

**WORKING PAPER**

# **„DIE AUTOINDUSTRIE AM SCHEIDEWEG“**

**Carsten Bätzold, Michael Lacher**

Mai 2020

# „DIE AUTOINDUSTRIE AM SCHEIDEWEG“

Carsten Bätzold, Michael Lacher

## ABSTRACT

«Diese Coronakrise macht sehr deutlich: wenn über acht oder zwölf Wochen keine Autos gebaut werden, passiert nichts in diesem Land. Es ist also kein systemrelevantes Produkt, das wir herstellen.» Der VW-Betriebsratsvorsitzende Bätzold zur Corona-Pandemie, Elon Musk, zur Zukunft der Autoindustrie, zum Klimawandel und Dieselskandal. Im spannenden Interview, das Michael Lacher für das Denknetz geführt hat.



## Elon Musk und die Coronakrise

### **Michael Lacher (M.L.): Sind Ausgangsbeschränkungen und Hygieneregeln „faschistisch“? Elon Musk, der Eigentümer von Tesla, behauptet das.**

Carsten Bätzold (C.B.): Ich glaube, dass die Maßnahmen auf Grundlage des Infektionsschutzgesetzes schon starke Einschnitte in die Grundrechte sind. Unter einem faschistischen System verstehe ich was anderes, als den Ausgang zu beschränken und Infektionsketten zu verfolgen. Da haben wir historisch andere Erfahrungen gemacht. Ich halte die Maßnahmen für angebracht, um zu verhindern, dass Tausende von Menschen ihr Leben lassen. Diese Aussage von Musk ist wohl populistisch, um mal wieder in die Presse zu kommen.

### **Der Tesla-Fabrikbau in Grünheide stockt, Schweizer Tesla-Europa-Chef Sascha Zahnd schmeißt hin, operative Verluste von Tesla und trotzdem der Börsenwert mit über 1500 Mrd. Dollar höher als VW, Ford, GM, Fiat-Chrysler zusammen. Woran liegt das?**

Das liegt an der riesigen Menge Geld, die vom Finanzkapital in Bewegung gesetzt werden. Das ist eine Spekulationsblase, um damit große Gewinne an der Börse zu machen. Da liegen ja keine realen Werte an Fabriken, Maschinen, Gebäude, Autos etc. dahinter. Das ist kein Wert, der sich aus dem operativen Geschäft des Autobauens ergibt, bei dem die Investoren Dividendengewinne erzielen.

### **Hat das auch mit der Person Musk zu tun?**

Ja, das hat mit der Person und seinen Storys zu tun und den Geschäftsmodellen wie Flüge zum Mars, zum Mond, wie Finanzdienstleistungen etc. Das sind ja innovative Ideen, die es braucht, um z.B. die Transformation nach vorne zu bringen. Es braucht kluge Köpfe...

### **...ist der Musk ein „kluger Kopf“ oder hat der einfach eine Macke?**

Ich glaube, dass er sehr klug ist, dazu auch offen und innovativ. Aber er hat natürlich auch – wahrscheinlich hängt das mit dem vielen Geld zusammen – bestimmte Verhaltensauffälligkeiten...

### **...„faschistisch“ die Ausgangsbeschränkungen zu nennen, ist nicht unbedingt Ausdruck von Klugheit...**

Ja, das hat wahrscheinlich mit der Schulbildung zu tun, von der man auch nicht immer weiß, wieweit sie in den USA gediehen sind. Er hat nie Faschismus erlebt, kennt wahrscheinlich noch nicht mal die Definition von „faschistisch“. Da wird mal schnell so ein dickes Wort genommen, um in die Schlagzeilen zu kommen.

## Coronakrise und Automobilindustrie

**Kommen wir zur Lage der Autoindustrie in Deutschland in der Coronakrise. Im April gab es 61% weniger Zulassungen, Investitionen bei Daimler und BMW werden geschoben, es gibt in hohem Maße Kurzarbeit. Wie schätzt du die momentane Lage ein?**

Das Geschäftsmodell jährlich bis zu 70 Mio. Autos weltweit in den Markt zu schieben, steht an einem Scheideweg. Ich glaube, dass das so nicht mehr geht. Die Gesamtkosten, die das Auto verursacht wie Umweltkosten, Unfalltote etc. und insgesamt die sozialen Kosten werden ja überhaupt nicht dem Produkt zugeordnet. Andererseits hält das Produkt sehr viele Menschen in Lohn und Brot. In diesem System leben eben die meisten von der Arbeit bzw. von dem Verkauf ihrer Arbeitskraft. Diese Coronakrise macht aber sehr deutlich: wenn über acht oder zwölf Wochen keine Autos gebaut werden, passiert nichts in diesem Land. Es ist also kein systemrelevantes Produkt, das wir herstellen. Wir merken, wenn keine Autos repariert werden, keine Krankenwagen oder Feuerwehrautos mehr fahren würden, also keine Mobilität mehr stattfinden würde, das würden wir merken. Aber neue Autos, die sonst in den Markt geschoben werden, um Bedürfnisse zu befriedigen, die braucht im Moment kein Mensch.

**Ein Stillstand hat aber weitreichende Beschäftigungseffekte. Der Autoexperte Dudenhöfer geht von einem Arbeitsplatzverlust von 100.000 in der Autoindustrie in den nächsten Jahren aus.**

Das ist eher zu hoch gegriffen. Wenn man die Zulieferindustrie hinzunimmt, ist es zu optimistisch. Wir müssen hier mit noch größeren Arbeitsplatzverlusten rechnen.

## Coronakrise und Volkswagen

**Bei VW wird die Produktion hochgefahren. Trotzdem werden Schichten im Werk Wolfsburg abgesagt. Der Golf 8 ist im Anlauf, der voll elektrische ID 3 im Werk Zwickau soll im Sommer ausgeliefert werden. Wie ist die Lage bei VW?**

VW ist momentan absolut gesund und robust. Hinsichtlich seiner Rücklagen liegt VW gegenüber den anderen Automobilherstellern ganz vorne. Ganz schlecht sieht es für Opel und Ford aus. Besser für Daimler und BMW. Aber mit weitem Abstand zu VW.

**Und die Risiken durch den Dieselskandal...?**

Die sind eingepreist bzw. mit 33 Mrd. Euro bezahlt. Die Klagen der Investoren stehen als Risiko noch aus. Hier ist mit einem höheren einstelligen Milliardenbetrag zu rechnen. Wenn die Gerichte den Klagen stattgeben.

**Wie ist die Lage hinsichtlich der Produktion?**

Die stagniert auf niedrigem Niveau. Die Autohäuser sind wieder auf. Es werden keine Autos gekauft. Sowohl die Geschäftskunden wie auch die privaten Kunden wissen nicht wie es weitergeht. Hinzu kommt die Kaufzurückhaltung durch mög-

liche Kaufprämien, was zu einer Verschiebung möglicher Käufe führt. Herr Diess (der VW-Chef; M.L.) ist mit der Forderung nach 2.500 €-Kaufprämie mit dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) ganz weit vorne. Unklar ist, was der Verkauf der schon produzierten Autos auf Halde für den Wiederanlauf der Produktion bringt. Hinzu kommt, dass die Automobilunternehmen bisher keine Zusagen für einen Eigenanteil an den Kaufprämien gemacht haben. Nur eine „Flatrate“ (eine pauschale Kaufprämie über alle Fahrzeugtypen; M.L.) zu fordern, ist schon sehr flach.

**Die Kritik richtet sich doch hauptsächlich an der Kaufförderung der „Verbrenner“, also der Benziner und Diesel, aus. Aber ist es nicht so, dass die Kaufprämie den Vorteil hat, dass mit dem Verkauf der „Verbrenner“, auch die Elektrostrategie finanziert wird?**

Die ist aus meiner Sicht schon finanziert, als Abschreibung in den Budgets und refinanziert über die Verkäufe.

**Aber auch die weiteren Produkte der Elektrostrategie müssen finanziert werden. Sollte der Diesel mit einer geringeren CO2-Emission die Elektrostrategie finanzieren?**

Es geht doch letztlich um die Grundsatzfrage, ob es so viele Autos braucht. Geht es darum, das Klima zu schützen oder das aktuelle Geschäftsmodell der Autoindustrie weiter voran zu treiben? Die Frage ist doch, ob dieses Geschäftsmodell Arbeitsplätze auch für die nächsten zehn, fünfzehn Jahre sichert. Es sollte doch von einem so gut aufgestellten und organisierten Unternehmen wie VW der Impuls zur Transformation zu einer neuen Mobilität, zu einem nachhaltigeren Geschäftsmodell ausgehen, was der Gesellschaft und dem Klima nützt. Man muss doch die Frage stellen, wieviel Autos braucht es denn wirklich? Geht es um einen Bedarf an Autos, der der Mobilität einer Gesellschaft wirklich nützt? Geht es um Privateigentum eines jeden Autos, geht es um Sharing-Modelle, geht es um Autos oder ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr; M.L.) für Leute, die weiter weg wohnen von ihrem Arbeitsplatz. Diese Krise könnte Impulse geben, um über Konzepte dieser Art zu diskutieren. Warum sollte man einen 2,5 t SUV mit Steuergeldern finanzieren? Nochmal: Es geht um zu viele Autos für den Individualverkehr und zwar weltweit. Die aktuelle Verkehrsdichte der USA und Europas angesichts des Ressourcenverbrauchs und der CO2-Emission werden den Planeten nicht retten. Dann können wir den Laden zumachen. Ein toter Planet hat nun mal keine Jobs.

**Was heißt das für die Beschäftigungslage und Beschäftigungsperspektiven aktuell?**

Wir haben es mit drei Effekten zu tun, die auf die Arbeitsplätze drücken. Das eine ist die Debatte um die Dekarbonisierung. Das heißt der Umstieg von dem Verbrenner auf den Elektroantrieb. Für VW Kassel heißt das bei 17.000 Beschäftigten, wir verlieren bei gleichbleibender Stückzahl bis 2030 durch Verringerung der Fertigungstiefe, der Produktivitätsfortschritte und der zunehmenden Digitalisierung zwischen fünf- und achttausend Arbeitsplätze. Diese Schätzung bezieht sich auf die Produktion, die (sog; M.L.) indirekten Bereiche (im Wesentlichen Angestelltenbereiche; M.L.) und den After Sales. Und nun kommt als weiteres Element der

Einbruch durch die Coronakrise auf der Nachfrageseite hinzu.

### **Neben der Absatzfrage spielt in der Coronakrise die Teileversorgung eine wichtige Rolle. Wie sieht die Versorgung für das Komponentenwerk aktuell aus?**

Aus Südeuropa (im Wesentlichen Spanien und Italien; M.L.) gibt es ca. 1.000 Lieferanten mit über 50.000 Teilenummern. Die Unternehmen in der Lombardei, die wieder arbeiten, haben gestanden und liefern einen Großteil für die Elektromobilität, u.a. Kabel, Stecker, Verbindungen. Die Teileversorgung für die Verbrennerkomponenten ist auch wieder angelaufen, nachdem sie komplett gestanden haben. Momentan laufen die Lager über, weil keine Abnahme stattfindet. Die Teileversorgung ist z.Zt. kein Problem.

### **Was heißt das konkret für VW Kassel als Komponentenwerk?**

Zwei Drittel der Belegschaft ist momentan in Kurzarbeit. Das wird noch bis zu 8 Wochen so bleiben, weil wir keine Nachfrage haben. Falls die wieder anziehen sollte, müssen zunächst die Lager geleert werden, die im Ausland zu 150% und im Inland zu 100% gefüllt sind. Dann erst springt die Produktion wieder voll an. Wir laufen in erhebliche Beschäftigungsrisiken rein, die über einen sozialverträglichen Beschäftigungsabbau wie Nutzung Altersabgänge, Altersteilzeit, Frühverrentungen etc. nicht zu lösen sind.

### **Beschäftigungssicherung und Tarifverträge**

#### **Ist dann der „Zukunftspakt“, der eine Beschäftigungssicherung bis 2029 vorsieht, geplatzt?**

Ja, wenn beide Effekte gleichzeitig eintreten.

### **Lange Pause**

#### **Wie sehen dann die Tarifforderungen der nächsten Zeit aus?**

Ein Reflex deutscher Gewerkschaften ist ja, dass Arbeitsplatzsicherung über alles geht. Am Ende wird's darum gehen, intelligente Methoden zu finden, um die Anzahl der Arbeitsplätze zu erhalten. Da sind wir dann schnell bei einer radikalen Arbeitszeitverkürzung. Natürlich ohne vollen Lohnausgleich, weil das wirtschaftlich nicht durchzusetzen ist. Das wird die einzige Chance sein.

#### **Und das Thema Entgelterhöhung?**

Das wird's absehbar nicht geben. Die Kuh, die du melken willst, kannst du nicht schlachten.

### **Volkswagen, Dividenden und Bonuszahlungen**

#### **Spielen bei VW vor diesem Hintergrund Dividenden- und Bonuszahlungen eine Rolle?**

Die Managementboni wurden in der Vergangenheit grundlegend umgestellt und mehr an das Ergebnis des Unternehmens gekoppelt. Damit die Einschnitte für die

Manager nicht so schnell kommen, wurde eine Bestandsgarantie für einen gewissen Zeitraum vereinbart, die jetzt gekippt wurde. Das heißt, für das Jahr 2019 wird jetzt im Mai noch der gesamte Bonus ausgezahlt und nächstes Jahr für 2020 „nur“ noch 90% der Jahreszahlung, bestehend aus fixen und variablen Anteilen. Dieser Prozentsatz wird garantiert, trotz eines mit Sicherheit schlechteren Jahresergebnisses des Unternehmens.

### **Und was mit der Kritik an den Dividendenzahlungen bei gleichzeitiger öffentlicher Finanzierung des Kurzarbeitergeldes?**

Das sind Mittel aus der Arbeitslosenversicherung, in die Arbeitnehmer und Arbeitgeber eingezahlt haben. Das ist was anderes als bei der Abwrackprämie, die aus Steuermitteln finanziert werden soll. Nur hier ist ein Zusammenhang zur Dividende vorhanden. Warum lasse ich die Dividende nicht im Unternehmen, um den Laden weiter am Laufen zu halten, statt Steuergelder zur Aufrechterhaltung meines Geschäftsmodells zu kassieren? Wenn zwei Mrd. Euro an Dividende rausgehen, fehlen zwei Mrd. an Liquidität. Das müsste man mal den Eigentümern z.B. dem Land Niedersachsen schon erklären. Man müsste also den Aktionären sagen, die Krise ist so schlimm, ihr kriegt z.B. nur die Hälfte. Das könnte eine Idee sein. Zu fragen ist doch, ob das nicht eine Haltung ist, die man als ehrbarer Kaufmann an den Tag legen sollte.

### **Und die Boni für die Mitarbeitenden?**

Das sind Boni die tarifvertraglich abgesichert sind und ein Ergebnis der Leistungen aus dem letzten Jahr. Außerdem würde bei Kürzung der Beschäftigtenboni Kaufkraft entzogen, was volkswirtschaftlich auch keinen Sinn macht. Zudem werden die Boni 2021 aufgrund des erwarteten schlechteren Ergebnisses 2020 sowieso niedriger ausfallen.

### **Gab es für die Beschäftigten eine Bestandsgarantie für die Boni?**

Nein, für die Beschäftigten gab es keine Bestandsgarantie.

## **Der Neustart der Autoindustrie**

### **Eine Frage zum Wiederhochfahren der Wirtschaft. In China werden wieder Autos gekauft, im April sogar mehr als 2019 im gleichen Zeitraum. Wie siehst du den Neustart in Europa?**

In Europa sind die Auswirkungen der Pandemie viel dramatischer als in China, vor allem für die vielen Selbständigen in der Gastronomie, bei den Künstlern, im Tourismusbereich usw. Wir werden in eine lange Phase der wirtschaftlichen Stagnation auf niedrigem Niveau kommen. Wir werden in eine L-Phase kommen (gemeint ist das pessimistische Phasenmodell des BiP-Wachstums des deutschen Sachverständigenrates der Bundesregierung SVR). Um das U-Modell (das mittlere Modell des SVR) zu erreichen, ist zu viel den Bach runtergegangen. An dieser Stelle könnte eine Fahrzeugprämie tatsächlich eine Impulswirkung haben, die den Motor wieder anwirft, um im Bild zu bleiben.

## **Wir haben über den Zusammenhang von Transformation und Coronakrise vor allem auf den Produktionsbereich bezogen gesprochen. Wie siehst du den Angestelltenbereich mit seiner Homeoffice-Offensive?**

Dank Covid-19 haben wir einen massiven Digitalisierungsschub in der Anwendung erlebt. Das war ja vorher alles nicht möglich (bei VW; M.L.). Und es war ja auch nicht möglich von Vorgesetzenseite eine Betriebsvereinbarung „Mobiles Arbeiten“ (von VW; M.L.) innovativ zu nutzen. Es gibt ja heute noch Vorgesetzte, selbst in dieser Phase, die Mitarbeitende zuhause stündlich anrufen, um zu fragen, ob sie noch arbeiten würden. Es gibt aber auch noch eine andere Seite. Z.B. Kinderbetreuung und Homeoffice geht nicht unter einen Hut. Das geht fast alles zu Lasten der Frauen. Es gibt zu wenig gleichberechtigte Haushalte.

## **Wo gibt's noch Probleme beim Homeoffice?**

Zudem kann die Begrenzung der Leistung nicht überprüft werden. Es gibt keine soziale Kontrolle durch die Kolleginnen und Kollegen. Da gibt es 12- bis 13-Stunden-Arbeiten mit einer enormen Beanspruchung. Eine Videokonferenz zu machen und gleichzeitig einen Ritterkampf mit Schwert und Schild zu führen – das funktioniert nicht. Und das schlechte Gewissen, das einen treibt, führt dann dazu, dass man bis 20 oder 22 Uhr die Mails macht, damit man ruhig schlafen kann. Oder man steht so früh auf, dass man noch zwei Stunden hat, wenn das Kind noch schläft. Alle (sozialen; M.L.) Schutzdämme, die wir mal gebaut haben, das geht alles verloren.

## **Was ist mit den sozialen Kontakten über die Arbeit, mit der sozialen Kooperation durch die Arbeit?**

Als Betriebsrat bin ich jetzt von einer Videokonferenz zur nächsten getaktet. Mal abgesehen, was solche Videokonferenzen sonst noch für eine Beanspruchung mit sich bringen. Du siehst ja nie, wie der andere reagiert oder was der gerade macht. Ich gehe ja nicht mal mehr aus dem Büro, um zu einem Meeting zu gehen. Ich gehe ja nicht mal mehr in die Halle (der Fabrik; M.L.), um mit Kollegen zu sprechen. Man ist völlig isoliert. Das ist eine massive Arbeitsverdichtung.

## **Was bringt denn nun das Homeoffice? Ist es ein „Segen oder ein Fluch“?**

Nach acht Wochen Lockdown mit geschlossener Kita ist es einfach Scheiße.

## **Und die Arbeitenden? Was wollen die?**

Von denen, die zuhause im Homeoffice sind, haben viele ein großes Bedürfnis wieder an die Arbeit zu kommen. Sie fühlen sich isoliert, haben keine sozialen Kontakte, es fällt ihnen die Decke auf den Kopf. Zudem sind die Arbeitsbedingungen wie Büroausstattung, Bildschirme, Bürostühle etc. nicht so wie sie sein müssten. Wir haben dazu eine Befragung bei Vertrauensleuten gemacht, auf die Frage wie sie in den nächsten Wochen am liebsten arbeiten würden. Da haben 63% geantwortet „ab und zu gerne wieder im Büro“, 32% haben geantwortet, dass sie nur „mobil arbeiten“ wollen. Nur 4% würden gerne ständig im Büro arbeiten. Daran kann man sehen, dass es ein differenziertes Bild gibt und die neue Erfahrung in dieser Krise durchaus Gestaltungsräume für die betriebliche Interessensvertretung bietet.

## Ökologie und Verkehrswende

### **Das Thema Auto und Ökologie haben wir schon erwähnt. Wir haben scharfe Vorgaben der EU bzgl. der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Wird der VW-Flottenverbrauch die Grenzwerte von 95 gr. CO<sub>2</sub>-Emission je km und Auto in 2021 erreichen?**

Zusammen mit dem ID 3, den Hybridfahrzeugen und den schon laufenden Elektrofahrzeugen wird das bei VW wahrscheinlich reichen.

### **Und aktuell: Warum soll ich mir einen ID 3 kaufen, wenn ich 2 Tage brauche, um ins Allgäu zu kommen?**

Hierzu muss es ein Kombipaket von den Herstellern als Mobilitätsdienstleister geben, was für die Urlaubsfahrt einen Verbrenner anbietet und für den Alltag zuhause das Elektrofahrzeug. Man hat ein Baukastensystem, in dem für jeden Bedarf Mobilität angeboten wird. Also z.B. für Haushalte, Dorfgemeinschaften, Hochhäuser werden verschiedene Autos zur Verfügung gestellt, die gemeinsam erworben und je nach Bedarf genommen werden. Dann kann ich von klein bis groß alles haben. Ich muss nicht jeden Tag mit einem VW-Bus durch die Gegend fahren. Aber wenn ich mit der Großfamilie wohin fahren will, ist es sinnvoll den zu haben. Zur Arbeit reicht mir der kleine oder bis zum Parkplatz, von wo aus ich dann mit dem ÖPNV fahre. Das gleich gilt für ein- bis zweimal Urlaub im Jahr. Wozu brauche ich für zwei bis drei Prozent der Fahrten in den Urlaub ein Langstreckenfahrzeug?

### **Gibt es diese Mobilitätskonzepte schon im Angebot?**

Nein, aber das wird kommen. Du musst so denken, sonst macht alles keinen Sinn.

### **Und die Infrastruktur?**

Hier wird es Schnellladestationen geben. Hier wird in 30 Minuten auf 80% geladen. Es gibt ein Konsortium aus Autoherstellern, Energieunternehmern und Netzbetreibern, die die Infrastruktur ausbauen. Es geht aber auch um persönliche Entschleunigung. Um Gesundheit.

## Perspektiven nach der Coronakrise

### **Mit der Coronakrise wird es Gewinner und Verlierer geben. Wer sind sie?**

Schön wäre es, wenn die Kita-Erzieher\*innen, Pfleger\*innen, Gesundheitswesen, die Alten- und Pflegeheime, die gesellschaftlich notwendig sind, wenn das die Gewinner wären. Und es käme zu einer neuen Tarifierung (höhere GAV-Löhne; M.L.). Dann hätten wir Bedarfe für die, die nicht mehr in die Industrie kommen können, ein Auffangbecken. Kein Kollege würde heute für die Hälfte des Geldes im Krankenhaus für etwas gesellschaftlich Sinnvolles arbeiten. Würde er das gleich wie bei uns (also bei VW, M.L.) verdienen, dann hätten wir einen gesellschaftlichen Nutzen und eine erhebliche Aufwertung für die Berufe (vor dem Hintergrund; M.L.) einer älter werdenden Gesellschaft und die Gesundheit darf nicht dafür da sein, um damit Profite zu machen etc. Alles Tätigkeiten für die Daseinsvorsorge. Alles das wären Ansatzpunkte, wenn wir in die Transformation (der Automomilindustrie; M.L.)

gehen. Dekarbonisierung wird kommen. Wir werden nicht alle Wanderführer im Habichtswald (bei Kassel; M.L.) werden. Also braucht es Berufe und Tätigkeiten, die gesellschaftlich notwendig sind und anständige Einkommensstrukturen haben. Und wenn ich mir aussuchen kann, den ganzen Tag Schrauben reinzudrehen oder was mit Menschen zu machen, dann ist das für die meisten relativ einfach zu entscheiden. Aber nicht für den Preis, dass ich beschissene Arbeitsbedingungen habe und weniger Geld. Dann wirst du nur Widerstände haben... Das werden nicht die Gewinner sein. Verlierer werden sein all die, die in prekärer Beschäftigung sind. So schnell wie in den meisten Betrieben Leiharbeit abgemeldet war, konnte man gar nicht gucken. So schnell wie befristeten Verträge aufgelöst wurden, konnte man nicht gucken. Alles was es an Dienstleistungen in diesem Bereich gibt wie Putzkräfte... das sind ja Heerscharen von Menschen, Minijobber, Midijobber, Hilfstätigkeit in der Gastronomie, die in der Rente dazuverdienen müssen, die sind alle auf einen Schlag ohne ökonomisch Grundlage.

### **Und bei VW?**

Bei VW laufen die Verträge der Leiharbeiter weiter, die vor der Coronakrise verlängert worden sind. Die Verträge der Befristeten laufen bis September. Dann werden wir weitersehen.

### **Wird die aktuelle Lage die Forderung nach einem bedingungslosen Grundeinkommen wieder verstärken?**

Aus meiner Sicht muss es das. Genauso wie der kluge Vorschlag des SPD-Vorsitzenden nach einer Vermögensabgabe. Wie das dann gesetzlich umgesetzt wird, ist eine andere Frage. Das Land wird ja nicht dadurch erhalten, dass wir alle im Lockdown sind. Die Mittel bei den großen und riesengroßen Vermögen abzuziehen, halte ich für legitim. Und dann die Arbeitszeit verkürzen, um die Arbeit besser zu verteilen und schließlich das bedingungslose Grundeinkommen, um den Teil der Bevölkerung abzusichern, bei dem es überhaupt keine Chance gibt... Wenn ich allerdings einen Mindestlohn habe, der so hoch ist, dass ich nicht in die Armutsrente falle, also von 13 bis 14 Euro, dann brauche ich auch kein bedingungsloses Grundeinkommen. Wenn ich dann gegebenenfalls ein Arbeitslosengeld II ohne Repression bekomme.

### **Bleibt Erwerbsarbeit eine Option?**

Ich kann doch auch beim bedingungslosen Grundeinkommen eine gesellschaftlich sinnvolle Arbeit machen, obwohl sie nicht vergütet wird... Die Menschen macht doch kaputt nicht zu wissen, wo kommt der nächste Euro her, um über die Runden zu kommen. Wenn ich diesen Druck nehmen kann, dann wird sich auch eine Menge entfalten. Bei der Vergütung der Arbeit stellt sich die Frage, wieviel Arbeit angesichts der Transformationsproblematik und den Produktivitätsfortschritten überhaupt da ist. Ich bin grundsätzlich der Meinung, wir brauchen beide Optionen, die gesellschaftlich sinnvolle Arbeit mit dem bedingungslosen Grundeinkommen und die Erwerbsarbeit.

### **Nochmal zur aktuellen Lage in der Coronakrise. Wie schätzt du die sog. Hygienedemos und sonstigen Aktivitäten gegen die Lockdown-Politik der Regierung ein?**

Zu allererst ist es ja ein Grundrecht in einer Demokratie, seine Meinung sagen zu dürfen. Von daher gibt es aus meiner Sicht keine grundsätzliche Kritik an Demos, im Gegenteil. Schwierig wird es für mich, wenn durch ein absichtliches oder fahrlässiges Handeln die aktuellen Schutzmaßnahmen unterlaufen werden wie Abstand halten, Masken tragen etc., und es muss auch jeder und jede für sich bewusst entscheiden mit wem demonstriere ich denn da, für welches Anliegen. Aktuell ist bei etlichen Demos festzustellen, dass Hooligans, die AfD und andere rechte Aktivisten diese Demos unterwandern und versuchen, sie für ihre ganz eigenen menschen- und demokratiefeindlichen Ziele zu missbrauchen bzw. zu instrumentalisieren. Das lehne ich komplett ab, deshalb habe ich zu diesen Demos eine differenzierte Haltung.

### **M.L.: Herzlichen Dank für das ausführliche Interview**

**Zur Person:** Carsten Bätzold ist Betriebsratsvorsitzender von VW Kassel, Mitglied des Konzernbetriebsrats von Volkswagen und IG Metall-Gewerkschafter. Das Werk Kassel ist nach Wolfsburg das zweitgrösste VW-Werk Europas. Es hat über 17'000 Beschäftigte.