

B1

Titel Konsequenzen aus dem Abgasskandal: Solidarität mit den Beschäftigten, Transparenz gewährleisten und VW Gesetz sichern!

AntragstellerInnen Braunschweig

Zur Weiterleitung an

Konsequenzen aus dem Abgasskandal: Solidarität mit den Beschäftigten, Transparenz gewährleisten und VW Gesetz sichern!

1 1. Was ist passiert?

2 Auslöser der sogenannten Abgasaffäre rund um Volkswagen ist ein am 18. September 2015 öffentlich be-
3 kanntgemachter Vorgang, bei dem die Volkswagen AG eine illegale Abschaltvorrichtung der Motorsteuerung
4 ihrer Diesel-Fahrzeuge verwendete, um die US-amerikanischen Abgasnormen zu umgehen. Die Aufdeckung
5 geschah durch die Notice of Violation der US-Amerikanischen Umweltbehörde EPA. Laut der Volkswagen
6 AG ist die genutzte Software in weltweit etwa elf Millionen Fahrzeugen im Einsatz. Betroffen sind laut dem
7 deutschen Bundesverkehrsministerium auch in Europazugelassene Autos sowie Fahrzeuge von des gesamten
8 Konzerns. Europaweit kam es durch den Dieselskandal zu einer erheblichen Mehrbelastung mit gesundheits-
9 schädlicher Luftverschmutzung. Diese Überschreitungen sind zugleich einer der Hauptgründe, weshalb einige
10 Staaten wie Deutschland, Frankreich und Österreich die international vereinbarten nationalen Stickoxidgrenz-
11 werte nicht einhalten können. Durch die überhöhten Schadstoffemissionen der VW-Modelle sowie daraus re-
12 sultierenden Gesundheitsschäden ergaben sich im Zeitraum 2009– 2015 allein in Europa und den USA Kosten
13 in Höhe von 39 Mrd. US-Dollar, der Großteil davon in Europa. Die ursprüngliche VW-Abgasaffäre war Auslöser
14 einer weitreichenden Krise in der Automobilindustrie. Es wurde aufgedeckt, dass insgesamt ein Drittel der
15 im Schwerlastverkehr und mehr als die Hälfte der für leichte Transportzwecke eingesetzten Dieselfahrzeuge
16 die jeweilig geltenden Grenzwerte, überschreiten. Es ist bewiesen, dass die Hersteller viele Jahre vor Bekannt-
17 werden des Skandals die Maßnahmen anordneten oder von diesen wussten. Politische und wissenschaftliche
18 Gremien, Regierungsstellen und Interessenverbände hatten ebenfalls Jahre vor dem Bekanntwerden auf die
19 Unregelmäßigkeiten hingewiesen und vor ihren Folgen gewarnt.

20

21 Die politische Reaktion auf diesen Skandal war zunächst von Zurückhaltung geprägt. Die Aufgabe der politi-
22 schen Akteure ist es jedoch im Sinne der VerbraucherInnen und Beschäftigten besonnen und sachorientiert
23 Aufklärung zu betreiben. Insbesondere im Wahlkampf war jedoch zu beobachten, dass die Situation des Un-
24 ternehmens entweder für Inszenierungen (z.B. Dieseldieselgipfel) oder populistische Debatten (z.B. Linder und das
25 VW Gesetz) genutzt wurde. Eines ist ganz klar: Die Sicherheit zehntausender Arbeitsplätze darf nicht zum Spiel-
26 ball politischer Parteien im Wahlkampf werden. Die Sicherheit dieser zu riskieren, um daraus Schlagzeilen zu
27 generieren, empfinden wir als verantwortungslos. Es müssen unternehmerische sowie politische Konsequen-
28 zen aus dieser Krise gezogen werden. Die Debatte darf jedoch nicht auf dem Rücken der Beschäftigten von
29 Volkswagen ausgetragen werden.

30 2. Wie muss es weiter gehen?

31

32 Solidarität mit dem Kampf der Beschäftigten und der Gewerkschaften

33

34 Die Unterstützung und Solidarität während und in Folge der Krise muss den Beschäftigten des VW-Konzerns
35 gelten. Unter den Fehlern des Managements darf nicht die Belegschaft leiden. Die Sicherung aller Arbeitsplätze
36 muss das erklärte Ziel der SPD im Umgang mit Volkswagen sein. Insbesondere prekär Beschäftigte sind der-
37 zeit durch die Einsparungen betroffen. Ein weiteres Ziel im weiteren Umgang mit Volkswagen muss sein, die
38 Konsequenzen bei den Verursachern der Krise zu ziehen und eine vollumfängliche Transparenz herzustellen ,
39 die das Umgehen von gesetzlichen (Umwelt-)Vorschriften verhindert und gesellschaftlichen Schaden zukünftig
40 abwendet.

41

42 Im Umgang mit zukünftigen politischen Fragen bezüglich der Situation des Volkswagenkonzerns muss eines
43 ganz klar sein: Wir verstehen die Gewerkschaften als den natürlichen Partner der Sozialdemokratie. Vor diesem
44 Hintergrund sollen alle politischen Entscheidungen das Resultat eines Abstimmungsprozesses dieser beiden
45 Partner sein. So können wir sicherstellen, dass die Stimme der Beschäftigten in allen relevanten Fragen Gehör
46 verschafft wird.

47 • **Arbeitsplatzsicherung für alle ArbeitnehmerInnen**

48

49 Die Arbeiterinnen und Arbeiter in der Automobilindustrie machen gute Arbeit. Der Dieselskandal darf nicht
50 auf Kosten der Belegschaften ausgetragen werden. Wir brauchen eine Arbeitsplatzsicherung für alle Arbeit-
51 nehmerinnen und Arbeitnehmer. Dazu brauchen wir auch ein Bekenntnis für die Menschen, die derzeit von
52 Leiharbeit betroffen sind . Jede Kollegin und jeder Kollege in der Automobilindustrie hat unsere Solidarität.
53 Der Arbeitsplatzverlust muss verhindert werden, hinter jedem Arbeitsplatz steht ein Leben. Daher fordern
54 wir:

55 • Staatliche Hilfen für notleidende Unternehmen aus Bundes- oder Landesmitteln halten wir grundsätz-
56 lich für eine mögliche Option, solange die Gelder den Arbeitnehmer*innen zugute kommen, die Un-
57 ternehmen umfassende Mitwirkungspflichten akzeptieren und Gehaltskürzungen zunächst bei Mana-
58 ger*innen vorgenommen werden und nicht bei der einfachen Belegschaft

59 • die sofortige Beendigung der unterschiedlichen Behandlung von Leiharbeiter*innen, die in Folge der
60 Konzernkrise leichtfertig gekündigt werden. Im Falle des nachweislichen Missbrauchs der Leiharbeit
61 fordern wir, dass Leiharbeiter*innen ein Recht zum Eintritt in ein reguläres Arbeitsverhältnis zusteht.
62 Konsequenterweise hat das rückwirkend zur Folge, dass das entsprechende Entgelt inklusive der So-
63 zialversicherungsbeiträge von VW nachentrichtet werden müssen. Dieser Grundsatz gegenüber den
64 Missbrauch von Leiharbeit gilt unverändert für die Beschäftigten der Zulieferer im Verhältnis zu ihren
65 Arbeitgeber*innen*.

66 • Die Landesregierungen muss gemeinsam mit der Bundesregierung solche Möglichkeiten im Vorfeld
67 prüfen und im engen Austausch mit den Betrieben und Unternehmen bleiben.

68

69 • **Arbeitszeitverkürzung**

70 Um die Beschäftigungssicherung zu gewährleisten, muss das Mittel der Arbeitszeitverkürzung stärker in den
71 Fokus gerückt werden. Die Produktivitätssteigerungen der letzten 10 Jahre sind letztendlich der durch die Be-
72 schäftigten geleistete Mehrproduktion anzurechnen. Dennoch wurden sie nicht in dem Ausmaß an den Pro-
73 duktivitätsgewinnen beteiligt, wie es ihnen zugestanden hätte. Deswegen fordern wir:

74 – Wir fordern eine Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, um die Beschäftigten an den Produktivi-
75 tätssteigerungen der vergangenen Jahre zu beteiligen

76 – die Wochenarbeitszeit auf 30 und die zulässige Wochenhöchst arbeitszeit auf 40 Stunden zu begrenzen ist.
77 Sozialdemokratische Akteur*innen müssen dafür gemeinsam mit den Gewerkschaften die notwendigen Rah-
78 menbedingungen schaffen, damit die Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich erfolgt.“

79 – Wir müssen an der Seite der ArbeiterInnen stehen und es darf dabei nicht zu einer geringeren Entlohnung
80 kommen, damit die Beschäftigten weiterhin Planungssicherheit haben

81

82 • **Altersteilzeit**

83 Die Betriebe und Unternehmen müssen die tariflich, geregelten Altersteilzeiten nutzen, um einen gleitenden
84 Übergang in den Ruhestand zu ermöglichen und gleichzeitig jüngeren Beschäftigten eine Perspektive zu bie-
85 ten.

86

87 • **Ausbildung muss weiter fester Bestandteil bleiben**

88 Wir brauchen weiterhin einen Ausbildungspakt, um junge Menschen aus und in den Regionen eine Perspektive
89 zu geben. Die junge Generation ist die Zukunft der Regionen und der Gesellschaft. Daher fordern wir:

90 – Die Firmen in der Automobilindustrie müssen auch weiterhin junge Menschen ausbilden und Qualifizierung
91 anbieten.

92 –Die Bundes- und Landesregierungen müssen diesen Prozess mit begleiten und sich aktiv dafür einset-
93 zen

94

95 • **(Weiter)Qualifizierung stärken**

96 Digitalisierung, Elektromobilität und Arbeit 4.0 sind die große Herausforderung in der Zukunft. Wir müssen die
97 Beschäftigten in der (Weiter-)Qualifizierung fordern und fördern. Daher fordern wir:

98 – Die Landesregierungen sollen gemeinsam mit der Bundesregierung und den Gewerkschaften einen Weiter-
99 qualifizierungspakt für die Beschäftigten entwickeln, um Alle für die Herausforderung in der Zukunft bereit zu
100 machen.

101 Umgang mit Bonuszahlungen

102 Im Zuge der Bonuszahlungen wurde die Ungleichbehandlung zwischen der Managementebene und den ein-
103 fach Beschäftigten ganz deutlich. So wurde nur bei den einfach Beschäftigten auf das Auszahlen der Bonuszah-
104 lungen verzichtet bzw. Es wurde nur eine Anerkennungsprämie geleistet, die weniger als 50% der Vergange-
105 nen Jahre entsprach.

106

107 Während die ArbeitnehmerInnen um die Zukunft ihres Beschäftigungsverhältnis bangen mussten, hat die
108 Managementebene saftige Bonuszahlungen ausgezahlt bekommen. Eines ist ganz klar: Die Krise bei Volks-
109 wagen ist das Resultat von Fehlern auf der Managementebene. Wir fordern, dass vor diesem Hintergrund
110 auch dort die Konsequenzen zu tragen sind. Bis die Situation bei Volkswagen sich nicht stabilisiert hat fordern
111 wir die Vorstandmitglieder auf, auf ihre Bonuszahlungen zu verzichten und die Politik diese Forderungen als
112 Verhandlungsbaustein in den politischen Umgang mit Volkswagen zu integrieren.

113

114 Zusätzlich fordern wir, dass endlich Schluss mit unverhältnismäßigen Bonuszahlungen in den Verträgen ist.
115 Die Bonuszahlungen der Werksarbeiter richten sich nach dem operativen Gewinn, dies soll zukünftig für alle
116 Neuverträge gelten. Wir fordern, dass die geringste ausgezahlte Bonuszahlung einen gewissen festgelegten
117 Prozentsatz der höchsten ausgezahlten Bonuszahlung betragen muss. So wollen wir sicherstellen, dass der
118 unverhältnismäßigen Kluft zwischen den Bonuszahlungen Einhalt geboten wird. Die höchste Gesamtvergü-
119 tung darf das 12-fache der niedrigsten Gesamtvergütung nicht überschreiten. Diese soll anhand nachhaltiger
120 Kriterien verteilt werden. Langfristig fordern wir jedoch von dem System der variablen Entgeltbestandteile
121 wegzukommen und in feste Bestandteile zu Gunsten der Arbeitnehmer*innen umzuwandeln.

122

123 VW Gesetz ist nicht verhandelbar

124

125 73 Doch was passt den Freien Demokraten nicht in ihr neoliberales Weltbild? Das VW-Gesetz besagt, dass kein
126 Aktionär mehr als 20 Prozent der Stimmrechte ausüben kann, auch wenn er mehr Anteile besitzt. Das Ziel
127 des Gesetzes ist es, Einfluss auf den Autobauer zu behalten, da das Land Niedersachsen mit seinem Anteil von
128 20,2 Prozent eine Sperrminorität, also ein Vetorecht in allen wichtigen Entscheidungen, besitzt. Das Gesetz
129 verankert dank seiner Sperrminorität den Einfluss der öffentlichen Hand im Konzern und stellt damit sicher,
130 dass zentrale Entscheidungen nicht nur von Managern, sondern auch von gewählten Volksvertretern gefällt
131 werden müssen. Dazu gehört natürlich auch die Entscheidung über den Erhalt zehntausender Arbeitsplätze,
132 mit guten Arbeitsbedingungen, in der Region. Wer also das VW-Gesetz in Frage stellt, riskiert den notwendigen
133 Einfluss der öffentlichen Hand in solch entscheidenden Fragen.

134 Dieser Einfluss der öffentlichen Hand darf aber keinesfalls dazu führen, dass er alleine unter dem Gesichtspunkt
135 marktwirtschaftlicher Erwägungen stattzufinden hat. Gerade das VW-Gesetz und das Engagement des
136 Landes Niedersachsen erfordern, dass mit besonderer Verantwortung gehandelt wird. Ein staatliches Engage-
137 ment erscheint grotesk, wenn ein Unternehmen mit Staatsbeteiligung wie VW nach dem Beispiel internationaler
138 Konzerne wie Apple oder Starbucks Steuerschlupflöcher mit Tochterfirmen ausnutzt. Wir sind der Tradition
139 des VW-Gesetzes verpflichtet. Deswegen ist es nur dadurch zu schützen, indem in das Unternehmen wieder
140 herausgehobene moralische Erwägungen bei der wirtschaftlichen Zielsetzung Bedeutung finden.

141 Staatliche Mitbestimmung und die Macht von Betriebsrat und Gewerkschaft haben einen historischen Grund.
142 Zum Aufbau der heutigen VW-Werke in Wolfsburg nutzten die Nazis beschlagnahmte Mittel der 1933 verbotenen
143 freien Gewerkschaften. Insofern trägt der Kampf um die Mitbestimmung im Volkswagen-Konzern nicht
144 nur wirtschaftsdemokratische, sondern auch antifaschistische Aspekte.

145

146

147 Investitionen in nachhaltige Technologien

148

149 Langfristig müssen insbesondere mobilitäts- und umweltpolitische Konsequenzen aus dem Abgasskandal ge-
150 zogen werden. Zu lange sind Investitionen in neue, nachhaltigere Technologien sowie die Erforschung der
151 Weiterentwicklung von bisherigen Technologien vernachlässigt worden. Dazu gehört insbesondere der Aus-
152 bau der Infrastruktur von Elektromobilität sowie der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Es sollen
153 politische Mechanismen entwickelt werden, welche die Automobilindustrie dazu verpflichten in diese nachhalti-
154 gen Technologien zu investieren. Dabei schliessen wir eine staatliche Subventionierung der Automobilindus-
155 trie durch den Staat jedoch aus. Darüber hinaus soll das Engagement zur Förderung von E-Autos deutlich
156 intensiviert werden.