst für neu eingestellte Arbeiter:innen und Arbeiter. Die anderen bekommen von jeder Lohnerhöhung solange 1,5 Prozent abgezogen, bis auch dieses Entgelt um 6 Prozent reduziert ist. Tagespauschalen für höherwertige Tätigkeiten entfallen ersatzlos – die Flexibilität des „Humankapitals“ wird maximal auf alle Standorte des Konzerns ausgedehnt. Dieser drastische Griff in das Portemonnaie der Arbeiter:innen und Arbeiter summiert sich mit den anderen beschriebenen Kürzungen und der Arbeitszeitverlängerung auf mehr als 10 Prozent Entgeltreduzierung. Und natürlich werden Audi, Ford, BMW und Mercedes nachziehen, um die alten Konkurrenzverhältnisse wieder herzustellen.

Aufbruch bei den Zulieferern

Etwa 200 Beschäftigte von verschiedenen Zulieferbetrieben haben Mitte Februar das Audi-Werk in Brüssel besetzt. Das Werk, das den Q8 e-tron produziert hat, wurde am 28.2. geschlossen. Der ausgehandelte Sozialplan sieht für die 3000 Beschäftigten 35.000 Euro Abfindung vor plus, ab dem fünften Arbeitsjahr, 3300 Euro pro Jahr Betriebszugehörigkeit. Für externe Vertragsarbeiter, wie die 1000 bei Zulieferern Beschäftigten, ist keine oder nur eine minimale Abfindung vorgesehen. Imperial Logistics etwa bietet seinen Mitarbeitern eine Einmalzahlung zwischen 960 und 3500 Euro brutto. Die Arbeiter der Zulieferbetriebe haben Sozialpläne nach dem Vorbild von Audi gefordert.

„Diktatur der Zahlen“

Unablässig verbreiten die Medien die Erzählung von der „Krise der Autoindustrie“. Worin besteht diese Krise bei Mercedes-Benz? Die Netto-Profite betragen 2023 14,5 Mrd. Euro, 2024 aber „nur“ 10,4 Mrd. Euro; 2021 waren es noch 11,1 Mrd. Einer der Vorgänger vom jetzigen Mercedes-Boss Källenius hieß Schremp. Als dieser nach seinen wichtigsten Unternehmenszielen gefragt wurde, lautete seine Antwort: „Profit, Profit, Profit!“ Schremp war ein begeisterter Anhänger Jack Welchs, des globalen Management-Superstars der 1990er Jahre und Erfinders der „Diktatur der Zahlen“. Die Folgen dieser strategischen Orientierung sind mittlerweile unübersehbar: Der Konzern wurde und wird permanent umgebaut. Die ehemalige Daimler AG firmiert nach der Abspaltung der Nutzfahrzeugsparte als Mercedes-Benz Group AG. Auf der Bilanzpressekonferenz am 20.2.25 verkündete die Konzernleitung, wie sie die „Krise“ überwinden will – durch Einsparung von fünf Mrd. Euro bis Ende 2026. Der bezahlte Weihnachts- und Silvesterurlaub und die jährliche „Erfolgs-Prämie“ sollen gekürzt werden. 20.000 Arbeitsplätze sollen abgebaut werden. Noch ist an „betriebsbedingte Kündigungen“ nicht gedacht.

Auf der Abschussliste

35.000 Arbeitsplätze sollen bundesweit bei VW bis zum Jahr 2030 abgebaut werden.

Wen trifft es wie?

Osnabrück

Hier droht das Aus. Bis 2027 wird hier noch der VW Cabriolet T-Roc produziert. Danach soll ein »Investor« gesucht werden. Das heißt im Klartext: Schließung des Werks. Man erinnere sich nur an die Investorensuche von Opel Bochum 2014, Audi Brüssel 2024 oder Ford Saarlouis 2024. Jedes Mal wurde angeblich ein Investor gesucht – und in keinem Fall gefunden.

Dresden

Auch hier wenig Hoffnung. Die »Gläserne Manufaktur« soll schon Ende dieses Jahres geschlossen werden. Betroffen sind 340 Beschäftigte. Die Fabrik sollte einmal ein »Leuchtturm« für die rein elektrisch angetriebene ID. Familie sein. Jetzt wird abgeräumt.

Zwickau

In dem Werk arbeiten 9200 Beschäftigte. Bisher wurden hier nur vollelektrische Fahrzeuge hergestellt: der ID.3, ID.4 & ID.5. Außerdem der Audi Q4 e-tron, Sportback e-tron und der Seat Cupra Born.

ID.3 und Cupra Born werden an Wolfsburg abgegeben. Der ID.4 geht nach Emden.

In Zwickau bleibt nur noch der Audi Q4 e-tron. Damit lässt sich die Beschäftigung aber nicht halten: Von Januar bis November letzten Jahres wurden gerade einmal 63.323 Audi Q4 e-tron in Europa neu zugelassen – auf Jahr bezogen deutlich weniger als 70.000 Einheiten. Die Elektromobilität müsste ganz schnell stark hochgefahren werden, soll hier mehr produziert werden.

Emden

Ende 2024 wurde hier die Montagelinie für Verbrenner außer Betrieb genommen, es werden nur noch Elektroautos gebaut. Angesichts der Absatzkrise für E-Autos werden die aber nicht wirklich gebraucht. Die Kapitalseite hat deshalb bereits in den Tarifverhandlungen immer wieder die Schließung von Emden und Zwickau ins Spiel gebracht.

Jetzt wird die Produktion an beiden Standorten jeweils halbiert. Überlebensfähig ist das nicht. Der neue Haustarifvertrag sieht vor, dass jeder Standort ein Fabrikkostenziel vorgegeben bekommt. Davon hängt ab, wie hoch das Produktionsvolumen sein wird, das vergeben wird. Wenn ein Standort das Ziel nicht erreicht, werden



zusätzliche Maßnahmen ergriffen – bis hin zur Schließung.

Wolfsburg

Selbst die Zukunft des Hauptwerks ist wacklig. Zwei der vier Montagelinien sollen geschlossen werden. Die Zahl der Beschäftigten wird um 4000 reduziert.

Die Produktion des Verbrenners Golf wird ab 2027 nach Mexiko verlagert. Dafür bekommt das Werk den ID.3 und den Cupra Born aus Zwickau. Vom Golf wurden letztes Jahr aber rund 100.000 Fahrzeuge neu in Deutschland zugelassen; vom ID.3 rund 54.000 – europaweit! – und vom Cupra Born 45.000 – ebenfalls europaweit.

Im Ausland

Unabhängig von den Verhandlungen in Deutschland werden Fabriken in Belgien und China schon geschlossen.

Eine Teststrecke in der Provinz Turpan und das Werk in der Hauptstadt der chinesischen Provinz Xinjiang, Urumtschi, sind bereits an einen chinesischen Staatskonzern verkauft; hier wurde der VW Santana gebaut. Auch das Werk

in Nanjing, das VW zusammen mit dem Staatskonzern SAIC betreibt, soll geschlossen werden. Es hat eine Jahreskapazität von 360.000 Fahrzeugen, stand zuletzt aber mangels Nachfrage immer wieder still. Gebaut werden hier unter anderem der VW Passat und Skoda-Modelle.

In China schrumpft der Markt für Verbrennermotoren gewaltig. Laut SAIC sind die neun Standorte des Joint Ventures nur noch zu 58 Prozent ausgelastet. 90.000 Arbeiter sind hier beschäftigt. Der gesamte Absatz in China ist im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie um ein Drittel – über eine Million Autos – eingebrochen.

Wie kann der Abbau vor sich gehen?

Die laut Tarifvertrag bei VW verbleibenden Arbeitsplätze sind nur sicher, wenn die Elektromobilität stark zunimmt. Das ist aber in Anbetracht der politischen Rahmenbedingungen mehr als unsicher. Und die Beschäftigungsgarantie bis 2030 kann ebenso leicht wieder gekündigt werden, wie der alte Tarifvertrag auch.

VW-Beschäftigte dürften in den kommenden Jahren von VW-Abteilungsleitern bedrängt werden, die Werke „freiwillig“ gegen eine Abfindung zu verlassen. So ist es bei Opel Rüsselsheim nach der Übernahme durch Stellantis gelaufen. Das Ergebnis war ein Gefühl, überflüssig zu sein, Zukunftsangst, Frustration und Wut. Bei VW dürfte es bei einer 30-prozentigen Belegschaftsreduktion nicht viel anders laufen. Wenn die Gewerkschaftsfeinde der AfD davon nicht profitieren sollen, müssen gewerkschaftliche und linke Kräfte dagegen greifbare Alternativen setzen.

Nach unten treten hilft uns nicht

Von Angela Klein

Wer hat von wem abgeschrieben – CDU/CSU von der AfD oder die AfD von der Union? Schwer zu sagen, sie werden sich immer ähnlicher. Der einzige Unterschied: Die Union gibt sich immer noch staatstragend, die AfD möchte den Staat zerschlagen. Trump ist jetzt ihr großes Vorbild.

Was heißt das, den Staat zerschlagen? Das heißt u.a. Sozialabgaben so weit senken, dass vom Sozialstaat nichts mehr übrig bleibt. Steuerprogression abschaffen, Kopfsteuer einführen; dafür Erbschaftssteuer, Vermögensteuer, Grundsteuer abschaffen. Radikale Privatisierung öffentlicher Betriebe. Und Gerichte, die sich über geltendes Recht hinwegsetzen.

Die AfD versucht mit Hetzkampagnen gegen sogenannte Sozial-schmarotzer zu punkten: Migrant:innen und Bürgergeldbezieher. Sie sind die Buhmänner, weil sie sich am wenigsten wehren können. Nach unten tritt es sich immer am leichtesten. Wer hat schon auf dem Schirm, dass die BMW-Erbin Susanne Klatten weniger Steuern zahlt als ein durchschnittlich verdienender Migrant? Dass viele Bürgergeld beziehen, weil sie trotz Arbeit zu wenig nach Hause tragen? Bei der Hetze gegen diese beiden Gruppen wird es nicht bleiben: als nächstes sind die Arbeitslosen dran, die AfD will nämlich die Arbeitslosenversicherung streichen.

VW hat gerade per Tarifvertrag eine sechsprozentige Gehaltskürzung durchgesetzt. 35.000 sollen bis 2030 gehen. Einige werden dann Arbeitslosengeld brauchen. Was haben sie davon, wenn die AfD es bis dahin abgeschafft hat? Sind sie dann plötzlich auch Sozialschmarotzer? Warum schieben wir uns selbst die Schuld dafür zu, dass Unternehmensleitungen uns vor die Tür setzen, wie es ihnen passt? Niemand von uns ist vor dem Absturz sicher – nur die Reichen werden immer reicher.

Wäre es nicht sinnvoller, die unten würden sich endlich zusammenrotten und die oben das Fürchten lehren?

Auto-Adipositas

Von Klaus Meier

Seit Jahren werden Neuwagen immer länger, breiter und schwerer. Der SUV-Boom ist ungebrochen. Hinzu kommen Elektroautos mit Batterien, die oft eine halbe Tonne und mehr wiegen. Viele Fahrzeuge wirken deshalb wie schweres Kriegsgerät. Zum Beispiel die Geländewagen der G-Klasse von Mercedes, der Cybertruck von Tesla oder der SUV XM von BMW. Die Fahrzeugentwickler orientieren sich offensichtlich am protzenden Gehabe der kapitalistischen Bosse. 2023 machten sie mehr als die Hälfte der 14 Millionen von deutschen Herstellern produzierten PKWs aus.

SUVs verbrauchen mit ihrem hohen Gewicht, dem großen Luftwiderstand und hohen Geschwindigkeiten überproportional viel Energie. Die schweren Schlitten wirken auf die Fahrer:innen kleinerer Autos extrem bedrohlich. Eine realistische Einschätzung, denn nach den Gesetzen der Physik sind die Kleinwagen bei einem Crash die ersten Opfer.

Unter den schweren SUVs leidet auch unsere Infrastruktur. Nicht nur Lkws belasten Straßen und Brücken, sondern zunehmend auch tonnen-schwere SUVs. Und wegen ihrer schieren Größe parken die überdimensionierten Karossen nach amerikanischem Vorbild immer häufiger auf Gehwegen und gefährden Fußgänger und Radfahrer.

Die deutsche Automobilindustrie bedient mit solchen Elektrofahrzeugen die Reichen der Welt – der Rest hat davon nichts als den Dreck und die Klimakatastrophe – eine Sackgasse.

Panzer statt Autos?

Unter dem Beifall von Olaf Scholz und Vertretern der IG Metall feierte Anfang Februar Alstom-Manager Dawidowsky das Ende von mehr als 175 Jahren Schienenfahrzeugbau. Die Kollegen dürfen jetzt Panzer bauen. Mit dem Panzerbauer KNDS ist die Übernahme von 350 bis 400 der rund 700 Beschäftigten vereinbart. Bis zu weitere 75 Mitarbeiter könnten an anderen KNDS-Standorten unterkommen, 100 Stellen soll es an anderen Alstom-Standorten geben. Mindestens 120 Arbeiterinnen und Arbeiter verlieren ihren Job.

Das riesige Werksgrundstück will der Konzern meistbietend verkaufen. Ein verbindlicher Sozialplan wurde bisher nicht vereinbart.

Ab 2026 wird hier jetzt für den Krieg produziert. Und nicht nur hier: Bei Conti in Gifhorn, bei VW in Salzgitter und bei Ford in Saarlouis schauen sich Rheinmetall und andere Rüstungskonzerne nach Möglichkeiten für die Produktion von Panzern, Raketen und Gewehren um.

Bis jetzt haben Manager und Politiker uns immer erzählt, der Fabrikumbau von Autos zu Bahnen würde nicht gehen, weil Autos und Straßenbahnen eben nicht zu vergleichen wären. Und nun das. Als wären Bahnen mit Panzern vergleichbar.

Merz will ein neues Sondervermögen von 200 Mrd. Euro für die Bundeswehr. Das ist annähernd die Hälfte vom Bundeshaushalt!

Gäbe es ein 100-Milliarden-Programm für den Umbau des Verkehrssektors hin zum öffentlichen Verkehr, dann könnten in Wolfsburg, in Zwickau, in Stuttgart auch smarte größere und kleinere Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr der Zukunft von den Bändern laufen. Selbstverständlich!

Wir wollen für den Frieden arbeiten, für eine gute und friedvolle Zukunft aller Menschen – nicht für den Krieg und nicht für die Profite von Rheinmetall und Co.

-Anzeige-

Umsteigen auf die Schiene

Ist ein Umstieg auf den Bau von Bussen und Bahnen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) überhaupt möglich? Die Aufgaben sind sehr ähnlich, egal ob man Züge oder Autos baut. In beiden Fällen braucht man Kompetenzen in der Blechbearbeitung, in der Schweiß- und Montagetechnik, in der elektrischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Das ist das Grund-Know-How, das die Kolleg:innen in den Autofabriken beherrschen. Sie können also auch Züge bauen. Nötig wäre allerdings eine gesellschaftliche Übernahme der VW-Werke, statt

sie weiter in den Händen des profitorientierten Porsche-Piëch-Clans zu lassen. Und eine staatliche Anschubfinanzierung, ein Sonderfonds von 100 bis 200 Mrd. Euro. So könnten dauerhaft gesellschaftlich notwendige und ökologisch sinnvolle Industriearbeitsplätze gesichert werden. Die hunderttausend Kolleg:innen der Autoindustrie hätten die Kraft, dies durchzusetzen, statt sich auf Abkommen zu verlassen, die vornehmlich der Kapitaleseite zum Vorteil gereichen und ein Drittel der Belegschaft zum Abschluss freigeben.

Würden die bestehenden Auto-

fabriken damit ausgelastet?

Es gibt einen großen Bedarf für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Hier wächst die Nutzer:innenzahl von Jahr zu Jahr. Auch die Zeit des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, wie ungeheuer attraktiv die öffentlichen Verkehrsmittel sein können. Ökologisch sinnvoll wäre ihr Ausbau allemal. Die kleine Eisenbahnindustrie kann dies aber faktisch nicht leisten. Sie hat schon Schwierigkeiten, die regelmäßig anfallenden Ersatzinvestitionen für den heutigen Bahnverkehr zu stemmen. So liefert der Alstom-Konzern Züge teil-

weise mit jahrelanger Verspätung aus. Noch schlimmer sieht es im Straßenbahnbereich aus, wo fast jede Bestellung wegen zu geringer Produktionskapazitäten deutlich verzögert wird.

Nur einige Beispiele: Alstom sollte für Frankfurt 58 Straßenbahnen liefern. Der vereinbarte Termin war 2023. Bis jetzt hat der Hersteller nur 14 Fahrzeuge übergeben. Katastrophal lange müssen sich auch die Berliner Verkehrsbetriebe gedulden, die auf neue U-Bahnen von der Firma Stadler warten. Lieferverzögerungen von Straßenbahnen sind auch in Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Köln oder Duisburg zu verzeichnen, um nur einige weitere Orte zu nennen.

Wie gesagt, das sind nur Ersatzinvestitionen, um den Status quo des ÖPNV aufrechtzuerhalten. Bundesweit müsste aber das deutschlandweite Eisenbahn- und Straßenbahnsystem mindestens wieder auf ein Niveau angehoben werden, das es früher einmal gehabt hat: vor der Stilllegung von fast 40 Prozent aller Strecken. Allein um ein so erweitertes öffentliches Mobilitätssystem zu ermöglichen, müssten die ÖPNV-Produktionskapazitäten deutlich ausgebaut werden. Gewerkschafter:innen und Umweltaktivist:innen haben dafür bereits Pläne ausgearbeitet. Die Produktion von Eisen- und Stra-

ßenbahnen sowie von Elektrobusen könnte beispielsweise in den VW-Werken Zwickau oder Osnabrück stattfinden. Das würde die dortigen Arbeitsplätze sichern. **Was wäre in den anderen Werken?**

Der Schienenverkehr ist derzeit konzeptionell immer noch viel zu sehr auf die großen Formate von ICE und IC und auf die wichtigsten Hauptachsen der Hochgeschwindigkeitsstrecken fixiert. Ziel muss aber eine Flächenbahn sein, die im ganzen Land klimafreundliche Mobilität ermöglicht. Das Netz der Fahrwege muß also wieder dezentraler und engmaschiger werden. Und die Produktlinien der Fahrzeuge müssen viel mehr die kleinen Formate der Light Rail und der Schienenbusse bedienen.

Wenn sich die mit der Massenproduktion von Fahrzeugen erfahrenen Autokonzerne verstärkt in der Herstellung von Schienenfahrzeugen, vor allem des Nah- und Regionalverkehrs, engagieren und hier ihre Ingenieurs- und Konstruktorkunst einbringen, dann haben die von Freisetzungen bedrohten Autowerker wieder eine blühende Zukunft. Die weltweite Renaissance der Schiene wird neue Märkte öffnen. Diese Geschäftsfelder sind für die Transformation entscheidend.



Wie weiter mit der Automobilindustrie?

Weltweit befindet sich die Automobilindustrie in einer Überproduktionskrise und das inmitten der Umstellung auf Elektroautos. Haben die Autokonzerne in Deutschland eine Strategie, die gegen Absatzkrise und gegen Arbeitsplatzverluste hilft?

Geringe Auslastung

Wegen des Nachfragerückgangs ist die Automobilindustrie, deren Produktion und Absatz sich in den vergangenen Jahrzehnten zu erheblichen Teilen nach China verlagert haben, weltweit nur gering ausgelastet. 2023/24 stieg die Zahl der weltweit produzierten Automobile um rund zehn Prozent auf 80 Millionen Pkw und blieb damit weit unter der Produktionskapazität – um fünf Millionen Einheiten im Vergleich zu 2017. Die Automobilwerke in Deutschland waren im vergangenen Sommer nur zu zwei Dritteln ausgelastet.

US-Präsident Donald Trump versucht mit politischen und militärischen Mitteln zurückzugewinnen, was die amerikanische Industrie durch mangelnde Produktivität an Absatz eingebüßt hat. Er setzt dabei auf Automobile mit Verbrennungsmotoren, deren Fertigung in den USA mit Hilfe von Zöllen und politischem Druck auf chinesische und europäische Hersteller wieder angekurbelt werden soll. Das wird zwar zu Preissteigerungen für die US-Konsumenten führen, aber auch zu mehr Beschäftigung und Lohneinkommen in den USA und Mexiko. Die Produktionskapazität wird durch den Ausbau von Werken in den USA nochmals steigen und zu mehr Privatautos mit wachsendem CO₂-Ausstoß auf den Straßen führen.

Ohne Tempolimit in die Krise

Bereits bei Antritt der Ampel-Koalition und erst recht nach Beginn

des Krieges Russlands gegen die Ukraine war absehbar, dass die deutsche Automobilindustrie keinen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leisten würde und wollte. Ein Tempolimit auf höchstens 130 Kilometer pro Stunde wurde nicht einmal erwogen. Ökonomische Interessen siegten über physikalische Gesetzmäßigkeiten: Denn der Energieverbrauch von Fahrzeugen wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit und hängt vom Gewicht und der wirksamen Luftwiderstandsfläche ab.

Ein Auto verbraucht aus physikalischen Gründen bei doppelter Geschwindigkeit viermal so viel Energie. Eine Begrenzung des Tempos auf den bundesdeutschen Autobahnen durch ein paar Schilder an den Grenzen hätte sofort den Energieverbrauch für den Verkehr und den CO₂-Ausstoß erheblich gesenkt.

Werden Elektroautos für ein Land ohne Tempolimit gebaut, müssen die Fahrzeuge unnötig viel Batteriegewicht mitschleppen, um eine ausreichende Reichweite zu erzielen. Das Fahrzeuggewicht erreicht dann leicht über zwei Tonnen. Dabei könnte die übergroße Batterie eines schweren Elektro-SUVs für vier bis fünf leichtere Elektrofahrzeuge reichen statt für einen Straßenkampfanpanzer.

Wieviel Arbeit mit E-Autos?

Die Produktion schwerer Elektroautos hat schwerwiegende Konsequenzen. Ein E-Auto braucht im Gegensatz zu den mit Explosionsmotoren betriebenen Fahrzeugen keinen hochkomplexen Motor und das dafür notwendige Getriebe. Aufgrund ihrer Einfachheit können Elektrofahrzeuge viel leichter als Verbrennerfahrzeuge und weitgehend automatisch zusammengebaut werden. Ungefähr zwei Drittel des Arbeitsvolumens zum

Bau eines Verbrennerautos fallen weg – gerade die anspruchsvollen, genaue Materialkenntnis und differenzierte Werkstoffbehandlung erfordernden Arbeiten.

Wollte man also den Produktionswert von Automobilen weitgehend durch den Bau von Elektroautos erreichen, müsste man mindestens drei- bis viermal so viele Automobile bauen wie gegenwärtig. Die hohen Preise verdecken derzeit noch den Rückgang des Arbeitsvolumens beim Bau von Elektroautos.

Statt sparsamer Autos für alle lassen deutsche Autohersteller teure Gefährte der Luxusklasse für die herrschenden Schichten in der ganzen Welt bauen. Nach Zahlen des *Instituts der deutschen Wirtschaft* machten Fahrzeuge der mittleren und oberen Mittelklasse und der Oberklasse 2023 etwa 22 Prozent der Gesamtproduktion in Deutschland aus, ein extrem hoher Wert im Vergleich zu anderen Produktionsländern.

Wieviel Arbeit in der Produktion?

Der Dieselskandal 2015 brachte nicht nur den Betrug fast aller deutscher Hersteller ans Licht. Zugleich wurde klar, dass sich im Fahrzeugbetrieb und im Fahrzeugbau etwas grundlegend geändert hat. Die Behörden, die Autotypen genehmigen sollten, wurden durch eine Software getäuscht, die nur und spezifisch auf den Fahrzyklus des Abgastests reagierte. Das bedeutet, dass Automotoren heute nicht mehr so gesteuert werden wie vor Einführung elektronischer Schaltungen. Statt wie früher mechanisch geregelt, werden nun von Sensoren im Motor Werte ermittelt, die über elektronische Schaltkreise Zündung, Benzineinspritzung und weitere Funktionen auslösen.

Das gilt auch für Maschinen und

Maschinenanlagen, die Automobile und deren Teile herstellen. Wir befinden uns nicht in einer Industrie 4.0 der Vernetzung elektronischer Regelungssysteme, sondern immer noch in der dritten industriellen Revolution, in der mechanische Steuerungen für Maschinen und Anlagen durch elektronische Regelungen ersetzt werden. Schrittmotoren machen Maschinen dazu fähig, präzise Bewegungen auszuführen und jederzeit und schnell Produkte in der Stückzahl eins herzustellen.

Mit elektronisch gesteuerten Werkzeugmaschinen und Montageanlagen braucht es trotz größerer Komplexität der Fahrzeuge deutlich weniger menschliche Arbeitskraft für deren Herstellung. Soll im Fahrzeugbau die gleiche Anzahl an Menschen beschäftigt werden wie bisher, muss ein Vielfaches der gegenwärtigen Produktionsmenge gebaut und verkauft werden.

Durch die Digitalisierung in Kommunikation und Produktion sind die Produktivkräfte erneut an die Grenze der Produktionsverhältnisse gestoßen. Nur, weil Kapital sich verwerten muss, sollen mehr Automobile produziert und die Welt kaputtgefahren werden, statt eine größere Produktivität als sinnvolle freie Zeit zu genießen.

Freizeit oder Arbeitsplatzverlust?

Kann gesteigerte Innovation dabei helfen, dem Rückgang des Arbeitsvolumens zu begegnen? Für den Wert eines Produktes in Geld ist das Gegenteil der Fall: Neuerungen, die zur Einsparung von Arbeitszeit führen, bewirken langfristig einen Fall des Wertes des Produktes – dem nach anfänglichem Widerstand der Produzenten, die die Extraprofite halten wollen, die Preise folgen. Technisch anders hergestellte Produkte

sollen ja gerade nicht teurer sein, sondern billiger als die der Konkurrenten.

Nur auf einem Umweg können Innovationen zur Steigerung des Wertes der Gesamtproduktion führen – wenn zu einem geringeren Preis mehr Produkte abgesetzt werden können auf Kosten der Konkurrenz. Dadurch werden zugleich die alten Anlagen entwertet und drohen mitsamt der Fähigkeiten der Beschäftigten verschrottet zu werden. Die Produktivität wird weiter gesteigert bei fallenden Preisen und der Notwendigkeit, noch mehr Automobile zu produzieren, als der Welt guttut.

Wir stehen vor der Entscheidung, ob wir der Welt zumuten wollen, die Produktivität des Elektrofahrzeugbaues und der elektronisch gesteuerten Maschinen durch ein Vielfaches an diesen Produkten auszugleichen, um die gleiche Menge an Beschäftigten in Arbeit zu halten, oder weniger zu arbeiten und andere sinnvolle Produkte mit den Produktionsanlagen des Automobilbaues herzustellen.

-Anzeige-

lunapark²¹
zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

Da sind wir geliefert.

Schwerpunkte Heft 64:

- Zollpolitik, Weltproduktion und Welthandel
- Exportmodell Deutschland in der Krise
- Israel und Palästina
- Wasserversorgung

Im Abo frei Haus & Probeheft

lunapark21.net/abo

Das wollen wir

Wir bleiben Ford

„Die Situation bei Ford spitzt sich zu. Die Wahrscheinlichkeit steigt, dass wir für unsere Arbeitsplätze und einen Sozialtarifvertrag in den Arbeitskampf ziehen müssen! Wir bleiben! Wir werden kämpfen!“ Einstimmig erklären dies David Lüdtke, Vertrauenskörperleiter der Ford Werke Köln, und Kerstin Klein, Erste Bevollmächtigte der IG Metall Köln-Leverkusen auf der Webseite www.wir-bleiben-ford.de. Damit ist endlich die Erkenntnis angekommen: Die Betriebsvereinbarung von 2023 und die neue Ankündigung, 2900 Stellen zu streichen, sind nur der Auftakt für die Schließung der gesamten Fabrik! Die Betriebsvereinbarung regelte den Abbau von 4000 Arbeitsplätzen unter Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis 2032 und die Höhe der Abfindungen, es gab aber keine Mitbestimmung bei der Auswahl der Ausscheider, also keine Sozialauswahl, nur freiwilliges Ausscheiden.

Wenn aber mit der Parole: „Wir bleiben, wir werden kämpfen!“ ein Sozialtarifvertrag als Ziel des Kampfes gemeint ist, ist klar: Wie schon beim Kampf gegen die Schließung von Ford Saarlouis geht es nur noch um großzügige Übergangsregelungen. An die Aufnahme einer anderen Fertigung, an eine Transformation und damit den Erhalt möglichst vieler Arbeitsplätze ist nicht gedacht. In den letzten Jahren war mal die Produktion von E-Batterien im Gespräch, der Ansatz hat sich aber angesichts der drohenden Schließung schnell verflüchtigt.

Bisher haben IG Metall und Betriebsrat den Kampf gegen eine Schließung auf den Betrieb beschränkt geführt. Eine öffentliche Unterstützung durch die anderen Gewerkschaften und die Stadtgesellschaft könnte helfen, den Kampf auszuweiten.

Dazu gibt es einen kleinen ersten Schritt mit Erklärungen auf der Webseite www.wir-bleiben-ford.de. kontakt@ford-igmetall.de

Manfred Neugroda hat ehemals bei Ford in der W-Halle gearbeitet, später BR und VKL-Vorsitzender in der Chemischen Fabrik Kalk CFK in Köln

Lassen wir das Konkurrenzdenken hinter uns

Was wir wollen? Eine gute Zukunft für uns alle. Was wir als Beschäftigte zur Zeit bekommen, ist etwas anderes und muss mit den Worten Plattmachen, Deindustrialisierung, Lohnverlust und Verlust von Sicherheit bezeichnet werden. Dieses Szenario spielt sich in der kompletten Automobil- und Zulieferindustrie ab. Von Audi bis ZF. Von Stellantis bis Suzuki. Die andere Seite der Medaille ist: Wolfgang Porsche möchte einen Tunnel von 500 Meter bauen lassen, schreibt der *Spiegel*. Oliver Blume, der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, bekommt voraussichtlich sein Gehalt um 10 Prozent gekürzt und hat dann schätzungsweise statt 40.000 Euro nur noch 36.000 Euro am Tag. Der Industriefeudalismus lässt grüßen.

Die Verträge sind gemacht. Um VW und den Standort Deutschland wettbewerbsfähig zu machen,

wurde gerettet, was zu retten war. Unter der Prämisse der Konkurrenzfähigkeit war nun mal nicht mehr drin: Es gibt keine offenen Werksschließungen und keine Entlassungen, sondern sozialverträglichen Abbau. Das Unternehmen wird ausgerichtet auf den Abbau von 35.000 Stellen, auch wenn die Zahl sich im Tarifergebnis nicht wiederfindet.

Aber die Lage ist dramatisch: Nicht nur bei VW, sondern weltweit werden in der Zuliefer- und Automobilindustrie Stellen und ganze Standorte dicht gemacht. Audi Brüssel und Ford Saarlouis sind nur zwei Beispiele. Wie bei einem Naturereignis sollen die Beschäftigten und die Regionen ihr Schicksal tragen. Hinzu kommen Lohnverluste in nie da gewesenem Ausmaß.

Wir haben bei VW ein loses Bündnis von Beschäftigten aus verschiedenen Standorten. Die aktuelle Situation macht deutlich, dass eine breite Debatte, in den Belegschaften, in der Gesellschaft und ganz besonders in den Gewerkschaften, über das Konkurrenz- und Standortdenken hinausgeführt werden muss. Eine Debatte über eine internationale Strategie über Branchen, Grenzen und das eigene Firmenlogo hinaus ist unerlässlich, wenn wir nicht völlig in die Knie gehen wollen. Wenn wir gemeinsam kämpfen, können wir wieder erfolgreich sein. Arbeitszeitverkürzung und die Konversion der Automobilindustrie könnten gemeinsame Ziele sein.

Thorsten Donnermeier, VW Kassel, IGM Vertrauensmann und Aktivist

GKN for Future

Der Autozulieferer GKN hat vor drei Jahren den Arbeitern im Werk nahe Florenz von einem Tag auf den anderen gekündigt. Viele von ihnen haben sich damit nicht abgefunden, sie haben eine permanente Betriebsversammlung abgehalten, eine Genossenschaft gegründet und die Fabrik in eigener Regie übernommen. Statt Autoteile produzieren sie nun Lastenräder und Solarmodule. Das sagen sie:

Wir befanden uns stets im Dilemma, unsere Beschäftigung und Löhne zu erhalten, aber gleichzeitig unseren Kindern einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen. Eine Achswellen-Fabrik wie unsere kann in die Produktion für öffentliche Verkehrsmittel eingegliedert werden, für die nachhaltige Mobilität.

Die private Autoindustrie gibt Arbeitsplätze auf, gibt Fabriken auf. Unser Vorschlag ist, stattdessen in die Produktion von öffentlichen Verkehrsmitteln zu investieren, die einzig wirklich nachhaltige Mobilität, die umweltverträglich, elektrisch und kostenlos ist. Das gilt für GKN und andere Zulieferer ebenso wie für die Autofabriken von Volkswagen.

Die Verbindung zwischen der Umweltbewegung und der Arbeiter:innenbewegung ist nichts Abstraktes, sie ist eine praktische Notwendigkeit. Sie ist die einzige Möglichkeit, die wir als Arbeiter:innen haben, um tatsächlich unsere Rechte, unsere Arbeitsplätze und unsere Löhne zu verteidigen. Es gibt für uns alle

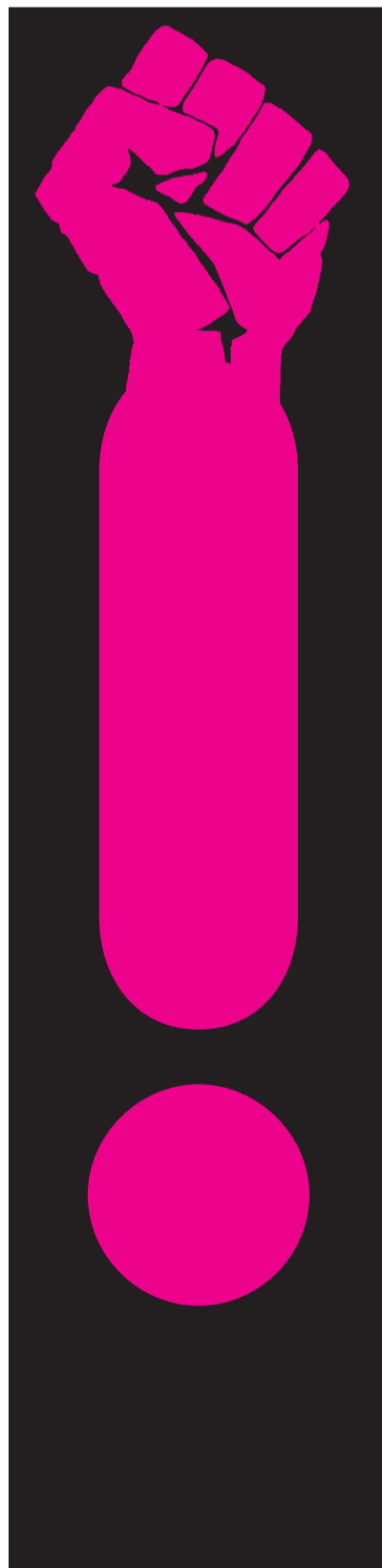
nur einen Kampf: den für das Gute Leben. Das Leben ist die Luft, die wir atmen, das Land, auf dem wir wohnen, und die Fähigkeit, unseren Kindern einen intakten Planeten zu hinterlassen.

Dazu gehört die Möglichkeit, vom eigenen Lohn zu leben, aber auch zu entscheiden, was wir produzieren: Wem nützt deine Arbeit? Welche Welt wird sie hinterlassen? In welcher Welt findet sie statt?

Wir kämpfen seit zwei Jahren. Die Region, in der wir leben und kämpfen, hat es uns ermöglicht, so lange Widerstand zu leisten. Wir wollen deshalb die Region in die Verwaltung der ersten öffentlichen, nachhaltigen und gemeinwohlorientierten Fabrik Italiens einbeziehen. Wir wollen die Produktion des ehemaligen GKN-Werks auf umweltschonende Photovoltaik-Anlagen, Batterien und Lastenfahräder umstellen. Wir wollen, dass die Unterstützer:innen die ökosozialistische Fabrik GKN for Future ins Leben rufen.

Wir wissen nicht, wie lange wir weitermachen können mit unserem Kampf. Hoffen wir, dass wir zumindest eine Inspiration sein können für andere, die nach uns kommen, für den Kampf in Wolfsburg, für die Vergesellschaftung von Volkswagen. Wir haben vieles vorbereitet und erarbeitet, auf das wir aufbauen können. Überall.

Fabrikkollektiv #Insorgiamo – Lasst uns aufstehen



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 Verkehrswendinitiativen, 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*.

Die *Aktionszeitung* erscheint unregelmäßig, aber immer im Zusammenhang mit größeren Bewegungsmomenten rund um die Verkehrsindustrie: Aktionstage, Demonstrationen, Versammlungen, Streiks.

Die erste Ausgabe erscheint mit vier Seiten zum bundesweiten Aktionstag der IG Metall am 15. März in Leipzig, Hannover, Stuttgart, Köln, Frankfurt/M.

Die zweite Ausgabe erscheint mit acht Seiten zum 1. Mai und zur anschließenden Konferenz der Rosa-Luxemburg-Stiftung »Gegenmacht im Gegenwind«, vom 2.–5. Mai in Berlin.

Wie kannst du die Aktionszeitung unterstützen?

Indem du sie verteilst – an deine Kolleg:innen, auf Veranstaltungen, Kundgebungen, Demonstrationen...

Indem du berichtest über die Resonanz, die die Zeitung gefunden hat, die Diskussionen, die sie vielleicht auslöst.

Indem du lokal oder regional ein Netzwerk von Aktivist:innen um sie bildest.

Indem du auf Social Media oder in anderen Publikationen für sie wirbst.

Indem du für sie spendest (siehe unterstehenden Spendenaufwurf). **Es würde uns freuen, wenn du zum Kreis der Unterstützer:innen dazu gehörest. In diesem Fall nenne uns bitte deinen Namen, deine Stadt und deinen Betrieb / deine Gewerkschaft / deine Initiative.**

Die Initiator:innen

Jürgen Böning Lunapark21 · Angela Klein SoZ · Stephan Krull RLS · Klaus Meier Netzwerk Ökosozialismus · Tobi Rosswog Verkehrswendestadt Wolfsburg

Die Aktionszeitung wird mit herausgegeben von der **Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt** sowie vom **Verein für solidarische Perspektiven**.

Gestaltung **Joachim Römer** · Vertrieb **Heino Berg** · Druck und Versand **Union Druckerei Berlin**

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 · **Christiaan Boissevain** eh. BR Luftfahrtindustrie, Senioren-Ausschuß IGM München · **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) · **Ahmed Jikar** BR Outokumpu, Krefeld · **Sven Jurkat** VW, Gläserne Manufaktur Dresden · **Bernhard Knierim** Bahn für alle · **Gerhard Klas** workwatch, Köln · **Hans-Jürgen Kleine** Attac-Rat · **Hans Köbrich** Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall, VwSt, Berlin · **Jenni Krumnow** Alstom Hennigsdorf · **labournet.tv** Berlin · **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 · **Michael Petersen** ehem. BR-Vors. Hamburg, IG BCE · **Wolfgang Pomrehn** Autor, Berlin · **Hans Rackwitz** IfS, Frankfurt/M · **Bernd Riexinger** *Die Linke*, eh. MdB *Die Linke*, Stuttgart · **Bea Sassermann** Gewerkschafterin für Klimaschutz, Wuppertal · **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 · **Peter Streiff** Redaktion Contraste, Stuttgart · **Lars Stubbe** Hamburg · **Diego Weber** Stadler Rail, Berlin Pankow · **Mag Wompe** Labournet Germany, Bochum · **Kathy Ziegler** Soli-Gruppe ex-GKN Deutschland, Köln

Die Organisationsangaben dienen ausschließlich der Identifikation. Stand: 3. März 2025

Die *AKTIONSZEITUNG* hat vier Seiten. In Rechnung gestellt werden Porto & Verpackung. Bitte vermerkt auf eurer Überweisung das Stichwort: „Aktionszeitung“ Bestelldress: heinoberg38@googlemail.com 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).

Spendenaufwurf 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 wir die meiste Arbeit ehrenamtlich leisten.

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**