

VW: Ein Desaster für die ganze Klasse

Mattis Molde, Infomail 1272, 23. Dezember 2024

Alle scheinen zufrieden. Auch wenn die IG Metall – anders als noch beim Abschluss für die Flächentarifverträge der Metall- und Elektroindustrie – keine gemeinsame Erklärung mit der Gegenseite herausgegeben hat, so klingen doch alle Erklärungen zu diesem Ergebnis sehr positiv. „Kahlschlag abgewendet“, begrüßt sie das Ergebnis.

Volkswagenchef Oliver Blume sagte in einer Erklärung: „Mit dem beschlossenen Maßnahmenpaket hat das Unternehmen entscheidende Weichen für seine Zukunft in Bezug auf Kosten, Kapazitäten und Strukturen gestellt [...] Wir sind jetzt wieder in der Lage, unser eigenes Schicksal erfolgreich zu gestalten.“ Auch die Regierung begrüßt das Ergebnis, Bundeskanzler Scholz (SPD) lobt die Tarifeinigung bei Volkswagen als eine „gute, sozial verträgliche Lösung“. Der Kompromiss stelle bei allen Härten sicher, dass der Konzern und seine Beschäftigten in eine sichere Zukunft gingen.

Tatsächlich hat sich die Konzernspitze in drei zentralen Punkten durchgesetzt: 35.000 Arbeitsplätze bei VW werden bis Ende 2030 vernichtet. Diese massive Arbeitsplatzvernichtung darf aber nicht über betriebsbedingte Kündigungen erfolgen, sondern „nur sozialverträglich“, d. h. mit Abfindungen oder Altersteilzeit. Es werden zwar unmittelbar keine Werke geschlossen – was auch technisch nicht ganz so einfach wäre –, aber in Osnabrück und Dresden läuft die Produktion aus. Für danach gibt es Versprechen, dass „Käufer:innen bzw Betreiber:innen gesucht“ würden, was z. B. bei Ford Saarlouis genausowenig eingelöst worden ist wie bei Vallourec Stahl oder Thyssen Krupp.

Es gilt auch als sicher, dass kein anderer Autokonzern ein solches bestehendes Werk übernehmen will. Es gibt genug Überkapazitäten in Europa, und wenn Neuansiedlungen wie Tesla stattfinden, dann weit unter dem Entgeltniveau eines bestehenden Betriebes. Im Falle von Osnabrück spekuliert „Der Aktionär“ mit Berufung auf die BILD, dass das Rüstungsunternehmen Renk Interesse haben könnte. Von der IG Metall wird diese Art der Zukunftssicherung nicht weiter kommentiert.

Die dritte Forderung der Bosse war eine Lohnsenkung von 10 % sofort über alles. Bekommen haben sie, dass die 5,16 % Erhöhung der Entgelttabellen, die in den Flächentarifen für die nächsten 2 Jahre vereinbart worden ist, bei VW nicht umgesetzt wird. Zugleich werden die Arbeitszeiten für diejenigen, die bisher unter 35 Stunden Wochenarbeitszeit lagen (vor Januar 2005 eingestellte Beschäftigte), um 1 bzw 2 Stunden auf 35 pro Woche verlängert, wofür es einen finanziellen Teilausgleich gibt. Auch Sonderzahlungen werden gekürzt. Darunter fallen Urlaubs-, Weihnachtsgeld und ein Bonus. Bei VW sind aber diese Zahlungen anders als in den Flächentarifen geregelt. Daher sind die Kürzungen für Werksangehörige schwer, für Außenstehende fast gar nicht zu bewerten. Sicher ist aber, dass der Konzern deutlich näher an den 10 % Entgeltkürzungen liegt als die IG Metall mit der Forderung nach 0 %. Oder anders gesagt: Es wäre schön, wenn die Gewerkschaft bei der Flächentarifrunde 2024 in der Metall- und Elektroindustrie so erfolgreich gewesen wäre wie der Vorstand in der VW-Runde.

Zu guter Letzt hat die IG Metall aber noch „erreicht“, dass es zukünftig eine Prämie gibt, die nur Gewerkschaftsmitglieder erhalten. Immer wieder kommen in der IG Metall Vorschläge hoch, Mitglieder tariflich besser zu stellen, um das „Trittbrettfahren“ zu verhindern, nämlich dass Nichtmitglieder die gleichen Tarifierhöhungen wie Mitglieder erhalten. Das Thema ist in der IG Metall umstritten. Bei VW wird es pervertiert: Aus den Sonderzahlungen, die ihnen gekürzt werden, erhalten Mitglieder jetzt etwas zurück, was sie dann als Mitgliedsbeitrag an die IG Metall abliefern dürfen. Wer so handelt, fürchtet Massenaustritte.

Der Sieg der Bosse

„Das gemeinsam erklärte Ziel: Die Marke Volkswagen Pkw wird bis 2030 als Kern der Volkswagen AG weltweit technologisch führender Volumenhersteller“, nennt der Vorstand das Ziel der Vereinbarung. Aber zahlen tun nur die Arbeiter:innen.

Er beziffert seinen Erfolg so: „Durch den erzielten Abschluss werden mittelfristig mehr als 15 Mrd. Euro pro Jahr nachhaltige Kosteneffekte der Volkswagen AG erreicht. Davon kommen mittelfristig jährlich über 4 Mrd. Euro durch die aktuellen Verhandlungsumfänge Arbeitskosten, Struktur- und Produktionsmaßnahmen sowie Werkebelegungen. Allein die Arbeitskostenentlastung beträgt 1,5 Mrd. Euro pro Jahr.“ (VW Group, Medieninformation Nr. 137/2024)

Der Vorstand erzielt also „mittelfristig nachhaltige Kosteneffekte“, die mit 15 Milliarden fast dem Gewinn des Jahres 2023 von 18 Milliarden entsprechen. Wenn die Arbeitskostenentlastung von 1,5 Mrd. die Entgelte betrifft, dürften „Strukturmaßnahmen“ den Personalabbau und „Produktionsmaßnahmen“ die Verlagerung der Herstellung, vor allem die Verlagerung von Golf und Golf Variant aus Wolfsburg nach Puebla, Mexico, meinen.

Es bleiben noch 11 Milliarden, die laut Vorstand im direkten oder indirekten Zusammenhang „mit diesem Abschluss“ stehen. Markenvorstand Schäfer hatte schon vor den letzten Verhandlungen erwähnt, dass in den laufenden Programmen, u. a. bei Material und Logistik, schon 7,5 Mrd. eingespart worden seien. Bei dieser Gelegenheit hatte er übrigens die Forderung nach den 4 Milliarden erneuert, die er jetzt vollumfänglich erhalten hat.

Diese 7,5 Milliarden zahlen wohl tausende Beschäftigte bei der VW-eigenen Leihfirma sowie die, die in der Werks- und Produktionslogistik und bei den Zulieferern arbeiten. Das kostet ebenfalls zehntausende Arbeitsplätze und bedeutet für viele schlechter bezahlte Beschäftigte noch weitere Lohndrückerei.

Woher die restlichen 3,5 Milliarden kommen, ob und wie dazu etwas in den 90 Stunden Verhandlung vereinbart worden ist, kann aus den bestehenden Quellen nicht erschlossen werden. Sicher ist, dass als Folge dieses Abschlusses nicht nur die Beschäftigten von VW Milliarden zahlen, sondern auch weitere Zehntausende, von denen viele auch IG Metalller:innen sind oder sein könnten, ihre Arbeit verlieren oder Einkommen einbüßen. In Zwickau hatten Betriebsrat, Vertrauensleute und die lokale IG Metall übrigens einen offenen Brief verfasst, der auf das Schicksal von 1.000 befristet Beschäftigten hinwies, die schon jetzt ihre Arbeit verlieren.

Die roten Linien der IG Metall

Ihren Erfolg sieht die IG Metall darin, dass ihre roten Linien nicht überschritten worden seien. Sie lenkt damit davon ab, dass sie der Vernichtung von über 35.000 Arbeitsplätzen allein bei VW zugestimmt hat. Sie erwähnt diese Zahl noch nicht mal in ihren öffentlichen und betrieblichen Verlautbarungen und die Betroffenen in anderen Unternehmen sind ihr ebenfalls keine Erklärung wert. Diese rote Linie, dass es keine betriebsbedingten Kündigungen geben dürfe – für die Stammebelegschaft! – ist dann auch das Einzige, was wirklich erreicht worden ist. Der Lohnverlust ist nur aufgeschoben, die Schließung von 2 Werken ebenfalls.

Diese roten Linien haben aber auch von Anfang an signalisiert, dass die IG Metall die Forderungen des Kapitals erfüllen will – ebenso wie ihr früh unterbreitetes Angebot, auf die kommende Tarifierhöhung zu verzichten. Ebenso wie ihr Bemühen, die Tarifrunde VW von der Tarifrunde Fläche abzukoppeln und ihre krampfhaften Versuche, Solidarisierung von und mit anderen Belegschaften einzugrenzen.

Diese Haltung der IG Metall wie auch der Betriebsratsspitzen bei VW ist nicht neu und auch der heftige Angriff des Vorstandes konnte und kann diese nicht davon abbringen. Das Wohl des größten deutschen Autokonzerns war der Gewerkschaftsführung immer das Wichtigste. Das sichert auch der Bürokratie Aufsichtsratsposten und ein stabiles Machtgefüge innerhalb der Gewerkschaft.

Diese Sozialpartner:innenschaft bedeutet auch in einer globalen Industrie, die Interessen des Weltkonzerns gegen die Konkurrenz der anderen Monopole zu vertreten. Dafür machte man in der Vergangenheit so ziemlich alles mit: die Umstrukturierung der heimischen Produktion auf fette SUVs oder andere als Transportmittel ineffiziente Luxusvehikel; Abgasbetrug; bei Konflikten des Konzerns mit ausländischen Belegschaften keine oder nur begrenzte Solidarität; Abbruch der Unterstützung der Anstrengungen der amerikanischen Automobilgewerkschaft UAW, die dortigen VW-Belegschaften zu organisieren.

Dies schließt auch die enge Kollaboration mit der Regierung ein: So tritt die IG Metall in Brüssel gemeinsam mit Regierung und Verband der Autoindustrie für die optimale Regelung für deutsche Hersteller auf Kosten der Umwelt an (Abgasskandal), so trägt sie die Aufrüstungspolitik der Regierung öffentlich mit und stillschweigend die damit einhergehenden sozialen Kürzungen. Und wenn die Metallgewerkschaften weltweit gegen den Völkermord in Gaza protestieren, dann unterstützt die IG Metall in Deutschland diesen doch nach Kräften.

Für diese Sozialpartner:innenschaft im Kampf um Weltmarkt und Weltmacht haben IG Metall und der VW-Gesamtbetriebsrat Zehntausende Arbeitsplätze und Milliarden an Lohnsumme geopfert. Ja, die IG Metall Führung wollte diesen Abschluss so, wie er ausgefallen ist. Bei zwei Warnstreiks durften die Beschäftigten Dampf ablassen und den Lohnausfall selbst tragen. Kein Streik, noch nicht einmal ein 24-stündiger, wurde bei diesem Vorhaben vorbereitet. Der „Arbeitskampf, den die Bundesrepublik so seit Jahrzehnten nicht erlebt hat“ (Bezirksleiter Gröger), war in Wirklichkeit nie vorgesehen.

Diese Niederlage der IG Metall ist nicht die schlimmste. Aber sie bringt sie auf den tiefsten Punkt ihrer Geschichte. Sie hat an ihrer stärksten Bastion den schlimmsten Angriff seit Jahrzehnten zugelassen. Sie hat ihn nicht wirklich bekämpft, sondern „sozial mitgestaltet“. Und sie hat ein Zeichen für die gesamte Branche, ja für die gesamte Arbeiter:innenklasse gesetzt: Die potentiell kampfstärksten und bestorganisierten Lohnabhängigen, die „schweren Bataillone“, werden auch bei einem konzentrierten Angriff nicht zum Kampf mobilisiert. Die IG Metall verrät damit nicht nur die unmittelbaren Interessen ihre eigenen Mitglieder, sie fällt der gesamten Klasse faktisch in den Rücken. Ein entschlossener Kampf bei VW und in der gesamten Autoindustrie hätte zumindest eine gewerkschaftliche, wenn nicht politische Wende einläuten können. Doch die Risiken eines solchen Kampfes wollten die Bürokrat:innen in der Gewerkschaftsführung und im Konzernbetriebsrat bewusst nicht eingehen, denn er hätte, ob gewollt oder nicht, die Sozialpartner:innenschaft und Klassenzusammenarbeit faktisch in Frage gestellt. Und das will die Bürokratie unbedingt vermeiden, dafür nimmt sie auch eine kampflose Niederlage in Kauf, solange sie nur bei deren Ausgestaltung „partnerschaftlich“ mitwirken kann.

Bruch mit der Unterordnung

Mit dieser Politik ist kein gewerkschaftlicher Erfolg möglich. Wer im globalen Autokrieg zur treuen Handlangerin der Monopole wird, wird das auch in anderen Kriegen, degradiert die Arbeiter:innenklasse zum Spielball und Opfer von Regierung und Kapital, zur leichten Beute für reaktionäre Ideen.

Mit der Bürokrat:innenkaste, die diese Gewerkschaft führt, ist keine Wende möglich. Gut denkbar aber, dass einzelne Kräfte in ihr versuchen werden, sich neu zu positionieren. Entscheidend ist, dass

sich was an der Basis bewegt, der Schritt vom Abkotzen zur organisierten klassenkämpferischen Opposition gesetzt wird, die mit der Sozialpartner:innenschaft bricht. Die Kritik am Ausverkauf durch den Apparat kann und muss dazu als Ansatz genutzt werden:

- Kritik formulieren, in sozialen Netzwerken verbreiten, Gleichgesinnte sammeln! Anträge und Resolutionen in gewerkschaftliche Gremien und Betriebsversammlungen einbringen!
- Vertrauensleuteversammlungen wieder zur Diskussion nutzen, neue Kolleg:innen gewinnen!
- Sich im Betrieb, Konzern und darüber hinaus vernetzen! Die Bürokratie hat die Strukturen in der Hand. Wir brauchen eigene!
- Es gibt kleine Ansätze für solche Vernetzungen, z. B. die Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG). Es braucht mehr davon und eine solidarische und demokratische Zusammenarbeit auf einer klassenkämpferischen Grundlage.

Weder bei VW noch in der Metallindustrie insgesamt ist die Krise vorbei. Handeln ist angesagt. Letztlich kann die Politik der Gewerkschaft nur geändert werden, wenn es auch eine politische Alternative zur Unterordnung unter Märkte und kapitalistische Krisen gibt. Aus dem Widerstand dagegen, dass die arbeitenden Menschen die Lasten der Krise tragen, muss auch der Kampf entstehen, dass sie entscheiden, was, wie und wo produziert wird.

Stellantis: Die Zukunft des Automobils in Termoli

Partito Comunista dei Lavoratori - Molise, 11. Dezember 2024, Infomail 1271, 17. Dezember 2024

Am 4. Dezember kündigten CGIL, CISL und UIL¹ Abruzzo-Molise² die Gründung einer interregionalen Koordinierung des Automobilsektors an, um sich den „entscheidenden Herausforderungen“ für die beiden Regionen zu stellen.

Es ist immer ein Schritt nach vorn, wenn die Kämpfe der Beschäftigten zusammengeführt werden. Aber die Arbeiter:innen der Automobilindustrie und verwandten Branchen aus Molise und den Abruzzen müssen dazu beitragen, einen viel weiter gehenden Weg für eine einheitliche Koordination der Arbeiter:innen aller Stellantiswerke in Italien zu finden, beginnend mit der Einberufung einer nationalen Versammlung von Delegierten, die von den Arbeiter:innen der verschiedenen Werke gewählt werden. Dann soll die Einheit des Kampfes auf alle europäischen und außereuropäischen Belegschaften der Branche ausgedehnt werden: Der Besuch italienischer Arbeiter:innen in Deutschland zur Unterstützung des Kampfes der deutschen Arbeiter:innen gegen die Entlassungen bei Volkswagen ist ein erstes wichtiges Beispiel.

Doch was sind eigentlich die „entscheidenden Herausforderungen“ für den Standort Termoli?

Die Krise des Automobilmarktes in Europa ist im Wesentlichen auf die Überproduktion zurückzuführen, die für das kapitalistische System typisch ist. Das Einkommensniveau, die durch die Ausbeutung verursachte Massenverarmung und andere Ursachen lassen den Absatz nicht zu, so dass der Automarkt gesättigt ist oder drastisch zurückgeht, umso mehr im Falle der Umstellung auf Elektroautos, die zwar gut für die Umwelt sind, aber 40 % mehr kosten. Auch die Freigabe öffentlicher Mittel für Kaufanreize kann den Großteil des Problems nicht lösen: Stellantis verzeichnete bis 2023 einen Gewinn von 18 Milliarden (es handelt sich also nicht um einen Mangel an Investitionsmitteln), und es besteht auch keine Unfähigkeit zu produzieren.

Die Konkurrenz seitens des chinesischen nationalen Kapitalismus, auch beim Elektroauto (laut SVIMEZ³ technologisch voraus), und seitens der USA, die beide mit öffentlichen Mitteln subventioniert werden, verkomplizieren das Bild für die europäischen Kapitalist:innen, die zudem miteinander konkurrieren und sich bei der Subventionierung durch öffentliche Gelder durch Vetos gegenseitig stoppen.

Natürlich müssen die unmittelbaren Bedürfnisse der Arbeiter:innen sofort angegangen werden: von der sozialen Abfederung im Falle einer Suspendierung oder Entlassung über den sofortigen Widerstand gegen diese Entlassungen bis hin zur Forderung nach dem ACC-Gigawerk⁴ in Termoli, das zur Produktion von Batterien gebaut werden sollte. Dort hätten 2.000 Arbeitsplätze geschaffen werden sollen. Der Bau ist jetzt gestoppt, da die Regierung Meloni wegen eines Streites mit PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; italienischer Aufbau- und Resilienzplan, wichtiger Teil des EU-Transformations- und Konjunkturprogramms „Next Generation EU“) die EU-Fördermittel blockiert hat.

Es ist jedoch notwendig, aus der Kette der Anpassung an die Logik der Bosse, die von den Führungen der Gewerkschaftsbünde oder von den rechten Gewerkschaften verfolgt wird, auszusteigen. Diese Logik führt unweigerlich zu einer Demontage aufgrund von Überproduktion sowie zu einem gefährlichen Wettbewerb zwischen den Arbeiter:innen in den verschiedenen europäischen Ländern. Noch weniger können sich die Arbeiter:innen von Termoli auf die Theatralik der Parlamentarier:innen von Molise verlassen, Angehörige einer weiteren Regierung, die sich dem Kapital, den Banken und den Steuerhinterzieher:innen unterwirft. Das gilt auch für die Arbeiter:innen anderer Regionen.

Perspektiven

Deshalb ist es notwendig, die oben genannten und unantastbaren Sofortforderungen in der Automobilindustrie zur Verteidigung der Arbeitsplätze und der Löhne heute mit einer antikapitalistischen Plattform und einer breiteren Perspektive zu verbinden.

Beginnend mit einem Entlassungsstopp mit Umverteilung der Arbeit bei gleichem Lohn für alle; Verstaatlichung ohne Entschädigung der Großaktionär:innen, von Stellantis über Volkswagen bis hin zu allen großen Autokonzernen, die Umstrukturierungen durchführen, mit der Einführung eines neuen Industrieplans unter Kontrolle der Arbeiter:innen.

Die Offensive der Unternehmen auf europäischer Ebene, die auch die Werke Termoli und Atesa betrifft, erfordert eine gleiche und entgegengesetzte Kraft und daher die Einheit der Automobil- und verwandten Arbeiter:innen in ganz Italien und sogar über die nationalen Grenzen hinaus, mit radikalen Formen des Kampfes, sogar bis zur Besetzung aller Werke. Mit Widerstand und echten Streiks, d. h. jenen, die in der Lage sind, die Kapitalist:innen um wichtige Gewinnanteile zu bringen.

Selbst die US-Gewerkschaften haben so mehr erreichen können als die europäischen Gewerkschaften im Automobilsektor.

Die Geschichte lehrt uns, wie bei den großen Kämpfen der Arbeiter:innen und Student:innen in den 1960er und 1970er Jahren, dass nur dann, wenn die Bosse Angst haben, alles zu verlieren, eine Bresche geschlagen werden kann, nicht nur um die unmittelbaren Bedingungen zu verteidigen, sondern auch um große Errungenschaften zu erkämpfen.

Anmerkungen der Redaktion

1) Die drei traditionellen Gewerkschaftsverbände Italiens, die ursprünglich der Kommunistischen Partei (CGIL), der sozialistischen Partei (UIL) und der christdemokratischen Partei (CSIL) zugeordnet waren.

2) Abruzzen und Molise sind zwei benachbarte Regionen südlich von Rom.

3) SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno; Assoziation zur Förderung der Industrie Südtaliens) ist eine 1949 gegründete Nicht-Regierungsorganisation, die Studien zur Lage des Südens initiiert, regelmäßige Berichte veröffentlicht sowie Vorschläge zur Überwindung der Kluft zwischen Nord und Süd in Italien macht. (Zum Süden gehören die Regionen Abruzzen, Molise, Kampanien, Basilikata, Apulien, Kalabrien, Sizilien, Sardinien und zwei südliche Provinzen des Latium; hier leben ca. 34 % der Bevölkerung Italiens.)

4) ACC (Automotive Cells Company) ist das Batteriezellen-Joint-Venture von Stellantis, Mercedes-Benz und TotalEnergies.

Kampf der Werksschließung: Streik bei Audi in Brüssel

Jona Everdeen, Mattis Molde, Infomail 1270, 13. Dezember 2024

Volkswagen hat gedroht, bis zu drei Werke schließen zu wollen. Am stärksten gefährdet sind das Werk in Osnabrück sowie die Werke in Ostdeutschland, die nicht unter den Haustarifvertrag fallen. Doch nicht nur Volkswagen selber will Jobs vernichten und Stellen streichen, auch seine Tochter Audi. Allerdings momentan noch nicht in Deutschland – so läuft das Audi-Hauptwerk in Ingolstadt noch verhältnismäßig gut –, sondern im Nachbarland Belgien. Um genauer zu sein, in dessen Hauptstadt Brüssel. Dort sind die Begründungen und Bedingungen für die Schließung ähnliche wie die, die uns in Zukunft vermutlich auch in Deutschland erwarten werden. Doch der Kampf der Belegschaft ist ein ganz anderer, als wir es die letzten Jahre hier kannten.

Audi und das Werk in Brüssel

Bereits im Februar nächsten Jahres sollen nun in Brüssel die Werkstore schließen, für immer. Das Werk galt einst als „Fabrik der Zukunft“, als Leuchtturm der Autoproduktion in Europa. Doch der teure Luxus E-SUV „Q8 e-tron“ verkauft sich nicht. In diesem Segment hat man keine Chance gegen ausländische Konkurrenz. Wonach es eher verlangen würde, sind günstige E-Autos, nur, die wollte

man bei Audi nicht bauen, der SUV versprach mehr Gewinn. Doch mit Ausbleiben dieses Gewinns sieht der Audi-Konzern nun keinen Wert mehr in seinem einstigen Vorzeigewerk, in dem statt wie geplant jährlich 40.000 im letzten Jahr nur einige tausend Autos dieses Modells gebaut wurden. Die Produktion des elektrischen SUVs wird man keineswegs grundsätzlich einstellen, sondern ins billigere Mexiko verlagern. Und ein anderes Modell produzieren will man auch nicht, oder zumindest nicht hier. Auch eine andere Firma, die das Werk übernehmen könnte, wurde nicht gefunden, obwohl, zumindest angeblich, eifrig gesucht worden war.

Insgesamt scheint man in der Konzernführung, trotz der insgesamt schwierigen Lage froh zu sein, das Werk in Brüssel bald loszuwerden. Sein Betrieb war teuer, seine zentrale Lage sorgte für logistische Probleme. Eigentlich war der Plan gewesen, das Werk noch bis Ende 2025 weiter laufen zu lassen, schrittweise Arbeitsplätze über ein Jahr abzubauen und die Lichter erst danach endgültig ausgehen zu lassen. Allerdings wurde nun beschlossen, den Termin vorzuerlegen. Betroffen davon werden direkt 3.000 Arbeitsplätze sein und indirekt 1.500 weitere in Zulieferbereichen, die nichts mehr zu beliefern haben und darum ebenfalls die Produktion einstellen müssen.

Audi-Brüssel steht nun als trauriges Beispiel für möglicherweise weit Schlimmeres. So befürchten belgische Gewerkschafter:innen, man könnte hier symptomatisch eine immer weiter voranschreitende Deindustrialisierung Europas beobachten. Darauf springen die Konzernbosse gerne an und lenken die Schuld weg von ihrer eigenen Profitmacherei. Während man „tief in der Krise steckt“, war das Ausschütten von Rekorddividenden im letzten Jahr kein Problem. Die Klimagesetze der EU würden dafür sorgen, dass es unmöglich sei, in Europa noch profitabel zu produzieren. Was man nicht so offen sagt, aber sicherlich genau so meint: Auf Dinge wie Arbeitsrechte und angemessene Löhne muss man in den Ländern, in die man seine Produktion verlagert, wie eben Mexiko, Indien oder Brasilien, auch nicht so sehr achten. Und wenn die Regierungen denn diese nur eifrig einschränken und Löhne drücken würden und Gewerkschaften wie Sozialdemokratie das akzeptierten, dann könnte man, zusammen mit der Aufhebung des lästigen Klimaschutzes, auch wieder über mehr Produktion in Europa nachdenken.

Der Kampf gegen die Werksschließung

Doch während den Sozialpartner:innen von der IG Metall hier nichts anders einfällt, als lieb zu bitten, sich das Ganze vielleicht noch einmal, in Gedenken an die jahrzehntelange gute „Zusammenarbeit“, anders zu überlegen, haben die belgischen Gewerkschaften ihren Worten auch Taten folgen lassen! Im September kam es zu großen Streiks und Solidaritätsprotesten, an denen tausende Arbeiter:innen teilnahmen, auch aus anderen Bereichen als der Automobilindustrie. So wurde auch der öffentliche Nahverkehr in Solidarität bestreikt – etwas, das hier in Deutschland kaum vorstellbar ist! Und auch jetzt noch, wo die Schließung unvermeidbar scheint, geht der Kampf weiter. Vor ungefähr zwei Wochen stürmten 150 Kolleg:innen des Werkes eine Verhandlungssitzung für einen „Sozialplan“. Dort legten sie einen eigenen Vorschlag auf den Tisch. Anstatt diesen jedoch anzuhören, rief Audi die Polizei, die die Kolleg:innen dann mit Schlagstöcken herausprügelte. Gleichzeitig konnte die Produktion nicht weiter laufen, da die ebenfalls von der Schließung betroffenen Arbeiter:innen des Zulieferers Imperial Logistics streikten. Sie fürchten, dass ihre Abfindungen noch weitaus mieser ausfallen als die der Audi-Stammebelegschaft und sie mit fast nichts auf die Straße gesetzt werden.

Doch nicht nur die Gewerkschaftsbewegung, die sich in Belgien ganz generell wesentlich kämpferischer gibt als in Deutschland – so gab es in den letzten Jahren bereits eintägige Generalstreiks gegen das Abladen der Krisenkosten auf unsere Rücken – unterstützte den Kampf bei Audi. Auch die belgische Klimakoalition, eine Allianz zahlreicher verschiedener Klimagruppen, erklärte sich mit den Arbeiter:innen solidarisch und bezeichnete die Werksschließung als „Symbol eines gescheiterten Strukturwandels“. Worte, die wir von Fridays for Future wohl nicht so schnell

hören werden, da freut man sich eher über die Werksschließungen bei VW.

Was jetzt wirklich noch Audi-Brüssel retten könnte, wäre ein gemeinsamer Streik mit VW in Deutschland und den anderen bedrohten Autoverbandschaften in Europa. Ford z. B. will Tausende Arbeitsplätze vor allem in England und Köln vernichten, Saarlouis soll demnächst geschlossen werden. Statt die Konkurrenz der Kapitalist:innen mitzumachen, sollten sich die Belegschaften solidarisieren gegen diese. Sonst werden wieder die Arbeiter:innen die Verlierer:innen sein und müssen sich mit mehr oder weniger ordentlichen Entschädigungen zufriedengeben.

Ob Italien, Belgien, Deutschland - Arbeiter:innenkontrolle statt Jobverlust!

Die Gewerkschaftsseite verhandelt über Abfindungen sehr hart. Am 11.12.2024 wurde erneut das Angebot von Audi abgelehnt: Wir wollen unsere Jobs behalten und zwar jeden einzelnen! Ob unsere Arbeit irgendwelchen Nichtstuer:innen, gemeinhin bekannt als „Aktionär:innen“, Profit bringt oder nicht, ist uns dabei völlig wurscht. Was uns aber nicht wurscht ist, ist, dass unsere Arbeit einen Sinn hat. Dass wir Dinge produzieren, die auch wirklich gebraucht werden. Viel zu schwere Luxuskarossen mit E-Antrieb gehören sicher nicht dazu. Für jede/n von uns bezahlbare Kleinwagen sowie schon eher für den Transport geeignete LKWs mit E-Antrieb. Und noch viel mehr andere Produkte, die es für eine echte Verkehrswende, nicht bloß die dem Irrlicht E-Mobilität folgende Antriebswende, braucht. Wo Autos montiert werden können, können auch mit geringen Umbauarbeiten Straßenbahnwagen montiert werden. Wo Autoteile hergestellt werden können, können auch Teile für Busse und Regionalzüge hergestellt werden. Und damit eine vernünftige ökologische Transformation, der nötige Strukturwandel, den Regierung und Konzerne bisher verschissen haben, funktionieren kann, braucht es eine Menge Produktionskapazitäten, eine Menge Arbeitskraft - Ressourcen und Fähigkeiten, die zur Verfügung stehen. So würden die Kolleg:innen in Brüssel sicherlich gerne ihr Werk und ihre Jobs behalten. Nur Audi will das nicht. Und auch hier in Deutschland wollen wir alle Werke behalten und die Kolleg:innen dort ihre Jobs. Nur VW will das nicht. Aber wenn VW die Werke nicht haben will, wir aber schon, warum übernehmen wir sie nicht einfach? Warum besetzen wir nicht einfach unsere Werke, bevor Audi, VW oder sonst wer sie einstampfen kann und fordern den Staat auf, die Werke zu enteignen, die von den Konzernen freiwillig aufgegeben werden? Das mag abenteuerlich klingen, und vielleicht ist es das auch ein wenig, aber unmöglich ist es nicht! So bereits geschehen im italienischen Florenz, wo der Automobilzulieferer GKN sein Werk nicht mehr haben wollte. Die Kolleg:innen wollten es aber behalten, also haben sie das getan, die Kontrolle selber übernommen und die Produktion umgestellt auf Teile, die gebraucht werden, in diesem Fall für Fahrräder und Solarmodule. Warum sollte etwas, das in Florenz geht, nicht auch in Brüssel oder Osnabrück funktionieren? Alles, was wir dafür tun müssen, ist erkennen, dass uns der Konzern nicht retten wird. Im Gegenteil, der ist froh, dass er die lästige „Partnerschaft“ mit uns endlich los ist. Und die Gewerkschaftssekretär:innen, in Deutschland noch mehr als in Belgien, schauen hilflos dabei zu, wie ihre jahrzehntelang ausgetüftelte Strategie in sich zusammenfällt. Warten wir nicht länger und nehmen wir das Heft selbst in die Hand! Retten wir unsere Arbeitsplätze und arbeiten wir weiter zu unseren Bedingungen!

Kämpfe in der Autoindustrie 2004:

Bedeutung heute?

Bruno Tesch, Neue Internationale 288, Dezember 2024 / Januar 2025

2004 befand sich die Automobilbranche schon einmal in der Bredouille. Sie betraf nach einer Krise bei Daimler/Chrysler v. a. den Kraftfahrzeugbauer Opel, damals Tochter des General-Motors-Konzerns. Die Nachricht vom geplanten Arbeitsplätzeabbau versetzte die Opel-Belegschaften in Alarmstimmung. Dem Werk in Bochum drohte die völlige Schließung und die Entlassung von 10.800 Arbeitskräften. Als die Pläne bekannt wurden, traten die Bochumer Arbeiter:innen im Herbst in den Ausstand.

Fast eine Woche lang hielten die Werksangehörigen den Betrieb besetzt. Dann setzte jedoch die Bürokratie ihren Willen nach Beendigung von Streik und Besetzung und für die Wiederaufnahme von Verhandlungen mit dem Opel-Management durch. Immerhin stimmten noch 1.600 Arbeiter:innen gegen den Vorschlag des Betriebsrats und für die Fortführung von Kampfmaßnahmen.

Die Situation kam nicht aus dem Nichts. Opels Autobau kriselte bereits seit den 1990er Jahren. Nach dem Höhepunkt 1992, als über 360.000 Fahrzeuge vom Band liefen, sank der Produktionsausstoß, abgesehen von einem Zwischenhoch Ende des Jahrzehnts, ständig. Mit ihm verringerte sich auch die Zahl der Mitarbeiter:innen. Waren es in den 1970er Jahren noch 20.000, wurde die Anzahl der produktiv Beschäftigten 2003 nahezu halbiert.

Zwar gelang es, ein Weiterbestehen des Bochumer Werks auszuhandeln, doch dies hatte nur aufschiebende Wirkung und geschah um den Preis der Einbußen von Arbeitsplätzen. 2011 waren gerade einmal 5.100 Arbeiter:innen beschäftigt, bevor Ende 2014 die endgültige Stilllegung erfolgte. Der Arbeitskampf endete also, wenn auch herausgezögert, in einer bitteren Niederlage.

Die Gründe dafür lagen nicht nur in der Kompromissbereitschaft des Betriebsrates, sondern auch in der reformistischen Ideologie, Standortgarantien seien ein höheres Gut als Klassenkampf. Dies bedingte auch ein Konkurrenzdenken der Opel-Zweigwerke gegeneinander und verhinderte eine tätige Solidarität anderer Produktionsstätten wie Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach auf deutschem Boden.

Die Besetzungsaktion bei Opel blieb Episode. Eine wesentliche Rolle dabei spielte ebenfalls, dass es zwar Konflikte in anderen Bereichen der Branche, z. B. im Zuge der Sanierung von Mercedes-Benz, gab, wo sich im Sommer eine hohe Streikbereitschaft zeigte, die aber von der IG-Metall-Bürokratie rechtzeitig an die Kandare genommen werden konnte, so dass eine Synchronisierung von Kampfmaßnahmen unterblieb.

Diese punktuellen Ereignisse fielen in eine Zeit politischer Aufwallung. 2003 hatte sich der Zorn gegen die Beschlüsse zur Agenda 2010 mit ihrer gesetzlichen Zuspitzung der so genannten Hartz-IV-Gesetze und verschärftem Vorgehen gegen Arbeitslose aufgestaut und in einer von 100.000 Teilnehmer:innen getragenen Demonstration im November Bahn gebrochen. Sie richtete sich nicht nur gegen die SPD-geführte Regierung, sie kam auch ohne Zutun der Gewerkschaftsführungen zustande. Diese versuchten natürlich, den Unmut unter Kontrolle zu bringen und in einer Demonstration mit ihrem offiziellen Segen zu kanalisieren. Dieser zentrale Protest brachte nahezu ein Jahr später jedoch nur noch 50.000 auf die Beine.

Damit in Zusammenhang stand auch eine Krise der SPD, die sich nicht nur im Murren über deren

Kurs nach rechts, sondern in einer Absetzbewegung und organisatorischer Neuorientierung in Gestalt der Wahlalternative Soziale Gerechtigkeit (WASG) offenbarte.

Schon vorher hatten sich so genannte Sozialforen gebildet und waren Montagsdemos unterwegs gewesen. Doch all diese Protestformen hatten im Herbst 2004 ihren Höhepunkt bereits überschritten. Hauptgrund war, dass es versäumt wurde, das schwergewichtige Potenzial von Arbeiter:innenaktionen zu bündeln und mit den Ansätzen der sozialen Bewegungen auf eine allgemeine politische Kampfebene zu heben.

2024

Die Lage ist heute eine andere. Die Arbeiter:innenklasse befindet sich mehr denn je in der Defensive. Sie spürt nicht nur den eisigen Hauch des rechtspopulistischen Vormarschs. Die Autoindustrie steckt in einer Konkurrenzklemme aus technischer Produktionsumstellung und Herausforderung kostengünstigerer Anbieterfirmen v. a. aus Asien. Mit gegenwärtiger politischer Rückenstärkung können die Konzernbosse ihre „zwingenden“ Argumente zur Kostendämpfung zu Lasten der Lohnarbeiter:innen selbstbewusster vortragen, worauf die Gewerkschafts- und Betriebsbürokrat:innen nur ihre jämmerliche Beschwörung der Sozialpartner:innenschaft als Antwort wissen.

Anders ist auch, dass die Krise sich verallgemeinert, auf sämtliche Zunftriesen ausgeweitet und kooperative Großunternehmen der Branche wie Bosch oder Continental erfasst hat. Einige wie Ford in Köln sind zu Kurzarbeit übergegangen, andere wie VW oder ZF in Friedrichshafen haben krasse Entlassungspläne aus der Schublade gezogen. Die Kernschichten des deutschen Proletariats mit ihren traditionell bestorganierten Verbänden sehen sich einem Generalangriff ausgesetzt.

Darauf muss eine passende Antwort erteilt werden. Die Passivität der Gewerkschaften hat weder zur zahlenmäßigen Stärkung noch zur moralischen und militanten Widerstandskraft der eigenen Reihen beigetragen. Allerdings bieten sich mit der Verallgemeinerung der Krise auch Chancen zu Abwehrkämpfen auf breiterer Front in der Industrie als vielleicht vor 20 Jahren. Außerdem täte sich die DGB-Bürokratie wahrscheinlich leichter, bei einem zu erwartenden Regierungswechsel mit der CDU an der Spitze zu handeln. Das Argument, die Regierungstätigkeit unter sozialdemokratischer Führung durch Kampfmaßnahmen zu gefährden, würde wegfallen.

Was soll getan werden?

Es muss klargemacht werden, dass die Angriffe des Kapitals alle Lohnabhängigen der Industrie unterschiedslos, ungeachtet von Betriebszugehörigkeit oder vermeintlichen Zusicherungen, treffen. Dem treuerherzigen Augenaufschlag von Parteipolitiker:innen, die sich als Retter:innen der Branche aufspielen wollen, ist ebenso wenig zu trauen wie den „Sozialpartner:innen“ der Kapitaleseite.

Die unmissverständliche Antwort muss lauten: Wir müssen Nein sagen zu allen Werksschließungen, allen Entlassungen, zu Lohnneinbußen, auch in der verkappten Form von Kurzarbeit, zu weiteren Auslagerungen. Die Arbeitszeit soll betriebsübergreifend auf die ganze Branche verteilt, die Frage nach Enteignungen von bankrotten Unternehmen unter Arbeiter:innenkontrolle muss gestellt werden.

Eine Gelegenheit, dies einzubringen, sind die Tarifrunden. Deren routinemäßige Abwicklung kann durchbrochen werden, wenn sie verbunden sind mit dem Druck, Streiks einzuleiten. So kann die Kampfkraft an der Basis gestählt werden. Hoffnungen und Appelle an die Einsicht der Bürokrat:innen, die Forderungen durchzusetzen, bringen uns keinen Schritt weiter. Schritte voran können nur organisiert unternommen werden.

Die Vernetzung kritischer Gewerkschafter:innen (VKG) kann als Organisation noch keinen Anspruch erheben, eine gewerkschaftliche Basisbewegung zu sein. Aber sie kann einen Beitrag dazu leisten, klassenbewusste und kämpferische Gewerkschafter:innen zu sammeln und Basisgruppen zu formieren. Darin könnte sie in gewisser Weise an die Tradition einer Gewerkschaftlichen Oppositionsgruppe (GOG), die einst ihre Hochburg in Bochum hatte, anknüpfen.

Die Gewerkschafts- und Betriebsratsspitzen haben es jedoch meist verstanden, solche Oppositionen entweder zu isolieren oder in den Apparat zu integrieren. Bei den spontanen Streiks der Ford-Arbeiter:innen in Köln 1973 schreckte der Betriebsrat schreckte sogar nicht davor zurück, den Werkschutz des Unternehmens gegen die eigenen Kolleg:innen zu Hilfe zu rufen, um dem „wildem Streik“ ein gewaltsames Ende zu bereiten.

Aber die Aufgaben einer VKG gehen heute noch weit darüber hinaus, nämlich wieder politische Aspekte in die Arbeiter:innenbewegung hineinzutragen. Gerade im Automobilsektor darf statt Festhalten an und Subvention konventioneller Bauart das Thema der Verkehrswende weg von der Einbahnstraße des Individualverkehrs hin zur Herstellung von zukunftsweisenden und klimaneutraleren öffentlichen Transportmitteln nicht fehlen.

Ein weiterer oft vernachlässigter Aspekt besteht in der Organisation von Anwohner:innen und strukturell Abhängigen im Einzugsbereich der großen Fahrzeugwerke mit dem Hinweis auf die verödende Auswirkung von Werkschließungen und massenhafte Belegschaftsschrumpfung. Auf Veranstaltungen zu Tarifrunden und an Orten, die besonders im Brennpunkt stehen, sollte die VKG Gelegenheit nehmen, solche Forderungen an die Gewerkschaftsvertretungen und kampfbereite Elemente heranzutragen.

VW-Pläne: Krise! Kahlschlag! Gegenwehr!

Mattis Molde, Neue Internationale 288, Dezember 2024 / Januar 2025

Werksschließungen, Entlassungen – die Ankündigung des VW-Managements war ein Schock für die Belegschaft, viel mehr als eine bloße Ankündigung. Es ist eine Kampfansage an alle Belegschaften, Betriebsräte und die IG Metall selbst. Seitdem reißen die Entlassungsdrohungen nicht ab, wie die von Ford, wo mit 2.900 rund ein Viertel der Arbeitsplätze in Deutschland wegfallen soll.

Der Konflikt bei VW

Vonseiten des Konzerns sind die Ansagen unmissverständlich: 2 – 3 Werke stilllegen und über 10.000 Beschäftigte abbauen, die Antworten aus der Belegschaft unterschiedlich.

Im September hatte es große Betriebsversammlungen an den verschiedenen Fabrikstandorten gegeben, die Vertrauensleute riefen zu einer Kundgebung nach Hannover auf. Danach begann die Tarifrunde der IG Metall. Die meisten westdeutschen VW-Belegschaften unterliegen einem Haustarifvertrag für 125.000 Beschäftigte. Die ostdeutschen Belegschaften und Osnabrück gehören zu den jeweiligen regionalen Tarifbezirken; die IG Metall fordert, sie in die konzernweite Regelung aufzunehmen. Bei den bundesweiten Aktionen in der Tarifrunde war VW Thema, aber nicht mit dem Ziel einer bundesweiten Kampagne gegen die Angriffe auf die Arbeitsplätze.

Bei den Verhandlungen um den VW-Haustarifvertrag geht es um alle Themen, nicht nur Entgelt. Zur dritten Verhandlungsrunde am 19.11. hatten IG Metall und Gesamtbetriebsrat ein Paket vorgelegt, das im Kern vorsieht, die Tariferhöhung aus den anderen Bezirken zu übernehmen, aber nicht auszuzahlen. Das Geld soll in einen Fonds fließen, zusammen mit den Jahresboni der Beschäftigten wie auch des Managements. Daraus soll ein sozialverträglicher Abbau, aber auch Arbeitsausfall bezahlt werden. Die IG Metall beziffert das Einsparvolumen auf 1,5 Milliarden. Kein Werk darf geschlossen werden, Personal soll weiterhin „sozial“ abgebaut werden, d. h. mit hohen Abfindungen und Altersteilzeit.

Der Vorstand für die Marke VW, Schäfer, lehnt das Paket als unzureichend ab. Er fordert 4 Milliarden und verweist darauf, dass in den laufenden Sparprogrammen, u. a. bei Material und Logistik, schon 7,5 Mrd. eingespart worden seien. Diese Summe sei für Investitionen nötig. Er vergisst: Nötig ist sie v. a. für das angestrebte Renditeziel. Der Automarkt in Europa sei heute um 2 Mio. Kfz/Jahr kleiner als vor Corona. Das bedeute 500.000 Fahrzeuge weniger für VW.

Zur 3. Verhandlung am 21.11. kamen 5.000 - 6.000 Beschäftigte, vor allem Vertrauensleute, aus mehreren Standorten zur Konzernzentrale nach Wolfsburg. Das war wohl der kämpferische Kern. Die Betriebsratsvorsitzende Cavallo und der IG-Metallchef von Niedersachsen, Gröger, stellten diese Aktion, wie auch mögliche Streiks, unter das Ziel, das vorgeschlagene Verzichtspaket durchzusetzen. Gröger drohte: „Wenn nötig, dann wird es ein Arbeitskampf werden, den die Bundesrepublik so seit Jahrzehnten nicht erlebt hat.“

Das Dilemma der Bürokratie

Natürlich könnten die rund 140.000 Beschäftigten bei VW richtig was losmachen. Ebenso könnte dieser Arbeitskampf noch stärker ausfallen, wenn die IG-Metall-Spitze nicht bewusst den schnellen Abschluss beim Flächentarif gesucht hätte, die tausenden Beschäftigten bei der VW-eigenen Leihfirma, die in der Werks- und Produktionslogistik und der Zulieferer mit in den Kampf gezogen würden. Bei letzteren Gruppen will Schäfer ja 7,5 Milliarden einsparen, was ebenfalls zehntausende Arbeitsplätze kosten dürfte und für viele schlechter bezahlte Beschäftigten noch weitere Lohndrückerei bedeutet.

Aber die IG-Metall-Spitze hat nicht nur den Tarifikampf in der Fläche beendet und damit die Möglichkeit, auch dort Streiks durchzuführen und das Thema Arbeitsplätze und Lohnsteigerung offensiv aufzunehmen. Sie hat auch bei VW Ausgliederungen in niedrigere Lohnbereiche unterstützt. Das Wohl der großen drei deutschen Autokonzerne war der Gewerkschaftsführung immer das Wichtigste. Das sichert auch der Bürokratie Aufsichtsratsposten und ein stabiles Machtgefüge innerhalb der Gewerkschaft.

In einer globalen Industrie bedeutet Sozialpartner:innenschaft auch, die Interessen des Weltkonzerns gegen die Konkurrenz der anderen Monopole zu vertreten. Dafür macht man so ziemlich alles mit: die Umstrukturierung der heimischen Produktion auf fette SUVs oder andere als Transportmittel ineffiziente Luxusvehikel; Abgasbetrug; bei Konflikten des Konzerns mit ausländischen Belegschaften keine oder nur begrenzte Solidarität; Abbruch der Unterstützung der amerikanischen Automobilgewerkschaft UAW, die dortigen VW-Belegschaften zu organisieren.

Dies schließt auch die enge Kollaboration mit der Regierung ein: In Brüssel als IG Metall gemeinsam mit Regierung und Verband der Autoindustrie für die optimale Regelung für deutsche Hersteller auf Kosten der Umwelt kämpfen (Abgasskandal), die Aufrüstungspolitik der Regierung öffentlich mittragen und stillschweigend die damit einhergehenden sozialen Kürzungen. Und wenn die Metallgewerkschaften weltweit gegen den Völkermord in Gaza protestieren, dann unterstützt die IG Metall in Deutschland diesen doch nach Kräften.

Sozialpartner:innenschaft in der Krise

Dass der Generalangriff des VW-Managements nicht nur den Arbeitsplätzen und den Löhnen gilt, sondern auch die Partner:innenschaft mit der reformistischen Bürokratie in Betriebsräten und Gewerkschaft in Frage stellt, ist dieser klar. Auch linke Kritiker:innen sehen diese Krise. Aber die hat zwei tiefere Ursachen, die gerne übersehen werden:

a) Krise der Gewerkschaft

Die Krise der IG Metall beschleunigte sich Anfang des Jahrhunderts durch die Zustimmung zur Agenda 2010. Nach ersten halbherzigen Protesten - es ging ja gegen einen sozialdemokratischen Kanzler - und einem eintägigen illegalen Generalstreik in der Industriestadt Schweinfurt, der zeigte, was möglich gewesen wäre, entschied die IG Metall auf Druck des Treffens der Gesamtbetriebsratsfürst:innen der Autokonzerne, allen Widerstand einzustellen. Die Angriffe auf die Arbeitslosen zwangen diese, jede Arbeit anzunehmen. Ein riesiger Niedriglohnsektor entstand, die Stammebelegschaften wurden mit der Drohung, in diesen zu fallen, zu immer weiteren Zugeständnissen gezwungen.

Standortsicherungsverträge mit bedingtem Schutz vor Entlassung und Zugeständnissen bei Ausgliederungen und Verlagerungen wurden Mode. Jede Belegschaft kämpfte für sich und gegen die andere, gerade auch innerhalb des gleichen Konzerns. Solidarität hieß nicht mehr gemeinsam kämpfen, sondern gemeinsam verzichten, oder wurde für den Kampf jede/r gegen jede/n aufgegeben. Internationale Solidarität, schon immer schwach, kam fast völlig zum Erliegen. Innerhalb der Betriebe wurde die jeweilige Belegschaft in Stammpersonal mit alten und solche mit neuen, niedrigeren Verträgen gespalten. Es gibt Leiharbeiter:innen bei eigenen Leih- oder Fremdfirmen, Werksverträge, also Firmen, die Teile des Betriebs, einschließlich der Produktion in eigener Regie übernehmen. Wer bei einem Autohersteller in der Produktion die Arbeit aufnimmt, tut dies bei einer anderen Firma. Der Weg in die Stammebelegschaft führt - wenn überhaupt - nicht über gewerkschaftlichen Kampf, sondern Kriecherei.

b) Krise des deutschen Imperialismus

Der Knall bei VW, dem größten deutschen Konzern, ist aber nicht zuletzt auch ein Symbol für die Krise der deutschen Industrie. Wenige Länder stützen ihren Einfluss in der Welt derart stark auf ihre industriellen Monopole wie die BRD. Die weltweite wirtschaftliche Krise des Kapitalismus führt zu verschärften Kämpfen um Märkte. Die Autoindustrie ist eine der zentralen Industrien, mit globaler Arbeitsteilung, mit Monopolen, die sich auf wenige imperialistische Länder konzentrieren. Deutschland stellt nicht nur den umsatzstärksten Autokonzern, sondern auch drei Konzerne unter den Top 10 - mehr als jede andere Nation. Die politische und militärische Neuordnung der Welt wird auch das in Frage stellen.

Die verschärften Konflikte zwischen den imperialistischen Blöcken USA, China, Russland und der EU sind aber nicht nur ein Problem für eine derart globalisierte Industrie, sie machen es auch höchst unwahrscheinlich, dass Europa und Deutschland einen überproportionalen Teil der internationalen Automonopole stellen können. Wenn die weltweite Krise dann noch für eine Stagnation der Autoproduktion sorgt - und im Falle Europas sogar für einen schrumpfenden Markt - dann wird klar, dass der Plan von Gröger, den Abbau abzufedern, nur Flickwerk sein kann.

Somit sind nicht die Fehler eines einzelnen Managements ursächlich, wenn die gesamte Industrie in der Krise ist. Der deutsche Imperialismus wollte vor 20 Jahren, wie explizit in der Agenda von Lissabon festgehalten, gemeinsam mit der EU, die USA herausfordern. Der Aufschwung der deutschen Industrie ging vor allem aus Kosten der europäischen Partner:innen, konnte aber den

Aufstieg der chinesischen nicht verhindern.

Das VW-Konzept „in China for China“ hat es in den letzten Jahren erlaubt, auch viele Autos zusätzlich nach China zu exportieren. Es war die starke Stellung Deutschlands, die gestattet hat, einerseits eine starke Autoindustrie in Deutschland zu halten und zugleich zum größten Global Player zu werden – mit Daimler, BMW und VW an der Spitze. Die Schwäche Deutschlands zwingt VW zu einem Entweder – Oder. Klar ist jedoch, dass die Beschäftigten den Preis zahlen.

Welche Perspektive?

Das Zerstörungstreiben der Konzernspitze muss unbedingt gestoppt, die Arbeitsplätze müssen verteidigt werden. Aber das geht nicht durch die Verzichtspolitik der IG Metall. Sie hat bisher eine schleichende Anpassung nach unten mitgemacht und bietet jetzt eine etwas beschleunigte. Auch fette Staatshilfen, wie sie die IG-Metall-Vorsitzende Benner nach dem Autogipfel forderte oder wie in der gemeinsamen Erklärung mit Gesamtmetall aufgeführt, würden das grundlegende Problem der deutschen Autoindustrie (und des deutschen Imperialismus) nicht lösen.

Auch wenn jetzt IG-Metall-Bezirksleiter Gröger zum Kampf bläst, solange die Bürokratie monolithisch an ihrem Kurs an der Seite von Kapital und Regierung festhält, diese Aktionen nur „verhandlungsbegleitend“ sind, wird sich keine Perspektive zur erneuten Unterwerfung und Schwächung der IG Metall auftun.

Aber am Ende können Arbeitsplätze nur verteidigt werden, wenn die Fabriken besetzt werden, die von Schließung bedroht sind. Die Werke müssen unter Arbeiter:innenkontrolle die Produktion umstellen auf umwelt- und klimagerechte Produkte und entsprechende Verfahren. Das muss aus staatlichen Mitteln bezahlt werden und dafür sind die Milliarden gerechtfertigt, die seit Jahren den Konzernen in den Rachen geworfen werden.

Die Warnstreiks vom 2. Dezember zeigen, welches Potential die Beschäftigten bei VW haben. Daher muss der nächste Schritt auch heißen: Schluss mit Verhandlungen, wo es nur darum geht, wie groß die Zugeständnisse sein sollen, die die Beschäftigten bei VW machen! Kämpferische Gewerkschafter:innen müssen auf Vollversammlungen dafür eintreten, die Verhandlungen für gescheitert zu erklären und so rasch wie möglich die Urabstimmung einzuleiten, um den Kampf mit Streiks und Besetzungen zu führen.

In der IG Metall brauchen wir einen gemeinsamen Kampf für alle Arbeitsplätze bei VW und in gesamten Metallindustrie. Gegen die Vorgabe der Bürokratie, jeden Betrieb für sich abzuhandeln und abzuwickeln, mit Verzicht beim Lohn und Verlust bei den Arbeitsplätzen, müssen wir für den gemeinsamen Kampf dagegen eintreten, dass wieder die Arbeitenden die Lasten der Krise aufgehalst bekommen. Für regionale Kampfkonferenzen zur Vereinbarung gemeinsamer Aktionen, Aktionskomitees, -ausschüsse aus Delegierten aus den Betrieben, nur ihrer Belegschaft verantwortlich und jederzeit abwählbar.

Schluss mit dem Vertrauen in die Gewerkschaftsführung, die mitverantwortlich ist für das Desaster! Die Basis braucht die Kontrolle über Kampfziele und -schritte! Alle kämpferischen Gewerkschafter:innen müssen sich jetzt koordinieren, um diese Perspektive in den verschiedenen Standorten und gegenüber dem Apparat durchzusetzen.

Tarifabschluss Metall: Chance zum Gegenangriff verspielt

Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften, ursprünglich veröffentlicht auf <https://vernetzung.org>, Infomail 1270, 23. November 2024

Zwei Wochen lang haben alle noch mal betont, dass wir 7% brauchen. Dass wir sie verdient haben, weil wir schon in den letzten Jahren Opfer gebracht haben. Dass die Unternehmen das zahlen können, weil sie in den letzten Jahren fette Gewinne gemacht haben.

Jetzt kommt ein Abschluss raus, der das Gegenteil tut. Wir wollten 7% für 12 Monate – jetzt gibt's für die ersten 6 Monate 600€ als Einmalzahlung, die nicht nachhaltig ist, nicht in die Tabelle geht und damit verpufft. Und dann für 12 Monate schlappe 2%. Brutto. Aber den Unternehmen wird garantiert, dass sie 2,3% Umsatzrendite kriegen, sonst brauchen sie das Transformationsgeld (auch Trafogeld genannt, entspricht 18,4 Prozent des individuellen Monatsentgelts) nicht zu zahlen. Das reicht nicht, um die Reallohnverluste der vergangenen Jahre auszugleichen (seit 2018 über 10 %) und es gleicht auch nicht die zu erwartenden Preissteigerungen in den kommenden zwei Jahren aus, auch nicht, wenn es ab April 26 nochmals 3,1 % gibt. Überhaupt ist es vollkommen falsch, sich auf 25 Monate festzulegen, so dass wir bei einer erneut anziehenden Inflation überhaupt nicht reagieren können.

„Passgenau“ nennt Tarifvorständin Boguslawski den Abschluss. Fragt sich nur für wen, wenn wir 7% fordern, die Arbeitgeberverbände 0% wollten und die Entgelte sich aufs Jahr umgerechnet um kaum mehr als 2 Prozent erhöhen. Dass der Abschluss schwer zu berechnen ist, ist wohl auch Absicht. Zusätzlich unterschreiben Benner und Boguslawski mit Gesamtmetall ein Papier, auf dem es heißt: *„Mit dem Tarifabschluss haben die Tarifvertragsparteien ihre Verantwortung übernommen und eine Lösung gefunden, die sowohl den Interessen der Arbeitgeber als auch der Beschäftigten gerecht wird.“*

Aber es ist nicht Aufgabe der Gewerkschaft den *Interessen der Arbeitgeber* gerecht zu werden. Die IG Metall hätte nach den rasanten Preissteigerungen der letzten Jahre richtig was für die Beschäftigten rausholen müssen! Dieser Abschluss ist eine Einladung an die Bosse, jetzt bei VW, im Öffentlichen Dienst und anderen Tarifrunden die Daumenschrauben anzuziehen.

Nein zu diesem Abschluss!

Auch wenn die IGM-Führung alles unter Kontrolle zu haben scheint, sollten trotzdem alle, die diesen Abschluss für schlecht halten, versuchen, diese Ablehnung gemeinsam mit anderen kund zu tun. Hunderte haben sofort nach der Bekanntgabe in den sozialen Medien ihre Empörung gezeigt. Aber das hilft nicht weiter. Es ist nötig, wieder Basisstrukturen in der IG Metall aufzubauen. Nur so kann dem Kuschelkurs der Führung etwas entgegengesetzt werden.

Ein erster Schritt besteht darin, Vertrauensleuteversammlungen zu organisieren und Resolutionen einzubringen, die den Abschluss ablehnen. Wo es keine Vertrauensleute gibt, kann man Unterschriften unter einen Protestbrief sammeln. Außerdem sollten kämpferische Gewerkschafter:innen Betriebsversammlungen zum Ergebnis, zur wirtschaftlichen und politischen Lage sowie zu drohendem Personalabbau organisieren oder einfordern, um dort koordiniert ihre Kritik und Vorschläge für einen gemeinsamen Abwehrkampf einzubringen, zur Diskussion zu stellen und andere Beschäftigte für eine kämpferische Politik zu gewinnen.

Opposition organisieren!

Es ist aus mehreren Gründen nötig, sich dafür überbetrieblich zu verbinden. Einmal, um stärker zu werden, und zweitens, um sich politisch mit der Gewerkschaftsführung auseinanderzusetzen und gegen ihre Tricks und Manöver zu bewaffnen. Drittens kann der aktuell rollende Angriff auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen einzelbetrieblich nicht gestoppt werden, sondern erfordert einen gemeinsamen branchenweiten und internationalen Kampf. Es gibt einen Ansatzpunkt für eine Vernetzung oppositioneller Kräfte in der Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG). Hier gibt es auch die Erfahrung, wie man taktisch vorgehen und die Fallen des IG Metall-Vorstandes erkennen kann.

Es ist nötig, sich mit der Krise zu befassen, die tatsächlich eine des ganzen kapitalistischen Systems ist und gerade deshalb auch nicht mit ein paar staatlichen Subventionen gelöst werden kann. Denn diese Krise beschert uns nicht nur schlechte Tarifabschlüsse, sondern verlorene Arbeitsplätze, Angriff auf Sozialleistungen und Kriegsvorbereitung.

Weitere Ergebnisse des Abschlusses:

- 140 Euro mehr für Azubis
- Verbesserungen der Berechtigungen für die Inanspruchnahme von Betreuungszeiten (Kinder und Pflege)
- Erweiterung des Kreises der Anspruchsberechtigten für Freischichten
- Erhöhung des T-Zug B als dauerhafte Komponente (ab 2026 auf 26,5%)

Werde aktiv und vernetze dich:

ONLINETREFFEN AM 10.12. UM 19 UHR

Zoomlink auf Anfrage unter info@vernetzung.org

IG Metall: Niederlage mit Ansage

Mattis Molde, Infomail 1269, 13. November 2024

7 % Lohnerhöhung für eine Laufzeit von 12 Monaten hatte die IG Metall gefordert. Ihre

Vertreter:innen haben die Forderung ausführlich begründet und auf Hunderten Warnstreikaktionen wurde das mit Reden und Sprechchören bekräftigt. Jetzt hat die Verhandlungskommission einen Abschluss vorgelegt, der sehr weit von den 7 % entfernt ist.

Das Ergebnis

Nach einer Einmalzahlung von 600 Euro bis zum 1. Februar 2025 steigen die Monatsentgelte ab April 2025 um 2 Prozent, sowie um weitere 3,1 Prozent ab dem 1. April 2026 – bei einer Laufzeit von 25 Monaten, bis zum 31. Oktober 2026.

Es ist völlig klar, dass diese Erhöhungen weder die Preissteigerungen der letzten Jahre noch die zu erwartenden ausgleichen. Aber schauen wir genauer hin: Solche zusammengesetzten Vereinbarungen sind schwer zu beurteilen und genau das sollen sie auch sein. Wenn ein Tarifvertrag 12 Monate läuft, die Steigerung x ab dem ersten Tag wirkt, dann sind sowohl die Steigerungsrate einfach zu beurteilen als auch das Volumen: Die Gesamtlohnsumme von diesem Jahr ist um x % höher als ein Jahr davor.

Es ist klar, dass die Tariflöhne am Ende der Laufzeit 5,16 % höher liegen als zu Beginn. Diese Steigerung muss aber auf 25 statt 12 Monate verteilt werden. Das bringt eine Steigerung pro 12 Monate von 2,48 % – statt 7 %.

Beim Vergleich des tatsächlich gezahlten Entgeltvolumens sieht es noch schlechter aus: Im ersten Jahr der Laufzeit – also den 12 Monaten, für die 7 % gefordert worden waren – steigt die Summe der 12 Monatsentgelte (6 mal 0, 6mal 2 %) um 1 % + 600 Euro an. Im zweiten Jahr der Laufzeit sieht es mit einem etwa 3,6 % höheren Volumen als dem jetzigen Einkommensniveau leicht besser aus. Aber der Trend setzt sich fort: Schon seit dem Jahr 2018 blieben die tabellenwirksamen Entgelterhöhungen um mehr als 10 Prozent hinter der Inflation zurück. Derzeit beträgt diese 2,0 %, ohne Nahrungsmittel und Energie (Kerninflation) 2,9 %, letztere soll aber auf 2,4 % fallen.

Weiterhin steigt die Sonderzahlung „Tarifliches Zusatzgeld“ (T-Zug B) im Jahr 2026 von 18,5 auf 26,5 Prozent des Eckentgelts. Es handelt sich um einen Betrag, der für alle Beschäftigten gleich ist und deshalb als „soziale Komponente“ gilt. Konkret bedeutet das eine Erhöhung um etwa 270 Euro pro Jahr. Anders als eine Erhöhung der Monatslohntabellen hat eine solche Steigerung keinen Einfluss auf Schicht-, Überstundenzulagen oder die anderen Sonderzahlungen (Weihnachts-, Urlaubsgeld, T-Zug A, Transformationsgeld). Alle diese Sonder- und Einmalzahlungen werden auch nicht bei Transferleistungen berücksichtigt, also bei Kranken-, Arbeitslosen-, Elterngeld. Das haben im letzten Jahr viele bitter erfahren, als die steuerfreien Einmalzahlungen von insgesamt 3000 Euro zu einem dicken Loch beim Kranken- und Elterngeld führten.

Die Erhöhung von 140 Euro im Februar für die 230.000 Auszubildenden in der Metall- und Elektroindustrie sowie weitere 3,1 % im Folgejahr sind tatsächlich noch das Beste an diesem Abschluss, der insgesamt einen heftigen Reallohnverlust bringt.

Wie kam das Ergebnis zustande?

Die Gewerkschaftsspitze jubelt über dieses Ergebnis. „Passgenau“ nennt es die Tarifvorständin Boguslawski und behauptet, es „sichert die Löhne, hilft der Binnenkonjunktur“. Boguslawski oder auch die Vorsitzende Benner lügen und sie wissen das. Noch vor zwei Wochen hatte Benner erklärt, dass die Beschäftigten in den letzten Jahren große Opfer gebracht hätten, die jetzt kompensiert werden müssten. Diese wurden in den Tarifrunden erbracht, deren Ergebnis die damaligen Vorstandsmitglieder ebenso bejubelten wie Benner und Boguslawski heute.

„Passgenau“ ist dieser Vertrag nur fürs Kapital. Es wurde sogar noch vereinbart, dass Abweichungen und Differenzierungen bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten möglich sind, wenn die Nettoumsatzrendite von Unternehmen unter 2,3 Prozent sinkt. Oder anders gesagt, den Unternehmen werden Profite garantiert, die höher sind als die Lohnsteigerungen der Beschäftigten, wenn man die Volumina betrachtet.

Die Krönung der Unterordnung unter die Bedürfnisse derer, die mit unserer Arbeitskraft Milliarden Gewinne machen, ist die „ Sozialpartnererklärung für den Industriestandort“ gemeinsam mit Gesamtmetall. Sie beginnt mit den Worten: „Der Industriestandort Deutschland ist in Gefahr. Die deutsche Wirtschaft befindet sich im Dauerstillstand.“

Und weiter: „Mit dem Tarifabschluss haben die Tarifvertragsparteien ihre Verantwortung übernommen und eine Lösung gefunden, die sowohl den Interessen der Arbeitgeber als auch der Beschäftigten gerecht wird.“ Was eigentlich ganz deutlich macht, dass es nie das Ziel der Gewerkschaftsführung war, die 7 % durchzusetzen, den Reallohn zu sichern oder „es den Arbeitgebern mal richtig zu zeigen“, wie es in unzähligen Formulierungen gerade in den Warnstreiks verkündet worden war. Sie glaubt eben doch, dass „Lohnverzicht Arbeitsplätze rettet“, auch wenn das so oft auf den Kundgebungen bestritten wurde.

Aber die Rettung der deutschen Industrie hängt an der Regierung: „Betriebe leiden unter hohen Energiekosten, unklaren politischen Rahmenbedingungen und überbordender Bürokratie. Zur Lösung der strukturellen Standortthemen erwarten die Tarifvertragsparteien von der Politik schnellstmöglich, die richtigen Weichen zu stellen, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im internationalen Vergleich zu verbessern.“

Das ist ganz die Sprache des Kapitals, auch wenn sich die IG Metall schon seit 2 - 3 Jahren den Kampf für niedrige Energiekosten auf die Fahnen geschrieben hat: Lange hat die deutsche Industrie von billigem russischen Erdgas profitiert. Der Ukrainekrieg, von Russland begonnen, von USA und Britannien erwünscht, vom ganzen Westen mit Sanktionen verschärft, ist in der Tat ein Faktor für die Krise der deutschen Industrie. Verschärft werden die Energiekosten durch die Energiewende zu mehr Strom statt Gas, was im Kapitalsprech - wie alle Einschränkungen der Freiheit, die Umwelt zu versauen - mit „unklaren politischen Rahmenbedingungen und überbordender Bürokratie“ gemeint ist. „Unklar“ deshalb, weil die Kapitalist:innen weiterhin erwarten, dass eine neue Regierung mit dem ganzen Unsinn einer „grünen Industrie“ Schluss macht. Und zwar so schnell wie möglich. Bis dahin sollen laut IG Metall und Gesamtmetall die normalen Verbraucher:innen die Energiesubvention der Großindustrie finanzieren.

Was in der Erklärung nicht steht, ist das, was die IG Metall tatsächlich im Interesse der Belegschaften fordern müsste: Verstaatlichung der Energiewirtschaft, Schluss mit der Aufrüstung, entschädigungslose Enteignung aller Metallbetriebe, die entlassen oder Werke schließen, und Fortführung unter Arbeiter:innenkontrolle...

Und so steht die Partner:innenschaft mit dem deutschen Kapital gegen die „Feind:innen“, mit denen „wir“ im „internationalen Wettbewerb stehen“, also die Kapitalist:innen und die Arbeitenden im Ausland. Je enger die Sozialpartner:innenschaft, desto nationalistischer wird sie.

Wie geht es weiter?

Erstmal gilt die Vereinbarung nur in den „Pilotbezirken“ Küste und Bayern, die aber natürlich noch durch die Tarifkommissionen und in den anderen Tarifgebieten formal nachvollzogen werden muss. Aber das wird ohne große Korrekturen durchgehen.

Der Vorstand hat schon bei der Aufstellung der Forderung bewiesen, dass ihm die Befragung der Mitglieder nur ein lästiges Ritual ist, das vage an die Zeit erinnert, als die aufzustellenden Forderungen noch in den Betrieben, Vertrauensleutekörpern und auf Funktionärskonferenzen diskutiert wurden. Die Mitglieder durften sich befragen lassen, beschlossen wurde der Vorschlag der Vorsitzenden.

Bei den Verhandlungen in Hamburg saßen der Vorstand der IG Metall sowie der von Gesamtmetall dabei und das bedeutet immer, dass in dieser Verhandlung ein bundesweiter Abschluss gefunden werden sollte.

Die Tarifkommissionsmitglieder werden einmütig zustimmen. Das funktioniert einmal mit dem Argument, dass eine Ablehnung des Vorschlags hieße, in den Streik zu gehen, und der passenden Zusatzbegründung, warum „wir“ das nicht können oder wollen. Eine Person, die eine Ablehnung vorschlägt, wird dann gerne direkt demagogisch angegriffen. Beispielsweise, indem ihr vorgeworfen wird, dass sie in „ihrem“ Betrieb nicht wirklich was zu melden habe und dieser ja überhaupt kein Kampfbetrieb wäre. Stärker noch als diese Argumente zählt die Tatsache, dass seit rund 20 Jahren die Mitglieder der Tarifkommissionen der IG Metall nicht frei gewählt werden. Nur die Ortsvorstände, die ihrerseits von den lokalen Abteilungen des bürokratischen Apparats politisch dominiert werden, können überhaupt Kandidat:innen vorschlagen.

Warum diese Niederlage?

Es ist offensichtlich, dass die Führung der IG Metall diesen schnellen und schlechten Abschluss so wollte, wie sie ihn vollzogen hat. Sie sieht ihre Aufgabe darin, an der Seite der Regierung für die Interessen der herrschenden Klasse zu kämpfen – für die bestmögliche Positionierung dieser im globalen Kampf der imperialistischen Mächte, der sich immer mehr in Richtung Krieg verschärft.

Es ist sehr wahrscheinlich, dass es noch zusätzliche Gründe gab, den Prozess zu beschleunigen. Das Ende der Regierung Scholz soll nicht noch durch Klassenkampf geprägt werden, noch nicht mal in kontrollierter und ritualisierter Form wie dieser Tarifrunde.

Schon gar nicht sollen Kämpfe gegen Entlassungen, die ja nicht nur bei VW, aber besonders dort anstehen, durch eine offene Tarifrunde die Möglichkeit erhalten, sich zu verschärfen. In der Tarifrunde können Aktionen genutzt werden, um auch Forderungen gegen Entlassungen zu verbreiten und vertreten. Die Option Streik ist da. Es gäbe gute Möglichkeiten, sich betriebsübergreifend zu verbinden. Mit dem Abschluss wurde selbst der bescheidenen Möglichkeit dieser Verbindung ein Riegel vorgeschoben.

Die IG-Metall-Bürokratie will alle diese Möglichkeiten dichtmachen, um dann die Proteste gegen die zu erwartenden Angriffe des Kapitals – und die Pläne bei VW sind die Ankündigung eines Generalangriffs auf alle Metaller:innen und die ganze Klasse – in kontrollierten Bahnen abzuwickeln – im Interesse des Sozialpartners. Und sie hält damit auch noch der Regierung den Rücken frei, egal ob diese noch von Scholz oder bald wahrscheinlich von Merz geführt wird.

Ablehnen!

Das Spiel der Bürokratie scheint zu funktionieren, sie scheint alles unter Kontrolle zu haben. Trotzdem sollten alle, die diesen Abschluss für schlecht halten, versuchen, diese Ablehnung gemeinsam mit anderen zu bekräftigen. Hunderte haben sofort nach der Bekanntgabe in den sozialen Medien ihre Empörung gezeigt. Aber das hilft nicht weiter. Es ist nötig, wieder Basisstrukturen in der IG Metall aufzubauen, die der Bürokratie, die alles steuert, in den Arm fallen können.

Ein erster Schritt bestünde darin, Vertrauensleuteversammlungen zu organisieren und Resolutionen einzubringen, die den Abschluss ablehnen. Wo es keine Vertrauensleute gibt, kann man Unterschriften unter einen Protestbrief sammeln. Außerdem sollten klassenkämpferische Gewerkschafter:innen Betriebsversammlungen zum Ergebnis, zur wirtschaftlichen und politischen Lage sowie zu drohendem Personalabbau einfordern, um dort koordiniert ihre Kritik und Vorschläge für einen gemeinsamen Abwehrkampf einzubringen, zur Diskussion zu stellen und andere Beschäftigte für eine klassenkämpferische Politik zu gewinnen.

Es ist aus mehreren Gründen nötig, sich dafür überbetrieblich zu verbinden. Einmal, um stärker zu werden, und zweitens, um sich politisch mit der Vorgehensweise und dem Charakter der Bürokratie auseinanderzusetzen und gegen ihre Tricks und Manöver zu bewaffnen. Drittens kann der aktuelle rollende Angriff auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen einzelbetrieblich letztlich nicht gestoppt werden, sondern erfordert einen gemeinsamen branchenweiten und internationalen Kampf. Es gibt einen Ansatzpunkt für eine Vernetzung oppositioneller Kräfte in der Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG). Da gibt es auch die Erfahrung, wie man taktisch vorgehen und die Fallen der Bürokrat:innen erkennen kann.

Es ist nötig, sich mit der Krise zu befassen, die tatsächlich eine des ganzen kapitalistischen Systems ist und gerade deshalb auch nicht mit paar staatlichen Subventionen gelöst werden kann. Denn diese Krise beschert uns nicht nur schlechte Tarifabschlüsse, sondern verlorene Arbeitsplätze, Angriff auf Sozialleistungen und Kriegsvorbereitung.

Volle Durchsetzung der Lohnforderung - Erhalt aller Arbeitsplätze!

*Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften, ursprünglich veröffentlicht auf
<https://vernetzung.org/category/news/>, Infomail 1268, 5. November 2024*

Das Arbeitgeberangebot von 1,7% (ab Juli 25) und 1,9% (ab Juli 26) auf 27 Monate ist eine Unverschämtheit! Mit den 9 Nullmonaten bis inklusive Juni 2025 sind das im Schnitt 1,2%!

Nein zu Reallohnverlust! Volle Durchsetzung der Forderung von 7% auf 12 Monate, 170€ für die Azubis!

Der Abschluss der letzten Tarifrunde wird jetzt von allen, auch von Christiane Benner, beklagt. Tatsächlich hat sich 2022 gezeigt, dass es nicht ausreicht, 900.000 Kolleg*innen in den Warnstreik zu holen, wenn danach der Kampf abgebrochen wird. Die Einmalzahlungen wirkten wie ein süßes Gift und verdeckten die zu niedrige Erhöhung der Monatsentgelte. Ohne wirklichen Kampf droht jetzt der nächste Reallohnverlust. Es braucht eine Durchsetzungsstrategie. Deshalb muss der Vollstreik vorbereitet werden!

Es darf auch nicht wieder einen Abschluss an der Basis vorbei geben. Wir brauchen volle Transparenz der Verhandlungen: Diskussion und Abstimmung aller Vorschläge an der Basis!

Wir meinen: Streik- und Aktionskomitees sollten in allen Betrieben gewählt werden. Dort, wo es Vertrauensleute gibt, sollten sie diese Wahlen durchführen! Widerstand gegen die drohenden

Entlassungen! Ein schwacher Abschluss schwächt auch den Widerstand gegen die drohenden Entlassungen, nicht nur, aber vor allem in der Automobilindustrie.

Gegen jede Entlassung fordern wir Arbeitszeitverkürzung bei Erhalt des vollen Monatsentgelts!

Mit den drohenden Werksschließungen bei VW steht ein historischer Angriff auf die gesamte Arbeiterschaft und die Macht der IGM bevor. Es braucht koordinierte Gegenwehr zum Erhalt aller Arbeitsplätze und Werke. Statt Betriebe zu schließen, die für die Aktionäre nicht mehr ausreichend Profit abwerfen, müssen diese Betriebe enteignet werden und in Gemeineigentum weiterbetrieben werden. Die Milliarden Subventionen sollen statt an die Auto- und andere Konzerne verschwendet zu werden, genutzt werden, um diese Betriebe für zukunftsfähige klimagerechte Mobilität umzurüsten, kontrolliert durch die Belegschaften und unterstützt von ExpertInnen der Klimabewegung.

Solidarität mit allen KollegInnen, die von Schließungen und Entlassungen betroffen sind.

Ein guter Abschluss ist die beste Voraussetzung für einen gemeinsamen, vernetzten und erfolgreichen Widerstand gegen Arbeitsplatzabbau.

Wir sagen: Keine Rücksicht auf die Kürzungsprogramme der Bundesregierung und deren Aufrüstungspläne!

Werde aktiv gegen Lohnverlust und Entlassungen!

Es gibt Medienberichte, dass für den 11.11. ein Abschluss geplant sei. Ohne volle Entfaltung der Kampfkraft steht der nächste Reallohnabbau schon fest! Deswegen wollen wir uns bundesweit vernetzen und diskutieren: Was müssen wir tun um mehr für uns rauszuholen? Und: Wie können wir uns gegen die drohenden Entlassungen und Arbeitsplatzabbau wehren?

ONLINETREFFEN AM 10.12. UM 19 UHR

Zoomlink auf Anfrage unter info@vernetzung.org

Flyer zum Ausdrucken und Verteilen:

VKG_Metall_farbe

Eine schwierige Schlüsselrolle: Was muss die VKG tun?

Mattis Molde, Neue Internationale 287, November 2024

Die Gewerkschaftsbürokratie verwaltet die Angriffe auf soziale Errungenschaften, die Stagnation und Reallöhne über die letzten Jahrzehnte fleißig mit. Als Resultat schwindet die Basis der Gewerkschaften kontinuierlich. Eine gewerkschaftliche Linke existiert nur in Form einer Apparatlinken und der wenigen verankerten Aktivist:innen, die meist mit einer politischen

Gruppierung verbunden waren oder sind. Die politische Linke ist - wie in jeder Frage - auch in der Gewerkschaftsfrage gespalten: Einige lassen sie mit den unterschiedlichsten Begründungen rechts liegen. Für sie sind die Gewerkschaften korrumpiert, stattdessen gilt es, Selbstorganisation abseits der etablierten Gewerkschaften aufzubauen durch kleine Basisinitiativen oder neue Gewerkschaften. Andere halten eine Intervention in die Gewerkschaften für wichtig, akzeptieren aber den Spielraum, den ihnen die Bürokratie lässt, verhalten sich also überwiegend wie die Apparatlinke.

Wieder andere halten eine wie auch immer geartete oppositionelle Basisarbeit für nötig, nicht aber die Kooperation mit anderen - sei es aus Sektierer:innentum oder dem Unverständnis für die Bürokratie als Kaste und nicht zufällige Formation von opportunistischen Individuen.

Die Vernetzung für Kämpferische Gewerkschaften VKG ist in diesem Schaufenster sicher eine der kleinsten Formationen: eine Sammlung von Gruppierungen und Individuen, die die Erkenntnis teilen, dass erstens die Bürokratie/Führung der Gewerkschaften ein Problem für diese darstellt und für eine andere Politik eine Bündelung der Kräfte nötig ist.

Kommt Widerstand von alleine?

Die anstehenden Massenentlastungen und Angriffe auf die Arbeiter:innenklasse werden nicht automatisch die aktuelle Kräftekonstellation verändern. Wenn's den Massen dreckig geht, kommen sie noch nicht automatisch in Bewegung. Vor allem wenn die organisierten Schichten der Klasse unter das Joch einer reformistischen Bürokratie gezwungen sind.

Aber es ist ja tatsächlich in den letzten Tarifrunden und bei manchen betrieblichen Angriffen was in Bewegung gekommen. Aber damit solche Bewegungen nicht sofort so billig ausverkauft werden können wie in den Tarifrunden 2022/23 oder den Kämpfen gegen Betriebsschließungen, ist zweierlei nötig:

Die Bürokratie herausfordern

In Konflikten muss es unsere Aufgabe sein, die Begrenztheit der Politik des Apparates aufzuzeigen und uns klar gegen Standortchauvinismus und Einschränkung der Kämpfe durch Mittel wie die Schlichtungsvereinbarungen zu stellen. Konkret bedeutet das, Kolleg:innen für die Idee zu gewinnen, nicht nur zu streiken, sondern selbst das Ruder in die Hand zu nehmen: abzustimmen, wofür, wann und wie lange gestreikt, an welchen Mobilisierungen teilgenommen werden soll etc. Statt Gewerkschaftssekretär:innen, die in den Mühlen des Apparats untergehen und sich verselbstständigen, braucht es Gremien, die rechenschaftspflichtig sind, jederzeit wähl- und abwählbar und deren Mitglieder nicht mehr verdienen als das durchschnittliche Arbeiter:innengehalt. Schließlich kritisieren wir nicht nur die Arbeit der Bürokratie, wir wollen sie abschaffen!

Auf der einen Seite ist das möglich während aktuell laufender Tarifrunden, wo sich Kolleg:innen im Kampf befinden. Diese gilt es, offen als VKG zu begleiten, und wo möglich, auch offen zu intervenieren. Also solidarische Unterstützung der Kämpfe trotz ihrer reformistischen Führung und gleichzeitige Kritik an Taktiken, Zielen und Methoden der Bürokratie. Nach der Niederlage diese zu erklären und zu sagen, wie es richtig gewesen wäre, ist einfach. Wir müssen die alternativen Vorschläge vorher einbringen, auch wenn die Bürokratie dies als Angriff auf die „Einheit gegen das Kapital“ brandmarkt.

Darüber hinaus gilt es aber auch, politisch notwendige Initiative zu zeigen, vor allem dort, wo die Bürokratie schweigt: gegen Krieg, Rassismus, Inflation und letztendlich den Kapitalismus selbst. Denn erfolgreiche Antikrisenpolitik oder Kampf gegen Massenentlassungen können nicht erfolgreich

sein ohne Verständnis der kapitalistischen Krise selbst - und das entsteht eben nicht aus reinen tariflichen Auseinandersetzungen. Letztere verbleiben nämlich im Rahmen der bürgerlichen Verhältnisse, denn der reine Kampf um höhere Löhne u. ä. stellt noch nicht das Lohnsystem an sich infrage. In gewisser Hinsicht reproduziert er es sogar. Deswegen muss es auch unsere Aufgabe sein, offensiv politische Debatten in die Gewerkschaften hereinzutragen und auch in Tarifkämpfe zu intervenieren und aufzuzeigen, wo die Wurzeln der Reallohnstagnation oder Massenentlassungen liegen.

Nächste Schritte

Die VKG ist keine klassenkämpferische Basisbewegung, noch nicht mal eine verankerte Gewerkschaftsopposition. Aber sie kann helfen, antibürokratische Gewerkschafter:innen zu sammeln und Basisgruppen zu bilden. Es ist niemand sonst da, der/die das übernehmen kann oder würde.

Eine neue Generation von gewerkschaftlichen Kämpfer:innen muss von einem bewussten Eingreifen der jetzigen aus entwickelt werden. Deswegen reicht eine reine Vernetzung zwischen den beteiligten Gruppen nicht aus. Es braucht offene Absprachen, wie wir gemeinsam gegen die Bürokratie einschließlich des linken Apparatflügels intervenieren wollen, wenn wir Erfolg mit unseren Initiativen haben wollen. Darüber hinaus gilt es, Material zu erstellen, das von von Kolleg:innen direkt genutzt werden kann. Wir müssen Musteranträge zur Verfügung stellen, die sich beispielsweise mit der Workers-in-Palestine - Kampagne solidarisieren, gegen die Schlichtungsvereinbarungen stellen oder die verbindliche Teilnahme sowie Mobilisierung an und für Demonstrationen und Bündnisse/n einfordern. Zur Unterstützung in der Diskussion mit der Bürokratie bieten sich Argumentationshilfen an, die aufzeigen, wie man nicht nur einzelne Gliederungen, sondern Gesamtstrukturen für Aktivitäten gewinnen kann.

Eigene Veranstaltungen als VKG machen Sinn nach größeren Demonstrationen oder Streiks, wo interveniert wurde. Zentraler ist jedoch, in die Offensive zu gehen: Wir sollten das Angebot machen, als VKG Veranstaltungen bei Gliederungen zum Thema von Rassismus, Krieg oder Kampf gegen die Massenentlassungen abzuhalten sowie zu Gewerkschaftstreffen zu gehen und dort das unter erwähnte Material zu präsentieren und kommende Aktionen vorzustellen.

Massive Angriffe auf Arbeitsplätze: Was sollen linke Gewerkschafter:innen tun?

Mattis Molde, Neue Internationale 287, November 2024

VW kündigt Massenentlassungen und Werksschließungen an. Der Konzernvorstand hält drastische Einschnitte für notwendig und hat die bis 2029 geltende Beschäftigungssicherung für den Markenbereich VW aufgekündigt. Das ist ein Schlag gegen den bestorganisierten und -bezahlten Teil der Arbeiter:innenklasse. Treffen soll er alle.

Eine genaue Zahl für Entlassungen wurde noch immer nicht genannt, aber es geht wohl um weit über zehntausend Stellen; Personalabbau von einigen Tausend wäre schon schlimm genug, aber auch mit Abfindungen etc. regelbar. Mindestens drei Werksschließungen drohen, ganze Städte und Regionen in den Ruin zu treiben. Besonders gefährdet ist der Standort Osnabrück. Die

Aufkündigung der Beschäftigungssicherung stellt die gesamten bisherigen Gepflogenheiten des Umgangs zwischen Unternehmen und Arbeiter:innen in dieser als privilegiert geltenden Branche in Frage.

Personalabbau ist überall in der Industrie ein Thema, Sparprogramme sind es auch. Es gibt in Deutschland eine Wirtschaftskrise, die besonders die Industrie betrifft und noch spezieller die Autoindustrie. Neu ist, dass über Entlassungen und Werksschließungen bei einem der großen drei deutschen Endhersteller - VW, BMW, Daimler - geredet wird, die schon lange nicht mehr davon betroffen waren. Bei VW in Deutschland gab es seit 30 Jahren keine. Bei Werken von ausländischen Konzernen wie Ford oder Opel ist das anders und erst recht bei den Autozulieferunternehmen. Auch die großen deutschen Konzerne dieser Sparte, die zugleich alle globale Bedeutung haben (Bosch, Continental und Mahle) machen seit der Coronakrise verschärft Werke dicht und schrecken nicht vor Massenentlassungen zurück. ZF hat diese lange vermieden, aber vor kurzem auch den Abbau von 14.000 Arbeitsplätzen angekündigt.

Werksschließungen und Arbeitsplatzvernichtung gibt es nicht nur in der Autoindustrie, sondern auch bei den Großkonzernen von Stahl und Chemie sowie in vielen kleineren Betrieben. Aber aus gutem Grund schauen alle auf VW und die anderen Autobauer:innen, denn hier sind die Gewerkschaften, genauer die IG Metall, richtig stark: Viele Mitglieder, hoher Organisationsgrad, überall Betriebsräte und Tarifverträge. Zugleich stellen die Konzerne auch den Kern der deutschen Sozialpartner:innenschaft und Klassenkollaboration auf betrieblicher Ebene dar. Gerade bei VW ist die Kooperation mit dem Management sehr eng. Einerseits gab es eine Beschäftigungsgarantie. Im Gegenzug halfen Betriebsrat und Gewerkschaft der Firma ständig beim Sparen - was allerdings zu einem schleichenden Arbeitsplatzabbau durch Nichtbesetzung freier Stellen führte und oft auf Kosten von Leiharbeitskräften, Werkverträglern:innen und Zulieferern:innen ging und geht.

Miese Bilanz der IG Metall

In letzter Zeit hat die IG Metall alle Auseinandersetzungen um Betriebsschließungen krachend verloren. Ford Saarlouis wird im November 2025 dicht gemacht; der Sozialtarifvertrag dazu wurde im Februar diesen Jahres unterzeichnet. Ebenso wurde das Stahlröhrenwerk Valourec in Düsseldorf und Mülheim 2023 geschlossen. Auch etliche Betriebe der Autozulieferer Bosch, Continental und Mahle wurde stillgelegt, andere verkleinert oder verkauft.

In einigen wenigen Fällen (Voith Sonthofen im Jahr 2020, GKN Driveline Zwickau 2023) hat die IG Metall gestreikt, aber nur für einen Sozialtarifvertrag, das heißt für bessere Abfindungen bei Entlassung. Sie beugt sich hier dem reaktionären deutschen Streikrecht, das Arbeitskämpfe nur für „tarifizierbare“ Ziele zulässt. Sie fordert auch keine Aufhebung dieser Einschränkungen, ja nicht einmal eine Ausweitung des Streikrechts. Im Gegenteil: In anderen Fällen hat der Gewerkschaftsapparat sogar die Streiks für einen Sozialtarif gegen den Willen der Belegschaft verhindert (z. B. Bosch Bietigheim).

In der Vergangenheit vor 15 - 20 Jahren hatte es einige Fällen gegeben, wo die Belegschaften selbst unerklärte Streiks und Betriebsbesetzungen begannen - am bekanntesten immer noch Opel Bochum. Damals, am 14. Oktober 2004, also vor 20 Jahren, legten die Beschäftigten für 6 Tage den Betrieb in einem wilden Streik lahm und entfachten eine bundesweite Solidarität unter den Lohnabhängigen und in der Linken.

Die wenigen Streiks und Besetzungen der letzten Jahre hingegen verliefen unter dem Radar der bürgerlichen Öffentlichkeit, aber auch der Linken. Das erleichterte die Beschränkung dieser Auseinandersetzungen gemäß dem Willen der Gewerkschaftsbürokratie zusätzlich. So wurden bei diesen Kämpfen die anderen Belegschaften des jeweiligen Konzerns überhaupt nicht einbezogen,

von Betriebsräten und Gewerkschaftssekretär:innen wurden die anderen Betriebsräte sogar gewarnt, dass der Kampf ohnedies verlorengelien würde oder die Schließung sogar ihr Gutes hätte, weil sie die Überlebensbedingungen des „eigenen“ Werkes verbessern würde. Anschließend hat die Bürokratie alles getan, um ihre Prophezeiung zu erfüllen, dass der so isolierte Kampf scheitern würde.

Das galt besonders für die Streiks, die wie in Bochum gegen den Willen der Bürokrat:innen stattfanden, aber letztlich auch dort, wo die IG Metall den Streik führte, um ihn dann zu isolieren und in die Sackgasse des Sozialtarifs zu lenken, wie bei Voith Sonthofen. Der Vorstand in Frankfurt genehmigte damals zwar den Streik, im Aufsichtsrat hatten IG Metall-Vertret:innen aber der Schließung schon zugestimmt. Als 2.000 Menschen aus dem Allgäu zum Stammsitz des Unternehmens nach Heidenheim fuhren, ließen sich weder Vertreter:innen der IG Metall noch des Betriebsrats blicken; der Termin war nicht einmal auf der Webseite des IGM-Büros Aalen-Heidenheim veröffentlicht worden.

Natürlich haben sich die örtlichen Sekretär:innen im Allgäu oder in Zwickau prima eingesetzt, natürlich kamen dann Leute, die schöne Reden hielten, aber es gab nie einen Plan, wie ein umfassender Druck auf den Gegner, einen kleinen, aber internationalen Konzern, aufgebaut werden könnte, der diesen in die Knie zwingen könnte.

Partner:innenschaft

Die IG-Metall-Bürokratie hat 20 Jahre lang aus den verlorenen Kämpfen die Folgerung gezogen und verbreitet, dass nur der sozialpartner:innenschaftliche Weg weiterhilft: Standortsicherungs- oder Zukunftstarifverträge, enge Kooperation mit dem Kapital, gemeinsame Suche nach neuen Marktnischen und Einsparmöglichkeiten.

Die „Erfolge“ dieser Strategie waren, dass nach der Krise 2008 - 2010 die deutsche Metallindustrie schnell wieder hochfahren konnte, weil sie auf Kurzarbeit gesetzt hatte statt auf Entlassungen und Kämpfe zur Verteidigung von Einkommen und Arbeitsbedingungen. Die Folge waren Werksschließungen im Ausland, vor allem in Westeuropa. Insgesamt brachte die Standortsicherung mit ihrem Verzicht auf betriebliche Leistungen, Verschieben von Tariferhöhungen oder unbezahlter Mehrarbeit Geschenke, also höhere Profite für die Unternehmen. Zugleich wurden die Beschäftigten verstärkt in Konkurrenz gesetzt zu denen anderer Großunternehmen, aber auch in anderen Betrieben des gleichen Konzerns, manchmal im Inland, oft im Ausland.

Im Einverständnis wurden Produktionsteile ausgegliedert, fremdvergeben, verkauft oder stillgelegt, also die Löhne an diesen Arbeitsplätzen eingespart oder gesenkt. Diese „Erfolge“, die für das Kapital Profit brachten und für die Arbeiter:innenklasse insgesamt Lohn- und Arbeitsplatzverluste bedeuteten, haben die gewerkschaftliche Solidarität total ruiniert. Wenn heute die Arbeiter:innen bei Audi in Brüssel kämpfen, dann ist das vielen Metallkolleg:innen an deutschen Standorten ein Schulterzucken wert. Nicht nur, weil die IG Metall ihrer Pflicht nicht nachkommt, solche Solidarität zu organisieren, sondern vor allem, weil sie in den letzten 20 Jahren massiv daran gearbeitet hat, ein Bewusstsein zu bilden, dass solche Solidarität schädlich sei oder im besten Fall nichts bringe. Nur eine Minderheit der Belegschaften hält gegen diese Entsolidarisierung, die im übrigen natürlich auch den Boden für verstärkten Chauvinismus und Rassismus unter den Lohnabhängigen bereitet hat.

Die Krise ist da!

Die Klassenkollaboration und „Partnerschaft“ mit dem Kapital hat in den letzten Jahren der Gewerkschaftsspitze jedoch eine gewisse Stabilität erlaubt. Teilweise konnte die IG Metall sogar

ihren Organisationsgrad erhöhen. Der Grund dafür liegt in der jahrelang überlegenen Konkurrenzfähigkeit des deutschen Großkapitals gerade in der Autoindustrie. Daher verfügte sie über Möglichkeiten wie extreme Arbeitsproduktivität, Arbeitsintensität und eine damit verbundene trotz vergleichsweise hoher Löhne weit überdurchschnittliche Ausbeutungsrate, kombiniert mit den Extraprofiten und der Monopolstellung auf dem Weltmarkt die Aufrechterhaltung eines, wenn auch zunehmend prekärer werdenden Klassenkompromisses.

Damit ist jetzt Schluss. Innerhalb der IG Metall gibt es dazu unterschiedlichste Erklärungen: Die Transformation zur E-Mobilität wäre falsch oder zu spät oder zu übereilt. Die Produktion in Deutschland sei zu teuer. Der Staat würde sich nicht ausreichend für „unsere“ Unternehmen ins Zeug legen. Und dergleichen mehr.

Dass die aktuelle Krise etwas mit den Gesetzmäßigkeiten des Kapitalismus, mit der verschärften internationalen Konkurrenz und dem Kampf um die Neuaufteilung der Welt zu tun hat - davon wollen die Bürokratien der IG Metall wie auch die Konzernbetriebsräte nichts wissen. Und zwar deshalb, weil sie letztlich selbst daran mitwirken, die Belegschaften fit für den Konkurrenzkampf zu machen oder zu halten. Für sie zeigen Rezession, Umstrukturierung, Umweltkrise oder zunehmende Kriege nicht, dass dieses System untauglich für die Menschheit ist, sondern dass „wir“, also das deutsche Kapital und der deutsche Staat, dabei gewinnen sollen. Nur so hätten die Lohnabhängigen eine Chance, im Gefolge „ihrer“ Unternehmen beim globalen Verteilungskampf einigermaßen über die Runden zu kommen.

Diese Auffassung - da sollten wir uns nicht vormachen - teilt wahrscheinlich eine Mehrheit der Beschäftigten. Doch sie stehen auch vor einem gigantischen Widerspruch. Obwohl sie über Jahrzehnte ihren „Teil“ geleistet, Verzicht geübt haben, immer mehr für ihre Löhne leisten mussten und die meisten mit mehr oder weniger schweren Berufskrankheiten in die (Früh-)Rente gehen müssen, droht ihnen nun das Aus.

Wir müssen als klassenkämpferische, politisch bewusste Gewerkschafter:innen in dieser Lage an zwei Momenten ansetzen, die wenigstens eine Chance bieten, aus der aktuellen Misere rauszukommen. Erstens müssen wir am Willen, der Wut und Empörung all jener Metallerinnen und Metaller, aller Beschäftigten ansetzen, die sich nicht zum Opfer dieser Krise machen lassen und Widerstand leisten wollen. Zweitens müssen wir alles in unserer Macht Stehende tun, um den Arbeiter:innen die wirklichen Ursachen für die Krise zu erklären, deutlich zu machen, dass nationalistische und betriebliche Standortpolitik nicht nur zur kompletten Entsolidarisierung führt, sondern auch in die eigene Niederlage.

Und die IG Metall?

Politisch bedeutet das, die Wut und den Kampf gegen das Kapital zu richten. Diejenigen, die die Entscheidungen in den Unternehmen gefällt haben, um mit unserer Arbeit Milliarden Profite zu machen, dürfen jetzt nicht für weitere Profite unsere Löhne und Arbeitsplätze angreifen!

Die IG Metall wäre eigentlich dazu da, die Kraft der 2 Millionen Mitglieder dafür zu bündeln, also breite betriebsübergreifende Diskussionen in der Gewerkschaft zu beginnen, wie jede Schließung und Entlassung bekämpft werden kann!

Aber die Bürokratie macht dazu von sich aus keinerlei Anstalten. Im Gegenteil: Bei VW hat sie sofort nach der Verkündung des Angriffs neue Verhandlungen gefordert und damit begonnen. Solche finden auf der Basis der Ziele des Kapitals statt: Die Kosten müssen gesenkt werden, die 16 Milliarden an die Aktionär:innen werden nicht in Frage gestellt, im Gegenteil, die Profite müssen steigen.

Nach dem Autogipfel hat die IG Metall ein Forderungspaket vorgelegt, das keine einzige konkrete Forderung an die Autokonzerne enthält, sondern nur eine blumige Ermahnung, mit dem Abbau innezuhalten, und das Angebot zur Vertiefung der Partner:innenschaft. In einer Presseerklärung vom 23. September werden jede Menge konkrete Forderungen an die Regierung nach noch mehr Subventionen für die Industrie erhoben, die ohnedies mit die meisten im Lande kassiert. Umgekehrt findet sich darin kein Wort zur Konversion der Produktion zu klimafreundlicher Mobilität, zur Enteignung von bedrohten Werken, keine Drohung mit Kampf, keine Angebote an die Klimabewegung, kein Verweis auf die Klimaziele und die Nichterfüllung durch die Autoindustrie. Noch nicht mal die Drohung, dass bei Werksschließungen Subventionen zurückgezahlt werden müssten, erhebt die IG Metall.

Was müssen wir tun?

Mit dem Angriff auf VW hat das Kapital den Klassenkampf sichtbar verschärft. Damit wurde auch die Sozialpartner:innenschaft schwer beschädigt. Auch wenn jetzt natürlich alle samt Regierung sich bemühen, in diesen Rahmen zurückzukehren, es wird klarer, dass das keine „Partner:innen“ sind, sondern die Beschäftigten die Verlierer:innen.

Jetzt kommt es darauf an, bei Protesten und Aktionstagen in den Betrieben und in der Tarifrunde eine andere Perspektive aufzuzeigen als das Unterwerfungsverhalten der IG- Metall-Bürokratie:

1. Kampf um jeden Arbeitsplatz!

- Kein Lohnverzicht durch einen drohenden miesen Abschluss in der Tarifrunde und Verzicht auf betriebliche Leistungen bzw. Zulagen angesichts von 10 - 15 % Reallohnverlust in den letzten 6 Jahren!
- Das Einfachste (und Legale) ist, in der Tarifrunde einen Streik vorzubereiten und mit diesem die Kampfkraft auch gegen die betrieblichen Angriffe zu stärken!
- Arbeitszeitverkürzung nicht als selbstbezahlte Kurzarbeit, wie bei T-ZUG oder dem Transformationsgeld, sondern als Verteilung der Arbeitszeit über die ganze Branche bei vollem Lohn!

2. Kein Vertrauen in die Bürokrat:innen!

- Sie werden ihre Verhandlungen mit leichtem Mobilisierungsdruck begleiten, aber Aktionen immer unterordnen und stoppen bei kleinsten Andeutungen von Verhandlungsbereitschaft der Gegenseite.
- Also: Aktions- und Streikkomitees, gewählt auf Belegschaftsversammlungen,

rechenschaftspflichtig und jederzeit abwählbar!

- Linke, kämpferische Gewerkschafter:innen und vor allem diejenigen, die bei den Kämpfen vor 10 - 30 Jahren dabei waren, müssen heute helfen, auf die Tricks und Manöver der Bürokratie vorzubereiten und dazu ihre Erfahrungen einbringen. Bürokrat:innen können nur durch Aktionen und Mobilisierung unter Druck geraten, als Gewerkschaft zu handeln, ohne ihnen aber auch nur einen Funken Vertrauen zu schenken. Mit der Bürokratie wo möglich, gegen sie wo nötig!

Um ihr Paroli bieten zu können, müssen sich die verschiedensten linken, klassenkämpferischen und oppositionellen Kräfte in der IG Metall koordinieren und als organisierte Opposition agieren. Als erster Schritt dazu müsste ein bundesweiter, spektrenübergreifender Ratschlag organisiert werden.