

# SheDrivesMobility 130 - Thorsten Gröger

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge von She Drives Mobility. Während ich hier das einspreche, liegt neben mir das finale PDF von meinem Buch, was am 29. Mai erscheinen wird. Und ja, raus aus der Autokratie, rein in die Mobilität von morgen. Ich habe es ehrlich gesagt ein bisschen prokrastiniert, dieses finale PDF anzufangen, weil, ja, wer mir bei Steady folgt auf meinem Newsletter, der weiß ja, dass 2023 kein gutes Jahr für mich war auf vielen Ebenen. Und deswegen hat sich auch das Buch verzögert. Deswegen hat sich auch der Flow manchmal nicht so eingestellt, wie ich es mir gewünscht hätte. Und auf der Fahrt von Wien nach Hamburg, also ich bin zurückgekommen vom Beirat der Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, in dem ich ja sein darf. Und da habe ich es angefangen und ich habe jetzt ungefähr zwei Drittel durch und ich bin zufrieden. Und das ist so krass. Ja, und ich bin so dankbar auch für die Arbeit meiner Lektorin. Die musste ich ganz schön kürzen, weil ich von allem begeistert war, was die 100 interviewten Personen gesagt haben. Aber klar, es soll natürlich ein Buch sein, was vor allen Dingen von mir gesteuert wird und nicht nur Zitate wiedergibt. Und ja, also es ist ein großer Stein von meinem Herzen gefallen und ich hoffe sehr, dass es mir hilft, dass dieses Buch, was so viele Expertinnen wieder vereint, es in die Bestsellerlisten schafft. Dafür brauche ich ganz viele Vorbestellungen, denn Vorbestellungen werden an Tag eins der Lieferbarkeit des Buches ausgeliefert und dann als Verkauf gewertet. Und dementsprechend ist dann der Tag eins hoffentlich mit ganz vielen Verkäufen hinter sich zu bringen. Und ich hoffe, nicht natürlich auch wegen mir, haha, eitel bin ich natürlich auch, aber ich habe wirklich

tolle Leute da versammelt und ich hoffe, dass es ein Buch sein wird, wo Menschen, wenn sie die letzte Zeit gelesen haben, den Hörer in die Hand nehmen, eine E-Mail schreiben oder was auch immer tun, ins Handeln geraten, weil sie so viele tolle Ideen kennengelernt haben. Das dazu. Wir alle beschäftigen uns ja gerade mit dem, was viele als Rechtsruck bezeichnen. Das ist natürlich überhaupt kein Rechtsruck. Es ist eine kontinuierliche Entwicklung. Es ist vor allen Dingen nie weg gewesen. Und das, was von anderen als Überraschung, von Korrektiv ausgelöst wurde, sagen halt viele, wo wart ihr vorher und unter welchem Stein? Trotzdem ist es wundervoll, dass Hunderttausende jede Woche auf die Straße gehen und Flagge zeigen für Demokratie und Menschlichkeit. Und da habe ich natürlich auch hingeschaut, wer wird da von offizieller Seite tätig, welche Unternehmen äußern sich, welche Verbände und Institutionen. Und positiv aufgefallen ist mir der Herr Gröger, der bei der IG Metall Niedersachsen und Sachsen vertritt, also auch eine ganz interessante Kombi. Der hatte sich in der Presse, aber auch sonst bei LinkedIn ganz klar gegen rechts und relativ früh auch. Also es sind ja jetzt ein paar nachgeklackert. Auch der Chef von Volkswagen war jetzt endlich mal bei einer Demo in Wolfsburg. Aber Herr Gröger gefiel mir, weil ich auch weiß, dass es nicht ganz unschwierig ist, um es mal vorsichtig zu sagen, in diesem Bereich, in dem er tätig ist. Denn ich habe mehrere Artikel auch gelesen. Jeder Dritte wählt die AfD im Werk, hieß es da, also auch speziell bezogen auf die Autoindustrie. Es gab auch Versuche, AfD-Listen zu installieren, auch in Wolfsburg und anderen Werken. Und ich glaube, wir haben ein cooles Gespräch zustande gebracht, in dem Sinne, dass wir uns auch nicht immer einig waren. Und aber auch in dem Sinne, dass ich ihn mal mit ein paar Vorurteilen konfrontieren konnte. Zum Beispiel wird mir immer wieder

gesagt, die Autokonzerne wollen sich ja gern verändern, aber die Gewerkschaften verhindern das. Und ich habe mit ein paar Leuten von der Basis von Autowerken, also mit diesen Arbeitsplätzen genannten Menschen, auch schon zu tun gehabt in Wolfsburg, die sagen halt was anderes. Sie sagen, dass es durchaus auch das Management ist, nicht unbedingt das Höchste, aber diese Sedimentschicht dazwischen. Und deswegen glaube ich, dass ihr hier in der Aufnahme, in der Episode von She Drives Mobility einen guten Einblick bekommt, was ist eigentlich Gewerkschaftsarbeit im Sinne der grünen Transformation? Welche Themen gibt es da? Wie betrachtet man die aktuelle Regierung? Wie aber auch die Dinge, die 16 Jahre Merkel verursacht haben? Also wir haben einen relativ breiten Bogen gespannt. War ein total schönes Gespräch, weil es für mich auch natürlich ermutigend ist, solche Menschen in der IG Metall zu wissen. Und jetzt der übliche Hinweis, ich brauche eure Sichtbarkeit. Also wenn euch diese Episode gefällt, dann verteilt Sternchen, Kommentare, leitet sie weiter. Wenn euch meine Inhalte Mehrwerte generieren, dann könnt ihr mir bei Ko-fi einen Kaffee ausgeben oder aber auch den Newsletter von Steady abonnieren, wo ihr einmal in der Woche Posts von mir bekommt und exklusive Inhalte. Aktuell sind das Podcastfolgen unter anderem mit Tazio Müller, einem Freund von mir, der unter anderem Ende Gelände gegründet hat, aber auch, und das ist jetzt im März wieder der Fall, virtuelle Treffen mit allen AbonnentInnen, aber auch Gästen. Diesmal geht es um das Buch Vielfalt, das ich im Duden mitgestalten durfte mit einem Kapitel zu Mobilität. Aber ich habe jetzt zwei von den AutorInnen eingeladen, die euch ein bisschen was zu Diversität, zu Queerness in Asien und ganz verschiedenen anderen Themen mitbringen können. Also ich wünsche euch jetzt viel Spaß bei dieser Folge. Am 27. März wird dieser

Podcast übrigens fünf Jahre alt. Da habe ich mir auch schon was Spezielles ausgedacht, was hoffentlich klappt. Und ja, ich freue mich, dass ihr meine Arbeit supportet und wünsche euch jetzt viel Spaß.

Ja, ich freue mich sehr, dass ich heute einen Vertreter der IG Metall mal in meinem Podcast habe. Hatte ich bisher noch nicht, also Premiere auch an dieser Stelle. Und Herr Gröger ist mir aufgefallen, im Rahmen der ganzen Geschehnisse um die Korrektiv-Recherche auch und dass Deutschland ja auf die Straße geht aktuell gegen den Rechtsruck oder wie auch immer man das nennen möchte. Aber Herr Gröger, ich würde Sie erst mal bitten, dass Sie sich mal kurz vorstellen, wer sind Sie und was machen Sie?

Thorsten Gröger

Ja, mein Name ist Thorsten Gröger und ich bin aktuell bei der IG Metall Bezirksleiter für Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Also die IG Metall gliedert sich in Deutschland in sieben Bezirke. Niedersachsen und Sachsen-Anhalt ist einer davon. Wir haben dort ungefähr 265.000 Mitglieder und da vertreten wir natürlich einmal so die größeren Branchen Metall und Elektroindustrie. Das Haustarifgebiet von Volkswagen ist auch in unserem Zuständigkeitsbereich, aber natürlich auch beispielsweise viele Handwerksbranchen, die Textil- und Bekleidungsindustrie, Holz- und Kunststoff. Das sind so, ich sage mal, um jetzt mal so die wesentlichen Bereiche zu nennen, unsere Zuständigkeitsbereiche. Und auf der, das ist ja sozusagen die Landesebene, auf der wir hier unterwegs sind, da ist unser, oder eins unserer Hauptbetätigungsfelder halt die Tarifpolitik. Das heißt, wir verhandeln hier die Flächentarifverträge für die Metall- und Elektroindustrie. Und das, das hatte ich eben

schon gesagt, das Haustarifgebiet Volkswagen. Und natürlich auch, ja, die Kontakte zur Landespolitik. Das sind so, ich sage mal, wesentliche Schwerpunkte bei uns. So, und ich selber mache das hier seit 2017. Bin davor in einer örtlichen Einheit, das nennen wir bei uns Geschäftsstellen, unterwegs gewesen als Gewerkschaftssekretär und auch als Geschäftsführer dort. Das hatte ich, also hauptamtlich bei der IG Metall bin ich seit 2005. Und davor war ich gut 20 Jahre beim Automobilzulieferer in der betrieblichen Interessenvertretung tätig. Also da war da halt so Jugend-Auszubildendenvertreter, Betriebsrat, aber auch Vertrauenskörperleiter, so nennen wir das bei uns, der gewerkschaftlichen Vertrauensleute im Betrieb. Und von Haus aus habe ich auch in dem Betrieb, in dem ich halt 20 Jahre war ungefähr, habe ich damals begonnen mit einer Ausbildung als Werkzeugmacher.

Katja Diehl

Dankeschön. Fangen wir doch einfach mal mit dem Nicht-so-schönen an, weil wir haben uns ja im Vorfeld auch so ein paar konkrete Dinge, wo die Transformation auch schon vorangeht, vorgenommen. Deswegen vielleicht wirklich. Ich habe heute in einer Frankfurter Rundschau einen Artikel gefunden, den ich insgesamt auch ein bisschen tendenziös fand, weil da unter anderem mal wieder gesagt wurde, die Menschen im ländlichen Raum und so weiter, die ja aufs Auto angewiesen sind, also in alternativen Denken fällt uns in Deutschland immer sehr schwer. Aber da wurde halt wirklich als Überschrift natürlich auch recht knallig gewählt „Im Automobilwerk wählt ein Drittel die AfD“. Also ganz explizit auch bezogen auf die Autoindustrie. Das war ein Soziologe, der sich da so ein bisschen mit beschäftigt hat. Und da kommen wir ja vielleicht auch zu diesem Kontaktpunkt zu Ihnen. Wie positioniert

sich da die IG Metall? Wie nehmen Sie aber auch die innerbetrieblichen Probleme in dieser Richtung wahr?

Thorsten Gröger

Also das liegt in unserer Tradition. Insofern ist es uns eine Herzensangelegenheit, dass wir uns ganz klar gegen Rechts wenden. Ich sag mal, man sieht das ja nicht nur historisch, sondern man sieht es auch im europäischen Kontext. Da, wo rechtsextreme oder rechtspopulistische Kräfte an die Regierung kommen, ist das Erste, was gemacht wird, die Rechte der Gewerkschaften einzuschränken. Auch wenn man in die Programmatik, also nicht vielleicht in das, was immer so, ich nenne es jetzt mal so mit dem bösen Begriff, Propaganda verbreitet wird, sondern wenn man in die Programmatik guckt, sieht man auch, dass das absolut keine arbeitnehmerfreundliche Politik ist, die da gemacht wird. Also insofern ganz klare Haltung gegen Rechts. Und jetzt mit dem Blick auf die Betriebe. Sie sprechen wahrscheinlich den Artikel von Klaus Dürre an, wenn ich das richtig sehe, das auch gesehen. Also klar, sagen wir immer, und das entspricht auch unserer Wahrnehmung, dass natürlich die Beschäftigten in den Betrieben irgendwo ein Stück weit auch ein Abbild der Gesellschaft sind. Insofern, wenn wir sehen, dass bei den Umfragen die AfD bei 20 Prozent liegt, dann ist davon auszugehen, dass sich ein ähnlich hoher Anteil jetzt im Durchschnitt, das wird von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich sein und von Region zu Region unterschiedlich sein, aber auch eine entsprechende Anzahl von unseren Kolleginnen und Kollegen mit diesen Gedanken spielt. Und wir versuchen natürlich über Argumente, über Aufklärung, ein Teil habe ich eben gesagt, versuchen ins Gespräch zu gehen mit den Kolleginnen und Kollegen. Aber ich will auch klar sagen, nicht alle, die mit dem Gedanken

spielen, AfD zu wählen, sind irgendwie rechts- oder rechtsextrem, sondern wir müssen natürlich auch sehen vor dem Hintergrund multipler Krisen, die wir hinter uns haben oder in denen wir mittendrin stecken und vor dem Hintergrund, dass wir ja auch, ich sag mal, vor einem sehr oder mittendrin sind in einem sehr krassen Umbau unserer Industriegesellschaft, dass natürlich auch eine Menge an Verunsicherung da ist. Und na ja, da gäbe es auch eine Menge, vielleicht kommen wir da ja noch drauf unterwegs, aber eine Menge Anforderungen, auch die wir in Richtung Politik hätten, wo wir sagen, da wäre mehr drin, um auch für Sicherheit und für Perspektiven nach vorne zu sorgen. Also wir sagen, wir brauchen sozusagen echt eine größere Anstrengung, um so etwas wie ein positives Zukunftsbild auch zu zeichnen, an dem sich die Menschen auch orientieren können. Wenn die Orientierung fehlt, dann ist das genau die Lücke, die die Populisten von rechts besetzen und die sagen so und der Unsicherheit so zu begegnen, ist doch besser, wenn alles so bleibt, wie es ist. Es ist doch besser, wenn wir auf die nationale Karte setzen und uns einigeln, sodass das natürlich am Ende des Tages in den Abgrund führt, ist auch klar, weil wenn wir sozusagen den Veränderung, wenn wir sagen nichts ändern, dann werden wir der Klimakrise nicht begegnen können. Wir werden nicht umgehen können mit dem demografischen Wandel. Wir werden auch nicht umgehen können mit den wachsenden Ungleichheiten, die es gibt. Das heißt, wir müssen sozusagen auch diese Veränderungsprozesse aktiv gestalten. Aber dafür brauchen wir halt Sicherheit, dafür brauchen wir halt eine Perspektive nach vorne an, wie gesagt, an der sich die Menschen orientieren können.

Katja Diehl

Können wir gerne erst mal noch bei dem Punkt verweilen. Weil natürlich kann man jetzt sagen, die sind nicht rechtsextrem, die Wählenden, aber sie wählen ja faschistisches Gedankengut. Und Korrektiv hat natürlich sehr klar aufgemacht, was da in diesem Wahlprogramm auch so steht. Und das Interessante ist ja, dass gerade die in Anführungszeichen Abgehängten auch diejenigen wären, die am meisten Einschränkungen erfahren würden durch die Politik der AfD, wenn sie denn so käme, wie die das so vorhaben. Und zum Schluss, was auch immer interessant ist, finde ich, dass man sehr stark in der Gesellschaft so dieses Narrativ, was glaube ich selbst auch von der AfD gepflegt wird, dass es die Abgehängten sind. Aber es sind ja zum Teil sehr gut situierte Menschen, die einfach den Status quo bewahren wollen. Also in diesem Werk, was sie eben gerade so virtuell gezeichnet haben, geht das ja durch alle Schichten. Also ich glaube, das ist auch immer wichtig, auch zu adressieren, was macht denn Führung? Also jetzt gerade nicht nur in einem Autowerk, sondern überhaupt politisch Einfluss nehmend im dem Sinne, dass wir doch zumindest ein demokratisches Grundsystem bewahren wollen. Und das ist natürlich etwas, wo ich sagen muss, es ist zwar schön, dass sie mir positiv aufgefallen sind und das selbst als Person machen, aber das ist nicht unbedingt Mainstream. Also es gab dann immer mehr Menschen, die, ich habe auch LinkedIn beobachtet, da gab es ja sogar Presseartikel. Warum schweigen sie in diesem Businessnetzwerk? Warum sind da so wenige und nur die üblichen Verdächtigen, die sich dazu auch äußern? Also es passiert jetzt schon was nachklappernd. Und natürlich ist die IG Metall da auch, wie Sie schon sagen, historisch in der ersten Reihe. Aber es gab schon was, so ein bisschen, fand ich, wie so ein Wegducken in der Industrie auch. Also wenn wir jetzt vielleicht diesen Rahmen so ein bisschen weiter nochmal fassen auf



dieses Thema, dass Menschen, die AfD, die ja in mehreren Bundesländern als gesicherte Rechtsextrem gilt, wählen, wenn sie so auf Management gucken, aber auch auf Belegschaft, aber auch vielleicht, ob es einen Unterschied gibt in den beiden Bundesländern. Weil es ist natürlich auch in ihrer Konstellation sehr interessant, dass sie diese beiden Bundesländer haben. Also fangen wir doch erst mal mit dem Status quo, der Analyse an. Was glauben Sie, was fehlt? Was ist das, dass jetzt so offen zutage tritt?

Thorsten Gröger

Das war jetzt eine Menge. Das würde ich nochmal klar sagen. Für die IG Metall ist das historischer Auftrag, für uns als Gewerkschaften ist das historischer Auftrag. Das war immer so und ist auch immer so, dass wir uns ganz klar gegen Rechts positionieren. Das haben wir auch gemacht, als die gesellschaftliche Situation noch eine andere war. Jetzt haben Sie angesprochen, das habe ich zumindest jetzt verstanden, dass Vertreterinnen und Vertreter der Industrie sich da auch klarer, schneller hätten bekennen können. Ich sage ganz ehrlich, das ist aber jetzt müßig. Ich sage mal denjenigen, die sagen, ich bekenne mich jetzt auch vielleicht später als andere, dann positioniere mich auch. Ich würde jetzt ungern mit denen darüber diskutieren, dass das irgendwie ein bisschen spät war. Sondern es ist doch gut, dass das jetzt auch so ist. Der Anlass ist natürlich ein schrecklicher, der die Ideologie aufgezeigt hat und auch wenn jetzt die AfD versucht, das zu relativieren, sich zu distanzieren, das in Frage zu stellen, ob das alles richtig ist. Das sind ja alles Ablenkungsmanöver und zeigt auch so ein bisschen die Nervosität. Es ist schon schrecklich, was da zu Tage getreten ist. Was jetzt eben auch deutlich wird, auch durch die Proteste, die jetzt auf der Straße und was ja irgendwie auch spannend ist, auch

in Orten, wo man so etwas bisher noch nicht oder selten gesehen hat, wird eben deutlich, dass auch wenn die Erfolge bei den Umfragen und bei manchen Wahlen der AfD da sind, dass es trotzdem die überwiegende Mehrheit der Gesellschaft ist, die das anders sieht. Und das finde ich auch wichtig, dass auch diejenigen, die eben auch in Phasen Haltung gezeigt haben und zeigen oder auch in Situationen Haltung zeigen, die auch manchmal nicht einfach sind, dass denjenigen auch ein Stück weit der Rücken gestärkt wird. Und das finde ich schon mal wichtig an der Stelle. Und ich sage mal, dass natürlich nicht alle Repräsentantinnen und Repräsentanten von jetzt auch, ich sage mal, Unternehmensverbänden sich so klar, wie man sich das wünscht, äußern. Ja, das würde ich auch kritisieren. So viel Verständnis, wie man da vielleicht auch dafür hat, dass da nicht unbedingt immer das Interesse ist, die Debatte und den Konflikt, der dann damit verbunden ist, dann auch in die Betriebe reinzubringen. Das ist mir schon klar, dass da vielleicht auch ein bisschen die Angst davor ist, dass das Einfluss hat auf den Output, wenn man sich mit solchen Fragen beschäftigt. Aber natürlich würde ich das kritisieren, wobei ich trotzdem in Summe sehe, dass sich das eben auch in die richtige Richtung bewegt mit allen Ausreißern, die es gibt. Und da haben Sie eben auch gesagt, vielleicht der Unterschied. Es gab ja jetzt irgendwie kürzlich diesen Brief der IHK Ostdeutschland an den Bundeskanzler. Aus meiner Sicht bei aller Kritik nochmal, die wir auch an der ersten Politik haben, die man auch haben muss, wenn es darum geht, wie kriegt man eigentlich die Zuversicht hin, das positive Zukunftsbild hin. Aber trotzdem sozusagen dieses allgemeine Bashing, alles über einen Kamm scheren und auch da drin zu erkennen, diese Tendenz, wir wollen eher an Alten festhalten und auch so eine Tendenz zu sagen, mit Überschriften wie Bürokratieabbau.

Niemand hat Bock auf überbordende Bürokratie, aber wenn man sieht, dahinter verbergen sich möglicherweise eher andere Dinge, beispielsweise Themen wie Mindestlohn, beispielsweise wie Lieferkettengesetz und solche Dinge, wo es um Schutzrechte geht. Und so etwas, dann trägt das eben auch nicht dazu bei, dass die Menschen Zuversicht fassen können, sondern es sind eben Angriffe auf ihre Bedingungen. Und da erwarte ich schon, dass die Verantwortung da auch anders war.

Katja Diehl

Genau und das, was ja immer wieder ein bisschen vergessen wird, ist, dass die aktuelle Regierung, also ich bin manchmal auch hoch erstaunt, FDP-Politiker im Interview zu hören, die auf die Regierung schimpfen, also die scheinen auch manchmal schon vergessen zu haben, dass sie Teil der Regierung sind. Also das ist ja wirklich etwas, das sieht man jetzt auch an den landwirtschaftlichen Protesten, wo jetzt während wir sprechen ja gerade auch eine Veranstaltung der Grünen abgesagt werden musste, wegen einer großen Bedrohungslage. Also es trifft ja tatsächlich nur die Grünen, obwohl man mit drei Parteien in dieser Regierung ist und man hat natürlich auch ein gewisses Sediment geerbt von den Regierungen vorher. Also die Regierungen vorher waren ja auch nicht in der Lage, dieses positive Zukunftsbild zu zeichnen. Deswegen, bevor wir vielleicht mal schauen, wie könnte dieses Zukunftsbild aussehen und da könnten wir vielleicht auch nochmal auf ihr Papier eingehen, was sie ja auch speziell als IG Metall zur Mobilitätswende da veröffentlicht haben. Aber haben Sie denn das Gefühl, dass verschlafen wurde, auch jetzt gar nicht im Hinblick auf die aktuelle Regierung, sondern schon sehr viel länger sich auch ein bisschen davor gedrückt wurde, den Leuten auch so ein bisschen reinen

Wein einzuschicken und zu sagen, wir müssen jetzt hier echt mal in die Veränderung?

Thorsten Gröger

Ja, ob das nur verschlafen wurde, den Leuten zu sagen, weiß ich nicht, aber es sind zumindest in Handeln etliche Dinge liegen geblieben. Also wenn ich mir überlege, dass ein damaliger Wirtschaftsminister Altmaier gesagt hat, wir bräuchten, also jetzt sinngemäß, nicht eins zu eins zitiert, sondern ich glaube, wir bräuchten keine größeren Mengen an Strom beispielsweise und damit das Thema Ausbau der Erneuerbaren über viele Jahre liegen geblieben ist. Also das ist doch ein Punkt, da wissen wir doch alle, da hätten wir doch jetzt schon an einem ganz anderen Punkt stehen können, als wir jetzt sind. So, das nimmt jetzt Fahrt auf, da muss aber noch deutlich mehr Dynamik rein. Aber das sind halt Dinge, die sind dann, wenn sie dann nachgeholt werden müssen, schwierig. Und da muss man ja nochmal dazusehen, bei all dem, was dann nachgeholt werden muss, dann kommen natürlich solche Veränderungen auch eher ein bisschen schneller. Also damit ist ja nicht nur die positive Hoffnung verbunden, sondern es sind natürlich, das muss man ja wahrnehmen, auch schon Belastungen oder auch Unsicherheiten, die damit verbunden sind. So, und dann kommt jetzt ja noch dazu, dass die Krisen, die dann unterwegs da waren und sind, also von Corona bis Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, das sind ja Dinge, die auch nochmal die Rahmenbedingungen so gravierend verändern, dass das natürlich eben alles auf einmal kommt. Aber ja, nochmal, um das zu sagen, ja, da sind Dinge liegen geblieben und ein paar Weichen auch falsch gestellt worden, wobei ich sag mal, bei ein paar Dingen, wo man jetzt auch sagen muss, na klar, im Nachhinein ist man immer schlauer. Also was das Thema

Abhängigkeit vom russischen Gas beispielsweise angeht, also da würde ich jetzt für uns auch einen Anspruch nehmen, dass wir natürlich auch für diesen Weg standen, dass wir gesagt haben, Mensch, Gas kann eine Brückentechnologie sein, was sich jetzt im Nachhinein halt zeigt, dass das eben ein Weg war, der doch eben nicht so schlau war. So, also bestimmte Dinge hätte man sehen können und hat sie nicht gemacht und andere Dinge, muss man auch sagen, die konnte man, glaube ich, so nicht sehen und muss jetzt gucken, wie man damit umgeht. Aber auch so Dinge wie die Frage, also es sind ja, es sind aus meiner Sicht, damit das gelingt mit dem Umbau, sind zwei große Dinge notwendig. Das eine ist, man braucht Akzeptanz. Man braucht sozusagen in der Mehrheit der Gesellschaft Akzeptanz, dass das Ziel richtig ist und dass auch der Weg gegangen wird. Sonst verlieren wir den gesellschaftlichen Konsens, dass wir diesen klimaneutralen Umbau unserer Industriegesellschaft unbedingt machen müssen, wenn wir die Akzeptanz nicht haben. So und dafür braucht man halt eine Verlässlichkeit, dafür muss man, was ich gesagt habe, dafür muss das nachvollziehbar...müssen die Maßnahmen, die unterwegs gemacht werden, dann auch nachvollziehbar sein. Also ich bin davon überzeugt, dass die Menschen auch bereit sind, auch Einschränkungen, Veränderungen in Kauf zu nehmen, dann, wenn sie sehen, das, was ich an Einschränkungen und Veränderungen in Kauf nehme, trägt auch dazu bei, dass das große Ganze auch weitergeht. Es muss sozusagen in sich schlüssig sein. Also Akzeptanz und das Zwangsverbrauchen ist, wir brauchen jede Menge an zusätzlichen finanziellen Mitteln für öffentliche und private Investitionen in die Infrastruktur, in den industriellen Umbau, in den Ausbau der Erneuerbaren, aber auch in das ganze Bildungssystem. Das hängt ja alles miteinander zusammen, in die Situation, die sich ändern muss,

wenn wir solche Veränderungen haben. Und da braucht man eben auch einen Plan, wie das organisiert wird. Und ich sage mal, da halte ich es für einen absoluten Fehler, sich dann einer Restriktion wie der Schuldenbremse zu unterwerfen und das ist ja zu einem Zeitpunkt mindestens in die Landesverfassung aufgenommen worden, wo eigentlich klar war, wir kommen in eine solche Phase. Klar, die Krisensituation konnte man nicht erkennen, aber den Aufwand, den wir eigentlich betreiben müssen, um diesen klimaneutralen Umbau in unserer Industriegesellschaft ordentlich hinzukriegen, der war absehbar. Und da unterwirft man sich diesen Restriktionen. Ja, wenn wir auf die Vergangenheit blicken, da hat man sich selber Fesseln angelegt, die eigentlich völlig falsch waren.

Katja Diehl

Und das ist ja etwas, wo sie dann, habe ich ja eben schon so ein bisschen angeteasert, auch als IG Metall, tatsächlich auch zu dem Thema, was ich halt beacker ein Papier vorgelegt haben zur Transformation, gerade auch in der Mobilität. Und dann bringe ich doch gleich mal ein Vorurteil mit, was mir immer wieder begegnet, dass viele sagen, ja, die Bosse von der Autoindustrie, das oberste Management, das will ja auch die Veränderung, aber die Gewerkschaften, die sind ja die Bremsen. Jaja, das habe ich doch gedacht, das bringe ich mal in dieses, wie soll ich sagen, in dieses Gespräch zwischen uns beiden rein, weil ich glaube, das ist halt was, das sehen wir ja auch jetzt an der Zusammenarbeit von Fridays for Future und den Verdi's im öffentlichen Personennahverkehr. Erstmal glaube ich, dass wir froh sein können, in einem Land zu sein, wo gewerkschaftliche Arbeit einfach zu unserer DNA gehört. Sie haben ja selber schon gesagt, wer das nicht will, also welche Kräfte. Und deswegen brachte ich das nicht so wirklich zusammen, weil

ich kannte von einem anderen Kollegen von Ihnen schon das Papier. Das hat er mir sofort stolz geschickt, weil er auch Teil der Gruppe war, die das erarbeitet haben. Also wir müssen natürlich auch anerkennen, auch Gewerkschaften entwickeln sich ja weiter. Also auch da denke ich, ist auch in ihrer DNA etwas. Also ich war vor vier Jahren oder so mit einem höheren Vertreter der IG Metall, auf dem Podium und der weiß auch noch nicht so offen für so Klimathemen oder so. Aber da entwickelt sich ja was gemeinsam. Wir lernen ja auch gemeinsam. Und das, was ich mir ja auch wünschen würde, ist immer einen Schritt zu gehen und dann zu gucken, aber einfach mal zu gehen. Das ist ja auch schon manchmal, dieser erste Schritt passiert ja schon nicht. Da würde ich gerne wissen, dieses Papier auch speziell auf die Mobilität schauend, was es so für eine Historie auch intern hatte, ob Mobilität auch, weil sie natürlich einen automotive Schwerpunkt haben, aber wie groß ist Mobilität auch als Thema? Weil ich kann mir vorstellen, auch die Mobilität ihrer Mitarbeitenden oder ihrer Gewerkschaftsangehörigen ist ja auch eine Frage. Also wie steht das Mobilitätsthema da und wie kam es zu diesem Papier? Und was ist mit dem Gerücht, dass sie immer auf der Bremse stehen?

Thorsten Gröger

An dem Gerücht ist natürlich überhaupt nichts dran. Nein, aber zumindest würde ich dann schon gerne die Beispiele kennen, wo die Unternehmen diese Veränderungen wollen und wir diejenigen sind, die auf der Bremse stehen. Also da habe ich eher das Gefühl, nee, stimmt nicht, das ist gar kein Gefühl, sondern da wissen wir, dass wir, und wenn ich jetzt wir sage, dann sind das die vielen tausend Kolleginnen und Kollegen, die in den betrieblichen Interessenvertretungen unterwegs sind, dass wir eigentlich die treiben-

den Kräfte sind. Also wir haben vor einiger Zeit unsere Betriebsräte gefragt und haben gesagt, wie steht es denn in eurem Unternehmen mit der Transformation? Und zwar gibt es so etwas wie einen erkennbaren Plan, den euer Arbeitgeber hat für den Umgang mit der Transformation. Und das ist dann schon, finde ich, keine beruhigende Erkenntnis, wenn dann ungefähr die Hälfte der Kolleginnen und Kollegen uns zurückmeldet, nee, irgendwie sehen wir das nicht. Das heißt ja nicht, das muss nicht unbedingt heißen, dass es den nicht gibt, aber zumindest wird das nicht im Dialog mit den Beschäftigten gemacht. So, da ist unsere Strategie eigentlich zu sagen, da müssen die Betriebsräte die treibenden Kräfte sein, also quasi wie die Gewerkschaften im Betrieb die treibenden Kräfte sein. Weil eins ist doch klar, also Produkte und auch Produktionsweisen, also Prozesse, die nicht absehbar eine Perspektive haben, klimaneutral umgestellt zu werden, die haben keine Zukunft, die sind nicht zukunftsfähig. So und wer hat eigentlich ein stärkeres Interesse daran, als die Beschäftigten selbst und wir als Interessenvertretung der Beschäftigten, dass wir sozusagen, dass wir die Arbeitsplätze, in denen sie beschäftigt sind, zukunftsfähig aufstellen. Also deswegen haben wir uns schon vom Grundsatz her dazu entschieden, uns eigentlich an die Spitze dieser Bewegung zu stellen. Und Sie haben ja einen Punkt angesprochen, die Perspektive unserer Mitglieder ist ja auch eine vielschichtige. Also die ist ja nicht nur die Perspektive, ich bin Beschäftigte in einem Unternehmen und möchte, dass mein Unternehmen Geschäftsmodelle hat, die auch eine Zukunft haben, damit meine berufliche Perspektive auch eine Zukunft hat, sondern das sind ja auch Verbraucherinnen und Verbraucher. Und sind auch Mütter und Väter, die auch wollen, dass ihre Kinder noch eine ordentliche Lebensgrundlage haben. Das ganze Paket wollen wir auch bedienen. Und ich meine,



um das jetzt mal so zu umschreiben, insofern glaube ich, ist das Vorurteil wirklich ein Vorurteil. Was ja aber nicht heißt, was nicht heißt, das im Konkreten, es auch manchmal eine Interessenlage gibt, wo man sagt, ja, da ist es jetzt irgendwie sinnvoll, an so einem Punkt festzuhalten, weil die Alternative noch nicht klar ist. Oder sinnvoll zu sagen, ey Leute, guckt auf das Tempo, damit die Menschen mitkommen. Das will ich nicht sagen, aber das ist so der Rahmen. Ich hätte es mir auch einfacher machen können, hätte auch einfach nur sagen können, wir als IG Metall sind, glaube ich, wenn ich das richtig recherchiert habe, die erste Industriegewerkschaft in Europa gewesen, die vor knapp fünf Jahren auf unserem Gewerkschaftstag per Beschlusslage das klare Bekenntnis zu den Pariser Klimazielen festgestellt hat. Ich sage mal, damit könnte man alles gesagt haben, aber es ist natürlich mehr als nur eine Beschlusslage, sondern es geht letztendlich auch um existenzielle Fragen für die Lebensgrundlage, aber auch um existenzielle Fragen für die Zukunftsfähigkeit der beruflichen Perspektive in unserem Land.

Lena Leihberg

Was ich ganz spannend finde, ist das Fazit aus diesem ersten Part von unserem Gespräch, dass sowohl Politikkommunikation nicht funktioniert, aber auch nicht die Kommunikation in den Betrieben. Also wenn das bei den Leuten nicht ankommt, warum sie im Betrieb sich jetzt verändern sollen, und wenn das bei den Leuten nicht ankommt, warum in der Gesellschaft Veränderungen notwendig sind, was ja sich gegenseitig auch immer bedingt, dann scheint da ja schon auch, ich sage jetzt mal vorsichtig, eine Management-Generation oder wie man es nennen will, sowohl in Politik als auch in der Industrie, gerade nicht so unbedingt viel Wert

auf Kommunikation zu legen und auf dieses, ja, vielleicht auch Zuhören, auf Verständnis entwickeln für Ängste, weil das ist ja was. Also ich kenne jetzt nur den klassischen Konflikt, als Herbert Diess noch bei Volkswagen war, dass er der große Visionär war und da den Gegenspieler in dem Sinne noch hatte, weil er wahrscheinlich der Visionär aber auch war, der ein Tempo hatte, das nicht, ich sage jetzt mal, tagesgeschäftstauglich war. Trotzdem hat er ja in die richtige Richtung gewirkt. Und das finde ich tatsächlich interessant, weil manchmal versteckt man sich, das kenne ich auch aus meiner beruflichen Perspektive, versteckt man sich ja auch immer hinter dem anderen, der einfach Schuld hat. Man schiebt gerne auch mal Leute vor und sagt dann, das ist halt die Gewerkschaft oder wie auch immer. Was für mich tatsächlich eine ganz tolle Erfahrung war, ich habe zweimal in Wolfsburg gelesen beziehungsweise einen Vortrag gehalten. Beim ersten Mal war das unter diesem Museum am Hauptbahnhof in Wolfsburg, wo alle immer aussteigen, schon mit ihren Autoschildern unterm Arm und dann in diese Welt von Volkswagen da auch rübergefahren werden. Da waren drei Herren, ich würde mal sagen zwischen 35 und 45, die haben jetzt nicht gesagt, wo sie arbeiten, weil sie meinten, ich sage jetzt nicht, wer ich bin, aber ich bin der am Band. Ich bin der Arbeitsplatz. Ich bin die Person, über die immer geredet wird. Und das fand ich total interessant, weil das war auch mein Empfinden, dass wir sehr viel über Arbeitsplätze, aber überhaupt nicht über Menschen sprechen. Also Arbeitsplätze ist für mich was Kaltes, was sobald Feierabend ist, passiert da nichts mehr oder wie auch immer. Und ich fand es total schön, dass mein Gefühl, dass es eine Depersonalisierung auch ein Stück weit ist, dass das stimmte und dass es bei den Leuten, in dem Falle Volkswagen, auch so ankommt. Der eine Herr meinte zu mir, ich bin doch nicht doof, ich

bin Mitte 30, wir gründen gerade eine Familie. Das ist klar, dass ich in zehn Jahren wahrscheinlich nicht mehr dasselbe mache, was ich jetzt mache, weil ich baue halt Autos zusammen. Aber ich kriege überhaupt keine Hinweise von meinen Chefs und Chefinnen und von denen, wo es einfach hingehen soll. Und bei der zweiten Veranstaltung haben wir sogar Stühle in Wolfsburg reinholen müssen in das Haus der Jugend, weil die Menschen so daran interessiert waren. Und da waren auch welche, glaube ich, vom Band, aber ganz viele auch vom mittleren Management, würde ich mal schätzen. Und die haben sich sogar mit Klarnamen und ich arbeite bei Volkswagen da und da. Und ich habe ein Problem damit, zu sagen, dass ich bei Volkswagen arbeite, weil alle sagen Diesel-Skandal und so weiter. Also was ich mit Ihnen gerne aufgrund von diesen Beispielen, auf diesen sehr konkreten und natürlich jetzt anekdotischen Beobachtungen, ich würde einmal den Blick darauf wenden wollen mit Ihnen, was ist das mit diesen Arbeitsplätzen? Also wie sehen Sie das als IG Metall, wenn immer gesagt wird, die Arbeitsplätze müssen bestehen bleiben? Und was ist es auch mit dem sogenannten Werkstolz? Also hat der ein bisschen gelitten in der Autoindustrie, auch dadurch, dass das Auto jetzt doch ein bisschen im Fokus ist von, ihr seid auch ein bisschen diejenigen, die Probleme bereiten?

Thorsten Gröger

Also ich würde gerne einen Punkt noch vorweg schieben, auch wenn er nicht exklusiv bestanden in Ihrer Frage war, aber war in der Einleitung immer Bestandteil. Ich würde sagen, also so eine gewisse Kritik, wie die Unternehmen dann auch in der Kommunikation umgehen damit. Also das teile ich vom Grundsatz her. Mir ist aber trotzdem nochmal wichtig zu sagen, wenn wir feststellen,

dass in 50 Prozent der Unternehmen, also über den Daumen jetzt, die Beschäftigten nicht so klar sehen, wo die Reise denn hingehen soll in der Transformation, dann heißt das nicht, dass wir jedem Arbeitgeber da auch den Vorwurf machen. Also es gibt natürlich immer Unternehmer, die zu wenig unternehmen. So, das ist nicht die Frage. Es gibt aber dieser ganzen Konstellation natürlich auch jede Menge Unternehmen, die es auch schwer haben. Das will ich auch nochmal sagen. Also die müssen ja gucken, dass sie ihr Tagesgeschäft, ich nenne das jetzt mal einmal so in der alten Welt, geregelt kriegen, müssen Kunden bedienen, müssen mit allem sozusagen Rahmenbedingungen klarkriegen und haben dann nicht unbedingt sozusagen die Potenz auch, das hinzukriegen, einfach mal so dann auch noch alternative Konzepte zu erarbeiten. Und dazu kommt noch, den Punkt will ich auch nochmal da aufmachen, dass natürlich auch die nicht immer Klarheit haben, wo die Reise hingeht. Und ich sage mal, die eine oder andere politische Debatte, die dann sagt, Mensch, ich bin jetzt mal bei dem Thema Verbrenneraus beispielsweise. Ist das jetzt doch vielleicht nötig, das nochmal nach hinten zu schieben und sowas? Die ist ja genau für sowas eher schädlich, weil wie soll dann, ich sage mal, ein kleines Unternehmen dann sagen, in was soll ich denn jetzt eigentlich investieren? Worauf soll ich mich jetzt eigentlich einstellen, wenn diese Klarheit nicht da ist? Also wir sagen auch, viele Unternehmen, es liegt jetzt dann nicht immer an den Handelnden der Personen, sondern die haben es auch nicht an jeder Stelle einfach und brauchen da eben auch Klarheit und Unterstützung. So, dann zu der Frage mit den Arbeitsplätzen. Ja, also das ist sozusagen nochmal ein interessanter Blick darauf, den Sie jetzt aufmachen, weil einerseits ist natürlich klar, erstmal geht es natürlich darum, sich um, ich sage mal, rein auch um diese zahlenmäßigen Perspektiven

zu kümmern. Weil ich sage mal, es fällt Altes weg, ist gar keine Frage, wenn ich jetzt, keine Ahnung, Beschäftigter bin am Band in einem Unternehmen, was Ventile für Verbrennungsmotoren herstellt, dann weiß ich, das fällt irgendwann weg. Und es gibt, oder wir wissen das, aber es gibt dafür auch neue Dinge, die entstehen. Also wenn ich beim Auto bleibe jetzt, beispielsweise ein Thema wie Batterie oder sowas. Und jetzt besteht natürlich erstmal die Aufgabe darin und die Kunst darin, dass das, was neu entsteht, auch zu versuchen, dorthin zu installieren, wo Altes wegfällt. Damit man mit dem Neuen, was entsteht, auch Perspektiven schaffen kann für diejenigen, deren bisherige Tätigkeit nicht mehr so gefragt ist. Das ist aber natürlich erstmal, haben Sie recht, das ist natürlich erstmal völlig losgelöst von der ganz konkreten individuellen Situation. Nur wenn es dann um die Umsetzung geht, und das ist uns auf jeden Fall klar, auch durch die praktische Erfahrung, und Volkswagen ist da ja ein praktisches Beispiel, was wir da vor Augen haben, dann ist das natürlich viel, viel komplizierter. Dann geht es schon darum, dass selbst der Beschäftigte, den Sie jetzt als Beispiel genannt haben, der sagt, das ist mir klar, dass sich meine Arbeit verändern wird. Trotzdem ist diese Veränderung eine Herausforderung für den. Also ich sage mal, wenn ich nach 20 Jahren mich auf etwas Neues einlassen muss, ist das eine Herausforderung, das Neue zu lernen. Natürlich weiß ich nicht zu hundertprozentiger Sicherheit, schaffe ich das? Komme ich damit klar? Dem muss man begegnen und da braucht man, glaube ich, auch in so einem Prozess Menschen, die auch in der Lage sind, das zu erläutern. Also da haben wir viele Ideen und Projekte aufgesetzt, also beispielsweise, das ist so ein sozialpartnerschaftliches Projekt von Transformationslotsen beispielsweise, die in den Betrieben quasi auch dafür da sind, Ansprechpartner zu sein für die Beschäftigten, um so etwas zu nen-

nen. Also ich will sagen, wir haben es im Blick, das heißt aber nicht, dass das überall schon hundertprozentig gut gelöst ist an der Stelle. Aber es sind auch andere Dinge, so ganz einfache Dinge, Mensch, mein soziales Gefüge verändert sich auch. Wenn ich durch eine Veränderung der Tätigkeit vielleicht nicht mehr in derselben Schicht bin oder in derselben Abteilung bin, dann sind auch einmal die Kolleginnen und Kollegen, mit denen ich lange zusammengearbeitet oder zusammen zur Arbeit gefahren oder sowas, weg. Also das sind alles Dinge, mit denen man sich auseinandersetzen muss, gar keine Frage, und die dann quasi in das Persönliche gehen. Und das ist eine Herausforderung, ja. Aber ich finde, das ist immer noch einfacher, das innerhalb des bisherigen Unternehmens zu lösen, als wenn wir dann die Beispiele haben, wo die Perspektive innerhalb des Unternehmens nicht mehr da ist und das für die Beschäftigten mit einer kompletten Veränderung verbunden ist. Wobei es auch die geben wird, und da müssen wir gucken, dass auch da bei diesem Begleiten in so einer solchen Veränderung das Unternehmen, was in dem Moment nicht sich in der Lage sieht, innerhalb des eigenen Unternehmens für die Perspektiven zu sorgen, dass dieses Unternehmen trotzdem in der Verantwortung ist, die Beschäftigten auch dabei zu begleiten. Also wir haben so ein Beispiel, das ist Continental in Gifhorn, wo das Unternehmen die Entscheidung getroffen hat, mit der Produktion von Automobilteilen nicht mehr weitermachen zu wollen. Also die Entscheidung, das werden wir sagen, die kritisieren wir, gar keine Frage. Trotzdem hat man sich da jetzt auf den Weg gemacht, zu sagen, wir wollen uns kümmern um alternative Beschäftigungsperspektiven für die Beschäftigten und wollen sie auch unterstützen mit Qualifizierung, diesen Weg dahin auch zu gehen. Und ich sag mal, mindestens in der Verantwortung sind die Unternehmen, weil

für die kommt es ja auch nicht plötzlich, dass sich was verändern muss.

Katja Diehl

Ja, super, da sind wir auch schon direkt im letzten Part von unserem kleinen Protokoll, wie die IG Metall und grüne Transformation zusammenpassen und welche Beispiele es gibt. Also was macht denn Continental anstelle von Automobilteilen? Gibt es da schon Pläne oder sind die auch noch auf dem Weg, überhaupt diese Veränderung zu gestalten oder ist das schon relativ in der Umsetzung?

Thorsten Gröger

Ja gut, die Schlagzeilen, die sie in den letzten Tagen gemacht haben, die sind natürlich nicht besonders, das ist nicht die Frage. Ich habe jetzt dieses konkrete Beispiel in Gifhorn. Da ist es so, da macht nicht Conti sich Gedanken darüber, was sie an alternativen Produkten herstellen können. Das wäre ja eigentlich unser erster Anspruch gewesen. Das müsste ja gerade an solche großen Unternehmen, die ohne Zweifel die Möglichkeit haben, frühzeitig Marktentwicklungen sich anzugucken, die ohne Zweifel die Möglichkeiten haben, sich über alternative Geschäftsmodelle und Produkte Gedanken zu machen. Das wäre auch unsere Erwartungshaltung. Deswegen kritisieren wir da auch diese grundsätzliche Entscheidung, dass Conti sagt, wir geben diese Produktion und den Standort dort auf. Der Weg, den die jetzt gegangen sind, ist zu gucken, wie kriegt man andere Unternehmen, die in Wachstumsfeldern unterwegs sind, wie kriegt man die dorthin, um für die Beschäftigten dort Perspektiven zu bringen. Konkret in Gifhorn, sie wird sich dort die Firma Stiebe Eltron, ansiedeln und Teile für Wärmepum-

pen bauen. Das hat man mit großer Unterstützung unseres Netzwerks als IG Metall zusammengebracht. Jetzt geht es darum, dass wir dort Perspektiven schaffen. Wenn man den Punkt, den Sie angesprochen haben, noch mal zusammenbringt, dann sagen von außen alle, das ist doch eine tolle Sache, dass da Teile, die zum Teil an Verbrennungsmotor hängen, da jetzt auslaufen. Da besteht die Möglichkeit für die Beschäftigten, Wärmepumpen zu bauen, durch die Eltron hört sich erst mal klasse an. Aber für die einzelnen Beschäftigten ist es gut, dass es eine Perspektive gibt. Aber auch für die sagen die sich, da sind tausend Fragen, die da aufkommen. Was heißt das für meine Entlohnung? Was heißt das für meine Betriebsfähigkeit? Was heißt das für die Qualifikationsanforderungen, die gestellt werden? Schaffe ich das? Will ich das? Und so weiter. Das ist eigentlich ein ganz gutes Beispiel für diesen unterschiedlichen Blick auch da drauf.

Katja Diehl

Ja, das hört sich immer so ein bisschen blöd vielleicht an, aber es ist natürlich ein klassischer Change-Prozess, der hoffentlich auch besser durchschritten wird, als es bei Nokia und anderen der Fall war, oder auch analoge Fotografie, die ja auch eher zum sehr Wann-Phänomen geworden ist. Das ist ja was, wo man ganz oft auch sagt, entweder du gestaltest die Transformation oder du musst dich transformieren. Da ist es natürlich immer schön, wenn man das Heft in einer eigenen Hand behält und einfach schaut. Das ist ja auch das, was in Wolfsburg tatsächlich passiert. Da hat sich ja die Gewerkschaft zusammen mit AktivistInnen, zusammen mit Menschen, die dort arbeiten, Gedanken gemacht und auch mal aus plakativem Hinweis mal einen Autozug überzogen mit einer Plane und als Straßenbahn dargestellt. Nach dem Motto, die erste



Straßenbahn verlässt dieses Werk. Das waren auch tatsächlich Dinge, wo, das kann ich fachlich nicht beurteilen, aber wo natürlich auch Menschen, die dort arbeiten, sagen, wir hätten schon auch Möglichkeiten, andere Dinge zu bauen. Aber wir haben uns jetzt vorgenommen, auf die E-Mobilität bei Volkswagen zu schauen. Wie war da denn so der Prozess? Natürlich ist man erst mal ein bisschen zusammengezuckt, als Herbert Diess dann gegangen ist, sage ich mal vorsichtig, weil er war natürlich der Kopf, den man mit diesem E-Mobilitätsweg von Volkswagen in Verbindung gebracht hat. Wie sehen Sie das in dem Sinne von Leuchtturm vielleicht auch aus Ihrer Gewerkschaftssicht, was Volkswagen da gerade macht?

Thorsten Gröger

Also, weil Sie diesen konkreten Punkt so ansprechen, also, ich mach es mal so, nicht immer ist das im Leben so, dass das Image, was sich einzelne Personen nach außen geben, dass das auch in der Tat mit dem konkreten Handeln und dem konkreten Weichenstellungen in dem Verantwortungsbereich, in dem ich bin, zu tun hat. Weil wir sehen das ja, weil dazu hätte ja auch gehört, dass man damals schon Weichen gestellt hätte, hin in eine Modellpolitik, die dann auch dafür sorgt, dass man jetzt etwas vorzuweisen hat, was bei den Kundinnen und Kunden entsprechend gefragt ist. Also, wir sagen, aus meiner Sicht, wenn das Image und die Art des Handelns, da klappt schon das eine oder andere an der Stelle. So, und jetzt zu der Frage, auch Alternativen, also, ja, klar, muss auch über Alternativen nachgedacht werden. Das ist gar nicht die Frage. Ich will aber trotzdem an der Stelle klar sagen, nicht, dass das falsch rüberkommt. Weil ich ja, ich meine, ich selber wohne im ländlichen Raum. Und ich selber habe auch die Möglichkeit, weil ich sozusa-

gen einen Teil meiner Terminplanung und solche Dinge auch ein Stück weit selber im Griff habe, habe auch die Möglichkeit, meinen Weg vom ländlichen Raum hier in die Stadt nach Hannover mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu organisieren. Aber ich sage mal, wenn ich sozusagen anderen Zwängen unterliegen würde, würde es so nicht funktionieren, muss man objektiv so sagen. Also, ich sage mal, würde es ohne Auto noch nicht funktionieren. Das kann ich beurteilen, weil ich das selber seit längerer Zeit so praktiziere. So, und wenn wir jetzt auch mal auf die objektiven Fakten schauen, ist es ja so, ja, also, ich habe jetzt nicht die Zahl hinter dem letzten Komma, aber ungefähr verteilt sich ja das, was quasi an Kilometern individuell zurückgelegt wird, verteilt sich ja 90 Prozent Auto, 10 Prozent ÖPNV. So, und ich sage mal, wenn wir jetzt das hinkriegen wollen, dass wir aus diesen 90 Prozent, das müssen wir ja auch, dass wir von diesen 90 Prozent runterkommen. Aber ich sage mal, wenn wir das nur schaffen würden, von 90 auf 80 zu kommen, würde das bedeuten, wir müssten die Kapazität im ÖPNV, also, wenn ich jetzt das richtig rechne, ja verdoppeln. Und was wir unterstützen, das ist ja auch entsprechend in unseren Papieren nachzulesen, und so weiter, das ist gar nicht die Frage, nur wir wissen ja, was das für eine Herausforderung ist. Also, wenn ich allein die Frage sehe, den Zeitplan sehe für den Deutschland-Takt bei der Deutschen Bahn, also, dann wissen wir, was da sozusagen für eine Herausforderung ist, um das hinzubekommen. Also, ich will sagen, bei aller Zielsetzung, dass wir nicht nur den Antrieb umstellen müssen bei den Autos, sondern dass wir natürlich auch die Verkehrsträgerverteilung verändern müssen, ist aber klar, dass wir nicht von diesen 90 Prozent mal eben so einen Hebel umlegen und da, weiß ich nicht, auf die Hälfte oder sowas kommen.

Katja Diehl

Da muss ich natürlich als Katja Dien ein bisschen reingrätschen, weil es ist beides. Weil ich bin im ländlichen Raum, weil meine Eltern pflegebedürftig sind und die nur mobil sind, wenn mein Bruder oder ich sie fahren. Und ich sehe, dass da mittlerweile jeder Haushalt pro Person ein Auto hat. Also es gehört, finde ich, dass es halt leider immer dieses, also ländlicher Raum ist wirklich so ein Triggerthema, auch für viele. Ich sehe da ganz viele Möglichkeiten, auch aufgrund der Basis, dass 50 Prozent der Autofahrten ja unter fünf Kilometern sind, 10 Prozent unter einem Kilometer. Also es fahren ja wirklich Menschenstrecken, wo ich sagen würde, schafft man, wenn man gesund ist, auch zu Fuß. Und das ist ja was, glaube ich, wo man auch, also gerade wenn Sie sagen, Sie haben selber auch Ihr berufliches Leben so organisiert, das ist ja was, glaube ich, wo man auch anregen kann. Ich bin bei Ihnen, das ist abgehängt worden. Also da, wo meine Eltern wohnen, im Emsland, da habe ich Abi gemacht und da gab es noch die Busse, die jetzt nicht mehr fahren. Und es gibt den Regionalbahnhof und von dort aus kommt man, allmählich kommt es wieder, so mit Kleinbussen und so. Aber natürlich haben wir da als Gesellschaft auch ein bisschen Willigen in Kauf genommen, dass es eine Autoabhängigkeit gibt und dass Menschen, die einfach nicht Autofahren wollen oder können, natürlich dann da auch nicht leben können. Und das ist ja das, warum ich meine Arbeit mache. Diese Ungerechtigkeit, finde ich, ist inakzeptabel. Und da, glaube ich, können auch Gewerkschaften einen guten Impuls geben, gerade auch im Hinblick auf die Mitarbeitenden. Weil ich habe zum Beispiel gelernt, dass, ich glaube, BMW ist das in München, hier ist ein super Reisebus, WLAN rechnen wir als Arbeitszeit an. Also da kann man ja kreativ zusammendenken, müssen nicht die einzelnen im Auto sitzen, son-

dern die kommen aus einem gewissen Gebiet und treffen sich. Also da treffen wir uns jetzt einfach mal in der Mitte. Da gibt es, glaube ich, auch viele Möglichkeiten. Und ich sehe ja auch im Massenmarkt für deutsche Autoindustrie, das ärgert mich, seitdem ich arbeite, an dem Thema, diese mittleren Größen, also weder großer Linienbus noch Pkw. Moja, wie er da gerade in Hamburg bei mir fährt, ist auch zu groß. Also die fahren sich fest in kleineren Straßen. Aber bevor wir jetzt weiter rumnerden, holen wir mal wieder das Thema. Das ist immer die Gefahr, weil mich das Thema ja auch selber total antreibt

Thorsten Gröger

Ich sage nicht, dass das nicht geht. Es geht ja auch darum, wie groß die Aufgabe ist. Das heißt ja, dass sie angegangen werden muss. Das heißt aber nicht, dass es nicht auch Entwicklungen gibt. Ich finde, gut, da gibt's vielleicht noch mal... Das ändert nichts an der Kapazität oder an dem Angebot. Aber ich finde allein schon diese Konstruktion des Deutschlandstickets, jetzt mal unabhängig von der Höhe des Preises. Aber allein die Tatsache, dass wir da endlich mal so was haben, wo ich mir keine Gedanken mehr machen muss in unterschiedlichen Orten, in was für einem Tarif bin ich jetzt da unterwegs, sondern ich hab das Ding in der Tasche und kann, egal wo ich bin, einstellen. Das ist ja schon ein mega Fortschritt an der Stelle. Also nicht, dass wir uns da falsch verstehen. Aber wie gesagt, uns jetzt aufzustellen, zu sagen, wir müssen jetzt von heute auf morgen die Automobilindustrie abschaffen und alle Straßenbahnen bauen, das ist nicht die Perspektive, die wir im Moment für eine halten, mit der man ein positives Zukunftsbild baut. Das ist auch nicht die, wo wir sagen, das ist etwas, was so nachvollziehbar und schlüssig jetzt im Moment ist, dass man sagt,

das reicht zum Erhalt des Gesellschaften im Konsens. Sondern wir müssen die Aufgaben an allen Stellen angehen. Das wäre eher so der Witz.

Katja Diehl

Ja, da hatten wir mal eine Phase, wo sie als Autohersteller alle in Carsharing eingestiegen sind. Dann nannte es sich Mobilitätsdienstleister. Also das ist ja dieses Problem, was wir auch ganz oft haben. Das haben wir auch eben im Beirat hier diskutiert, dass es jetzt erst anfängt, dieses Learning, Hey, wir müssen nicht alles selber machen. Wir können Kernkompetenzen bündeln. Du kannst Autos bauen, du kannst Software bauen. Keine Ahnung, das Verkehrsunternehmen hat die Kenntnis über regionale Mobilitätsströme. Und das ist ja was, das ist total verschwunden bei den Autoherstellern. Also sie sind nicht mehr Mobilitätsdienstleister. Die haben auch zum Teil alle diese Carsharing-Angebote auch wieder verkauft. Dann lassen Sie uns doch mal bei dem positiven Zukunftsbild bleiben, was die Autoindustrie, Autohersteller insbesondere angeht. Gibt es da etwas, wo Sie sagen, da ist ein Unternehmen in der Herstellung von Autos, wo ich sehe, die haben ein Bild, die haben eine Vorstellung, welchen Impact sie auf die gute Zukunft auch geben wollen?

Thorsten Gröger

Naja, also... Ich finde jetzt, bei allen Problemen, die wir skizziert haben, und bei allem, ich sag mal, wenn wir beide an der Spitze eines solcher Unternehmens stehen würden, würden wir es dann wahrscheinlich alles ganz anders und besser machen. Aber finde ich schon, ist ja der Weg... Ich kenn's jetzt am Beispiel Volkswagen, weil es sozusagen in unserem Bereich ist, ich sag mal, ist der Weg

ja schon da sozusagen. Es ist ja nicht nur das Produkt, sondern es ist auch die Frage, dass sozusagen auch die Produktion klimaneutral umgestellt wird und und und. So, es ist jetzt halt vielleicht unterwegs, das eine oder andere, da hatten wir eben drüber gesprochen, auch von anderen Personen, die vielleicht gar nicht mehr da sind, an Weichen nicht richtig klug gestellt worden. Aber es sind eben jetzt auch ein paar Rahmenbedingungen, die sich einfach auch noch mal ändern. Ich sag das mal, wenn sich ein Automobilist jetzt auf den Weg macht, zu sagen, wir stellen jetzt um auf klimaneutrale Antriebe, dann ist das ja natürlich aufgrund von rechtlichen Vorgaben und von Rahmenbedingungen, wo Politik gesagt hat, die setzen wir jetzt so und so. Dann macht man sich auf den Weg. Und blöd ist dann eben, wenn unterwegs sich die Rahmenbedingungen halt ändern. Jetzt will ich nicht sagen, dass an dieser Kaufprämie für die Elektroautos das ganze Thema hängt. Aber es ist halt exemplarisch dafür, zu sagen, ich stelle so was ins Schaufenster. Das ist etwas, was dann die Leute irgendwie zur Planungsgrundlage machen. Und dann nehme ich es einfach über Nacht aus dem Schaufenster wieder raus und morgens stehen die Leute davor und sagen, ups, was ist das denn? Das verunsichert, das ist so ein Beispiel. Oder ich sage es mal, wenn eine andere Rahmenbedingung ist, da wird jetzt ewig drüber geredet. Aber wenn unsere Industrie und die Automobilindustrie gehört, mindestens mit dem Feld der Batteriezellfertigung extrem da auf Strom umstellen, weil ich den halt klimaneutral erzeugen kann, wenn ich dann die Kapazitäten hochfahre. So, aber der Preis einfach wegläuft an der Stelle. Das gilt ja für die Industrie genauso wie für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Dann ist halt eine Rahmenbedingung gesetzt, die diesen Weg konterkariert. Das meine ich. Also ich glaube

schon, dass Hersteller, dass sie dem grundsätzlich folgen. Aber da muss jetzt irgendwie Reifdruck auf diese Rahmenbedingungen so.

Katja Diehl

Ja, und mir tut's auch immer so weh, was auf Europaebene passiert, durch die FDP, um es auch mal ganz deutlich zu nennen. Das ist halt, da rufen mich, weil ich jetzt auch durch das Buch auch in Europa ein bisschen unterwegs bin, Leute, die ich so kennengelernt habe aus dem Europaparlament, an und sagen, das ist doch die kleinste Partei bei euch, was ist denn da los ungefähr? Also das ist ja auch etwas, wo, weil sie ja eben davon gesprochen haben, man braucht ja eigentlich eine klare Route, wo geht's denn lang? Also zumindest die Leitplanken sollten ja nicht immer wieder in Frage gestellt werden, weil solche Produktionszyklen sind ja was anderes, als Schreibtische herzustellen oder so. Und das ist halt was, wo ich auch so vermisse, dass da auch keine Vision ist von der Mobilität der Zukunft. Also es müsste ja auch von der Politik ein Bild geben, welche Produkte brauchen wir eigentlich in Zukunft? Und ich bin jetzt hier in Österreich und es tut jedes Mal im Positiven im Sinne weh, weil die haben halt im Bereich Mobilität auf den Endpunkt X, wo wir dekarbonisiert sein müssen, also was ja auch viele nicht verstehen, ist, dass es Null ist. Also wir reden immer CO<sub>2</sub> runter, aber es muss ja irgendwann Null sein. Und dann haben die Meilensteine rückwärts gerechnet und haben gesagt, wir halten alle Großbauprojekte an und rechnen mal durch, was kostet eigentlich so ein CO<sub>2</sub>-Tunnel, weil sie einen Tunnel bauen würden für Autos. Und das ist dann ja wahrscheinlich auch etwas, was ihnen fehlt, dass da eine Zuverlässigkeit ist. Das ist das Bild, das ist das Bild, was wir haben wollen, wenn der Verkehr dekarbonisiert ist. Das ist ja auch nicht nur Autos, sondern vieles andere. Wie gu-

cken Sie darauf? Also woher nehmen wir aktuell überhaupt Rahmenbedingungen?

Thorsten Gröger

Ja, das ist eigentlich ein wirkliches kleines Drama, wenn ich das so sagen darf. Das quasi durch dieses... Ich kann manchmal auch das taktische Kalkül gar nicht so nachvollziehen, auch weil Sie jetzt FDP angesprochen haben oder so was. Weil ich bin mir dann auch gar nicht sicher, ob das quasi wirklich auch im Interesse der Klientel ist, für die sie meinen, dass sie stehen, wenn man dann unterwegs... Also vielleicht für ein paar Einzelne ist es dann interessant zu sagen, wenn ich in Brüssel wieder interveniere und den Weg infrage stelle. Aber für die Industrie, und wie gesagt, an der Industrie hängen ja dann eben ganz viele, wenn ich das in der Kette runterdekliniere, auch ganz viele Kleine, ist es eben fatal, wenn der Weg nicht klar ist. Und ich sag mal, das gilt im Übrigen auch nicht nur für Regierung, sondern auch für Opposition. Also wenn ich jetzt auf CDU... Man kann der CDU jetzt nicht vorwerfen, dass sie die Verfassungsklage angeschrieben hat gegen den Haushalt. Das kann man deswegen nicht vorwerfen, weil wenn das Bundesverfassungsgericht feststellt, es ist nicht rechtens, dann kann ich den Kläger nicht in die Ecke stellen. Aber ich fand es dann schon erschreckend, dass dann Friedrich Merz sich hinstellt und sagt, aber im Übrigen für Wege, die eine Zweidrittelmehrheit erfordern, stehen wir nicht zur Verfügung. Ja, was ist das? Also das ist doch, finde ich, eine Erwartungshaltung, die man haben kann, dass sich die großen demokratischen Kräfte, die wir haben, ich sag jetzt mal, einmal rütteln, ja? Und dann, wie sie sagen, genau, sag mal, sagen, wie sind eigentlich die Schritte hin zu dem Ziel? So, und was ist eigentlich das, was wir unterwegs mobilisieren müssen? Jetzt bin ich



halt wieder bei den finanziellen Mitteln. Oder was ist auch das, was wir machen müssen, damit die Menschen sich einigermaßen abgesichert fühlen? Da bin ich jetzt bei der Frage der sozialen Absicherung. Das ist ja eigentlich kontraproduktiv, da jetzt so eine, wie soll man sagen, diese Bürger-, diese Antibürgergeldkampagne, die da jetzt noch gefahren wird, zu machen, weil sie, falls ihr in Teilen vielleicht irgendwie wirkt. Aber das ist doch, wir brauchen doch in so einer Veränderung, kann ich doch nicht das soziale Sicherungsnetz ausgerechnet in so einer Situation infrage stellen? So und, und, und. Also da würden mir jetzt viele Dinge einfallen. Insofern fand ich da ganz erfrischend diesen Unternehmensappell, den die Unternehmen, die in dieser Stiftung Klimawirtschaft unterwegs sind, gemacht haben. Weil der, also in Nuancen würden wir, würden wir es als IG Metall natürlich anders aufschreiben, ist gar nicht die Frage. Aber von der, von der Richtung her, finde ich das, finde ich das total, ne, finde ich das total unterstützenswert. Weil das, das ist eigentlich sehr, sehr kurz und knapp genau beschreibt, was eigentlich nötig ist. Zu welchem Konsens sich die Politik eigentlich zusammenraufen müsste. Und wie gesagt, das ist nicht nur Regierungsparteien, sondern es ist auch Opposition.

Katja Diehl

Genau, und da ich immer meinen Podcast positiv beenden möchte, habe ich mir jetzt was ausgedacht, dass ich meine GästInnen immer frage, was gibt ihnen Hoffnung? Also was ist das, was sie ja auch, das hat man jetzt in dem Gespräch auch gemerkt, antreibt? Also sie sind ja auch sehr engagiert dabei, aber was gibt Ihnen auch Hoffnung? Wo sehen sie Kräfte, die ihnen sagen, das kriegen wir schon hin?

Thorsten Gröger

Also das sind aus meiner Sicht zwei Sachen. Das eine betrifft die Gesellschaft. Also ich finde, die Proteste, wo jetzt die Mehrheit der demokratischen Kräfte in der Gesellschaft jetzt auf der Straße sind und zeigen, es gibt eine Grenze dessen, was wir auch akzeptieren, an Rechtsextremismus und Rechtspopulismus, das finde ich, gibt auf jeden Fall Hoffnung. Es gibt auch Hoffnung, dass das eben nicht noch von einem Tag auf den anderen vorbei war. Und das Zweite, was mir als Verantwortlicher in der IG Metall unglaublich Hoffnung gegeben hat im letzten Jahr, ist, dass wir insgesamt in der IG Metall das zweitbeste Jahr hatten, was die Anzahl an Neueintritten in die IG Metall angeht, mit fast 130.000 Neuaufnahmen bundesweit und bei uns im Bezirk mit über 11.000 Neuaufnahmen, also was wir schon seit vielen Jahren so nicht mehr hatten. Das gibt mir Hoffnung.

Katja Diehl

Lieber Herr Gröger, ich danke Ihnen für das Gespräch.

Thorsten Gröger

Sehr gerne.

