

Informationsdienst des CGB

INTERN

Ausgabe September 2024

Der Bundesvorsitzende hat das Wort

Das Jahr 2024 – ein Jahr neuer Realitäten?!

Was passiert eigentlich mit und in unserem Land? Eine Frage, die sich immer mehr Menschen stellen angesichts offensichtlicher Ratlosigkeit und fehlendem Willen zur Krisenbewältigung einer Bundesregierung, die im Wesentlichen mit der Kultivierung ihres eigenen Streitpotentials beschäftigt ist. Dabei bräuchten wir in Deutschland konstruktive Lösungen der immer drängender werdenden Probleme politischer, wirtschaftlicher, sozialer und vor allem aber gesellschaftlicher Natur. Bereits seit einiger Zeit können wir beobachten, dass das, was



Reiner Jahns
Bundesvorsitzender

uns als Gesellschaft stark gemacht hat, der grundsätzliche innere Zusammenhalt bröckelt. Das ist angesichts fehlender Streitkultur, vor allem in der Bundesregierung aber auch kein Wunder. Eskalierende Debatten und beharren auf eigenen Positionen ohne jede Kompromissbereitschaft nur um sich in irgendeiner Art und Weise zu profilieren auf der Ebene der Regierungsparteien können nur dazu führen, dass andere dieses Verhalten adaptieren. Hinzu kommt, dass das überproportionale Beschäftigen mit sich selbst, zu Versäumnissen im konkreten führen muss, da für Sachfragen und deren Lösungen gar keine Zeit mehr bleibt.

So gesehen ist das Erstarren von Parteien, die für sich reklamieren die politische Landschaft neu gestalten zu wollen nicht wirklich überraschen. Wie soll der Wähler, selbst wenn er von der Politik der nicht etablierten Parteien wenig überzeugt ist, seine Meinung sonst ausdrücken. Und dass dem so ist zeigt auch ein Verharren der Opposition bei bestimmten Zustimmungswerten.

Bloße Appelle der politischen Akteure an das Demokratieverständnis der Menschen allein reichen nicht aus, um unsere freiheitliche demokratische Grundordnung zu bewahren. Vielmehr müssen die, die dafür gewählt wurden, sich ihrer Verantwortung wieder bewusst werden und endlich tragfähige und umsetzbare Kompromisse, etwa in der Rentenfrage oder der Sozial- und Wirtschaftspolitik finden. Vor allem dürfen vereinbarte Lösungen nicht sofort wieder in Frage gestellt werden, wenn es opportun erscheint. Ein nachhaltiger Weg aus der Krise und der Erhalt unser demokratischen Strukturen, kann nur mit dem Zurückgewinnen von Vertrauen, vor allem durch Verlässlichkeit erfolgen.

Lasst uns alle gemeinsam für die Dinge eintreten, die uns wichtig sind.

Reiner Jahns
CGB-Bundesvorsitzender

Impressum

Christlicher Gewerkschaftsbund Deutschlands, Obentrautstraße 57 * 10963 Berlin
 Telefon: 030/21 02 17-30
 Fax: 030/21 02 17-40
 E-Mail: cgb.bund@cgb.info
 Internet: www.cgb.info
 ViSdP: Christian Hertzog, Anne Kiesow
 Redaktion: Anne Kiesow, Christian Hertzog
 Layout: Michaela Bahner

Dies ist ein unentgeltlicher Informationsdienst des Christlichen Gewerkschaftsbundes Deutschlands.

Aktuelles Thema



CGB: Eine Abwrackprämie löst nicht die Probleme der Automobilindustrie

Noch im April titelte das Handelsblatt „Autokonzerne erzielen Rekordzahlen – Mercedes am profitabelsten“. Nur ein halbes Jahr später ist die Euphorie Ernüchterung gewichen. Die Schlagzeilen lauten nun „Krise der Autobauer alarmiert EU“ und „Wie BMW, Mercedes und VW jetzt um ihre Zukunft kämpfen.“ Ursächlich für die überraschende mediale Wende war sicherlich der vom VW-Konzern am 2. September öffentlich verkündete Abbau von bis zu 30.000 Stellen, der nicht nur die Beschäftigten des Konzerns, sondern auch Politik und Öffentlichkeit aufgeschreckt hat. Schließlich geht es bei der Volkswagen AG nicht um irgendein Unternehmen, sondern um das größte Industrieunternehmen Deutschlands und einem der größten Automobilhersteller der Welt. Allein in Deutschland beschäftigt VW rund 120.000 Menschen, gut die Hälfte davon im Stammwerk Wolfsburg. Dass sich Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck denn auch umgehend zur Einberufung eines digitalen Automobil Gipfeltreffens veranlasst sah, kann daher nicht überraschen. Konkrete Ergebnisse hat der Gipfel mit den Chefs von BMW, Mercedes, VW, dem Verband der Automobilindustrie sowie der IG Metall allerdings nicht gebracht. Der Wirtschaftsminister stellte der Branche lediglich Hilfe in Aussicht. Wie eine solche Hilfe aussehen könnte und müsste ist allerdings umstritten. Der CGB verweist darauf, dass die jetzt medial verkündete Krise der Autobauer und ihrer Zulieferindustrie trotz der vermeldeten Rekordgewinne nicht überraschend gekommen ist, sondern sich bereits einige Zeit abgezeichnet hat. Die deutsche Industrieproduktion ist bereits im letzten Jahr um 1,2 Prozent gesunken. Dies war bereits der zweite Rückgang in Folge und der vierte innerhalb von fünf Jahren. Für 2024 rechnet das Statistische Bundesamt mit einem Rückgang um 5,3 Prozent.

Dass die Automobilindustrie von diesem Rückgang verschont bleiben würde, konnte niemand ernsthaft erwarten. Zwar ist die Automobilproduktion im Juni noch gestiegen, dafür war der Rückgang im August mit 8,1 Prozent deutlich höher als in der gesamten Industrieproduktion. Die Automobilindustrie leidet insbesondere unter ihrer hohen Exportabhängigkeit. 70 Prozent ihres Umsatzes entfallen auf das Ausland und hier insbesondere auf China und die USA. Vor allem in China haben die deutschen Autobauer es jedoch zunehmend schwerer, sich am Markt zu behaupten. Im Bereich der E-Mobilität hat China Deutschland längst abgehängt. Während in Deutschland im August von den Pkw-Neuzulassungen ledig-

lich 13,7 Prozent auf E-Autos entfielen, und Benziner und Diesel mit zusammen 50,3 Prozent das Gros der Zulassungen ausmachten, lag der Marktanteil der Elektro-Autos in China bereits im letzten Jahr bei 23,7 Prozent. Und China fährt nicht nur elektrisch, sondern exportiert seine E-Autos auch: 57 Prozent aller weltweit verkauften E-Autos stammen aus chinesischer Produktion! Die deutschen Autobauer haben diese Entwicklung weitgehend verschlafen. Insbesondere VW hat noch immer kein kleines, günstiges E-Auto in seiner Produktpalette. BMW und Mercedes können sich hingegen im Luxussegment noch behaupten, müssen sich jedoch mit geringeren Gewinnmargen begnügen als bei Verbrennern. Eine Abkehr von dem von der EU für 2035 beschlossenen Verbrenner-Aus, wie es die Union ins Spiel gebracht hatte, würde daher nach Meinung des CGB die Absatzprobleme der deutschen Autobauer in China nicht lösen.

Es würde zudem die bestrafen, die sich auf das Verbrenner-Aus eingestellt haben, wie Automobilzulieferer wie ZF, die erheblich in die Umstellung auf Module und Bauteile für E-Fahrzeuge investiert haben und nun darauf angewiesen sind, dass ihnen diese Fahrzeugkomponenten auch im zugesicherten Umfang abgenommen werden. Die deutsche Automobilindustrie kommt daher nicht umhin, vorrangig selbst etwas zu tun, um ihre Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der E-Mobilität zu verbessern. Die finanziellen Mittel hierfür dürften bei Konzernen wie BMW, Mercedes oder VW, die noch im letzten Jahr in der Lage waren, ihren Aktionären 13 Milliarden Euro Dividende auszuzahlen, vorhanden sein. VW und andere Autobauer dürfen daher auch kein gewerkschaftliches Entgegenkommen bei Plänen zum Stellenabbau und Werkschließungen erwarten, bei denen es den Unternehmen vorrangig um Sicherung oder Steigerung der Umsatzrentabilität geht.

Auch Steuerermäßigungen für den Kauf eines E-Autos, wie sie der niedersächsische Ministerpräsident Weil ins Spiel gebracht hat, oder die Neuaufgabe einer Kaufprämie, wie sie SPD und IG Metall fordern und auch der VW-Chef befürwortet, werden vom Bremer CGB abgelehnt, da sie nur ein kostspieliges Strohfeder entzünden würden. Unterstützt wird vom CGB hingegen die Forderung nach Entschärfung der von der EU vorgegebene CO₂-Flottengrenzwerte, die die Automobilbauer zur kontinuierlichen Absenkung der CO₂-Emissionen ihrer in Europa neu zugelassenen Pkw zwingt und Strafzahlungen vorsieht, wenn die Zielvorgaben nicht eingehalten werden. Nach derzeitiger Regelung gelten ab Ende 2025 neue Zielvorgaben, nach denen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen gegenüber den Werten von 2021 um 15 Prozent sinken müssten.

Bei einem weiterhin geringen E-Auto-Anteil könnten Autobauer wie VW die neuen Flotten-Grenzwerte nicht erreichen, so dass Bußgeldzahlungen in Milliardenhöhe fällig würden. Eine Verschiebung der planwirtschaftlichen CO₂-Zielvorgaben ist daher sinnvoll und vertretbar und würde zudem zusätzlichen Spielraum für die Suche nach alternativen Möglichkeiten

zur CO2-Reduktion in der Automobilindustrie verschaffen. Prinzipiell wären nach Auffassung des CGB die Flotten-Grenzwerte gänzlich verzichtbar, da mit dem Emissionshandel auch im Verkehrssektor ein weit besseres und marktwirtschaftlicheres Instrument zur CO2-Reduktion und zum Klimaschutz existiert.

Den Staat sieht der CGB in Verantwortung bei der Schaffung der für die geforderte Elektromobilität notwendigen Ladeinfrastruktur und der Gewährleistung günstigen Ladestroms. Insbesondere die nicht flächendeckenden Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge halten in Deutschland noch viele Interessenten vom Umstieg auf ein E-Auto ab. Von den 1 Million Ladepunkten, die bis 2030 für notwendig erachtet wurden, sind bislang noch keine 10 Prozent errichtet. Wichtiger als Einzelmaßnahmen zur Unterstützung der Automobilindustrie erachtet der CGB jedoch den Stopp der schleichenden De-Industrialisierung Deutschlands. Die aus Klimaschutzgründen geforderte Dekarbonisierung darf nicht länger mit Zwangsvorgaben und Strafandrohungen durchgesetzt werden. China hat seinen hohen Grad an E-Mobilität auch ohne ein Verbrenner-Verbot erreicht.

Auch wir sollten stärker auf Technologie- und Innovationsoffenheit setzen. Dazu gehören Bürokratieabbau und mehr Handlungsfreiheit für die Unternehmen. Der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der im hohen Maße exportabhängigen deutschen Industrie ist durch Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmen- und Standortbedingungen Rechnung zu tragen. Dies gilt u.a. im Hinblick auf die Energiekosten und die Steuerbelastung. Die Wachstumsinitiative der Bundesregierung mit ihren 49 geplanten Maßnahmen wird in diesem Zusammenhang vom CGB ausdrücklich begrüßt. Sie besteht bislang aber weitgehend nur auf dem Papier und bedarf noch haushaltspolitischer Beschlüsse des Deutschen Bundestages.

Stellungnahme CGB im September 2024

* * * *

Aus den Gewerkschaften

GÖD: Ver.di instrumentalisiert den DGB und blockiert erneut die Allgemeinverbindlichkeit im privaten Sicherheitsgewerbe



Wer glaubte, dass sich die „starke“ Gewerkschaft ver.di für die Interessen der Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben stark macht, wird einmal mehr enttäuscht. Ende August fand im Wirtschaftsministerium des Freistaates Sachsen die Verhandlung zur Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) des Tarifvertrages zwischen der Landesgruppe Sachsen des Bundesverbandes der Sicherheitswirtschaft (BDSW) und der Gewerkschaft Öffentlicher

Dienst und Dienstleistungen (GÖD) für das sächsische Bewachungsgewerbe statt.

Die Tarifpartner machten in ihren Erläuterungen auf die Erforderlichkeit der AVE an deutlichen Beispielen aufmerksam. Im Besonderen wurde klargestellt, dass in den meisten anderen Bundesländern bei gleichen wirtschaftlichen Bedingungen gleichwertige und sogar niedrigere Tarife mit ver.di abgeschlossen wurden und diese die Allgemeinverbindlichkeit erhalten haben. In der weiterführenden Diskussion wurde von den Vertretern der GÖD an die Mitglieder der Gewerkschaften im Tarifausschuss erneut appelliert, die Entscheidung zur AVE nicht, wie in der Vergangenheit immer wieder, von persönlichen Meinungen oder verbandseigenem Konkurrenzdenken abhängig zu machen. Diese Entscheidung hat gesamtgesellschaftliche Bedeutung für die Menschen im Freistaat und müsse mit Blick auf die wirtschaftliche Chancengleichheit für Betriebe und Beschäftigte gleichermaßen getroffen werden.

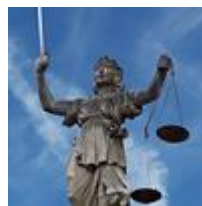
Auf den wiederholten Hinweis von BDSW und GÖD, dass mit der Allgemeinverbindlichkeit Chancengleichheit im Wettbewerb der Betriebe und den über 7.000 Beschäftigten der Branche sowie deren Familien sofort das verbrieftete Recht auf gesichertes Einkommen zusteht, reagierten die „Arbeitnehmervertreter“ des Ausschusses nur mit Gleichgültigkeit. Der Tarifvertrag selbst war an keiner Stelle Thema der Beratungen. Weder wurden Fragen gestellt noch Hinweise gegeben. Es war offensichtlich, dass es nur um Machtsprüche von ver.di ging. Inhaltlich kann gegen den GÖD-Tarifvertrag auch nichts kritisiert werden, da die nach den GÖD-Verhandlungen von ver.di aufgestellte und durch Warnstreiks begleitete Tarifforderung exakt dem von der GÖD bereits erzielten Tarifergebnis entspricht.

Nach einer auffällig kurzen Unterbrechung für eine interne Beratung des Ausschusses wurde bekannt gegeben, dass die Allgemeinverbindlichkeit des Tarifvertrages nicht erteilt wird. Die Vertreter von GÖD, BDSW und die im Saal anwesenden Zuhörer, die meisten selbst Beschäftigte der Branche, verließen mit den Worten „Das ist Verrat an den Kolleginnen und Kollegen“, die Veranstaltung.

PM GÖD im August 2024

* * * *

CGPT: „Wir sehen uns vor Gericht!“



...diesen Satz hört man sehr oft dann, wenn ein Konflikt eskaliert. Normalerweise versucht man als aktiver Gewerkschaftler oder Betriebsrat für Kolleginnen und Kollegen diese Eskalation zu vermeiden. Dies gelingt sehr oft durch moderierte Gespräche unserer Ansprechpartner mit Vorgesetzten. Meist werden Unstimmigkeiten geklärt und gemeinsam Ziele und Wege verabredet. Leider

war dies bei einem aktuellen Fall in einem großen Betrieb der KEP-Branche im Rhein-Main-Gebiet nicht möglich. Ein CGPT-Mitglied arbeitete seit längerer Zeit mit einer faktisch höheren Wochenarbeitszeit. Der Anstellungsvertrag war auf 25 Wochenstunden abgeschlossen. Der reale Einsatz fand jedoch mehrfach und über längere, zusammenhängende Zeiträume auf 30 bzw. 35 Stunden statt. Der berechtigte Wunsch nach einer dauerhaften Anhebung der WAZ wurde jedoch trotz mehrfacher Ansprache von Vorgesetzten nicht realisiert. Auch der Betriebsrat, an den sich der Kollege wandte, erreichte keine unbefristete, vertragliche Anpassung.

Nun wurde die CGPT eingeschaltet und der Rechtschutzanspruch geprüft und zugesagt. Nach mehrmaligem erfolglosem Versuch von Seiten des Rechtsbeistandes mit der Arbeitgeberseite das Ziel ohne gerichtliche Auseinandersetzung zu erreichen, wurde dann doch der Schritt einer Klage beim Arbeitsgericht in Frankfurt/Main gegangen.

Hier kam es dann zu einem sogenannten Gütetermin, bei dem das Gericht versuchte, die beiden Seiten zu einer gütlichen Einigung zu bewegen. Und nach ausgiebiger Diskussion mit beiden Parteien wurde dann eine Vereinbarung geschlossen, die nun endlich das Ziel einer unbefristeten Wochenarbeitszeiterhöhung fixiert. Eine direkte Lösung ohne Gericht hätte Zeit, Geld und Nerven auf allen Seiten geschont.

PM CGPT im August 2024

* * * *

CGM: Schnelle Klarheit tut Not!



Die Transformation zur Elektromobilität bereitet der Volkswagen AG Probleme. Angesichts der schlechten Auslastung überlegt der Konzern harte Sparmaßnahmen. Die Christliche Gewerkschaft Metall (CGM) sieht diese Pläne mit

großer Sorge. Aufgrund der beschlossenen Transformation hin zu Elektromobilität hat Volkswagen derzeit mit geringer Auslastung zu kämpfen. Angesichts dieser Probleme kündigte der Konzern harte Sparmaßnahmen an. In diesem Zug kündigte die Arbeitgeberseite auch bestehende Tarifverträge, unter anderem auch den Tarifvertrag zur Beschäftigungssicherung (VW-Zukunftstarifvertrag). Viele Kolleginnen und Kollegen sind angesichts dieser Ereignisse verunsichert und bangen um ihre Arbeitsplätze - sie haben Existenzängste und Sorgen um ihre Zukunft.

Der VW-Zukunftstarifvertrag tritt ab Jahreswechsel in die Nachwirkung, diese gilt bis Ende Juni 2025. Die Tarifpartner haben also bis zum Juli 2025 Zeit, einen neuen Tarifvertrag zur Beschäftigungssicherung ab-

zuschließen. Bis dahin darf es zu keinen betriebsbedingten Kündigungen kommen! Mit großer Sorge verfolgt die CGM diese Entwicklung. Es bleibt abzuwarten, wie die Kompromisse der Tarifpartner aussehen werden. Die erste Verhandlungsrunde zwischen den Tarifpartnern beginnt am 25. September 2024. Dazu fordert die CGM die Tarifpartner auf, schnell tragfähige Zukunftsaussichten und Sicherheit für die Kolleginnen und Kollegen zu schaffen.

Die CGM unterstützt die Arbeitnehmervertretung und spricht sich klar gegen Werksschließungen oder betriebsbedingte Kündigungen aus. Sie tritt an der Seite der Kolleginnen und Kollegen für den Erhalt aller deutschen Werke und damit die Zukunft von Volkswagen in Deutschland ein. Bei Warnstreiks und Kundgebungen ist die CGM dabei. Falls es Streiks geben sollte, werden wir ebenfalls unsere Mitglieder unterstützen - im Fall von Streikgeldzahlungen natürlich auch finanziell!

PM CGM im August 2024

* * * *

CGB AG erfolgreich auf CDA Bundestagung



Mitte September fand in Weimar die Bundestagung der CDA der CDU Sozialausschüsse statt. Mit Mittelpunkt der Tagung stand die Rede des CDU Bundesvorsitzenden Friedrich Merz und der Wechsel im Bundesvorsitz. Nach fast 20 Jahren gab Minister Karl-Josef Laumann den Bundesvorsitz ab. Neuer CDA Chef ist der Europaabgeordnete Dennis Radke.

Ein Schwerpunkt der Tagung war die Antragsberatung. Mit 7 Anträgen hat sich die Arbeitsgemeinschaft der CGB Gewerkschafter in der CDA eingebracht. Die Anträge zur Tarifbindung und Tariftreue, sowie die Aktualisierung der betrieblichen Mitbestimmung, das heißt eine Novellierung des Betriebsverfassungsgesetz und des Personalvertretungsgesetz fanden Zustimmung. Dies gilt auch für den Antrag der einen Aktionsplan zur Steigerung der Tarifbindungsquote zum Thema hat. Die Anträge „Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen“ und Besetzung von Tarifausschüssen wurden als Arbeitsauftrag an die CDU/CSU Arbeitnehmergruppe geleitet. Auch der Antrag auf Abschaffung des Tarifeinheitgesetzes ist an die Arbeitnehmergruppe der CDU/CSU weiter gegeben worden. Der Antrag der sich gegen Steuerfreiheit oder Steuerbegünstigung von Überstunden ausspricht wurde ebenfalls fast einstimmig angenommen. Auch Personell war die CGB/AG erfolgreich. Ihr Vorstandsmitglied Michael Wolter von der CGM, der auch stellvertretender Landesvorsitzender der CDA Brandenburg ist wurde mit einem der besten Ergebnisse in den Vorstand gewählt. Kraft Amtes gehört der AG Vorsitzende Ulrich Bösl von der CGPT dem CDA Bundesvorstand an.

PM CGB im September 2024