

Dringlichkeitsantrag zum Landesparteitag NRW am 16. / 17.11.2024 von der AKL NRW

*Unterstützer*innen: Michaela Gincel-Reinhardt, Delegierte KV Mettmann, Ulrich Thoden, Delegierter KV Münster; Rolf Kohn; Nils Böhlke, Delegierter LAG B&G; KV Herford, SV Lüdenscheid*

Verkehrswende jetzt! – Konversion der Automobilindustrie – Arbeitsplätze sichern!

Der Landesparteitag beschließt:

1. DIE LINKE NRW steht auf der Seite der Beschäftigten und der IG-Metall in ihrem Kampf um Einkommen und Arbeitsplätze. Weder die Kosten der ökonomischen Absatzkrise des VW-Konzerns und anderer Automobilkonzerne noch die der Umsetzung der notwendigen Verkehrswende dürfen auf die Beschäftigten abgewälzt werden.
2. DIE LINKE NRW unterstützt die IG Metall in ihrer gegenwärtigen Tarifrunde und den Kampf um echte Tariferhöhung mindestens in der geforderten Höhe von 7 Prozent. Ein Ausgleich der Inflation der letzten Jahre und die während der Laufzeit des Vertrages ist selbst damit kaum zu verwirklichen. Jetzt ist Zeit einer breiten Mobilisierung vor allem in der Automobilindustrie und bei den Automobilzulieferern.
3. Jetzt ist auch Zeit für eine neue spürbare Arbeitszeitverkürzung ohne Gehaltseinbußen. Die Arbeit muss neu verteilt werden, das ist die Alternative zu Massenerwerbslosigkeit. Ohne eine Viertagewoche bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich wird die aktuelle Krise kaum gelöst werden. Eine solche Arbeitsverkürzung muss im Mittelpunkt einer politischen Lösung der Automobilkrise-Krise stehen. Eine Umfrage der IG-Metall bei ihren Mitgliedern hat ergeben, dass eine große Mehrheit der Gewerkschafter*innen eine Arbeitszeitverkürzung und eine 4-Tage-Woche bei vollem Lohnausgleich befürwortet.
4. Jetzt ist auch Zeit für die entschlossene Beschleunigung der Verkehrswende. Die Produktion bei VW und anderen Automobilfirmen muss und kann auch auf andere Produkte umgestellt werden. Der öffentliche kollektive Verkehr mit Bus und Bahn erfordert eine große Anzahl von Fahrzeugen und Mobilitätssystemen. Die Politik muss endlich massiv in die Investitionsplanung der Automobilkonzerne eingreifen, um eine solche Verkehrswende zu ermöglichen.
5. Der VW-Konzern, wie auch die anderen Automobilfirmen, haben in den letzten Jahren, auch noch 2023 und 2024 große Gewinne erzielt. Die Dividendenzahlungen an die Anteilseigner*innen waren auf Rekordhöhe. Jetzt ist Zeit, auf diese Gewinne und Rücklagen für Investitionen zuzugreifen und sie dem Allgemeinwohl zur Verfügung zu stellen. Das muss gegebenenfalls auch mittels Enteignungen erfolgen, wie sie nach dem Grundgesetz möglich sind. Die Verkehrswende kann mit diesen Mitteln bezahlt werden und eventuelle weitere Zuschüsse aus öffentlichen Haushalten können das Ergänzen.
6. Sämtliche Investitionsausgaben, vor allem die aus öffentlichen Haushalten, dürfen nicht ohne politische Kontrollen in die Unternehmenskassen fließen. Jeder auf diese Weise ausgegebene Euro darf nur mit dem Ausbau der innerbetrieblichen Mitbestimmung und auch öffentlicher Kontrolle überlassen werden. Es ist Zeit für eine umfassende Demokratisierung auch in den Betrieben. Aber auch die von vielen Wissenschaftler*innen und Organisationen geforderten demokratischen „Transformationsräte“ gehören auf die Tagesordnung. Wann, wenn nicht jetzt?

Begründung:

Mitten in den Ankündigungen von Werksschließungen, Entlassungen und Lohnkürzungen hat der VW-Konzern bei den Tarifverhandlungen Ende Oktober konkrete Sparmaßnahmen angekündigt. Der Personalvorstand will die Tariflöhne um 10 Prozent senken, drei Produktionsstandorte schließen und Arbeitsplätze vernichten. In einem ersten Schritt haben sie den Tarifvertrag zur Beschäftigungssicherung gekündigt. Damit haben sie den Weg freigemacht für betriebsbedingte Kündigungen. Vorrangig geht es den Vorständen um Kostensenkung!

Aber nicht nur der VW-Konzern ist in der Krise, sie betrifft letztendlich alle Automobilkonzerne und damit verbunden die vielen Zulieferbetriebe, auch in NRW.

Die Gründe für die sogenannte Krise sind vielschichtig: Auf dem globalisierten Markt werden immer mehr E-Autos nachgefragt. So will der weltgrößte Markt „China“ keine Verbrenner-Fahrzeuge mehr zulassen. In Norwegen sind die Zulassungszahlen für E-Autos bei nahezu 100% angelangt. Die deutsche Automobilindustrie hat aber die Zeichen der Zeit nicht erkannt und setzt weiterhin auf Verbrenner-PKW und das Premiumsegment.

Hauptursache der kapitalistischen Krise ist aber die weltweite Überproduktion und Sättigung des Marktes, was zu verschärfter weltweiter Konkurrenz und letztendlich Pleiten in der Automobilindustrie führt. Die Rechnung zahlen dann wieder die Beschäftigten in den Konzernen und in der Zuliefererindustrie. Die Vorstände und Aktionär*innen machen sich einen schlanken Fuß und sind weg.

Jedes Jahr zeigt die Klimakrise ihre tödliche Wirkung. Starkregen und Überflutungen, wie jetzt auch in Spanien mit mehr als 200 Toten, überschwemmten Betrieben und Zerstörung. Jedes Jahr Hitzerekorde und immer mehr Hitzetote. Der CO₂-Ausstoß ist nach wie vor zu hoch und eine Besserung ist nicht in Sicht. Versiegelte Flächen führen dazu, dass die Wassermassen kanalisiert in die Städte fließen, anstatt im Boden zu versickern.

Der motorisierte Individualverkehr ist mit ca. 20% an dem CO₂-Ausstoß beteiligt. Viele Versiegelungen sind erfolgt, um den massenhaften motorisierten Verkehr den notwendigen Raum zu geben. Die Flächennutzung der einzelnen Mobilitätsträger zeigt das Bild auf der nächsten Seite:

Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger (pro Person)

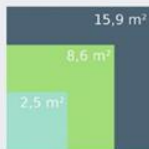
■ Stillstand
 ■ 30 km/h
 ■ 50 km/h



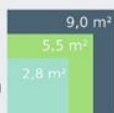
Im Schnitt mit 1,4 Personen besetzt



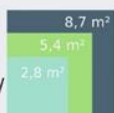
20 % besetzt



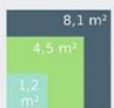
Straßenbahn
Tram
20% besetzt



Stadtbahn /
Light Rail
20% besetzt



40 % besetzt



max.
4 km/h



Flächen ermitteln sich aus Fahrzeuglänge und Breite der benötigten Verkehrsfläche sowie dem zugehörigen Bremsweg plus doppeltem Reaktionsweg als Sicherheitsabstand.

Zugrunde gelegte Bremsverzögerungen (Betriebsbremsungen) und Fahrstreifenbreiten entsprechend der RASt 06: Pkw (3,858 m/s², 3 m (30 km/h) / 3,5 m (50 km/h)), Bus (2,5 m/s², MB Citaro 12m, 4,25 m (30 & 50 km/h)), Straßenbahn im Mischverkehr (1,35 m/s², Dresden NGT D12DD, 3,25 m (30 & 50 km/h)), Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper (1,8 m/s², Stuttgart SSB DT 8.11, 3,7 m (30 & 50 km/h)), Fahrrad (3,5 m/s², 1,5 m (30 & 50 km/h))

Berechnung: <http://j.mp/streetspace>

Grafik: Martin Randelhoff, www.zukunft-mobilitaet.net | Veröffentlicht unter CC BY 3.0

Daten Fußverkehr: Knoflacher (1993) | Restliche Daten: Eigenberechnung | Light Rail Icon: Scott de Jonge

Die Beschäftigten gerade bei VW haben Angst. Aber, sie haben auch Ideen, wie es weitergehen könnte. So hat der Vertrauenskörper im VW-Werk Baunatal darüber diskutiert, was sie in Zukunft produzieren können – öffentliche Verkehrsmittel wie Schienenfahrzeuge (Der Freitag 39/2024). Eine Konversion der Automobilindustrie kann nur mit den Beschäftigten gelingen. Daher ist die Ausweitung der Mitbestimmung auf wirtschaftliche und finanzielle Angelegenheiten dringend notwendig. Letztendlich muss die gesamte Produktion in der Automobilindustrie als Schlüsselindustrie vergesellschaftet und demokratisiert werden.