



Autoindustrie und Wirtschaftskrise: Folgen für Umwelt und Arbeitsplätze

Vieles ist anders. Die Corona-Pandemie beschleunigt die aktuelle kapitalistische Weltwirtschaftskrise. Die spürbaren Folgen sind Entlassungen, Betriebsschließungen, Verlagerungen, Lohnkürzungen, Sozialabbau, steigende Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit. Das Virus ist dafür nicht die Ursache, wie oft behauptet. Die Ursache der Krise ist das kapitalistische System. Die Krise hat vor der Pandemie begonnen, schon 2007 mit der Finanzmarktkrise. Corona hat diese Krise nur verschärft. Reiche werden immer reicher, während immer mehr arbeitende und erwerbslose Menschen verarmen. Einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung (Verteilungsbericht 2020 vom November 2020) zufolge verlor in 2020 bis Juni rund ein Drittel der Erwerbstätigen in Deutschland Einkommen. Unter den Befragten mit einem monatlichen Nettoeinkommen unter 900 Euro war es fast die Hälfte; in fast 60 Prozent der Fälle betrug die Einbußen mindestens ein Viertel des üblichen Einkommens. 2,1 Millionen Kinder und Jugendliche waren im vergangenen Jahr von Armut und sozialer Ausgrenzung bedroht, das sind 15 Prozent. Die Studie betont außerdem, dass Eigentümer großer Vermögen nach einem kurzen Einbruch zu Beginn von der Krise profitierten.

Die Pandemie hat die soziale Ungleichheit verschärft und die gesellschaftlichen Risse vertieft. Konzerne kassieren Milliarden Steuergelder, schütten davon Dividenden und Boni aus, gleichzeitig vernichten sie Jobs. Die reichsten zehn Prozent besitzen so viel Vermögen wie die Hälfte der Bevölkerung. Deswegen sagen wir als DKP: Die Reichen, die Profiteure dieses Systems, müssen für ihre Krise bezahlen. Nicht die abhängig Beschäftigten – nicht die Arbeiterklasse! Der Kapitalismus befindet sich in einer klassischen Überproduktionskrise. Verschärft wird die Situation durch eine Überlastung des Gesundheitssystems und die Klimakrise. So wie bisher kann es nicht weitergehen. Die Erde verträgt die Belastungen nicht mehr. Es muss umgesteuert werden. Die Frage ist: Wohin und wer steuert? Darüber wollen wir in diesem Flyer mit euch in Diskussion kommen. Über Rückmeldungen würden wir uns freuen.

Über unsere Mailadresse mail@dkp-stuttgart.org könnt ihr mit uns in Kontakt kommen.

Die kapitalistische Produktion entwickelt daher nur die Technik und Kombination des gesellschaftlichen Produktionsprozesses, indem sie zugleich die Springquellen alles Reichtums untergräbt: die Erde und den Arbeiter.

Fragen zur Zukunft des Autos

Wie wichtig ist das Auto?

In vielen Industrieländern ist die Autoindustrie einer der wichtigsten und am stärksten monopolisierten Wirtschaftsbereiche. Die größten Monopole sind in Deutschland und beherrschen die Märkte in der ganzen Welt. Fast 100 Millionen Kraftfahrzeuge (PKW, LKW, Busse, Motorräder) produzieren 10 Millionen Beschäftigte in der Autoindustrie weltweit (2017). Sie sind in riesigen Fabriken konzentriert. Wenn sie nicht arbeiten, werden keine Autos produziert – und für das Kapital gibt es keine Profite. Doch nicht die eigentlichen Produzenten bestimmen, welche und wie viele Autos produziert werden. Das bestimmt das Kapital – und zwar nur danach, was guten Profit bringt. Dass die Erde, die Natur, das Klima, die Gesundheit der Bevölkerung keine 100 Millionen Fahrzeuge verträgt, interessiert nicht. Eine Umfrage des Bundesumweltministeriums 2017 hat ergeben, dass sich 79 Prozent der Bevölkerung eine Alternative zum Auto wünschen und 91 Prozent der Befragten der Meinung sind, „dass das Leben besser werde, wenn der oder die Einzelne nicht mehr so stark auf ein Auto angewiesen sind.“ Warum also nicht umsteuern? Auch die Beschäftigten in der Automobilindustrie sehen das nicht grundsätzlich anders.

Wie umweltverträglich ist das Auto?

Knapp ein Fünftel der CO₂-Emissionen stammen aus dem Verkehrssektor, 96 % davon entfallen auf den Straßenverkehr und davon 61 % auf PKWs. Beim Stickoxid stammen 38 % aus dem Straßenverkehr. Weder beim CO₂-Wert noch bei Stickoxiden halten die deutschen Autos die Grenzwerte ein, egal welche Marke. Mit Betrugssoftware und manipulierten Tests wurden diese Werte gefälscht. Bei VW lagen z.B. die realen Emissionen um bis zu 40 mal höher als auf dem Prüfstand. Laut Bundesumweltamt stießen Euro-6-Diesels mit 507 mg pro km auf der Straße mehr als sechsmal so viel Stickoxid aus

wie die auf dem Prüfstand erlaubten 80 mg. Mit 155 g CO₂/km liegt der Flottendurchschnitt deutscher Autokonzerne weit über dem EU-Grenzwert von 95 g. Absolut inakzeptabel ist die Vorgabe, dass große schwere Autos mehr CO₂ ausstoßen dürfen als kleine leichte. Das fördert den Trend zu schweren Autos – das zeigen auch die Verkaufszahlen zum Beispiel von SUV und Geländewagen. Mittlerweile ist mehr als jeder dritte Neuwagen dieser Klasse zuzuordnen. In Stuttgart sind ca. 35.000 dieser großen umweltbelastenden Autos, hauptsächlich Modelle von Mercedes-Benz und Porsche unterwegs. Sie bringen den Konzernen wesentlich fettere Profite ein als Kleinwagen, weshalb z.B. Daimler auch das Smart-Werk in Hambach verkauft hat an den britischen Milliardär Jim Ratcliffe, der dort jetzt natürlich keine Smart mehr bauen will, sondern den Geländewagen Grenadier. Auch hat Daimler Vorstand Källenius angekündigt, aus der Produktion der A-Klasse auszusteigen, die B-Klasse nur noch eingeschränkt zu bauen. Wog der VW-Käfer im Schnitt noch ca. 730 kg, so wiegen die heutigen Neuwagen im Schnitt 1,5 Tonnen – also mehr als doppelt so viel.

Um des Profits willen wird mit dieser Strategie hin zu immer größeren schwereren spritfressenden Autos die weitere Umweltverschmutzung, Klimaerwärmung und der frühzeitige Tod von Menschen billigend in Kauf genommen. Eine Entwicklung, die verheerend ist.

Elektrisch in die Zukunft?

Eigentlich bieten elektrische Antriebe viele Möglichkeiten, um das Leben von Autofahrern und Nicht-Autofahrern zu verbessern: Sparsameres Fahren gerade in der Stadt mit Stop-and-Go wird möglich, der Wegfall von lokalen Abgasen und geringere Lärmbelastigung können der Gesundheit aller nur zuträglich sein. Allerdings ist das kein Selbstläufer, sondern braucht einen radikal auf das Gemeinwohl

Der Schwindel mit den Prämien

Der Schwindel: Für solche Fahrzeuge können Innovations- und Umweltpremien von bis zu 9.000 Euro kassiert werden, der Staat übernimmt davon 6.000 Euro. Diese Regelung wird nun bis 2025 verlängert werden. Auf dem 4. Autogipfel in 2020 wurde am 17.11.2020 ein neues „Hilfspaket“ für BMW, Daimler und VW, in dem 3 Milliarden Euro stecken, beschlossen. Geld, das aus den Steuertöpfen stammt, die die Arbeiterklasse erwirtschaftet hat. Ein Geschenk für die Autokonzerne, die die Fahrzeuge sonst nicht loswürden, die aber selbst auf Gewinnrücklagen von 180 Milliarden Euro sitzen.

Die zentrale Maßnahme ist die Verlängerung der Kaufprämien für Elektroautos bis 2025. Um eines der Haupthindernisse für den Noch-nicht-Kauf abzuwenden, wird die Bundesregierung auch die Bereitstellung von 50.000 Lade-

säulen finanzieren. Da hat sich der Gipfel im Kanzleramt doch richtig gelohnt für die Porsches, Piëchs und Quandts – allerdings weniger für die Beschäftigten von Volkswagen, Audi, Daimler, MAN und der vielen kleinen Zulieferer. Und der IGM-Vorstand hat das „Hilfspaket“ begrüßt. Das ist für uns als DKP nicht nachvollziehbar. Es ist Geld der Arbeiterklasse, das ans Kapital weitergereicht wird zur Finanzierung eines gescheiterten und klimaschädlichen Geschäftsmodells der Autokonzerne.

Fazit: Diese Fehlentwicklung bei der E-Mobilität geschieht im Interesse der Konzerne – und der Staat macht diesen Schwindel mit. Die Profitrate der Automobilkonzerne muss stimmen, dafür sorgt der Staat mit entsprechenden Gesetzen und Verordnungen. So leisten Elektroautos keinen Beitrag zur ökologischen Mobilitätswende. Sie werden zur Verlängerung des eigentlich gescheiterten und klimaschädlichen bisherigen Geschäftsmodells der Autokonzerne.



Daimler-KollegInnen in Mettingen kämpfen im Herbst 2020 um ihre Arbeitsplätze - gegen Verlagerung, Erpressung und Vertragsbruch des Daimler-Vorstands

orientierten politischen Rahmen. Bleibt es dabei, dass der Autoabsatz nur vom Streben nach Profit getrieben wird, dann bleiben auch viele der heutigen Probleme weiter bestehen: Flächenverbrauch, Verkehrstote und -verletzte, Staus und Feinstaub z.B. durch Reifenabrieb. Grundsätzlich kann die Elektromobilität nicht losgelöst von der gesamten Energiepolitik bewertet werden. Solange der Strom aus fossilen Energieträgern gewonnen wird, bleibt auch die CO₂-Bilanz des Elektroautos mau. Die deutsche Politik verschleppt die Umrüstung auf erneuerbare Energiequellen seit Jahrzehnten im Interesse der großen Stromkonzerne. Lieber garantiert man den Konzernen üppi-ge Profite aus abgeschriebenen Kraftwerken, als sie auf Investitionen in die Zukunft zu verpflichten oder auch nur daran zu denken, diese Zukunftsaufgabe als Staat selbst in die Hand zu nehmen. Zur Ideenlosigkeit der Politik gesellt sich die Bequemlichkeit der Konzernlenker: Der Massenmarkt für Fahrzeuge ist im Umbruch – und die deutschen Automobilhersteller sind dabei, bei wichtigen Technologien den Anschluss zu verlieren. In der Batterieherstellung, die wegen des hohen Aufwands an Energie und knappen Ressourcen heute oft noch eine ungünstige Umweltbilanz aufweisen, werden momentan gewaltige Fortschritte erzielt. Die Umweltbilanz wird sich absehbar deutlich verbessern. Absehbar ist, dass die fatale Strategie hiesiger Autobauer, sich auf das Einstreichen bequemer Profite im Luxussegment zu beschränken, früher oder später die Beschäftigten werden ausbaden müssen.

Welche Autos bauen wir – und für wen?

Die Bedürfnisse der arbeitenden Bevölkerung stehen weder im Fokus der Konzernlenker noch der Politik. Die Verschärfung von Umweltstandards für Automobile wird daher nicht mit einem

drastischen Ausbau des öffentlichen Verkehrs abgefangen. Stattdessen zwingt man Menschen, die für den Weg zur Arbeit auf ein Auto angewiesen sind, noch fahrtüchtige Fahrzeuge zu verschrotten und das Geld für neue Autos wieder in die Taschen der Konzerne fließen zu lassen.

Die Automobilindustrie orientiert bei ihrer Produktpalette weiter auf Maximalprofite statt auf Nützlichkeit: Der Anteil der sog. „Plug-in Hybride“ hat sich innerhalb eines ¼ Jahres mehr als verfünffacht. Während ein Hybrid eigentlich den traditionellen Verbrennungsmotor und Elektroantrieb verbindet, um die Vorteile des Elektroantriebs bei kurzen Strecken mit der Reichweite eines Verbrenners zu kombinieren, werden „Plug-Ins“ zusätzlich über die Steckdose geladen. Die Vorteile verpuffen allerdings, denn höhere Leistung wird im Wesentlichen benötigt, um immer größere und schwerere Autos durch die Städte zu bewegen. Gesamtsystemleistungen von 200 PS sind nicht mehr die Ausnahme, sondern die Regel. Der Durchschnittspreis dieser neu zugelassenen „Elektro-Stadtpanzer“ liegt inzwischen bei 47.454,- €. Von wegen „kleine, leichte Elektrofahrzeuge“, wie sie einmal von Umweltidealisten angedacht waren – was technisch möglich wäre, ist unter kapitalistischen Verhältnissen noch lange nicht umsetzbar.

Was wäre für eine echte Verkehrswende nötig?

Es braucht ein ökologisches Verkehrskonzept. Das heißt, massiver Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs mit integralen Taktfahrplänen. Der ÖPNV ist kostenlos zur Verfügung zu stellen und die Preise der Bahn müssen drastisch gesenkt werden. Der Individualverkehr ist auf das Nötigste zu beschränken. Durch den Ausbau von Rad- und Fußwegen muss in Kombination mit dem

Öffentlichen Verkehr alles gut und sicher erreichbar sein. Eine neue Mobilitätskultur erfordert eine andere Stadtplanung, eine Stadt der kurzen Wege. Im Stadtteil oder in Wohnortnähe in ländlichen Räumen bedarf es einer guten Infrastruktur – also vor Ort Einkaufsmöglichkeiten, Kultur- und Freizeitangebote, soziale Infrastruktur wie Schulen, Kitas, Büchereien, Arbeitsplätze usw. Das hilft, unnötige Wege zu vermeiden, heißt Bedürfniserfüllung ohne lange Fahrtwege. Sicher werden auch noch Autos benötigt für bestimmte Lebenssituationen. Aber eben wesentlich weniger, so dass Straßen, Parkplätze u.a. zurückgebaut werden können und für Freizeitgestaltung zur Verfügung stehen. Eine Lösung wären sinnvolle Car-Sharing-Systeme.

Eigentlich schreit dieser gesamtgesellschaftliche Zustand nach einer gesamtgesellschaftlichen Planung, um eine sozial-ökologische Verkehrswende überhaupt gestalten zu können. All diese Fragen machen die Notwendigkeit eines anderen Gesellschaftssystems deutlich, wo der Mensch und nicht der Profit im Mittelpunkt steht.

Automobilindustrie, „Transformation“, Verkehrswende: Die Sicht der Beschäftigten

Beobachtungen aus Feldinterviews zur sozial-ökologischen Verkehrswende

<http://stephankrull.info/2020/09/21/transformation-der-autoindustrie-die-sicht-der-beschaeftigten/>



Planwirtschaft statt Profitwirtschaft

Seit über einem Jahr (schon vor Corona) überschlagen sich immer neue Horrormeldungen von Jobvernichtungsplänen, Verlagerungen, Standortschließungen, Erpressungen. Die Anzahl der Kurzarbeiter stieg im Frühjahr 2020 auf ca. 6 Millionen, während andere Betriebe wie Porsche oder Stihl (Motorsägen) Sonderschichten anmeldeten. Kaum sinken die Kurzarbeitszahlen, steigen die Anträge auf Mehrarbeit, Sonderschichten, befristete Einstellungen. Die Entlassungsdrohungen bleiben aber trotz steigender Produktion und Mehrarbeit bestehen. Die einen arbeiten kurz oder gar nicht, die anderen haben überlange Arbeitstage – und dies in ein und derselben Branche, z. T. auch im gleichen Betrieb.

Die Planungen im Kapitalismus stoßen auf viele Systemgrenzen. Jeder Betrieb, jeder Konzern plant für sich. Es gibt keinen gesellschaftlichen Plan, der erfasst, wieviel Autos sind notwendig und für Mensch und Umwelt auch zuträglich. Die Vorstände planen nach dem kapitalistischen Profitprinzip – was Profit bringt, wird gebaut, ob notwendig oder sinnvoll – ganz egal. Im Kapitalismus wird aufgrund des Konkurrenzprinzips nebeneinanderher gearbeitet. Das führt dazu, dass dieselbe Aufgabe doppelt, dreifach, ja manchmal hundertfach geplant und ausgeführt wird. So werden gesellschaftliche Ressourcen nutzlos verschleudert.

„An die Stelle der chaotischen, auf Profitinteressen ausgerichteten, von Krisen geschüttelten kapitalistischen Konkurrenzwirtschaft tritt eine nach wissenschaftlichen Kriterien gemeinschaftlich und verantwortungsbewusst geplante, von Solidarität getragene Produktionsweise,“ so heißt es im Programm der DKP. So wird im Gesellschaftssystem Sozialismus die Wirtschaft organisiert. Seit den ersten Anläufen zum Sozialismus in der Sowjetunion und der DDR hat sich der Sozialismus nach wissenschaftlichen Prinzipien stetig weiterentwickelt, gemachte Erfahrungen und Rückschläge aufgearbeitet und in neue Ideen verwandelt. Heute beweisen unsere Ge-

nossen und Genossen in der Volksrepublik China, wie effizient und innovativ staatlich gelenkte Planwirtschaft sein kann. Es wird Zeit, dass auch wir uns von den Fesseln der kapitalistischen Profitwirtschaft befreien: „Effektivität der Wirtschaft darf nicht in der Rentabilität des Kapitals und in den Kennziffern der internationalen Konkurrenzfähigkeit gemessen werden, sondern muss sich an der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Mehrheit der Bevölkerung orientieren. Über Beschäftigungsprogramme zur Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit und gezielte Sanierung müssen Staat und Kommunen ökologische Reformen und qualitatives Wachstum vorantreiben.“

Auch auf neue Herausforderungen wie die gegenwärtige Pandemie reagieren sozialistische Systeme anders. Das für die Bevölkerung Notwendige hat dabei immer höheres Gewicht als die Profitinteressen weniger. Gebietet es die wissenschaftliche Faktenlage, das wirtschaftliche Leben vorübergehend stillzulegen, dann passiert es – zwar ohne Wenn und Aber, allerdings mit guten Chancen auf Erfolg. Die Chinesen haben keine Durchseuchung ihrer Bevölkerung in Kauf genommen. In der BRD 2021 lässt man Fabriken lieber zu Virenschleudern werden und sich von Unternehmerverbänden auf der Nase rumtanzen. Man muss ein großer Optimist sein, um sich eine Zukunft des hiesigen Systems vorstellen zu können.

Mit Arbeitszeitverkürzungen, Konversion der Autoindustrie und einer sozial-ökologischen Verkehrswende könnten die Arbeitsplätze und das Klima gerettet werden und wichtige Weichen für eine sozialere Zukunft mit besseren Arbeits- und Lebensbedingungen gestellt werden. Allerdings sind unter kapitalistischen Produktionsverhältnissen die menschen- und naturfeindlichen Auswirkungen dieses Systems nicht aufzuheben. Eine andere, eine sozialistische Gesellschaftsordnung ist dafür nötig.

Wie ist die Reaktion der IG Metall auf „Transformation“ und Krise?

Zehntausende Werksvertrags-Beschäftigte und Leiharbeiter bezahlen die Automobil-Überproduktionskrise, in noch weit größerem Ausmaß als früher, mit permanenter Existenz-Unsicherheit. Je nach Konjunktur wird heute geheuert und morgen gefeuert. Das macht eine verlässliche Lebensplanung unmöglich und führt tendenziell zu Verelendung. Zunehmend sehen sich auch Beschäftigte aus den bisherigen Stammebelegschaften diesen Gefahren ausgesetzt und werden sich ihrer bewusst. In der Befragung der IGM* sehen über 70 Prozent ihren Arbeitsplatz gefährdet. Über die Hälfte der Befragten gab an, dass in ihren Betrieben aktuell oder in naher Zukunft Arbeitsplätze abgebaut werden sollen. Mit fast 70 Prozent sind insbesondere die Kolleg*innen im Fahrzeugbau betroffen. Auch die Ausbildungsplätze – und damit die Zukunft der Jugend – werden massiv abgebaut.

Viele meinen, mit Appellen an „ihre Arbeitgeber“ und mit Zugeständnissen an diese oder mit mehr „Sozialpartnerschaft“ könnten die Bosse beschwichtigt und von unliebsamen Entscheidungen abgehalten werden. Aber wenn man die gesellschaftlichen Zusammenhänge und die kapitalistische Profit-Gesetzmäßigkeiten genauer betrachtet, erkennt man, dass das die falsche Herangehensweise ist.

Diese Stimmung wird auch von vielen Betriebsräten und Gewerkschaftsfunktionären aufgegriffen, die mit Standort-Verzichtsvereinbarungen meinen, die drohende Katastrophe auf andere abwälzen zu können. Nicht immer kann auseinandergehalten werden, wer da in

ehrlicher (wenn auch falscher) Einschätzung handelt und wer sich da als Co-Manager persönliche Karriere-Vorteile verschaffen will, wer gar in ideologischer Verbohrtheit das kapitalistische System über die Klasseninteressen stellt.

Der IG Metall-Vorstand ist sehr unkritisch auf die ganze Diskussion der E-Mobilität aufgesprungen, nicht zuletzt mit dem Argument des Erhalts der Arbeitsplätze bei dieser „Transformation“. Dazu hat er allerdings kein schlüssiges Konzept. Das Kapital wird seine Pläne durchziehen, wenn wir nicht offensiv gegen diese Pläne kämpfen. Die ersten Verzichtsvereinbarungen wurden bereits abgeschlossen, und zwar in großen Kampfbetrieben wie Daimler, Bosch, ZF. Dort werden Arbeitszeiten abgesenkt ohne Lohnausgleich. Doch die Erfahrung zeigt: Verzicht rettet keine Arbeitsplätze.

Die IGM-Führung setzt auf eine Politik des Vertrauens und der Zusammenarbeit mit dem Kapital. In ihrer Stuttgarter Erklärung vom November 2020 heißt es u.a.: „Mit unserer Stuttgarter Solidaritätserklärung rufen wir alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und besonders alle Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber in der Region dazu auf, sich solidarisch zu verhalten und zusammen zu stehen.“ Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass es keine gemeinsamen Interessen zwischen „Arbeitgeber“ und „Arbeitnehmer“ gibt. Solche Aufrufe und Erklärungen endeten immer damit, dass die abhängig Beschäftigten die Verlierer waren, das Kapital der Gewinner.

Gesamtmetall hat schon angekündigt, was sie alles durchsetzen wollen:

- Eine doppelte Nullrunde bei den Einkommen: 2020 nichts und 2021 auch nichts.
- Keine Arbeitszeitverkürzung, nicht mal ohne Lohnausgleich: Das nennen sie „totales Gift“.
- Dafür Mehrarbeit ohne Lohnausgleich: „Das können mal zwei oder auch mal vier Stunden pro Woche sein“, so Scharfmacher Stefan Wolf von Gesamtmetall.
- Keine 35-Stundenwoche mehr. Eine starre 35-Stunden-Woche „passe nicht mehr in die Zeit“.
- Kurzarbeit nur mit Lohnabschlägen
- Spätschichtzulagen, Pausenregelungen, Sonderzahlungen, Weihnachtsgeld....- „alles nicht mehr zeitgemäß“, am besten abschaffen.

Nach diesen dreisten Angriffen will der IGM-Vorstand mit denen „zusammenstehen“? Diese Ansage fällt den Beschäftigten in den Rücken. Die Sozialpartnerschaftsideologie hilft weder bei „Transformation“ noch bei der Krisenbewältigung weiter. Es braucht eine Gegenoffensive, in der die Arbeiterbewegung ihre enorme Kampfkraft in die Waagschale wirft, um der Macht des Kapitals etwas entgegen zu setzen. In der Beschäftigtenbefragung der IGM* sprechen sich 72 Prozent der Befragten dafür aus, gemeinsame Kämpfe in den Regionen zu führen. Dieses Potential der Kampfbereitschaft muss voll ausgeschöpft werden!

Kampf um jeden Arbeitsplatz

Schon vor der Krise waren die Arbeitsplätze nicht sicher, Leiharbeiter und Werksvertrags-Beschäftigte können ein Lied davon singen. Die Löhne hinken der steigenden Arbeitsproduktivität hinterher. Die Entwertung von erarbeiteten Qualifikationen hat drastisch zugenommen, viele Facharbeiter-Kolleginnen und Kollegen wurden zum Anhängsel der Maschinen. Durch Industrie 4.0 wird diese Entwicklung weiter zunehmen. Die diversen Skandale der letzten Jahre (z.B. Abgasbetrugssoftware) haben bei vielen KollegInnen Zweifel und Unsicherheiten hervorgerufen. Diese ständigen Unsicherheiten sind aber Teil des kapitalistischen Systems. In der aktuellen Krise bangen noch viel mehr Kolleginnen und Kollegen in der Automobilbranche um ihre Arbeitsplätze. Ingeheim wissen vermutlich viele, dass es so wie bisher nicht weitergehen kann, wir umdenken und uns umorientieren müssen.

Wichtig ist der gewerkschaftliche Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze und um die Einkommen aller Beschäftigten. Dabei ist ein notwendiger Stellhebel, die vorhandene Arbeit auf alle zu verteilen, um Entlassungen zu verhindern. Das nächste Ziel ist die 30-Stunden-Woche, bei vollem Lohnausgleich für alle. Um Arbeitsverdichtung zu verhindern bzw. wieder zurückzunehmen und neue Stellen zu schaffen, braucht es ggf. auch einen Personalaus-

gleich. In der Beschäftigtenbefragung der IGM* sprechen sich zwei von drei Befragten für die 4-Tage-Woche aus, um Beschäftigung zu sichern.

Und es braucht andere Produkte, die anstelle der Autos produziert werden, seien es andere Verkehrsmittel wie Busse oder Bahnen, um den notwendigen Öffentlichen Nah- und Fernverkehr auszubauen, oder auch Fahrräder, die seit der Pandemie einen extremen Boom erleben. Aber auch in der Medizintechnik wäre es dringend notwendig, neue Produktionskapazitäten auszubauen, auch das hat die Pandemie gezeigt. Und bei Bosch wird dies bereits ansatzweise praktiziert.

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine Organisation in der IG Metall wichtig. Denn die Gewerkschaften sind die Organisationen, mit denen die Werktätigen für Verbesserungen in der Arbeitswelt kämpfen und sie sind Sammelpunkte des Widerstands gegen die Angriffe des Kapitals wie sie z.B. von Südwest-Metall formuliert werden. Wichtig ist aber auch die Auseinandersetzung in den Gewerkschaften um die richtigen Ziele und Forderungen.

* IGM-Beschäftigtenbefragung vom Herbst 2020: Teilgenommen haben 250.000 Beschäftigte aus 6700 Betrieben

DKP Stuttgart

Nimm Kontakt zu uns auf, denn nur gemeinsam können wir etwas verändern. Ob zur Diskussion dieses Flugblattes oder als neue Genossin oder Genosse, wir freuen uns über jede Kontaktaufnahme!

E-Mail mail@dkp-stuttgart.org

Homepage www.dkp-stuttgart.org

Anschrift DKP Stuttgart
Böblinger Str. 105
70199 Stuttgart

V.i.S.d.P. Günther Klein



unsere zeit

Sozialistische Wochenzeitung – Zeitung der DKP

6 Wochen gratis lesen!

Die UZ ist unverzichtbar. Sie bietet jede Woche kommunistische Standpunkte und marxistische Analysen, berichtet über große Politik und kleine Kämpfe, über Debatten der Gewerkschaften und Erfahrungen der DKP.

Sie schreibt dort weiter, wo andere Medien längst schweigen.

Ja, ich möchte die UZ 6 Wochen probelesen. Als Print-Ausgabe und online. Der Bezug ist kostenlos und endet automatisch.

Name	Vorname
Strasse / Hausnr.	PLZ / Ort
Telefon	E-Mail (Bitte Klarschrift verwenden. Online-Bezug möglich)

CominPress Verlag GmbH | Hallungstraße 18 | 45127 Essen
info@unsere-zeit.de | Tel. 0201 177889-23 | Fax -28