

Der Kahlschlag beginnt

VW-Chef Diess hat am 12.03.2019 angekündigt, dass der Konzern in seiner Kernmarke VW Pkw bis 2023 **zusätzlich** bis zu **7.000 Stellen** streichen werde. Bereits 2016 hat VW angekündigt, weltweit bis zu 30.000 Stellen, davon **23.000** in Deutschland, abbauen zu wollen.

Im Übrigen setzt VW voll auf **batteriebetriebene Fahrzeuge** und Diess fordert, die Entwicklung an Brennstoffzelle und anderer alternativen Antriebe einzustellen, da dies die Hersteller überfordern würde. Er droht sogar mit Austritt aus dem Lobbyverband VDA.

Wie das Manager Magazin (2/2019) kürzlich berichtete, sollen bei Audi freiwerdende Stellen nicht mehr besetzt werden. Das wären etwa **15 Prozent** der Belegschaft in fünf Jahren - oder hochgerechnet und vom Vorstand nicht bestätigt, **14.000 Stellen**.

Ford vermeldet, dass in Deutschland **5.000** von 24.000 Stellen abgebaut werden sollen.

Auch bei Daimler ist bereits ein relativ unbemerkter Stellenabbau im Gange, indem Fluktuation häufig nicht ausgeglichen wird. Vor allem aber sind zunächst die Leiharbeitnehmer in der Produktion dran, immerhin ein Kontingent von um die **800 Menschen** allein im Werk 10, die demnächst ihre Beschäftigung hier verlieren werden.

Die Süddeutsche Zeitung berichtet, dass **BMW** und **Daimler** überlegen, **gemeinsam** Autos zu bauen. Das würde einen weiteren Stellenabbau bedeuten.

Bei Bosch in Feuerbach gingen am 13.03.2019 rund 5.000 Beschäftigte auf die Straße, um für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze zu demonstrieren. Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende von Bosch geht relativ ungerührt davon aus, dass in diesem Jahr weitere 500 Arbeitsplätze wegfallen werden, die mit dem Thema Diesel zu haben. Die Dieselkrise hat bis jetzt bereits 600 Arbeitsplätze bei Bosch gekostet. Weltweit arbeiten bei Bosch rund 50.000 Mitarbeiter in der Diesel-Sparte, 15.000 davon in Deutschland.

Die Stuttgarter Zeitung berichtete über die Bosch-Demo und zeigte dabei ein interessantes Foto.

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bosch-standort-feuerbach-dieselkrise-treibt-boschler-auf-die-strasse.4a0703af-f1fc-4e84-9c24-c39815a0ddf3.html>

Vorneweg erkennt man ein großes Banner der **IGM-Vertrauensleute** von Daimler-Untertürkheim sowie diverse IG Metall-Fahnen und -Banner in der Menge.

Auf diese **Gewerkschaft** ist für die Beschäftigten in der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer **kein Verlass** mehr. Denn sie lässt verlauten: „Die IG Metall steht eindeutig zum Pariser Klimaabkommen und die Dekarbonisierung wird für viele Jahre die beherrschende Aufgabe für die Industrie und den Verkehrssektor sein. Eine verantwortliche Klimapolitik muss aber zwingend auch die Interessen von Verbrauchern und Beschäftigten mitberücksichtigen, um effektiv zu sein.“

Die IG Metall Baden-Württemberg glänzt ergänzend noch mit einer Forderung, die durchaus auch in einem grünen Parteiprogramm vorstellbar wäre: „*Bezahlbare und verlässliche Mobilität, saubere Luft und die Transformation der Industrieregion Stuttgart gehören zusammen – weitere Fahrverbote vermeiden.*“ Und: „*Größere Teile der Wertschöpfung entstehen rund um den elektrischen Antriebsstrang. Um Wohlstand und Arbeitsplätze zu sichern, muss diese Wertschöpfung in Baden-Württemberg angesiedelt werden. Insbesondere eine Batteriezellenfertigung im Land ist von besonderer Bedeutung.*“

Das sind doch nur hohle Phrasen, die sich bei genauerer Betrachtung nicht unter einen Hut bringen lassen. Die gesamte aktuelle, hysterische Klimapolitik und die damit einhergehenden gesetzlichen Vorgaben bzgl. Schadstoffausstoß haben nur ein Ziel, nämlich dem Verbrennungsmotor den Garaus zu machen.

Sich zu diesen **Klimazielen zu bekennen** und gleichzeitig die **Sicherung der Arbeitsplätze** zu fordern, ist ein **Widerspruch** in sich. Die auch von der IG Metall selbst beauftragte Elab-Studie kam bereits 2012 zum Schluss, dass zur Produktion eines Antriebsstrangs für ein Elektroauto im Vergleich zu einem konventionellen Antrieb nur noch **1/6 der Arbeitsplätze** benötigt werden.

Zur Kompensation von wegfallenden Arbeitsplätzen auf eine **eigene Batteriezellenfertigung** zu setzen, ist ein Ablenkungsmanöver. Zum einen ist eine Batteriezellenfertigung, die einen enormen Energiebedarf mit sich bringen würde, **hochautomatisiert** und schon deshalb würden damit nur wenige Arbeitsplätze geschaffen. Zum anderen haben wir aus technischer Sicht einen enormen Rückstand zu den asiatischen Herstellern. Abgesehen davon wird in den kommenden Jahren niemand in eine Technik investieren wollen, die demnächst veraltet sein könnte, Stichwort **Festkörperbatterie**.

Fakt ist, dass die IG Metall in den vergangenen Jahren auch dadurch aufgefallen ist, dass sie die Transformation hin zur Elektromobilität noch befeuert hat, wohlwissend, dass dadurch **Hunderttausende Arbeitsplätze** überflüssig würden. Sie ist voll auf dem Trip der Klimaretter und hinterfragt nicht, ob und inwieweit der autofahrende Mensch den Klimawandel, den es seit Bestehen des Klimas gibt, negativ beeinflusst. Sie setzt einfach voraus, dass eine Abkehr vom Verbrennungsmotor unumgänglich ist, um die Klimakatastrophe zu verhindern.

Dabei wird außer Acht gelassen, dass das Allheilmittel „**Elektromobilität**“ **ökologisch eine Katastrophe** und keinesfalls alternativlos ist. Die damit einhergehende **Umweltschädigung** und **Ausbeutung** finden halt nicht hier statt, sondern vornehmlich in bettelarmen Ländern. So sei an dieser Stelle nur der **Kobaltabbau im Kongo** (Ausbeutung, Kinderarbeit, unmenschliche Arbeitsbedingungen) und die **Lithiumförderung in Chile und Bolivien**, die tief in das Ökosystem eingreift, genannt. Die Umweltbelastungen durch Staub und die Wasserentnahme in diesen Gebieten sind hierbei enorm.

Bei der **Batterieherstellung** wird außerdem immens viel **CO₂** in die Atmosphäre entlassen, so dass die **Gesamtökobilanz** eines modernen Diesels lange Zeit besser aussieht. Dies gilt zumindest so lange dafür überwiegend Strom aus nicht regenerativen Quellen genutzt wird. Abgesehen davon haben die Batterien eine eng begrenzte und durch **Schnellladungen** noch weiter **reduzierte Lebensdauer**. Eine schadhafte Batterie kommt einem **Totalschaden** gleich. Es wird **keine E-Autos** geben, die 20, 30 oder noch mehr Jahre zuverlässig ihren Dienst verrichten. Eine unglaubliche Verschwendung von Rohstoffen ist die Folge.

Und unerschwinglich für Normalverdiener werden E-Autos auch. Die EnBW verlangt an ihren Ladesäulen für Wechselstrom **39 ct/kWh** und für Gleichstrom **49 ct/kWh**. Energetisch entspricht dies einem Spritpreis von ca. **4 €/L** bzw. **5 €/L**. Das entspricht monetär bei einem ganzjährigen Durchschnittsverbrauch eines kleinen E-Autos von **20 kWh/100 km** einem Dieserverbrauch von **7,5 L/100km** und **199 g/km CO₂-Ausstoß**. Viel zu viel für einen Kleinwagen! Die geplanten „**E-Panzer**“, mit **800 kg** schweren Batterien, dürften real kaum unter **30 kWh/100 km** Verbrauch wegkommen.

Diese Aspekte scheinen aber niemand zu interessieren, am wenigsten unsere Politiker. So fordert aktuell die Berliner Verkehrssenatorin Regine Günther, ein **generelles Fahrverbot** für Autos mit Verbrennungsmotor in Großstädten.

Aber es kommt noch besser. Die grüne Ortsvorsteherin im pfälzischen Mörsbach, Susanne Murer, möchte auf den Strecken Mörsbach - Homburg bzw. Mörsbach - Zweibrücken **Esel-Taxis** einführen. Wer jetzt an einen Scherz glaubt, voilà:

https://www.focus.de/finanzen/news/konjunktur/weil-keine-busse-mehr-fahren-gruenen-politikerin-will-esel-taxis-einfuehren_id_8375556.html

Jetzt wissen wir endlich, dass uns die Grünen mind. zurück ins 19. Jahrhundert katapultieren wollen.

Aber auch unsere Volksvertreter der CDU und FDP scheinen den Ernst der Lage bzgl. der Zukunft des **Industriestandorts Deutschland** noch nicht so richtig begriffen zu haben. Im Bundestag haben Vertreter dieser Parteien ernsthaft vorgeschlagen, die **wegfallenden Arbeitsplätze** in der Autoindustrie dadurch zu kompensieren, indem in Deutschland eine **E-Scooter-Produktion** aufgebaut werden solle. Überhaupt, so sehen es auch die Grünen, seien E-Scooter, E-Skateboards und Lastenfahrräder **der Ersatz** für ein eigenes Auto.

Noch ein Schmankerl zum Schluss: Die Stadt Stuttgart erklärt offenbar in Ablehnungsbescheiden gegenüber Beschäftigten, die sich um Ausnahmeregelungen wegen des Diesel-Fahrverbots bemühen folgendes und verweist dabei auf das Landesverkehrsministerium: „*Wer mehr als **1130 € netto bekommt, für den sei es zumutbar, sich ein neues Auto zu kaufen.***“

Zynischer geht's nicht, schon allein wegen der **horrenden Mieten** im Großraum Stuttgart. Nicht selten geht diese Summe allein für die Miete plus Nebenkosten drauf.