

aktionen zeitung

Nr. 3 September 2025

für eine Verkehrsindustrie mit Zukunft



Jobs nicht auf Krieg aufbauen Gegen Kriegsprofiteure und Militarisierung

Krieg ist ein schmutziges Geschäft. Das zeigt die Aussage von Friedrich Merz, die israelische Armee würde mit ihrer Bombardierung Irans die „Drecksarbeit für uns“ erledigen. Krieg wird nicht gern Krieg genannt. Da ist lieber von Sonderoperation, Verteidigung oder bewaffnetem Konflikt die Rede. In den NATO-Kriegen gegen Jugoslawien, Irak, Libyen, Syrien und Afghanistan wurden die enormen Verluste der Zivilbevölkerung hinter dem Begriff „Präzisionsschlag“ versteckt. Terrorregime sollten ausgeschaltet werden. In Deutschland wurde die Beteiligung an diesen Kriegen als „internationales Krisenmanagement“ bezeichnet. Doch die Zurückhaltung wird zusehends aufgegeben.

Auf dem Marsch in die Kriegswirtschaft. Die Maßnahmen 2024 zur Aufrüstung der EU bezeichnete der damalige EU-Kommissar Thierry Breton als Schritt zum Aufbau einer europäischen „Kriegswirtschaft“. Der Präsident des Ifo-Wirtschaftsinstituts, Clemens Fuest, spricht von „Kanonen statt Butter“ – eine Parole, mit der schon die Nazis die Unterjochung ziviler Bereiche unter den Kriegszweck vorantrie-

ben. Seit 2022 gibt es kaum eine Talkshow oder eine Rede kriegsbegeisterter Politiker:innen, in der nicht die Forderung erhoben wird, alle müssten „kriegstüchtig“ werden. Mit dem „Arbeitssicherstellungsgesetz“ wird jetzt in Manövern, in Zusammenarbeit mit der Arbeitsagentur, auch die Möglichkeit von Arbeitspflicht und Arbeitszwang geprobt. Die „regelbasierte Ordnung“ wird nicht nur von östlichen oder südlichen Autokraten über Bord geworfen. Wo bleibt das Völkerrecht, wenn CDU-Außenminister Wadephul diese Ordnung in Anbetracht von Israels Angriff auf den Iran für „keinen sinnvollen Gradmesser der Beurteilung“ hält?

Waffen, die produziert werden, wollen eingesetzt werden. Ein Staat, der so massiv aufrüstet, wird früher oder später auch Kriegspartei sein. Aktuell konzentriert sich die deutsche Politik noch auf Waffenlieferungen in Kriegsgebiete – trotz Hungertod in Gaza auch nach Israel! Doch die Schleusen für die Wiederbelebung des deutschen Militarismus wurden weit geöffnet: unbegrenzte Verschuldung, Ankurbelung der Kriegsproduk-

tion bis zu 5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (216 Milliarden Euro pro Jahr), kriegstaugliche Straßen, Krankenhäuser, Sportanlagen und Schulen, Wiedereinsetzung der Wehrpflicht – das alles tut man, wenn man Krieg führen will, und diese Kriege kommen dann auch zu uns.

Die Frage drängt: Nehmen wir es hin, dass wir alle kriegstüchtig gemacht werden, statt Butter nur Kanonen bekommen, unsere Mitmenschen abgeschoben werden, Errungenschaften des feministischen Kampfes Stück für Stück abgebaut werden und die kapitalistische Herrschaft immer autoritärer wird? Oder schaffen wir es als breite, internationale und antimilitaristische Bewegung, eine Perspektive gegen die Militarisierung aufzuzeigen?

Lasst uns gemeinsam den Aufbau der Kriegswirtschaft sabotieren! Verweigern wir uns der Kriegsproduktion und der Konversion der Industriebetriebe zu Rüstungsschmieden! Nehmen wir uns ein Beispiel am autonomen Hafenarbeiterkollektiv „Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali (CALP)“ in Genua, das mit Streiks und der Weigerung,

Rüstungsgüter zu verladen, gezeigt hat, wie Antimilitarismus und Solidarität praktisch umgesetzt werden können. Oder an den Arbeiter:innen, die sich nicht nur gegen den kriegstauglichen Umbau der Industrie, sondern auch gegen die Militarisierung von Krankenhäusern und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie gegen die Werbung für den Krieg an Schulen und Hochschulen wehren.

Keinen Mann, keine Frau und keinen Cent für den Krieg!

Das Bündnis „Rheinmetall Entwaffnen“ veranstaltet seit 2018 Camps und Aktionen gegen die deutsche Rüstungsindustrie – dieses Jahr Ende August in Köln. Denn in Köln und im Ruhrgebiet haben nicht nur die großen Konzerne der Rüstungsindustrie wie Rheinmetall und Thyssen-Krupp ihren Ursprung und Sitz, auch die antimilitaristische Bewegung kann hier auf eine Geschichte zurückgreifen – die Edelweißpiraten, die Kämpfe gegen Wiederaufrüstung nach dem Zweiten Weltkrieg, die Kämpfe gegen die atomare Bewaffnung. Die Kölner Polizei hat versucht, das Camp zu verbieten. Wir sagen: Jetzt erst recht: **Krieg dem Krieg! Rheinmetall entwaffnen!**

<https://rheinmetallentwaffnen.noblogs.org/>

Arbeitszeitverkürzung jetzt!

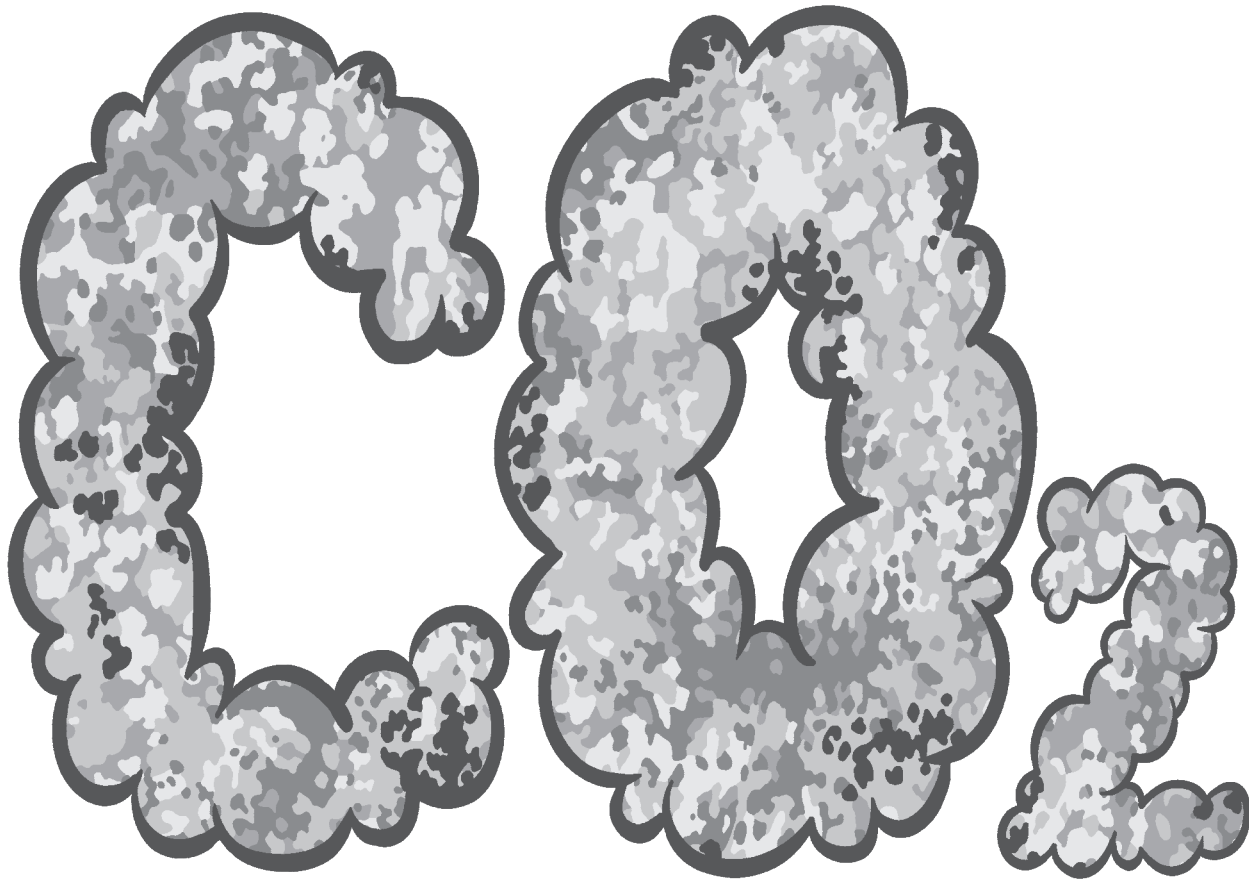
Bundesregierung und Arbeitgeber wollen zum 12-Stunden-Tag zurück. Aber unsere Zeit ist unser Leben – jeden Tag. Bis zur Erschöpfung arbeiten oder einigermaßen gut leben mit und in unseren Familien – das ist die Alternative. Vor allem Frauen werden Möglichkeiten zur Erwerbstätigkeit genommen oder nur schlecht bezahlte Minijobs angeboten, weil Kindergärten fehlen. Nirgends in Europa arbeiten so viele Frauen in meist unfreiwilliger Teilzeit. Wegducken geht nicht, wenn der 8-Stunden-Tag angegriffen wird. Betriebsräte und Gewerkschaften suchen nach Lösungen, damit niemand abstürzt: Die Wochenarbeitszeit der Beschäftigten an der Uniklinik Mainz wird um 3,5 auf 35 Stunden verkürzt – bei gleichem Lohn. Bei einem großen Autozulieferer in Friedrichshafen wird die Arbeitszeit temporär reduziert, für rund 2800 Arbeiter:innen und Arbeiter beträgt die wöchentliche Arbeitszeit ab Juni 31,5 Stunden. Der Kampf um kollektive Arbeitszeitverkürzung ist die Offensive für ein gutes Leben für alle und einen nachhaltigen Umgang mit der Natur. Durchsetzbar in breiten Allianzen der Gewerkschaften mit den feministischen- und Care-Bewegungen, Sozialverbänden, Umwelt- und Klimabewegung, Wissenschaftler:innen, Kirchen, Mediziner:innen und Sportvereinen. Attac AG ArbeitFairTeilen



Sozialtarifvertrag bei Ford

Einen Tag streikten die Ford-Beschäftigten in Köln für einen Sozialtarifvertrag (s. Aktionszeitung Nr.2). Im September sollen sie darüber abstimmen. Die Muttergesellschaft in den USA hat dem nachstehenden Verhandlungsergebnis zugestimmt. Positiv daran ist vor allem der Insolvenzschutz für alle in Köln geltenden Vereinbarungen bis 2032 und die Abfindungsregelungen. Negativ ist: Reichen die freiwilligen Ausscheidungen nicht für den Abbau von 2900 Arbeitsplätzen, gibt es ab 2032 betriebsbedingte Kündigungen. Der Kampf geht aber weiter. Zukunftsfähige Betriebe müssen auf den Teilen des Werksgeländes angesiedelt werden, die schon jetzt leer stehen. Das dürfen keine Rüstungsbetriebe sein!

Infrastruktur kriegstauglich machen verschärft die Klimakrise



Jürgen Bönig

Das Infrastrukturprogramm und die nach oben offenen Rüstungsmilliarden („whatever it takes“, Friedrich Merz) sind zwei Seiten einer Medaille. Das Programm hat mit dem „Operationsplan Deutschland“ („OPLAN DEU“) zu tun, einem Dokument, das die zivil-militärische Zusammenarbeit und funktionierende Transportmöglichkeiten für die NATO-Armeen regelt und das gerade umgesetzt wird.

Denn Deutschland ist dazu auserkoren, Durchmarschgebiet für Millionen Soldat:innen in Richtung Osten zu sein. Zur Tauglichkeit gehört auch die Anwendung des „Arbeitssicherstellungsgesetzes“, das die Arbeitsagentur im Rahmen der Bundeswehrübung „Red Storm Bravo“ in Hamburg im September probt. Beim Check von Krankenhäusern für den Krieg zeigt sich, dass diese die Versorgung nicht sicherstellen können.

Das Sondervermögen für die Erneuerung der Infrastruktur lässt als Teil der Ausgaben für Rüstung Unheilvolles erwarten. Solan-

ge nämlich die Infrastruktur für einen Krieg gehärtet werden soll, werden alle Bauarbeiten daran klimazerstörender und energieverwenderischer ausfallen als nötig.

Die Infrastruktur ist in den letzten Jahrzehnten nicht nur deshalb reparaturbedürftig geworden, weil die Wartung unterlassen wurde. Es wurden Lasten auf Brücken und Fahrbahnen gebracht, für die sie nicht ausgelegt waren und auch nicht sein sollten. Transporte von 40 Tonnen gehören nicht auf die Straße.

Weil es noch kein Tempolimit gibt, wird beim Fahren unnötig viel Energie verbraucht, müssen alle Fahrzeuge gegen Aufprall besser geschützt werden und schwerer sein. Zugleich müssen alle Wege stabiler sein, die Fahrbahndecken härter und dicker, die Kurvenradien weiter und mit stärkeren Leitplanken versehen werden, denn die Aufprallenergie auf Leitplanken und andere Fahrzeuge wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit.

Wenn also die Infrastruktur erneuert wird für höheres Tempo, E-Mobilität und Härtung gegenüber militärischen Angriffen, dann werden unglaublich hohe Mengen an Stahl und Beton verbaut, von denen keine einzige Tonne bisher mit Wasserstoff erzeugt worden ist. Die Bundesrepublik wird also auf Straßen und Gleisen in die Zukunft fahren, deren Herstellung und Erhalt durch den erhöhten CO₂-Ausstoß erheblich zum Klimachaos beitragen wird.

Durch die Verwendung fossiler Energie dafür verstärken sich die Konflikte, die zu Kriegen führen können. Und die schädlichen Effekte werden noch gesteigert, weil für die Härtung der Infrastruktur gegen Angriffe Energie gebraucht wird – mit erheblichen klimaschädlichen Folgen.

Rüstung frisst zivile Arbeitsplätze

Ranko Lehman · Stephan Krull

In Düren meldet NEAPCO Insolvenz an – trotz Auslastung. Dort haben bislang 500 Arbeiter:innen Antriebswellen und Elektroautos für die Post produziert (StreetScooter). Nun hat die IG Metall ein Szenario für eine „Alternative“ angestoßen: die Auslastung des Werkes mit Rüstungsproduktion – so schreibt der Kölner Stadtanzeiger. Für Rheinmetall sicher reizvoll wegen der nebenan liegenden Panzerkaserne.

Ähnlich in Gifhorn: Vor zwei Jahren wurde die Schließung der dortigen Fabrik von Continental verkündet. Aus dem Werk mit 900 Beschäftigten soll die Produktion verlagert werden. Die 75 Jahre alte Fabrik (ATE-Bremsen) wurde 1998 von Conti übernommen.

Betriebsrat und IG Metall erwarten einen Plan, die Arbeiter:innen „von Arbeit in Arbeit“ zu bringen. Der sieht so aus: Die Belegschaft wird durch Abfindungen, Vorruhestandsregelungen und Altersteilzeit auf die Hälfte reduziert. Ein Teil der Arbeiter:innen, ca. 100, sollen in die Munitionsfabrik von Rheinmetall in Unterlüß. Bisher wurden weniger als 50 übernommen. Ein Teil der Hallen in Gifhorn wird von Stiebel-Eltron mit ca. 350 Arbeitsplätze zum Bau von Wärmepumpen übernommen.

Am Ende gehen über 400 tariflich bezahlte zivile Arbeits- und Ausbildungsplätze dauerhaft verloren. Ein tiefgreifender Wandel für die gesamte Region. Protest gegen geplante Schließungen gibt es in den Reifenfabriken von Conti in Hannover und im französischen Clairoux.

So wird es kommen, wenn wir es nicht verhindern: In der Rüstung werden Milliarden verpulvert, die für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und für die Schaffung von tausenden Arbeitsplätzen im Schienenfahrzeugbau genutzt werden könnten. In der Rüstung werden nicht annähernd so viele Arbeitsplätze geschaffen, wie in der Autoindustrie verloren gehen. Das schwächt auch die Gewerkschaften. Und wir gehen unfriedlichen Zeiten entgegen.

Hitlers Autobahn: „Rückgrat“ wie eh und je

Marika Varga

Am 19. Mai 1935 begab sich Adolf Hitler nach Frankfurt, um ein Teilstück der Reichsautobahn, die spätere A5, einzuweihen. Schon damals gab es Widerstand. Eine Gruppe des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK) sabotierte unter der Leitung von Ludwig Gehm die Lautsprecherkabel und schrieb „Hitler gleich Krieg“ auf die Fahrbahn.

Damals hatte etwa ein Prozent der Bevölkerung ein Auto, Staus gab es nicht. Gezielte faschistische Propaganda verankerte Autos samt Autobahn jedoch im gesellschaftlichen „Organismus“. Heute gilt die A5 als „Hauptschlagader“ des Landes, in dem die Automobilindustrie das „Rückgrat“ bildet. Ein allgemeines Tempolimit wird immer noch verweigert, und gegen Staus werden Straßen gebaut, damit immer mehr Autos darauf fahren mögen.

Die A5 soll im Raum Frankfurt zehnspurig (!) werden. Das stinkt Anwohner:innen, deren Grundstücke schon bis an die Böschung reichen; Menschen, die sich eine Verkehrswende anders vorstellen; aber auch Autofahrer:innen, die wegen bröckelnder und eingestürzter Brücken Umwege fahren müssen. Eigentlich will niemand die Erweiterung – nicht einmal der ADAC oder die Stadt Frankfurt. Schon die Machbarkeitsstudie der Autobahn GmbH liefert zahlreiche Argumente gegen den Ausbau. Und das breite Bündnis „Stopp-A5-Ausbau“ präsentiert einen Katalog sinnvoller Alternativen.

Im September 2024 erreichte der Protest mit 5000 Teilnehmenden an einer Fahrraddemo einen vorläufigen Höhepunkt. Um an den Widerstand von vor 90 Jahren zu erinnern, sollte am 18. Mai 2025 auf der A5 erneut gegen diese demonstriert werden – was die Frankfurter Versammlungsbehörde unter Verwendung der genannten Begriffe unterband. Zu wessen Nutzen?

BI Esistzulaut · www.esistzulaut.org ; www.stoppa5ausbau.de

Friedenspolitik ist auch Kommunalpolitik

Bastian Reichardt

Das Beispiel Troisdorf. Verteidigungsminister Boris Pistorius ruft beim NRW-Ministerpräsidenten Henrik Wüst an. Er will wissen, wann das rheinische Städtchen Troisdorf endlich seinen Beitrag zur Kriegstüchtigkeit leistet. Der Stadtrat will sich das Vorkaufsrecht für ein Baugrundstück sichern, um neuen Wohnraum zu schaffen. Da das Gelände an das Grundstück einer bestehenden Munitionsfabrik des Rüstungsunternehmens Diehl Defence grenzt, hat jedoch auch dieser Konzern Interesse am Kauf.

Der Druck der Bundesebene steigt. Pistorius erklärt, das Gelände werde gebraucht, um Verteidigungskapazitäten zu erhöhen; Marie-Agnes Strack-Zimmermann hakt im Bundestag nach und wettet in einer ARD-Sendung über den Troisdorfer Stadtrat. Schließlich schnappt Diehl Defence der Stadt das Gelände vor der Nase weg und beginnt den Ausbau seiner Munitionsfabrik. Der dringend benötigte Wohnraum fehlt weiterhin.

Der Krieg beginnt hier. Der Krieg ist nicht nur in Gaza oder der Ukraine: Er beginnt im Gewerbegebiet vier Straßen weiter, wo neuerdings Zünder hergestellt werden. Oder bei der IT-Firma um die Ecke, die Softwarelösungen für die Bundeswehr bereitstellt. Oder beim eigenen Neffen, der am Fließband nun nicht mehr Kühlschrankmagneten herstellt, sondern Patronenhülsen.

Aufrüstung hat eine konkrete, lokale Form, in dieser muss die Friedensbewegung wirken. Der Krieg beginnt hier – unser Widerstand auch!

Bastian Reichardt ist Sprecher des KV Die Linke Rhein-Sieg



GKN kämpft um die Übernahme „Wir haben den besseren Plan“

Kathy Ziegler

Der inzwischen vier Jahre andauernde Kampf des Fabrikkollektivs ex GKN bei Florenz um die Reindustrialisierung der Fabrik des Autozulieferers ist weltweit für Beschäftigte, deren Betriebe vor dem Aus stehen, ein leuchtendes Beispiel. Statt Schließung und Jobverlust ist das Kollektiv den Weg zur sozial-integrierten Fabrik und einer ökologisch nachhaltigen Produktion von Lastenrädern und Photovoltaikmodulen gegangen. Einzig der Produktionsstandort fehlt.

An diesem Punkt hakt der Konversionsprozess gerade: an der Übergabe der GKN-Fabrik an das Kollektiv und der von ihr gegründeten Genossenschaft ex GKN FOR FUTURE (GFF). Dabei stützt sich das Kollektiv auf zwei Gesetze: das Marcona-Gesetz, das Belegschaften ein Vorkaufsrecht auf ihre Unternehmen gibt, wenn diese wegen Insolvenz oder aus anderen Gründen schließen. Und auf das Gesetz für Industriekonsortien der Region Toskana, das im Dezember 2024 beschlossen wurde.

Das Industriekonsortium kann dem Kollektiv die GKN-Fabrik übertragen, um die Reindustrialisierung und somit Arbeitsplätze zu fördern. Die Gründung des Konsortiums hat bis Ende Juli 2025 gedauert. Vor September wird es wegen der Sommerpause wohl keine Fabrikübergabe geben.

Im Hintergrund gelang es dem Eigentümer, die Fabrik trickreich in Tochtergesellschaften zu verschieben, die sie untereinander mit Verlust verkauften. Eine dieser Gesellschaften beantragte beim Finanzgericht die Räumung,



Bild oben: Werkstor von GKN in Campi Bisenzio, wo die permanente Betriebsversammlung stattfindet · Bild unten: Demo am 11.07.25 anlässlich des 4. Jahrestags der Kündigung und dem Beginn der der permanenten Betriebsversammlung in Florenz

die dieses am 25. Juni auch beschloss. Jetzt droht mit der Räumung auch die Auflösung der permanenten Betriebsversammlung, die das Kollektiv seit dem Tag der Kündigung am 9. Juli 2021 aufrechterhält – vielleicht noch bevor das Konsortium die Fabrik übertragen kann.

Trotzdem ist GKN ein Leuchtturmbeispiel für andere Betriebe in der Krise wie ZF Friedrichshafen, Bosch, VW oder Ford. Warum? Weil es zeigt, wie Arbeiter:innen sich selbst ermächtigen, die Arbeit demokratisieren und dabei soziale und ökologisch nachhaltige Produktionsalternativen entwickeln. Sie halten selbst Genossenschaftsanteile, aber auch soziale Gruppen und Bewegungen im In- und Ausland zeichnen Anteile. Vielfältige Perspektiven und Bewegungen werden eingebunden und üben gleichzeitig eine Kontrolle über die betriebliche Entwicklung aus.

Schon lange kämpfen Aktivist:innen wie Tobi Ross-



wog oder Lars Hirsekorn, VW-Betriebsrat in Braunschweig, für eine Konversion der VW-Betriebe. Unter dem Motto „VW steht für Verkehrswende“ haben sie inner- und außerhalb von VW für Diskussionen rund um die Produktion von Straßenbahnfahrzeugen statt Autos gesorgt. Doch jetzt steht Rheinmetall in Osnabrück vor der Tür (siehe Seite 4).

Und bei Ford in Köln? Dort droht womöglich schon in wenigen Jahren die Insolvenz. Die Belegschaft hat mit der IG Metall ein komplexes Sicherheitsnetz bis 2032 erkämpft (siehe Seite 1). Teile des Werksgeländes stehen jetzt schon leer. Zukunftsfähige Betriebe sollten sich dort ansiedeln. Verkehrswendeaktivist:innen und Gewerkschafter:innen wollen

Ford-Arbeiter:innen vom Leuchtturm-Beispiel aus Florenz überzeugen – „ex FORD FOR FUTURE op Kölsch“.

Bei Boge ist die Konversion gelungen

Boge baut jetzt Teile für die Bahn statt für Autos. Die Geschäftsführung des Autozulieferers Boge Rubber & Plastics in Simmern wollte das Werk schließen. Das haben die Beschäftigten und ihre Gewerkschaft mit Streiks und phantasievollen Aktionen verhindert: Sie erreichten die Rückverlagerung der Produktion

aus China nach Simmern.

Von „Verlagerung mal andersherum“ sprach Verhandlungsführer Uwe Zabel von der IG Metall Mitte. Weil die IG Metall direkt mit den chinesischen Eigentümern verhandelt hat, werden Eisenbahnteile, Silikon-, Gummi- und Kunststoffteile, die zuvor in China gefertigt wurden, nun

wieder in Simmern hergestellt. Arbeiter:innen und Geschäftsführung hatten in paritätischen Arbeitsgruppen Vorschläge zur Sicherung der Arbeitsplätze entwickelt. Damit die Beschäftigten sich aktiv beteiligen konnten, wurden „Demokratiezeiten“ wie die Freistellung von Vertrauensleuten und Mitgliederversamm-

lungen der IG Metall während der Arbeitszeit vereinbart. Eine vom Arbeitgeber geforderte Verlängerung der Arbeitszeit wurde abgewehrt.

Glückwunsch an die IG Metall für dieses gute und wichtige Beispiel.

Kahlschlag und Widerstand bei Bosch

Im sächsischen Sebnitz an der tschechischen Grenze, im schwäbischen Leinfelden, in Bühl in NRW und im niedersächsischen Hildesheim will Bosch Werke mit tausenden Arbeiterinnen und Arbeitern schließen. Verkauft wurden schon Werke in Homburg und Göttingen.

Die 280 Arbeitsplätze in Sebnitz will Bosch nach Osteuropa verlagern. Die Folgen sind fatal. „Es gibt keine adäquaten Arbeitsplätze weit und breit, keine Perspektiven für unsere Kolleginnen und Kollegen und keine Möglichkeiten für Ausbildung in der Region“, sagt Betriebsrat Jens Ehrlich-

mann. Von einer Kundgebung am 14. Juni berichtete die IG Metall: „Vertrauensleute aus anderen Bosch-Standorten – Hildesheim, Dresden, Eisenach oder Leinfelden – sind mit Delegationen vor Ort. Sie alle fürchten, dass Sebnitz nur der Anfang ist, Bosch nur Gewinnmaximierung im Kopf hat und es über kurz oder lang den anderen Standorten an den Kragen geht, weil es nur noch um Profitstreben geht.“

Zusammenhalt zählt! Genau diese Situation ist inzwischen eingetreten. Doch überall regt sich Widerstand, bis hinein in die Kommunalpolitik. Er muss nur

konzernweit organisiert werden – sonst geht jeder Standort für sich allein kaputt. Alles auch Wasser auf die Mühlen der AfD.

Im Hildesheimer Stadtrat erklärt der Fraktionsvorsitzende von Die Linke, Ralf Jürgens: „Am 20. Mai haben die Verantwortlichen im Bosch-Konzern die Verhandlungen mit dem Betriebsrat und der IG Metall abgebrochen. Wir haben hier im Rat vor fast zwei Monaten eine Resolution beschlossen, alles dafür zu unternehmen, den Standort zu stärken und langfristig zu sichern. Was passiert zur Umsetzung dieser Resolution?

Wir als Linke sehen nicht nur den Hildesheimer Standort. Zusammenhalt zählt! Hier werden Elektromotoren für die Autoindustrie gebaut, wichtig zum Stopp der Erderwärmung, weg vom Verbrenner. Die Bilanz von Bosch weist im Jahr 2024 einen Gewinn von 1,3 Milliarden Euro auf, es werden 186 Millionen Euro Dividende ausgeschüttet und es gibt eine Gewinnrücklage von 41 Milliarden Euro.

Deshalb fordern wir Arbeitszeitverkürzung statt Entlassungen und Umbau statt Abbau – für sichere Arbeitsplätze und nachhaltige Produktion.“

-Anzeige-

Arbeitsunrecht stoppen!

Bundesweite Konferenz „Betriebsräte im Visier“

Hauptthemen des diesjährigen Zusammentreffens von aktiven Betriebsrats- und Gewerkschaftsmitgliedern sind die erfolgreiche Vorbereitung der 2026 anstehenden Betriebsratswahlen, die Stärkung betrieblicher Gegenmacht und die Bekämpfung der unhaltbaren Zustände in Musks Tesla-Imperium.

Ort: Gewerkschaftshaus Mannheim · 11.10. ab 13 Uhr

Das Mannheimer Komitee „Solidarität gegen BR-Mobbing!“ organisiert das Zusammentreffen mit freundlicher Unterstützung von IG Metall Mannheim – Anlaufstelle gegen Union Busting beim IGM-Vorstand, DGB Baden-Württemberg, IGBCE OG Weinheim, Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt Baden, Überbetriebliches Solidaritätskomitee Rhein-Neckar, Ver.di Rhein-Neckar und work-watch Köln.

Anmeldung:
solidaritaet@gegen-br-mobbing.de
www.gegen-br-mobbing.de

Gemeinsam kämpfen

Es ist normal geworden: Die Manager schreien Krise und drohen mit Abbau oder Schließung, Betriebsräte und IG Metall rufen nach Verhandlungen. Dann wird auf Lohn und Sonderzahlungen verzichtet oder länger und umsonst gearbeitet.

Warum? Damit wir billiger sind als die Kolleginnen und Kollegen in anderen Werken und anderen Ländern und die Profite der Konzerne steigen.

Die Profite steigen mit Sicherheit – die Arbeitsplätze sind nie sicher. Und die gewerkschaftliche Solidarität stirbt dabei auf jeden Fall, wenn jeder hofft, dass woanders entlassen wird. Damit wird auch die Kraft der Gewerkschaft zerstört.

Die Konkurrenz der Konzerne darf nicht länger die Belegschaften spalten. Unsere Gegner sind die, die Arbeitsplätze vernichten und Löhne kürzen: die Konzerne, egal ob deutsch, amerikanisch oder chinesisch!

Arbeitszeitverkürzung, Enteignung von Betrieben, die entlassen, Umstellung der Produktion unter Kontrolle der Belegschaft – für diese Ziele können wir alle gemeinsam kämpfen!

Matthias Fritz

ÖPNV statt Panzer! Alternativen zur Militarisierung

Annika Fuchs, Robin Wood

In Osnabrück wehen VW-Flaggen vor dem Werk. An einem Montagmorgen im Mai jedoch ein weiteres Banner: „ÖPNV statt Panzer! Jobs nicht auf Krieg aufbauen“. Aktive von ROBIN WOOD setzen sich mit der zunehmenden Militarisierung auseinander. Neben Wehrpflicht und neuen Milliarden für die Bundeswehr gibt es Bezüge zur Umwelt- und Klimapolitik. Die schaut sich die Aktionsgruppe genau an.

Das VW-Werk in Osnabrück soll für die Produktion von Rüstungsgütern verwendet werden. Medienberichten zufolge ist die Autoproduktion dort nur bis 2027 gesichert. Viel deutet darauf hin, dass in dem Werk, in dem 2300 Arbeiter:innen ihren Lohn verdienen, danach Militärfahrzeuge produziert werden – vor allem Rheinmetall hat Interesse gezeigt. Hintergrund der Ausweitung von Kapazitäten für Kriegsmaterial ist die Aufhebung der Schuldenbremse für die Bundeswehr.

Unternehmen wie Rheinmetall bekommen Aufträge ohne Ende. Die Übernahme von Fachkräften und Fabriken ist eine einfache Möglichkeit, schnell die Produktion auszuweiten. Wie bei Alstom in Görlitz: 700 Arbeiter:innen bauten und reparierten bislang Loks und

Straßenbahnen. Nun übernimmt der deutsch-französische Rüstungskonzern KNDS und baut dort den Kampfpanzer Leopard 2 und den Schützenpanzer Puma. Aktivist:innen haben deshalb rund um den 1. Mai gegen den Umbau von Alstom zu einem Standort für Panzerproduktion protestiert – die Verkehrswende darf nicht zugunsten der Rüstung aufgegeben werden.

Die Sicherung von Jobs ist für ROBIN WOOD ein wichtiger Baustein der Zukunft der Industrie. Fachkräfte und Anlagen sollen sinnvoll (weiter-)genutzt werden. Überwiegend wird die Debatte über die Zukunft dieser Standorte nur anhand von vorgeblich sicherheitspolitischen Kriterien geführt. Die im Militärssektor neu entstehende Nachfrage erzeugt der Staat selbst, staatliche Gelder fließen dorthin und fehlen in der Klima- und Sozialpolitik. Die Perspektiven der Arbeiter:innen und eine gesellschaftliche Debatte, was sinnvoll und notwendig produziert werden sollte, fehlt.

Robin Wood will die Weiternutzung von Industriestandorten für die Verkehrswende in den Blick nehmen. Die Perspektive einer sozial-ökologischen Konversion der Autoindustrie wurde von

Akteur:innen bereits angestoßen. Zu nennen ist die Fabrik GKN in Florenz (siehe Seite 3). Und in Wolfsburg wurde das Banner entrollt: „VW steht für Verkehrswende“. In Osnabrück steht diese Diskussion noch aus. Die aktuelle Umbruchphase sollte für die gesellschaftliche Debatte über eine zukunftsfähige Mobilität genutzt werden – wie die Krise der Autoindustrie für eine umfassende Demokratisierung der Produktion (Vergesellschaftung) und eine Umstellung der Produktion auf Bahnen und Busse (Konversion) nutzbar gemacht werden kann.



Fairer Handel statt Freihandel!

Stephan Krull

Trump will mit seiner Zollpolitik auf politischem Wege zurückgewinnen, was Amerika auf ökonomischem Wege verloren hat – das ist ein gefährliches Beispiel, wie Regeln verletzt werden, um zu ändern, was einem nicht passt. Diese politischen Mittel sind im Zweifel auch militärische.

Dabei schreckt Trump vor nichts zurück – auch nicht vor dem Absturz des Welthandels. Mit Protektionismus soll die wirtschaftliche, militärische und politische Macht der USA gesichert werden – gegen Europa, gegen China und gegen alle Länder, die ihren eigenen Weg gehen wollen. Sie wollen uns ihr dreckiges Gas verkaufen. Sie wollen, dass wir in den USA Waffen ohne Ende kaufen. Sie wollen den Rest der Welt unter ihre Abhängigkeit und unter den Einfluss der USA stellen. Dazu missbraucht Trump die Handelspolitik.

Und die Bundesregierung? Weder sie noch die EU-Kommission reagieren angemessen. Der Ausweg heißt weder „strategische

Geduld“, also abwarten, noch „mit gleicher Münze zurückzahlen“, also mit EU-Freihandelsabkommen mit Lateinamerika oder mit afrikanischen Staaten wie Kongo, Sambia, Namibia oder Ruanda. Das im Februar 2024 geschlossene Abkommen mit Ruanda wurde als Schritt zur Versorgung mit Materialien, die für den so genannten digitalen Wandel benötigt werden, begrüßt. Es ist aber massiv zu kritisieren, weil es den illegalen Handel mit Rohstoffen, die von den Terroristen im Kongo geplündert werden, ausblendet und damit Kriege anheizt.

Solidarität statt Konkurrenz! Die Gewerkschaften weltweit und viele andere Organisationen haben gegen transatlantische Freihandelsabkommen wie TTIP und CETA protestiert. Vom wachsenden globalen Reichtum profitiert nur ein kleiner Teil der Menschheit, andere haben keine Chance, ihre Lebensumstände zu verbessern. Die Menschen am Anfang der Lieferketten gehören häufig zu den „Verlierer:innen“ der Globalisierung und des weltweiten

Profitstrebens – weil die „Standorte“ gegeneinander in Stellung gebracht werden.

Keine Zölle für politische Spielchen! Das sehen auch Gewerkschaften in den USA so, wenn sie gegen die Katastrophe des Freihandels protestieren. Der Vorsitzende der US-Autoarbeitergewerkschaft sagt: „Was wir nicht unterstützen, ist die Verwendung von Zöllen für politische Spielchen, ebenso wenig rücksichtslose, chaotische Zölle gegen alle Länder zu verrückten Sätzen.“

Ob Textilarbeiter:innen in Bangladesch oder Kaffeebauer:innen in Honduras, Stahlarbeiter:innen in Eisenhüttenstadt oder Autoarbeiter:innen in Detroit – diejenigen, die Produkte unseres Alltags herstellen, leiden unter Dumpinglöhnen und schlechten Arbeitsbedingungen. Es darf keinen zerstörerischen Freihandel geben. Wir wollen einen für alle Länder fairen Handel, der eine gute soziale und ökologisch nachhaltige Entwicklung fördert, und internationale Solidarität!

Wer wir sind und was wir wollen

Liebe Kollegin, lieber Kollege, die Auto- und Zulieferindustrie steckt weltweit in einem tiefen Umbruch. Er hat das Potential, die Industrielandschaft in Deutschland in einer Weise zu verändern, dass wir sie nicht wiedererkennen.

Zwei Auswege werden in den Chefetagen der Konzerne diskutiert: ein rabiater Abbau von Arbeitsplätzen, einschließlich der Stilllegung von Werken – diese Perspektive ist mit dem neuen Haustarifvertrag bei VW längst nicht vom Tisch; und der Umstieg auf Rüstungsproduktion. Beides geht völlig am gesellschaftlichen Bedarf vorbei und ist für unsere Zukunft und die unserer Kinder eine Katastrophe.

Wir, die Initiator:innen der *Aktionszeitung*, wollen uns damit nicht abfinden. Es gibt genügend Sachverstand in diesem Land, der seit langem aufzeigt: Es geht auch anders – ohne Entlassungen und mit einem Konzept, das die Produktion von individuellen auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert und dadurch noch einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Wir halten es für dringend geboten, die Diskussion über solche Alternativen zu beginnen. Auch deshalb, weil die Kapitalkreise ihre eigenen Konversionspläne verfolgen – nämlich zu Panzerschmieden u.a. Kriegsgerät. Und die extreme Rechte ist auf ihre Weise dabei, politisches Kapital aus den Zukunftsängsten der Kolleginnen und Kollegen zu schlagen.

Die Aktionszeitung wendet sich an die Kolleginnen und Kollegen der Auto- und Zulieferindustrie, der Bahnindustrie und des öffentlichen Nahverkehrs mit der Einladung, sich an der Diskussion über die Zukunft unserer Verkehrsindustrie zu beteiligen. Sie wendet sich darüber hinaus an die, die in Verkehrswendeinitiativen, in der Klimaschutzbewegung, in der Friedensbewegung aktiv sind und den Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze und den Umbau der Industrie unterstützen. Der Erhalt der Arbeitsplätze ist die erste Bedingung dafür, dass überhaupt ein Kampf in den Betrieben aufgenommen werden kann.

Die Zeitung trägt den Namen *Aktionszeitung – für eine Verkehrsindustrie mit Zukunft*. Sie erscheint unregelmäßig, aber immer im Zusammenhang mit größeren Bewegungsmomenten rund um die Verkehrsindustrie: Aktionstage, Demonstrationen, Versammlungen, Streiks.

Diese Ausgabe erscheint mit acht Seiten zum 1. Mai und zur anschließenden Konferenz der Rosa-Luxemburg-Stiftung „Gegenmacht im Gegenwind“, vom 2. bis 5. Mai in Berlin.

Die Initiator:innen

Jürgen Bönig Lunapark21 · Angela Klein SoZ · Stephan Krull RLS · Klaus Meier Netzwerk Ökosozialismus · Tobi Rosswog Verkehrswendestadt Wolfsburg
Herausgeber: Verein für solidarische Perspektiven · Gestaltung Joachim Römer · Vertrieb Heino Berg · Druck und Versand Union Druckerei Berlin
Webseite <https://aktionszeitung.de/> · schreibe an kontakt@aktionszeitung.de

Die Unterstützer:innen

Tom Adler IG Metall, eh. BR Daimler UT sowie Tarifkommission · Wolfgang Alles eh. BR Alstom Power Mannheim, IG Metall · Andreas Ames IG Metall, Betriebsrat Alstom Transportation Mannheim · Heiko Balsmeyer VCD · Matthias Becker Autor, Berlin · Torsten Bewernitz Redaktion express, Frankfurt/M · Achim Bigus eh. VK-Leiter VW, Osnabrück · Christiaan Boissevain eh. BR Luftfahrtindustrie, Senioren-Ausschuß IGM München · Jörg Bergstedt Projektwerkstatt Saasen · Mario Candéas RLS Berlin · Jörg Cézanne MdB Die Linke, Berlin · Rüdiger Deißler Ver.di, Bezirksverbinder Charlottenburg-Wilmersdorf, Die Linke · Thorsten Donnermeier VW Kassel, IGM Vertrauensmann und Aktivist · Matthias Fritz eh. BR und IGM-VK-Leiter bei Mahle Stuttgart und Sprecherkreis Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) · Annika Fuchs Robin Wood · Lars Hirsckorn VW Braunschweig, IG Metall · Christa Hourani IGM-Delegierte Stuttgart, Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) · Cem Ince IG Metall Salzgitter, MdB Die LINKE · Ahmed Jikar BR Outokumpu, Krefeld · Sven Jurkutat VW, Gläserne Manufaktur Dresden · Bernhard Knierim Bahn für alle · Gerhard Klas workwatch, Köln · Hans-Jürgen Kleine Attac-Rat · Klima und Klasse · Hans Köbrich Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall, VwSt. Berlin · Jenni Krumnow Alstom Hennigsdorf · Labournet.tv Berlin · Left Ecological Association (LEA) · Ranko Lehmann · Patrick Leonhardt GfK Mosel · Claus Ludwig BR-Vors. Hochschule der DGUV, Hennef/Sieg,

Ver.di, Redaktion sozialismus.info · Paul Michel Netzwerk Ökosozialismus, Schwäbisch Hall · Heiner Monheim Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene · Andreas Müller-Goldenstedt Prellbock, Hamburg · Manfred Neugroda Internationaler gewerkschaftlicher Arbeitskreis, Köln · Peter Nowak freier Journalist, FAU · Laurenz Nurk Ver.di, gewerkschaftsforum.de, Dortmund · Michael Petersen ehem. BR-Vors. Hamburg, IG BCE · Wolfgang Pomrehn Autor, Berlin · Hans Rackwitz IfS, Frankfurt/M · Bastian Reichardt Die Linke, Rhein-Sieg · Bernd Riexinger Die Linke, eh. MdB Die Linke, Stuttgart · Tina Sanders Verdi, Betriebsrätin am Helmholtz-Zentrum Hereon · Bea Sasser-mann Gewerkschafterin für Klimaschutz, Wuppertal · Wolfgang Schaumburg ex-BR Opel Bochum · Otto Schäfer BR-Vors. Alstom Transportation Mannheim, IG Metall · Helmut Schmitt IG BCE, Weinheim · Sven Schramm VW, Gläserne Manufaktur Dresden · Joachim Schubert IGM-Delegierter, eh. BR Alstom Power Mannheim · Jürgen Senge Ver.di, Sprecher des Ortsvorstands Die Linke, Schwelm · Gregor Stöhr Buslenker Wien, „Wir fahren zusammen“ · Michaela Steinbrück Schauspielerin, Köln · Peter Streiff Redaktion Contraste, Stuttgart · Lars Stubbe Hamburg · Felix Wagenitz Left Ecological Alternative, LEA · Diego Weber Stadler Rail, Berlin Pankow · Mag Wompel Labournet Germany, Bochum · Kathy Ziegler Soli-Gruppe ex-GfK Deutschland, Köln
Die Organisationsangaben dienen ausschließlich der Identifikation. Stand: 14.8.2025.

Es würde uns freuen, wenn Du zum Kreis der Unterstützer:innen dazu gehörst und willst. In diesem Fall nenne uns bitte Deinen Namen, Deine Stadt und Deinen Betrieb/ Deine Gewerkschaft/ Deine Initiative.

Die *AKTIONSZEITUNG* Nr. 3 hat 8 Seiten. In Rechnung gestellt werden Porto & Verpackung. Bitte vermerkt auf eurer Überweisung das Stichwort: „Aktionszeitung“. Bestelladresse: kontakt@aktionszeitung.de oder über das Onlineformular: <https://aktionszeitung.de/index.php/bestellungen/>
Der Rechnungsbetrag ist zu überweisen auf das KONTO:
Verein für solidarische Perspektiven (VsP e.V.) · Stichwort: Aktionszeitung
IBAN: DE07 3701 0050 0006 0395 04 · BIC: PBNKDEFF

Die *AKTIONSZEITUNG* wird gefördert von der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt (MundA) und der Jakob Moneta Stiftung.

Spendenaufruf

Die *AKTIONSZEITUNG* lebt von der aktivistischen wie materiellen Unterstützung derer, die ihre Ziele teilen. Die Förderung durch die Stiftung deckt nicht alle unsere Unkosten, obwohl die meiste Arbeit ehrenamtlich geleistet wird. Wenn Du die *AKTIONSZEITUNG* finanziell unterstützen möchtest, überweise Deine Spende bitte auf das oben genannte Konto mit dem Vermerk: „Spende Aktionszeitung“
Spenden an den Verein für solidarische Perspektiven sind steuerlich absetzbar.

V.i.S.d.P. Angela Klein
Verein für solidarische Perspektiven · Regentenstr. 57–59 · 51063 Köln