

Antrag A3 „Industry for future“ an die Mitgliederversammlung der GEW Köln vom 6.11.2024

Antragsteller: Guido Schönian, Mitglied des GfV und der „forum“-Redaktion

Antragstext:

Die MV der GEW Köln möge beschließen, ...

... ein von Aktiven von #wirfahrenzusammen aus verschiedenen Städten, Gewerkschafter*innen und weiteren Aktivist*innen der Klimabewegung beschlossenes gemeinsames Papier zu unterzeichnen (siehe Anhang).

... als Mitveranstalterin der Veranstaltung „industry for future“ am 2.12.24 (19:00 Uhr im Naturfreundehaus Kalk) zu fungieren und für diese mit zu mobilisieren. Thema: „Was tun gegen Massenentlassungen bei FORD und für die nachhaltige Transformation der Autoindustrie?“ (Arbeitstitel).

Anhang:

Sign-on für Aktive aus Gewerkschaften, Klimabewegung, WirFahrenZusammen und Mobilitätsbeschäftigten

Die Krise ist hausgemacht: Missmanagement auf dem Rücken der Beschäftigten! Die VW-Konzernleitung geht auf Angriff und kündigt einen harten Sparkurs auf dem Rücken der Beschäftigten an. Entlassungen und Werksschließungen stehen im Raum. Wie viele der knapp 120.000 Beschäftigten der Marke Volkswagen betroffen sein werden, ist bisher unklar. Das Management hat dazu bereits bestehende Tarifverträge aufgekündigt. Dieser Schritt markiert das Ende der Sozialpartnerschaft bei VW. Hinter den Schocknachrichten von Kürzungen, Entlassungen und Werkschließungen steckt das altbewährte Kalkül der Arbeitgeber*innenseite, die Belegschaft „weichzukochen“:

Aus Sorge, der eigene Standort könnte geschlossen werden, sollen die Beschäftigten stillhalten und auf Lohnerhöhungen sowie bessere Arbeitsbedingungen verzichten – ohne sich auf Zusagen wirklich verlassen zu können. Das zeigt der plötzlich von der Konzernleitung aufgekündigte Zukunftstarifvertrag, der eine Job-Garantie versprach und für den die Beschäftigten zuvor auf Lohnerhöhungen verzichtet hatten.

Doch worum geht es eigentlich? Bei VW sinken die Absatzzahlen, und die Profite sind der Konzernleitung und den Aktionärinnen offenbar nicht hoch genug. 2023 verzeichnete VW noch hohe Rücklagen und einen Nettogewinn von etwa 16 Milliarden Euro. 2024 wurden bereits 4,5 Milliarden Euro an Gewinnen an die Aktionärinnen ausgeschüttet. Die Kürzungspläne sollen nun die Umsatzrendite der Marke Volkswagen von 4,1 % im Jahr 2023 auf 6,5 % erhöhen. In den letzten 10 Jahren lag die durchschnittliche Umsatzrendite der Marke bei 3,4 %.

Die aktuelle Krise ist Teil einer größeren strukturellen Schieflage im Konzern. In den vergangenen Jahren traf der Vorstand falsche Investitions- und Produktionsentscheidungen, setzte primär auf hochpreisige Modelle, während erschwingliche Kleinwagen fehlen. Die Modelle, die das Unternehmen auf den Markt bringt, sind schlichtweg zu teuer, und der Luxusmarkt ist offenbar gesättigt oder wird von der Konkurrenz bedient. Das Management versäumte es, eine Zukunftsstrategie zu entwickeln – von einer Strategie gegen die Klimakatastrophe ganz zu schweigen.

Die Krise betrifft jedoch nicht nur VW. Auch bei Ford werden Arbeitsplätze vernichtet, und Zulieferer wie Bosch, Continental, ZF und Mahle schließen ganze Werke. Bei GKN in Zwickau und Lear in Eisenach gehen hunderte Arbeitsplätze verloren. Diese Entwicklungen sind das Ergebnis einer Fehlplanung, die sich über den gesamten Industriezweig erstreckt. Nun sollen die Beschäftigten und womöglich die öffentliche Hand für die Versäumnisse und Fehler der Konzernleitungen einstehen.

Der Angriff auf die Arbeitnehmerinnen bei VW hat eine Signalwirkung. VW galt lange als sicherer Arbeitgeber, bekannt für vergleichsweise gute Arbeitsbedingungen und eine starke Arbeitnehmerinnenvertretung. Wenn der größte Autobauer Europas die bisherigen Sozialstandards infrage stellt, fühlen sich weitere Unternehmen der Metall- und Elektroindustrie ermutigt, nachzuziehen.

Die aktuellen Probleme sind keineswegs nur das Resultat falscher Unternehmensstrategien. Die nun eingestandenen Überkapazitäten bei VW sind Ausdruck einer systematischen Überproduktionskrise der gesamten Branche. Der permanente Zwang, den Umsatz, die Profite und die Produktion zu steigern, führt immer wieder zu Überkapazitäten und Krisen, die sich in Phasen gesamtwirtschaftlicher Umbrüche verschärfen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, reicht es nicht, an einzelnen Stellschrauben zu drehen.

Als Gewerkschaftsaktive, Klimaaktive und Beschäftigte im Mobilitätssektor fordern wir Beschäftigungssicherung und einen echten Zukunftsplan – vor allem für die Beschäftigten und für die Autoindustrie, die sich in den Dienst der dringend benötigten Mobilitätswende stellt. Wir wollen den Schulterschluss zwischen Beschäftigten, Klimaaktiven und Gewerkschaften.

Als Unterzeichner*innen dieses Aufrufs fordern wir:

1. Jeder Job muss bleiben! Zukunftsplan für die Autoindustrie und die Beschäftigten

Wir stehen solidarisch an der Seite der Beschäftigten bei VW, bei den Zuliefererunternehmen und allen anderen Betrieben, die von der Krise betroffen sind. Es darf nicht sein, dass diejenigen, die täglich harte und qualifizierte Arbeit leisten, die Leidtragenden sind, während gleichzeitig riesige Gewinne an Aktionärinnen ausgeschüttet werden. Wir kämpfen gemeinsam für den Erhalt aller Arbeitsplätze.

Dabei lassen wir uns nicht auseinanderdividieren. Unsere Solidarität macht weder am Werkstor noch an Konzern- oder Branchengrenzen halt. Während Tausenden von Kolleginnen nun erklärt wird, sie seien für die Umsätze und Profite des Konzerns überflüssig, sind genau diese Beschäftigten unverzichtbar für die Mobilitätswende. Ihre Jobs, Einkommen und Weiterqualifizierung müssen gesichert werden! Für die Verkehrswende brauchen wir alle: Arbeiterinnen, Technikerinnen und Ingenieur*innen.

Statt die hausgemachten und strukturellen Ursachen der Krise zu adressieren, werden wahlweise China, der Krieg in der Ukraine oder die Notwendigkeit des Klimaschutzes für die Krise verantwortlich gemacht. So muss nun beispielsweise die Umstellung auf Elektromobilität als Sündenbock herhalten, und es werden Stimmen lauter, die eine Rückkehr zum Verbrennungsmotor fordern. Weder ist die E-Mobilität mit großen, schweren Individualfahrzeugen, die Mensch und Umwelt vielfach schädigen, ein sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz, noch kann eine Rückkehr zum Verbrenner die Probleme der Beschäftigten lösen. Stattdessen ist es höchste Zeit, die Autoindustrie

wirklich zukunftsfähig zu machen – für die Beschäftigten und das Klima! Statt Entlassungen und einer halbherzigen E-Antriebswende brauchen wir einen fairen Wandel der bisherigen

Automobilindustrie in eine Mobilitätsindustrie. Wir brauchen ihre Beschäftigten und ihr Know-how für diesen Wandel zu einer klima- und umweltschützenden, menschenfreundlichen Industrie. Die Autoindustrie sollte statt Pkw, die weder Beschäftigung sichern noch ansatzweise nachhaltig sind, andere Mobilitätsgüter für eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Verkehrswende produzieren. Wir brauchen schon heute mehr Busse, mehr Züge, mehr (Straßen-) Bahnen sowie kleine, bezahlbare E-Autos.

2. VW in öffentliche Hand und demokratisch geführt!

Soll die Industrie wirklich fit für die Zukunft gemacht werden, braucht es mehr als kosmetische Anpassungen. Wir brauchen eine grundlegend andere Art der Unternehmensführung, in der die Beschäftigten und die Gesellschaft als Ganzes darüber entscheiden, was produziert wird und was die Gesellschaft eigentlich braucht, anstatt alles den kurzfristigen Renditewünschen der Aktionär*innen zu überlassen.

Unternehmen wie VW müssen daher in die öffentliche Hand überführt, demokratisch kontrolliert und durch die Beschäftigten geführt werden. Statt kurzfristiger Abwrackprämien oder Subventionen für die Profite und Fehlplanungen der Konzernleitung fordern wir eine aktive sozial-ökologische Industriepolitik, die den Schutz der Beschäftigten und der Industrie mit dem notwendigen ökologischen Umbau verbindet. Eine Politik, die den Beschäftigten nicht nur soziale Sicherheit ermöglicht, sondern ebenso erlaubt, sinnvoll und nachhaltig zu arbeiten. Wir fordern eine Investitionsoffensive in eine soziale, global gerechte und ökologische Verkehrswende, damit die Automobilindustrie zu einer Mobilitätsindustrie wird. Für die Industrieproduktion von sinnvollen Mobilitätsgütern, den Ausbau einer nachhaltigen öffentlichen Mobilitätsinfrastruktur und für gute Arbeitsbedingungen und Weiterbildungsmöglichkeiten für alle Beschäftigtengruppen.

Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir uns gemeinsam engagieren und die Kolleg*innen unterstützen.

Wir wollen die Solidarität und Vernetzung vorantreiben: Wir wollen eine Bewegung für eine Industry For Future aufbauen.

Statt Spaltung wollen wir zusammen einen Plan entwickeln, wie wir Beschäftigung sichern und für eine sozial-ökologische Zukunftsindustrie kämpfen können. Ein „Weiter so“ kann keine Option sein und bedeutet Entlassungen, Deindustrialisierung und letztlich die Klimakatastrophe. Der Kampf gegen die Klimakrise und für gute Arbeit gehört zusammen. Die Klimabewegung und die Industriebeschäftigten stehen auf derselben Seite, ebenso wie die Kolleg*innen im Nah- und Fernverkehr und in anderen Industrien. Wir stehen zusammen, Seite an Seite. Wir ermutigen alle, vor Ort die Kämpfe der Beschäftigten gegen die Angriffe der Konzernleitung und in der anstehenden Tarifrunde zu unterstützen, Solidaritätskomitees aufzubauen, Aufklärung zu betreiben und die lokale Bevölkerung zu mobilisieren. Lasst uns gemeinsam gegen Entlassungen und für eine Autoindustrie im Dienste einer echten, sozial gerechten und ökologisch nachhaltigen Mobilitätswende kämpfen!

Das Beispiel VW, bei dem Tarifverträge zur Beschäftigungssicherung gekündigt wurden, zeigt deutlich, dass solche Verträge keine verlässliche Sicherheit für die Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie bieten. Sie können jederzeit nach Belieben aufgelöst werden. Echte Sicherheit würde hingegen eine Arbeitszeitverkürzung bringen, bei der die vorhandene Arbeit auf alle verteilt wird.

Noch wichtiger für zukunftssichere Arbeitsplätze sind jedoch zukunftsfähige Produkte. Eine Produktion, die ausschließlich auf Pkw für den Individualverkehr ausgerichtet ist, bietet keine langfristige Perspektive. Stattdessen schafft die Fertigung von Fahrzeugen für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und Schienenfahrzeuge wesentlich mehr Stabilität. Eine Umstellung der Produktion ist unumgänglich, wenn wir eine nachhaltige Zukunft für alle wollen.

Dafür lohnt es sich zu kämpfen.