

Hauptsache Arbeit? Der Abgasbetrug und seine Folgen

Krull, Stephan

In: Sozial.Geschichte Online / Heft 24 / 2018

Dieser Text wird über DuEPublico, dem Dokumenten- und Publikationsserver der Universität Duisburg-Essen, zur Verfügung gestellt.

Die hier veröffentlichte Version der E-Publikation kann von einer eventuell ebenfalls veröffentlichten Verlagsversion abweichen.

DOI: <https://doi.org/10.17185/duepublico/47943>

URN: <urn:nbn:de:hbz:464-20190115-145439-6>

Link: <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de:443/servlets/DocumentServlet?id=47943>

Rechtliche Vermerke:

lizenziert nach [\[Creative Commons – CC BY-NC-ND 3.0\]](#)

Stephan Krull

Hauptsache Arbeit? Der Abgasbetrug und seine Folgen

Drei Jahre sind seit der Aufdeckung des millionenfachen Abgasbetrugs der Auto- und Zulieferindustrie im September 2015 vergangen, nachdem zuvor über ein Jahrzehnt Millionen Kundinnen und Kunden in aller Welt hintergangen wurden, der Umwelt irreparabler Schaden zugefügt wurde und der Staat um erhebliche Steuereinnahmen gebracht worden ist. Zunächst stand nur der Konzern Volkswagen wegen besonderer Dreistigkeit (Werbung mit „Clean-Diesel“) und Renitenz (Irreführung und Täuschung der Justizbehörden) im Scheinwerferlicht der Ermittlungen in den USA, dann auch Bosch und Conti als Zulieferer von Soft- und Hardware der „Abgasreinigung“, später gerieten dann eigentlich alle verbliebenen europäischen und US-amerikanischen Autokonzerne ins Visier der Ermittler.

Der Betrug jedoch wurde keineswegs mit der Enttarnung im September 2015 beendet, sondern läuft ohne Unterbrechung weiter, wie der Produktionsstopp bei Audi wegen der aktuell eingebauten betrügerischen Software in der ersten Mai-Woche 2018 zeigte. Zumindest für Audi und Volkswagen kann man feststellen, dass die Manager viel effektiver in der Lage sind, die Produktion zu torpedieren, als die Beschäftigten am Band das in den letzten Jahren getan hätten. Die US-Behörden gingen wegen der Verstöße gegen die Umweltgesetzgebung strikt vor, verlangten eine Entschädigung der Kunden, verhängten Fahrverbote und Strafzahlungen in Milliardenhöhe, inhaftierten mehrere verantwortliche Manager und setzten einen Aufseher mit umfangreichen Befugnissen in den Konzernzentralen von Volkswagen in Wolfs-

burg sowie bei deren Töchtern Audi, Volkswagen Chattanooga und der Volkswagen Group of America ein.¹

Ganz anders in Deutschland: Die zuständigen Behörden waren nicht in der Lage, eigene Abgasmessungen durchzuführen. Das Verkehrsministerium und das Kraftfahrtbundesamt haben sich stets und ausschließlich auf die Angaben der Autoindustrie verlassen – trotz oft drängender Hinweise auf offensichtliche Mehrverbräuche und entsprechend höhere Emissionen, als in den Betriebserlaubnissen angegeben. Das verwundert angesichts der Verstrickungen von Regierung und Automobilindustrie, von Ministerien in die Autokonzerne und vom Kanzleramt zum Verband der Automobilindustrie (VdA) nicht. Bei mehreren Treffen im Rahmen eines „nationalen Dieselforums“ haben sich die Regierung und die Autoindustrie hauptsächlich darüber ausgelassen, wie die Dieseltechnologie – und mit dieser die daraus generierbaren Profite – gesichert werden können.² Die Medien, die Zeitungen, der Rundfunk und das Fernsehen haben den Abgasbetrug teils sachlich, überwiegend jedoch alarmistisch als Ende des Markenzeichens „Made in Germany“ aufgegriffen und insofern als Angriff der USA auf die europäische, insbesondere die erfolgreiche deutsche Automobilindustrie interpretiert.³ Eine Verschwörung aus den USA gegen Deutschland wurde vor allem in den sogenannten sozialen Netzwerken herbeihalluziniert, die – im Sinne einer Entlastung des Betrugs der Autokonzerne gegen die Gesundheit der Menschen – weite Verbreitung fand.

¹ Es handelt sich um den früheren US-Staatssekretär Larry Thompson, der als Independent Compliance Auditor (ICA) über ein Team von etwa 60 Mitarbeiter/innen verfügt. Einen ersten Zwischenbericht stellte Thompson am 27. August 2018 in Wolfsburg vor. Vgl. Deutsche Wirtschaftsnachrichten vom 27.8.2018, [<https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2018/08/27/us-aufpasser-bei-volkswagen-fordert-mehr-transparenz/>].

² Bundesministerium für Wirtschaft und Verkehr, Nationales Forum Diesel und die Dieselpipfel, [<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/presseerklaerungen-zum-diesel-gipfel.html>].

³ Siehe [<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/ifo-chef-sinn-zur-abgasaffaere-bei-vw-wird-mit-zweierlei-mass-gemessen/12370064.html?ticket=ST-9710424-sHAEC-quzI6Ebw2Zz7JCF-ap3>] sowie Sachsens Wirtschaftsminister Dulig: „Es ist ein Angriff auf die deutsche Automobilindustrie, der vollzogen wird. [...] Es geht um den Automobilstandort“, [<https://www.landtag.sachsen.de/de/aktuelles/sitzungskalender/protokoll/746>].

Wolfgang Porsche als Vertreter des Porsche-Piëch-Familienclans lobte auf einer Betriebsversammlung in Wolfsburg am 2. Dezember 2015 die mediale Überidentifikation mit dem Unternehmen: Einige Beschäftigte hatten zuvor eine Facebookgruppe mit dem irritierenden Namen „Wir halten zu Volkswagen egal was passiert“ gegründet. Von einst über 25.000 Abonnenten sind in der Community gegenwärtig 2.000 Personen übrig geblieben, die mit Treueschwüren „in guten wie in schlechten Tagen“ ihre Loyalität bekunden. Die Wolfsburger IG Metall sekundierte mit einem tausendfach verteilten T-Shirt mit der Aussage: „IG Metall und Volkswagen – ein Team, eine Familie“. Sigmar Gabriel war sichtlich gerührt, als ihm – als ansonsten sprachlosem Gast – bei der Betriebsversammlung ein solches T-Shirt überreicht wurde.⁴ In der gleichen Betriebsversammlung erklärte der Vorsitzende der Volkswagen AG, Bernd Osterloh, „die Sorgen der Beschäftigten um ihre Arbeitsplätze sind in den vergangenen Wochen nicht kleiner geworden. Trotzdem muss der Abgasskandal lückenlos aufgeklärt werden“.⁵ Es gehe darum, verlorenes Vertrauen bei Kunden, in der Öffentlichkeit und an den Kapitalmärkten zurückzugewinnen. Vom Aufklärungswillen bei VW ist indes nichts mehr zu spüren, es wird kräftig verschleiert und weiter betrogen.

Im Zusammenhang mit verschiedenen Rechercheprojekten zum Abgasbetrug habe ich im Frühjahr 2018 mit einigen Beschäftigten auf Empfehlung der Belegschaftsvertretung strukturierte Gespräche geführt, aus denen ich hier zitiere. Im Gespräch erzählte mir dabei ein Beschäftigter aus der Gießerei des Werkes in Hannover:

Für eine Betriebsversammlung wird großartig angekündigt, dass da einer kommt und uns aufklärt. Dann wurde uns von einem Juristen erklärt, warum der Betriebsrat, der Aufsichtsrat, die Vorstände und auch er nichts sagen dürfen. Von einer neuen Kultur haben wir gehört und gelesen, nur

⁴ Siehe auch die Werkszeitung „Autogramm“, [http://autogramm.volkswagen.de/06_15/wolfsburg/wolfsburg_02.html].

⁵ Wolfgang Porsche will Arbeitsplätze bei VW erhalten, in: WirtschaftsWoche vom 2.12.2015, [<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-abgas-skandal-wolfgang-porsche-will-arbeitsplaetze-bei-vw-erhalten/12666820.html>].

zu spüren haben wir sie nicht bekommen. Nachdem im Dezember 2017 viele Zeitarbeiter trotz hoher Auslastung auf die Straße gesetzt wurden statt sie zu übernehmen, kommt der Gedanke auf, wie sie mit uns als Stammebelegschaft in Zukunft umgehen werden.⁶

In den Medien wurde die VW-Lesart weitgehend übernommen, dass es um die „Verfehlung Einzelner“ ging und das Unternehmen selbst Opfer von solchen Machenschaften geworden sei.⁷ Kaum Erwähnung fand die Tatsache, dass es bei der Manipulationsstrategie um gnadenlose Konkurrenz in der Autoindustrie, um maximale Profite und um die Jagd nach Marktanteilen ging. Der Verdrängungswettbewerb, die Schließung des Bochumer Opelwerkes wurden nicht in diesen Zusammenhang gestellt. Die politisch-ökonomischen Ursachen des Betruges blieben weitgehend ausgeblendet; der Charakter der Berichterstattung war mehr Verschleierung als Aufklärung. Symptomatisch dafür das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ vom 26. September 2015: Auf der Titelseite die Story „Der Selbstmord: Wie die Kombination von Moral und Größenwahn bei VW zum Desaster führte“, auf den Seiten 2 bis 3 eine doppelseitige Anzeige von der VW-Tochter Audi.⁸

Wie vorherige Krisen, so wurde auch diese von den Konzernen am „Standort Deutschland“ genutzt, um gestärkt daraus hervorzugehen, so die Ansage von Beginn an.⁹ Das scheint, entgegen allen Unkenrufen, zunächst gelungen. Mit Abwehr von Klagen der EU und der Deutschen Umwelthilfe, mit Hilfe von Subventionen für Forschung, Entwicklung und Investitionen in Höhe von 1.150 Millionen Euro in den Jahren von

⁶ Interview am 5.4.2018 in Hannover.

⁷ Rücktrittserklärung von Winterkorn: „Ich bin bestürzt über das, was in den vergangenen Tagen geschehen ist. Vor allem bin ich fassungslos, dass Verfehlungen dieser Tragweite im Volkswagen Konzern möglich waren.“ Vgl. [<https://www.volkswagenag.com/de/media/volkswagen-group-media-services/2015/09/statement-by-prof-dr-winterkorn.html>].

⁸ Johann Grolle / Dietmar Hawranek / Dirk Kurbjuweit / Gunther Latsch / Veit Medick / Holger Stark / Christian Wüst, Ende eines Mythos, in: Der Spiegel, 40/2015, S. 10–16.

⁹ VW-Chef Müller: Werden gestärkt aus der Situation hervorgehen, in: autogazette, 22.6.2016, [<https://www.autogazette.de/vw/hauptversammlung/unternehmen/vw-chef-mueller-werden-gestaerkt-aus-situation-hervorgehen-565680.html>].

2007 bis 2017,¹⁰ mit Steuernachlässen in Milliardenhöhe, mit Hilfe staatlicher Absatzförderung durch sogenannte Abwrack- und Umweltpremien sowie der Stilllegung hunderttausender älterer Fahrzeuge wurde der Absatzrückgang teils überkompensiert. Tatsächlich ist es den deutschen Automobilherstellern überwiegend gelungen, die Krise vorläufig mit Gewinn zu überstehen. Satte Profite von mehreren Milliarden Euro pro Jahr für die Aktionäre und sagenhafte Gewinnrücklagen liegen in den Konzernkassen.¹¹

Aber natürlich gibt es Verlierer im Zuge solcher Marktberreinigung: Die beschäftigten Leiharbeiter, einige tausend, sitzen auf der Straße, die „Stammebelegschaften“ mussten soziale Zugeständnisse machen und bangen dennoch um ihre Arbeitsplätze. Opel schloss das Werk in Bochum, wurde an den französischen PSA-Konzern verkauft und wird jetzt zu weiteren Zugeständnissen seitens der übrig gebliebenen Belegschaft gepresst,¹² etliche Zulieferbetriebe sind geschlossen worden. „Opfer“ sind nicht zuletzt die Umwelt und die Gesundheit vieler Menschen. Symptomatisch dafür ist die vehemente Ablehnung von Fahrverboten als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität, trotz der Erkenntnis, „dass eine Vielzahl von Menschen wegen einer zu hohen Stickoxid-Belastung vorzeitig stirbt“, wie Hannovers OB Schostok ausgerechnet bei der Vorstellung des Luftreinhalteplans der Provinzhauptstadt erklärte.¹³

¹⁰ Deutscher Bundestag. 18. Wahlperiode, Drucksache 18/12370, 17.05.2017: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE im Bundestag. – Drucksache 18/12061 – Subventionen an die Automobilindustrie, S. 3, [<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/123/1812370.pdf>].

¹¹ Dem VdA zufolge erzielte die Branche im Geschäftsjahr 2017 einen „Rekordumsatz“ von 422,8 Mrd. Euro (+ 4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Siehe: [<https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/zahlen-und-daten-uebersicht.html>].

¹² Mischa Ehrhardt, Droht Ausverkauf des Entwicklungszentrums?, 4.7.2018, [https://www-deutschlandfunk.de/opel-droht-der-ausverkauf-des-entwicklungszentrums.766.de.html?dram:article_id=422044].

¹³ Stefan Schostok, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover zum Luftqualitätsplan, Presseerklärung der Stadt Hannover vom 14.9.2017, S. 3, [<https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2017/OB-Schostok-stellt-Eckpunkte-f%C3%BCr-Luftqualit%C3%A4tsplan-vor>].

Die „Umweltprämie“ ist eine Maßnahme zur Absatzförderung

Im TV-Magazin „Kontraste“ vom 5. April 2018 wurde die sogenannte „Umweltprämie“ als Täuschungsmanöver der Autoindustrie mit dem Segen der Bundesregierung bezeichnet: „Auf Druck der Bundesregierung erfanden die Autohersteller im vergangenen Jahr die Umweltprämie für Alt-Diesel. Wer seinen Diesel verschrotten lässt, bekommt beim Kauf eines großen Neuwagens bis zu 10.000 Euro Rabatt. Bis jetzt wurden bundesweit mehr als zweihunderttausend Autos verschrottet, obwohl sie noch Jahre fahren könnten. Mit Umweltschutz habe das wenig zu tun, kritisieren Experten, die Ökobilanz der Abwrackaktion sei verheerend.“¹⁴ VW-Händler und Autoverwerter versichern: „Diese Autos hätten wir nicht verschrottet, wenn es keine Prämie geben würde.“¹⁵

Am Beispiel eines zehn Jahre alten Audis wird das falsche Prinzip deutlich: Als Gebrauchtfahrzeug hat das Auto einen Wert von ca. 6.000 Euro. Dadurch, dass der Kunde ein neues großes Auto kauft, bekommt er eine Prämie von 10.000 Euro. Auf diesbezügliche Nachfrage kann das Verkehrsministerium dazu keine Auskunft geben und die Autohersteller wollen nicht antworten: Wie viele Autos waren bei der Verschrottung jünger als zehn Jahre? Welche Modelle wurden im Austausch verkauft? Offenbar behandelt dies die Autoindustrie als Verschlussache. Mit der „Umweltprämie“ gingen die Zahlen der Neuzulassungen nach oben, verkauft werden mehr schwere Autos, sogenannte SUVs und Oberklassefahrzeuge, dagegen weniger Klein- und Kompaktfahrzeuge. Entsprechend ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß auf 129g/km gestiegen.¹⁶ Das korrespondiert übrigens damit, dass fast zwei Drittel aller neuen Fahrzeuge Dienst- und Geschäftsfahr-

¹⁴ Matthias Brake, Ökobilanz der Abwrackprämie ist negativ, in: Telepolis, 10.3.2009, [<https://www.heise.de/tp/features/Oekobilanz-der-Abwrackpraemie-ist-negativ-3422075.html>].

¹⁵ Chris Humbs / Ursel Sieber / Carsten Walter, Die neuen Täuschungsmanöver der Autoindustrie, [<https://www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-vom-05-04-2018/diesel-umweltpraemie-die-taeschungsmanoever-der-autoindustrie.html>].

¹⁶ Umweltbundesamt, Klimaschutz geht auch mit Benzinern – Diesel überschätzt, [<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klimaschutz-geht-auch-benzinern-diesel>].

zeuge sind, die als solche steuermindernd von den Unternehmen erworben werden und als Statussymbole und zu versteuernde Gehaltsbestandteile an die Angestellten weitergegeben werden.

In der bereits erwähnten „Kontraste“-Sendung erläutert Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe die kontraproduktiven Folgen einer verfehlten Subventionierung: „Bis jetzt wurden praktisch ausnahmslos die Ladenhüter abverkauft. Also die Autoindustrie hat ihre schmutzigen Diesel mit staatlicher Unterstützung, nämlich mit der Nutzung des Begriffs Umweltpremie, verkaufen können. Einmal mehr wurden die Verbraucher getäuscht.“¹⁷

In der ersten Maiwoche 2018 stellte Audi die Produktion einiger Modelle ein, weil dort weiterhin weiterhin – oder schon wieder – die Betrugsoftware zur Abschaltung der Abgasreinigung eingebaut worden ist. Wenn die Ressourcenverbräuche und Emissionen bei der Herstellung berücksichtigt werden, bedeutet die sogenannte „Umweltpremie“: Je früher ein Auto verschrottet wird, desto schlechter sind die Auswirkungen auf die Umwelt. Die Regierung schert dies nicht und die Autoindustrie kann im Ergebnis ihres Abgasbetruges noch mehr Fahrzeuge produzieren und absetzen: So funktioniert Konkurrenz, so erfolgt Standortpolitik, so geraten die Giganten dieser Industrie gestärkt aus der Krise.

Als „Ein Verband von Schiffen statt eines Panzerkreuzers“, so der neu inthronisierte VW-Chef, Herbert Diess, bei der Pressekonferenz am 13. April 2018 in Wolfsburg, soll der VW-Konzern flexibler und schlagkräftiger werden.¹⁸ Alle deutschen Automobilkonzerne haben die Krise genutzt, um in den Belegschaften und gegenüber den Gewerkschaften drastische „Sparprogramme“ durchzusetzen, die in der öffentlichen Debatte bisher kaum Erwähnung fanden. Milliardeneinsparungen greifen nur, wenn die Primärverteilung zugunsten der Unternehmen verän-

¹⁷ Chris Humbs / Ursel Sieber / Carsten Walter, Die neuen Täuschungsmanöver der Autoindustrie (wie Anm. 13).

¹⁸ Alexander Preker, „Besser ein Verband von Schiffen als ein Panzerkreuzer“, in: SPIEGEL Online, [<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-neuer-chef-herbert-diess-stellt-seine-plaene-vor-a-1202709.html>].

dert wird beziehungsweise die Intensität der Arbeit erheblich erhöht wird – zu Lasten der Gesundheit der Beschäftigten.

Mit diesen Sparprogrammen wird eine Spirale in Gang gesetzt, der sich in dieser Konkurrenzökonomie kein Unternehmen entziehen kann und in der nicht jedes Unternehmen überleben kann. Im Folgenden will ich auf einige Fragestellungen eingehen, bei deren Bearbeitung ich mich auf Betriebsbesuche, Gespräche und protokollierte Interviews mit Beschäftigten, auf betriebliche und gewerkschaftliche Publikationen sowie die bisherigen Ergebnisse des „Initiativkreises Zukunft Auto“ der Rosa-Luxemburg-Stiftung stütze.¹⁹

Schleichende Entgeltreduzierung – drastische Produktivitätssprünge

Die ersten Reaktionen nach dem Bekanntwerden des Abgasbetruges und der Androhung drastischer Strafen in den USA waren ungläubiges Kopfschütteln sowie ein „Zusammenrücken“ der Beschäftigten mit „ihren“ Unternehmen gegen die „Angriffe von außen“. Niemand hatte den Unternehmen so etwas zugetraut – und was nicht sein sollte, das durfte auch nicht sein. Verschwörungstheorien verbreiteten sich: „Die Amis wollen unsere Autoindustrie kaputt machen“, „die großen Schlitzen der Amis sind viel größere Dreckschleudern“ und so weiter. Dieses neu geschaffene Gefühl „Wir zusammen gegen die da draußen“ wurde seitens des Managements genutzt, um drastische Sparmaßnahmen anzukündigen und letztlich auch durchzusetzen. Das Schreckgespenst eines baldigen Endes des Verbrennungsmotors wurde und wird an die Wand gemalt. Gerüchte über den abrupten Umstieg auf eine Elektromobilität lösten erhebliche Ängste in den Belegschaften aus, weil Elektroautos eben viel geringere Arbeitsumfänge erfordern als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Aufgrund der durch den Wegfall der verbren-

¹⁹ Initiativkreis „Zukunft Auto“. Bericht von der Arbeitstagung des Initiativkreises vom 25.11.2017 in Hannover, [<http://nds.rosalux.de/dokumentation/id/38234/initiativkreis-zukunft-auto/>].

nungsspezifischen Motortechnik bedingten Verringerung der Produktionsschritte würden ganze Motorenwerke und ebenso die Zulieferindustrie zur Disposition gestellt. Die Konsequenz daraus: So lange wie möglich müssen so viele Verbrennungsmotoren wie möglich verkauft werden. Die Produktivität soll sprunghaft steigen, um diese existenzielle Krise zu überwinden.

In den Fahrzeugmontagen wurde der Begriff des „personalneutralen Stückzahlungsprungs“ – nebst einer entsprechenden Praxis – erfunden: Die Taktzeiten der Bänder wurden bei gleicher Personalbesetzung verkürzt. Als Teamer in gewerkschaftlichen Seminaren habe ich öfters ‚Moderne Zeiten‘ von Charlie Chaplin aus den 1930er Jahren gezeigt. Keiner der Beteiligten konnte sich damals vorstellen, dass eine solche Rückwärtsentwicklung möglich wäre. Unter anderem wurde so die Nichtweiterbeschäftigung tausender Leiharbeiter kompensiert – wengleich erwähnt werden muss, dass der Betriebsrat sich um die Festanstellung vieler Leiharbeiter ehrlich und nicht ganz erfolglos bemüht hat. Ein Montagearbeiter aus Emden sagte mir im Zusammenhang der oben erwähnten Untersuchung: „Wir wissen, wir haben mit dem Betrug nichts zu tun. Aber wir müssen zusehen, wie der Ruf der Firma ruiniert wird, für die wir über viele Jahre unser Bestes gegeben haben. Zusätzlich werden wir noch bestraft, indem uns der Bonus gekürzt wird.“²⁰

Bisher gab es – von Leih- und Werksvertragsarbeitern abgesehen – vor allem durch Insourcing und Absatzförderung keinen drastischen Personalabbau. Allerdings bleibt es eine offene und die Menschen schmerzende Wunde, dass langjährige Beschäftigte bei VW und später eingestellte Kolleginnen und Kollegen für die gleiche Tätigkeit nach unterschiedlichen Tarifen bezahlt werden beziehungsweise auf der Basis eines weiten Haustarifs (HT II) für das gleiche Geld gut 120 Stunden oder drei Wochen im Jahr länger arbeiten müssen – ein übles Erbe des

²⁰ Interview am 10.4.2018 in Emden. Der Bonus ist das ehemalige Weihnachts- und Urlaubsgeld sowie die ehemalige Jahressonderzahlung (13. Monatsgehalt), was nun jeweils überwiegend gewinnabhängig ausbezahlt wird.

Sondertarifvertrages für das sogenannte „Auto 5000“-Projekt.²¹ VW generiert so einen Extraprofit von 3.000 Euro pro betroffener Kollegin und Jahr, addiert um die 50 Millionen Euro – ebenso viel, wie die Vorstandsmitglieder im Jahr 2017 an Gehältern bezogen haben. Bei VW wurde nach lautem Krach zwischen Vorstand und Betriebsrat ein „Zukunftspakt“ vereinbart, mit dem seit 2017 jährlich zwei Milliarden Euro eingespart werden: Tausende Leiharbeiter wurden nicht weiterbeschäftigt, dafür wird in kostengünstiger Mehrarbeit, teils verpflichtend am Samstag oder gar am Sonntag gearbeitet. Und gespart wird selbst an der Arbeitskleidung.

Im Rahmen meiner Recherchen antwortete mir eine 50-jährige Angestellte aus Braunschweig im Mai 2018 auf die Frage, wie es sich anfühlt in dieser Situation bei VW zu arbeiten, Folgendes:

In meiner Kindheit galt der Slogan ‚Volkswagen – da weiß man, was man hat‘. Nun heißt es nur ‚DAS AUTO‘ – das sagt schon beinahe alles. In 30 Jahren Arbeit bei VW habe ich schon viel erlebt, einige Krisen. Aber immer war das Gefühl, dass wir das schaffen. Ich habe gerne und mit einem guten Gefühl hier gearbeitet. Die jüngste Krise um den Abgasbetrug hat jedoch einiges verändert, auch in mir persönlich. Im Stillen denke ich bei Gesprächen: Bitte frage mich nicht, wo ich arbeite. Ich bin dann wütend, weil ich das ja nicht zu verantworten habe.²²

Von einer neuen Unternehmenskultur ist in diesen Zusammenhängen nichts zu spüren, wie das Handelsblatt am 12. April 2018 kommentiert: „VW-Chef Matthias Müller ist gescheitert – am Kulturwandel, an den Wolfsburger Intrigen und auch an sich selbst. Sein Ende zeigt einmal mehr, wie schwer es ist, die Mentalität eines Konzerns zu drehen.“²³

²¹ Als Tochtergesellschaft der Volkswagen AG wurde die „Auto 5000 GmbH“ im Zuge der Verhandlungen mit der IG Metall im August 2011 gegründet. Geplant war, 5000 neue ArbeitnehmerInnen zu 5.000 DM Brutto-Entgelt für die Herstellung der VW-Modelle „Touran“ und „Tiguan“ im Werk Wolfsburg einzustellen. Das Projekt wurde am 1. Januar 2009 beendet und ein Großteil der Beschäftigten in unbefristeten Arbeitsverhältnisse übernommen.

²² Interview am 3. April 2018 in Braunschweig.

²³ Hans-Jürgen Jakobs / Stefan Menzel / Martin Murphy, Wie VW-Chef Müller an der Wolfsburger Auto-Kratie scheiterte, in: Handelsblatt, 12.4.2018, [<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/intrigen-seilschaften-vertrauensverlust-wie-vw-chef-mueller-an-der-wolfs->

Das Handelsblatt strickt insofern an einer Legende mit, die von den wahren Problemen und von den Profiteuren des Abgasbetruges ablenkt. Nie gab es den ernsthaften Willen, die Unternehmenskultur zu ändern – oben bleibt oben, unten bleibt unten, und das Direktionsrecht wird hierarchisch nach dem Top-Down-Prinzip ausgeübt. Müllers Nachfolger, Herbert Diess, ist als „harter Hund“ von BMW geholt und jetzt als Vorstandsvorsitzender eingesetzt worden, weil die Staatsanwaltschaft gegen Müller ermittelte. Von einem solchen Chef ist keineswegs zu erwarten, dass er eine andere Unternehmenskultur einführt. Davon geht nicht einmal der Betriebsrat aus, dessen Vorsitzender Bernd Osterloh im Gespräch mit dem „Manager-Magazin“ (Mai 2018) rückblickend zu Müller erklärt: „Wir müssen die Synergien der großen technischen Baukästen besser nutzen. Da kann ich nicht immer nur reden, ich muss auch entscheiden.“²⁴ Um dem Entscheider einen kompetenten Kollegen an die Seite zu stellen, wurde Osterloh nicht selbst Personalchef – einen Posten, der er wohl gerne übernommen hätte –, sondern Gunnar Kilian, bis zum Tage seiner Ernennung selbst Mitglied des Betriebsrates, als „Generalsekretär“ des Konzernbetriebsrates ein enger Vertrauter von Osterloh.

Wenn von den geringeren Bonuszahlungen und maximaler Arbeitszeitflexibilität entsprechend den schwankenden Produktionsanforderungen abgesehen wird, gab es bisher auch dank der vollen Kassen der Unternehmen keine Einschnitte in den Entgelten. Volkswagen, Daimler und BMW haben in den zurückliegenden Jahren jeweils riesige Überschüsse in Höhe zweistelliger Milliardenbeträge eingefahren. Allein Volkswagen hat inzwischen eine Gewinnrücklage von über 81 Milliarden Euro.²⁵ Damit lassen sich die Belegschaften ruhig stellen, solange „der äußere Feind“ gemeinsam bekämpft werden soll. Die Ankündi-

burger-auto-kratie-scheiterte/21163616.html].

²⁴ Michael Freitag, VW-Betriebsrat fordert von Diess straffere Führung, in: Manager Magazin vom Mai 2018, [<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-betriebsrat-bernd-osterloh-fordert-straefe-fuehrung-von-diess-a-1203735.html>].

²⁵ Volkswagen AG, Geschäftsbericht 2017, S. 200, [https://www.volkswagenag.com/ir/Y_2017_d.pdf].

gungen des neuen VW-Chefs lassen in dieser Hinsicht nichts Gutes erwarten. In einem Brief vom 13. April 2018 an die „Lieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ schreibt er unter anderem: „Ich war erst wenige Monate Teil der Volkswagen-Familie, als der Ausbruch der Dieseldieselkrise diesem stolzen und erfolgreichen Konzern einen schweren Schlag versetzt hat“²⁶ – so, als wäre die „Dieselkrise“ wie ein Naturereignis über den Konzern hergefallen. Weiter schreibt er:

Die Dynamik, die sich mit unserer Strategie 2025 im Unternehmen entfaltet hat, gilt es jetzt in der nächsten Phase nochmal deutlich zu verstärken – denn auch das Veränderungstempo in unserer Industrie nimmt weiter zu. [...] Wir müssen Tempo machen und deutliche Akzente setzen, insbesondere bei der Elektromobilität, der Digitalisierung und neuen Mobilitätsdiensten. [...] Lassen Sie in Ihren Anstrengungen nicht nach! Bringen Sie sich an Ihrem Arbeitsplatz voll ein! Denn damit tragen Sie entscheidend dazu bei, dass wir auch in Zukunft Mobilität definieren und unsere Kunden begeistern werden. [...] Dieser Wille, nach vorne zu schauen und die Vergangenheit hinter sich zu lassen, ist bei uns deutlich spürbar. [...] Das muss genauso zu Volkswagen gehören wie unser einzigartiger Zusammenhalt, unsere herausragende technologische Kompetenz und unser unbedingter Wille zum Erfolg.²⁷

Dabei können Eigentümer und Manager sich der Unterstützung der Politiker von CDU/CSU, SPD, FDP und AfD sowie der BILD-Zeitung sicher sein.

IG Metall: Rette sich, wer kann?

Die IG Metall hat eine bedeutende Rolle in den Autofabriken inne, mit ihrem hohem Organisationsgrad und einer besonderen Mitbestimmung der Belegschaft im VW-Konzern. Doch der Gewerkschaftstag der IG

²⁶ Holger Wittich, VW-Marken werden „Volumen, Premium, Superpremium“, 13.4.2018, [https://www.freenet.de/auto/automarkt/vwmarken-werden-volumen-premium-superpremi-um_3135402_4714588.html].

²⁷ Ebd. Desgl. Herbert Diess, Mitarbeiterbrief, [<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/volkswagen-vw-chef-diess-schwoert-mitarbeiter-auf-konzernumbau-ein-der-brief-im-wortlaut/21172054.html?ticket=ST-11948822-jvV3XrAIkIXf2QrLMdw0-ap3>].

Metall, der wenige Wochen nach Bekanntwerden des Betruges stattfand, hat keine Orientierung für die Mitglieder gegeben. Die Dimensionen der Krise wurden nicht thematisiert. Weitgehend orientierungslos war und ist die Gewerkschaft, zumal sie über keine brauchbare Analyse der gegenwärtigen Krise verfügt und weil es ihr nicht gelingt, die Beschäftigten der Branche als gleichermaßen Betroffene zu gemeinsamen Aktionen gegen die jeweiligen Eigentümer ihrer Unternehmen zu mobilisieren. In den Betrieben ist sehr gut nachzuvollziehen, was Klaus Dörre als „exklusive Solidarität“ beschreibt²⁸ und was – am Ende – nicht erfolgreich sein kann: Jede Belegschaft versucht, in Konkurrenz zu anderen Kolleginnen und Kollegen anderer Betriebe die je eigene Fertigung, den je eigenen Arbeitsplatz zu sichern.

Ein Rezept für den Abbau von Überkapazitäten, für die Minimierung der Konkurrenz ist das nicht, sondern betriebsegoistische Standortpolitik, die dem Management jeweils in die Hände spielt: Exklusive Solidarität, bei der es in den Belegschaften nur zeitweilige Gewinner gibt und viel mehr Verlierer.²⁹ Die Belegschaften der Opel-Standorte von Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach bleiben auf diese Weise auf sich gestellt, wie die Belegschaft von Opel in Bochum oder anderer europäischer Standorte in Belgien und Großbritannien. Es bedarf einer europaweiten gewerkschaftlichen Branchenkoordination nicht nur zur Modernisierung der Produktion, sondern zur sozial-ökologischen Transformation und Konversion.

Einerseits kritisiert die IG Metall die Manager, die für die „Dieselaffäre“ verantwortlich sind,³⁰ andererseits sitzen Vorstandsmitglieder der IG Metall in den Aufsichtsräten; zeitweilig, nach der Entthronung

²⁸ Klaus Dörre, Wer sind die Langzeitarbeitslose – und was bedeutet das für die Arbeit in den Jobcentern?, [https://www.deutscher-verein.de/de/uploads/vam/2014/dokumentation/f-3327-14/doerre_langzeitarbeitslose_arbeitsmarktpolitik_141103.pdf].

²⁹ Vgl. u. a. Klaus Dörre, Furcht vor Veränderung. Abstiegsängste und exklusive Solidarität. In: Klose, Joachim / Schmitz, Walter (Hg.), Freiheit, Angst und Provokation. Zum gesellschaftlichen Zusammenhalt in der postdiktatorischen Gesellschaft, Dresden 2016, S. 333–339.

³⁰ IG Metall Vorstand, FB Kommunikation, Presse und Medien, Frankfurt am Main, 6. September 2017, [https://www.igmetall.de/faktenblatt_diesel_e803ccb3e261aa9ba2a5ba-d3a7e921b53733f7bf.pdf].

von Ferdinand Piëch bei VW, war Berthold Huber, der als Vorsitzender der IG Metall gleichzeitig stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender bei VW war, amtierender Aufsichtsratsvorsitzender. Nichts von dem, was Gewerkschaften in diesen großen Konzernen an sozialen Rechten oder an Wirtschaftsdemokratie umsetzen wollen, wurde von ihm angestoßen, nichts davon wurde trotz der zeitweiligen Mehrheit im Aufsichtsrat umgesetzt.

„Ein Team – Eine Familie“, mit diesem Slogan zeigten die IG Metall Wolfsburg, der IG Metall-Betriebsrat und die Belegschaft von Volkswagen, dass sie zusammenstehen. 10.000 T-Shirts, 10.000 Aufkleber und 5.000 Buttons verteilte die IG Metall während der Betriebsversammlung von Volkswagen am 6. Oktober 2015. „Mit krimineller Energie haben einige wenige den guten Ruf des Unternehmens und damit der Belegschaft stark beschädigt. Die Kolleginnen und Kollegen aber sind immer mit gutem Gewissen und besten Wissen ins Werk gegangen und das gilt auch für die Zukunft“, bekräftigte Hartwig Erb, erster Bevollmächtigter der IG Metall Wolfsburg.³¹ Volkswagen hat sich somit wieder als sozialpartnerschaftlicher Musterbetrieb bewährt. Davon mochte sich selbst die Partei Die Linke in Niedersachsen nicht abgrenzen, die erst im Februar 2017 in einer Solidaritätserklärung die Bedeutung von Volkswagen hervorgehoben und ihre Unterstützung für die IG Metall und den Betriebsrat betont hat. Dabei läge es im wohlverstandenen Interesse der Beschäftigten bei VW und in der Zulieferindustrie, zu den Betrügereien und den Versäumnissen des Managements und der Eigentümer bei der Umstellung / Transformation auf eine Mobilitäts- und Verkehrswende kritisch Stellung zu nehmen und Auswege aus der Krise aufzuzeigen.

Aus der Anklage in den USA gegen Winterkorn und Kollegen leiten offensichtlich nicht wenige Beschäftigte eine nationalistisch konnotierte Konkurrenzsideologie ab und glauben an eine „kriminelle Verschwörung“: „Die Amis wollen unsere guten Arbeit und unsere tollen Fabriken

³¹ IG Metall-Aktion bei VW: Ein Team. Eine Familie, 5.10.2015, [<http://www.igm-bei-vw.de/detail/ig-metall-aktion-bei-vw-ein-team-eine-familie/>].

platt machen, weil sie selbst keine guten Autos bauen können.“³² Darin sind sie sich dann mit dem obersten Management, der AfD und der Boulevardpresse einig: Der Standort Deutschland als Automobilstandort muss gegen die Angriffe von außen verteidigt werden. Und auf wundersame Art und Weise verschwinden die wirklich Verantwortlichen und die Profiteure des Betrugs aus dem Blickfeld.

Aus den Gesprächen mit einigen Beschäftigten zur Unternehmenskultur ist folgendes noch bemerkenswert: „Da ist eher Resignation und verhaltene Wut zu spüren. Aber untereinander nehmen die Konflikte zu. Ich denke, da ist auch eine Menge Angst im Spiel. Die Ungewissheit, wie dieses Unternehmen in Zukunft aufgestellt sein wird, und ob es überhaupt eine Zukunft bietet? Die einzige Gewissheit ist, dass die Zahl derjenigen, die hier mit einer Millionenabfindung rausgehen, arg begrenzt ist. Wenn wir von kritischer Kultur sprechen wollen, so habe ich eher den Eindruck, dass sie weiterhin von oben nach unten wirkt. Von kleinkarierten Sparmaßnahmen bis zur flächendeckenden Mitarbeiterfortbildung in Sachen Integrität. Das ist einfach nur ärgerlich und stellt die ganze Belegschaft unter Generalverdacht“, berichtet die schon zitierte Kollegin aus dem Braunschweiger Werk.³³

Für diese beabsichtigte Schuldzuweisung gegenüber allen Beschäftigten spricht auch eine Aktion der Rechtsabteilung im Sommer 2017: Alle Beschäftigten, die nur im weitesten Sinne etwas mit Abgasbetrug oder Kartellbildung zu tun haben könnten, mussten zwecks „Beweismittelsicherung“ eine Erklärung unterschreiben, dass ihnen entsprechende Unterlagen nicht bekannt seien, dass sie keine gespeichert und auch keine vernichtet hätten. Und das alles unter strengster Geheimhaltung mit Sprechverbot jeder dritten Person gegenüber.³⁴ Das

³² Diverse Einträge auf der Facebook-Seite: [<https://www.facebook.com/Wir-halten-zu-Volkswagen-egal-was-passiert-146151785733031/>].

³³ Interview am 3. April 2018 in Braunschweig.

³⁴ Ein Schreiben ohne Datum aus dem Sommer 2017 von „Konzern Rechtswesen“: „Confidential (geheim) – Mitteilung zur Beweismittelsicherung; Schritt 4: SPRECHEN SIE MIT NIEMANDEM außer der Rechtsabteilung unter den nachfolgend aufgeführten Kontaktangaben über den Inhalt dieser Mitteilung. [...] Vertraulich – Die hierin enthaltenen Informationen sind vertraulich und dürfen ohne Genehmigung des Konzernrechtswesens weder weitergeleitet noch an Dritte

alles führt vor allem zur Verunsicherung der Belegschaft – eine Folge, die dem Management sicher nicht unrecht ist.

Was sind die Alternativen, welche Lösungen kann es für die Beschäftigten geben?

Die Automobilunternehmen und deren Aktionäre wollten gestärkt aus dieser Krise hervorgehen. Dieser Anspruch müsste – im scharfen Widerspruch zur Kapitalseite – auch für die Beschäftigten und ihre betriebliche und gewerkschaftliche Interessenvertretung gelten. Der Abgasbetrug ist nämlich Ausdruck des Konkurrenzkampfes um Maximalprofit, um Absatzmärkte und um Marktanteile; er ist Ausdruck des Klassenkampfes der Reichen gegen die Armen, des Kampfes um Profitorientierung oder um Bedürfnisorientierung. Wozu arbeiten, wozu wirtschaften wir, wenn nicht, um unsere und die Lebensbedingungen aller Menschen zu verbessern? Ein wichtiges Moment für dieses Stadium des Klassenkampfes ist die Erschöpfung des bisherigen Geschäftsmodells der Autoindustrie: Die Ressourcen sind erschöpft, die Belastung des Klimas ist überstrapaziert, das Mobilitätsversprechen kann in den Megacities nicht mehr eingelöst werden, die mit dem Auto verbundene Freiheitsideologie verfängt nicht mehr wie bisher, die Grenzen der kaufkräftigen Nachfrage werden durch die aufgebauten Produktionskapazitäten überschritten.

In diesem Sinne stehen die Beschäftigten seit vielen Jahren in einer permanenten, andauernden Krise, die nicht mehr auflösbar ist, die nicht mehr aufhören wird. Kennzeichnend dafür ist Verdrängung der einen, zum Beispiel Opel, und der zeitweilige Gewinn der anderen, zum Beispiel Volkswagen. Diese Verhältnisse verschieben sich aber sehr schnell – demnächst werden die chinesischen Hersteller die Gewinner und die europäischen Hersteller die Verlierer sein und sich mit weiteren Fusionen und Liquidationen dagegen zu wehren versuchen. Vorläufig setzt das globale Autokapital auf verschärfte Ausbeutung in den vorhande-

weitergegeben werden.“ Kopie des Dokuments im Archiv des Autors.

nen Fabriken sowie auf Expansion zum Beispiel in Afrika und auf neue Geschäftsmodelle wie CarSharing oder Ridepooling in der SmartCity, den Städten, die für „autonomes Fahren“ noch autogerechter hergerichtet und vollständig digitalisiert werden sollen: „Wir erfinden Mobilität neu“ (MOIA).³⁵ Damit versuchen die Autohersteller, die Umsätze des öffentlichen Verkehrs von Bus und Bahn für sich abzuschöpfen und zu privatisieren.

Im Gesprächskreis der Rosa-Luxemburg-Stiftung „Zukunft Auto, Umwelt und Verkehr“ arbeiten einige Beschäftigte aus Autobetrieben zusammen mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern daran, Perspektiven für die Beschäftigten in einer sozial-ökologischen Transformation zu finden. Perspektivisch muss es um Bedürfnisbefriedigung statt um Maximalprofit gehen – sehr unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in den urbanen Zentren oder in infrastrukturarmen ländlichen Regionen sind dabei zu berücksichtigen. Unbedingt ist die dominante Stellung des Autos als individuelles Transportmittel zu beenden zugunsten preiswerten öffentlichen Verkehrs. Die geradezu mafiöse Verbindung zwischen der Autoindustrie und dem Staat steht einer solchen Lösung jedoch im Wege. Sowohl zuständige Bundesminister wie die an VW beteiligte niedersächsische Landesregierung schweigen zu den Betrügereien oder decken diese sogar. Milliarden werden in den Straßenbau statt in den öffentlichen Verkehr investiert, mit Milliarden Euro wird die ohnehin profitträchtige Autoindustrie gepampert – durch Investitionen, Forschung und Entwicklung sowie indirekt über die Subventionierung von Dieselmotoren und den Steuervorteilen bei den Dienstfahrzeugen. Aber immer mehr junge Menschen verabschieden sich von einem Auto im persönlichen Besitz: Ein Leben ohne Auto ist offenbar möglich.

Die nötige Mobilitäts- und Verkehrswende ist unter den gegenwärtigen Machtverhältnissen, ist mit diesen Managern und den Milliardenvermögen im Hintergrund allerdings nicht zu machen. Deshalb muss die Frage nach Eigentum und Verfügung wieder neu aufgeworfen wer-

³⁵ Vgl. die Werbeseite [<https://www.moia.io/de/>].

den – ähnlich den Mieterinitiativen in vielen Städten, die den großen Wohnungskonzernen den Kampf angesagt haben. Und ähnliche Lösungen sind auch möglich: Gemeinwohlorientiert, genossenschaftlich organisiert. Die Artikel 14 und 15 des Grundgesetzes sind die Basis dafür. Was haben die Beschäftigten von Opel heute, die von Volkswagen morgen zu verlieren, wenn ihr Betrieb wirtschaftsdemokratisch organisiert und genossenschaftlich verfasst ist? Sie verlieren aber alles, wir verlieren aber alles, wenn wir uns weiter auf die kapitalistische Konkurrenz orientieren, auf die betrügerischen Manager verlassen und Rettung von den superreichen Aktionären erhoffen.

In der Stadt Salzgitter, um ein konkretes Beispiel zu nennen, sind alle Kapazitäten vorhanden, um eine sozial-ökologische Transformation auf den Weg zu bringen: Ein Stahlwerk, eine Autofabrik mit Motorenfertigung, eine Waggonfabrik, eine Bus- bzw. LKW-Fabrik und ein Zulieferer für Software und elektrische Teile. Allen Beschäftigten könnte es gleich sein, ob private Autos damit produziert werden oder Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr. Interessant sind in diesem Zusammenhang die Projekte „Moia“ von VW und ein ähnliches Geschäftsmodell namens „Moovel“ von Daimler: kleine, flexible Fahrzeuge und Algorithmen, die für jede Tour, für jeden Fahrgast die günstigste Strecke von Tür zu Tür berechnen. So etwas wäre ein Teil der Lösung, wenn es nicht wieder profitorientiert eingesetzt würde, sondern eben orientiert an den Mobilitätsbedürfnissen in Stadt und Land und in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.

Natürlich müssen weitere Faktoren hinzukommen – kleinräumige Wirtschaftskreisläufe, also der Verzicht auf völlig unnötige Transporte von Menschen und Gütern; weg von dem Zwang zur Mobilität. Selbstverständlich kann und muss eine radikale Arbeitszeitverkürzung und eine Arbeitsumverteilung dazukommen, mit Lohnausgleich in den unteren und mittleren Einkommensstufen, mit Personalausgleich jedoch in anderen volkswirtschaftlichen Sektoren wie zum Beispiel dem Bildungs- und Gesundheitswesen. Die Gewinne der Unternehmen, die akkumulierten Milliarden der Konzerne, die Umverteilung der von den

Großaktionären entnommenen und vagabundierenden Milliarden sind die materielle Grundlage für diese Konversion. Die Produktion und die Produkte sind zu verändern, ebenso aber auch die Herrschaftsverhältnisse in dieser Produktion.

Die Bedingungen für eine solche doppelte Transformation sind bei Volkswagen günstiger als in anderen Unternehmen: wegen der Geschichte des Unternehmens, wegen der besonderen Mitbestimmung von IG Metall und Betriebsrat, wegen des VW-Gesetzes, wegen des hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrades. Zweifellos braucht eine solche Transformation Zeit – vielleicht einen Zeitraum von zehn Jahren. Damit jetzt nicht zu beginnen, bedeutet aber für die Beschäftigten, letztlich auch für die IG Metall, sich auf die Verliererstraße zu begeben. Die Autoindustrie, wie wir sie kennen, hat keine große Zukunft mehr. In diesem Sinne haben die Beschäftigten viel zu verlieren, wenn es nicht gelingt, umzusteuern in Richtung Mobilitäts- und Verkehrswende.

Dies ist eine Veröffentlichung der **Sozial.Geschichte Online**
lizenziert nach [Creative Commons – CC BY-NC-ND 3.0]

Sozial.Geschichte Online ist **kostenfrei und offen** im Internet zugänglich. Wir widmen uns Themen wie dem Nationalsozialismus, dessen Fortwirken und Aufarbeitung, Arbeit und Arbeitskämpfen im globalen Maßstab sowie Protesten und sozialen Bewegungen im 20. und 21. Jahrhundert. Wichtig ist uns die Verbindung wissenschaftlicher Untersuchungen mit aktuellen politischen Kämpfen und sozialen Bewegungen.

Während die Redaktionsarbeit, Lektorate und die Beiträge der AutorInnen unbezahlt sind, müssen wir für einige technische und administrative Aufgaben pro Jahr einen knapp fünfstelligen Betrag aufbringen.

Wir rufen deshalb alle LeserInnen auf, uns durch eine **Spende** oder eine **(Förder-)Mitgliedschaft** im *Verein für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts e.V.* zu unterstützen, der diese Zeitschrift herausgibt und gemeinnützig ist.

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerabzugsfähig, deswegen bitten wir, uns eine E-Mail- und eine Post-Adresse zu schicken, damit wir eine Spendenquittung schicken können.

Die Vereinsmitgliedschaft kostet für NormalverdienerInnen 80 € und für GeringverdienerInnen 10 € jährlich; Fördermitglieder legen ihren Beitrag selbst fest.

Mitgliedsanträge und andere Anliegen bitte an

SGO-Verein [at] janus-projekte.de oder den

Verein für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts e.V.
Cuvrystraße 20a
(Briefkasten 30)
D-10997 Berlin

Überweisungen von Spenden und Mitgliedsbeiträgen bitte an

Verein für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts e.V.
IBAN: DE09 1002 0500 0001 4225 00, BIC: BFSWDE33BER,
Bank für Sozialwirtschaft