



## Die Bahn kommt...

... aber nicht von allein: Zu Besuch in der Verkehrswendestadt Wolfsburg

In: *express* 7-8/2023

»Wer die kapitalistischen Produktionsverhältnisse umgestalten, ja umbrechen möchte – zum Schutz der natürlichen Restressourcen der Welt und zum Wohle der arbeitenden Menschen auf ihr –, [...] der muss, statt in die Reservate der Paradiesvögel, in die Höhle des Löwen gehen: in die kapitalistische Produktion.«<sup>1</sup> An diese Feststellung des Soziologen Stephan Lessenich mag denken, wer die »Amsel44« kennenlernt. Das Haus im Wolfsburger Amselweg 44 wäre ein gänzlich unscheinbares Reihenhaus in einem innenstadtnahen Wohngebiet – stünden nicht so verdächtig viele Fahrräder vor der Tür. Seit August 2022 haben sich hier Aktivist:innen aus der Klimagerechtigkeitsbewegung niedergelassen, die die Abkürzung VW ausgerechnet in Wolfsburg neu ausbuchstabiert wissen wollen: VW steht für Verkehrswende. Sie werben für Produktkonversion, legen den Finger in die Wunden der Stadtgeschichte und suchen die Zusammenarbeit mit kritischen Geistern in der Volkswagenbelegschaft. Ihr Haus bietet Büroräume und Platz zum Plenieren; zu ausgewählten Anlässen lassen sich zahlreiche Aktivist:innen einquartieren. Unser Interviewpartner Tobi Rosswog, dessen Rede bei der VW-Hauptversammlung wir im letzten *express* dokumentiert haben, ist Mitbegründer der Initiative. Das Gespräch fand statt am 20. Juni 2023.

*express:* Auf Eurem Blog [verkehrswendestadt.de](http://verkehrswendestadt.de) findet sich ein aktueller Bericht von einer Blockadeaktion. Ihr habt versucht, die Liefereinfahrt ins Wolfsburger Stammwerk zuzumachen. Was habt Ihr Euch dabei gedacht?

**Tobi Rosswog:** Am Tag der Aktion hat eine Betriebsversammlung stattgefunden, bei der der VW-Markenchef Thomas Schäfer vor die Belegschaft getreten ist, um seine Sicht auf wesentliche strategische Fragen auszubreiten – das sogenannte Performance Programm, nichts anderes als harmlos klingendes Papier, um auf Kosten Vieler Profite für Wenige zu ermöglichen. Unsere Idee war, die Just-in-time-Anlieferung von Teilen zu blockieren, und zwar genau zum Ende der Betriebsversammlung. Wir wollten erreichen, dass die Produktion nicht sofort wiederaufgenommen werden kann, damit die Belegschaft Raum und Zeit für Diskussionen über die Strategie des Managements und eine sinnvolle Ausrichtung des Unternehmens hat. Leider tauchte gleichzeitig mit der Aktionsgruppe ein Großaufgebot der Polizei am Blockadeort auf, sei es zufällig, sei es, weil sie im Vorfeld Wind von den Plänen bekommen haben. Jedenfalls konnte die Blockade dann erst mit einer Dreiviertelstunde Verspätung gemacht werden. Da war die Versammlung schon vorbei und die Leute im Werk waren zurück am Band. Es hat dann zwar noch kleinere Verzögerungen in der Produktion gegeben, aber die erhoffte spontane Verlängerung der Versammlung hat es nicht gegeben.

Aus der Belegschaft gab es sehr kritische Online-Diskussionen zum angekündigten Konzernumbau, und unser Punkt ist zweifellos wahrgenommen worden, dass es nämlich eigent-

<sup>1</sup> Lessenich, Stephan (2014): Ab in die Produktion oder Der diskrete Charme der Ökonomie.  
In: WSI-Mitteilungen 7/2014, 556 f.

lich einen anderen, größeren Umbau bräuchte, und dass es dafür auch etwas Zeit zum Nachdenken braucht: Was benötigen wir eigentlich wirklich?

*So eine Aktion lässt sich ja nicht umsetzen ohne direkten Draht in die Belegschaft. Funktionieren Eure Versuche, etwas gemeinsam mit Beschäftigten in Gang zu setzen?*

**TR:** Klar, wir hatten bei der Aktion natürlich Leute, die uns von drinnen auf dem Laufenden gehalten haben. Es ist noch nicht die kritische Masse, die es eigentlich bräuchte, aber es sind schon ein paar Dutzend, die unsere Arbeit unterstützenswert finden. Darunter sind einige, die sich auch ziemlich verlässlich und entschlossen an Aktionen beteiligen, auch wenn sie sich natürlich nicht so viel erlauben können wie wir von außerhalb des Betriebs.

Nach den Werksferien im Sommer wollen wir diese Seite nochmal etwas systematischer angehen und mit strukturierten Organizing-Methoden auf die Belegschaft zugehen. Bisher sind wir das mit kreativeren Ansätzen angegangen: Wir haben uns zum Beispiel bei Schichtwechsel vor das Werk gestellt und Stellenanzeigen unter die Leute gebracht, in denen aber keine Fachleute für die Autoproduktion, sondern für die Herstellung von Schienenfahrzeugen gesucht wurden. Das war ein ganz guter Gesprächseinstieg – und es hat uns groß in die Lokalpresse in die »Volkswagen«-Rubrik gebracht: »VW baut Straßenbahnen – Aktivisten fingieren Stellenanzeige«.

*Ja, darauf, wie ihr in der Stadtgesellschaft wahrgenommen werdet, müssen wir auch noch zu sprechen kommen. Aber vorher drängt sich natürlich die Frage auf: Wenn ihr in der Belegschaft hier und da auf offene Ohren stoßt, wie steht es dann mit eurem Kontakt zur Gewerkschaft?*

**TR:** Ja, diese weltweit einmalig gut organisierte Gewerkschaft mit über 90 Prozent Organisationsgrad, die die Mitbestimmung hochhält... nein, ganz ohne Ironie muss man ihr leider attestieren: Sie ist ein zahnloser Tiger. Es ist wirklich traurig. In dem dreiviertel Jahr, in dem wir jetzt hier sind, machen wir immer wieder neue Angebote zur Zusammenarbeit oder auch nur zur politischen Diskussion. Wir erinnern an die Satzung der IG Metall mit dem programmatischen Vorhaben, die Schlüsselindustrien in Gemeineigentum zu überführen. Aber dann geht es doch wieder nur darum, für 8,5 Prozent in die Trillerpfeife zu blasen. Natürlich müssen solche Verteilungskämpfe geführt werden in einer Zeit, in der ein Oliver Blume mal eben mit einem Fingerschnippen 3 Millionen Euro mehr bekommt, weil ihm 12 Millionen Euro Jahresgehalt zu wenig sind – exklusive Boni. Aber es gehören noch ganz andere Fragen auf den Tisch, die seitens der Gewerkschaft lieber nicht besprochen werden. Bis vor ein paar Monaten wollte VW hier in Wolfsburg ja noch das neue Werk für das Luxus-E-Auto Trinity bauen, das haben sie inzwischen abgeblasen. Wir haben von Anfang an gesagt, dass das ein Unsinnprojekt ist. Das haben IG-Metall-Leute bestenfalls hinter vorgehaltener Hand zugestanden, aber an öffentliche Kritik war nicht zu denken. Jetzt hat der Konzern das abgeräumt und uns recht gegeben, aber der Elefant steht immer noch im Raum: Kann die E-Auto-Strategie eigentlich aufgehen? Inzwischen sagen wir gegenüber der IG Metall recht deutlich, dass es dazu einer Positionierung bedarf, die nicht einfach die Interessen des Managements wiedergibt. Wenn alles Reden nichts hilft, werden wir uns kreativere, subversivere Arten der Kommunikation überlegen müssen, um die Gewerkschaft dazu zu bringen, sich zu verhalten. Wir kriegen ja auch mit, dass viele Leute im Werk frustriert sind davon, mit welcher falschen Rücksichtnahme der Tiger IG Metall agiert.

*Wenn Du die Perspektive wendest, was würdest Du sagen, sind die größten Schwierigkeiten, die das Management von Volkswagen aktuell hat?*

**TR:** Was Herbert Diess, dem Vorgänger von Blume, auf die Füße gefallen ist, war, dass er ehrlich gesagt hat: Eigentlich müssten wir die Belegschaft halbieren, um noch rentabel zu sein. So etwas deutet sich mit dem aktuellen Sparprogramm wieder an. Die Volumen-Marke ist viel zu wenig rentabel, 3 Prozent, 3,5 Prozent vielleicht. Wenn wir das mit den 18 bis 20 Prozent bei Porsche vergleichen, ist das viel zu wenig. Also müssen jetzt Performance-Programme her, und wo Diess etwas zu ehrlich war, versucht Blume es geschickter, sportlicher,

mit Appellen an den Teamgeist und der Annahme, dass der demografische Wandel dafür sorgen wird, dass keine Entlassungen nötig sind.

Blume ist nicht nur Chef von Volkswagen, sondern auch von Porsche. Mit Porsche hat er letztes Jahr angefangen zu schauen: Wie kann ich die einzelnen Marken börsenfähig machen, welche sind wirklich rentabel? Das hat er mit Porsche ganz geschickt gemacht, allerdings auf Kosten des Standorts hier, weil Porsche im Zusammenhang mit den Lieferengpässen letztes Jahr bevorzugt bedient worden ist, während es hier nur 40 Prozent Auslastung gab – wenn nur eine Rückfahrkamera verfügbar ist, kommt die natürlich nicht in den Golf, sondern in ein teureres Modell, mit dem mehr Gewinn zu machen ist. Jetzt kündigt die Konkurrenz an, dass sie Elektroautos für unter 25.000 Euro, vielleicht sogar unter 20.000 Euro auf den Markt bringen wird, und in diesem Segment gerät Volkswagen absolut ins Hintertreffen. Meine Vermutung ist, dass Blume sagen wird: Gut, egal was in Wolfsburg passiert, ich mache Porsche groß, ich mache andere Marken im Luxussegment groß, weil sich nur das am Ende in der internationalen Konkurrenz durchsetzen wird.

Bei Volkswagen gibt es noch einen anderen Pferdefuß, und das ist die Softwaresparte. Wenn Du heute ein Auto kaufst, kaufst Du ja im Wesentlichen ein Software-Paket – das Entertainment-Programm, das autonome Fahren usw. Bei der zuständigen Abteilung Cariad ist gerade wieder der Vorstand ausgewechselt worden, aber es ist sehr fraglich, ob die Rückstände gegenüber der Konkurrenz aufgeholt werden können. Cariad und die Software-Probleme waren auch der öffentlich genannte Grund dafür, dass Trinity auf Eis gelegt wurde.

Das ist auch so ein Punkt, bei dem ich an Gewerkschaft und Betriebsrat manchmal zweifeln könnte. Wenn ich höre: Ja, aber bei Porsche gibt es doch auch Arbeitsplätze – da packst Du Dir doch an den Kopf! Leute, meint ihr das ernst? Selbst wenn es »nur« darum ginge, die maximale Zahl an Arbeitsplätzen zu sichern, dann sind die bei Porsche sicher nicht zu holen. Hier bei VW alleine in Wolfsburg arbeiten rund 65.000 Leute.

Dieser Druck im Konzern schafft für uns Kritiker:innen aber natürlich gute Ansatzpunkte. Wir merken außerdem, dass der Dieselskandal 2015 einen echten Bruch bei vielen Beschäftigten bedeutet hat. Vorher war natürlich auch allen klar, dass die Autos kein herausragend umweltfreundliches Produkt sind, aber die Identifikation war sehr hoch: eine Traditionsfirma mit einem soliden, ehrlichen Produkt. Dieses Selbstverständnis hat massiv gelitten, bei vielen ist die Vorstellung von der Volkswagen-Familie futsch. An diesen Brüchen können wir mit unseren Fragen ansetzen: Was muss eigentlich getan werden, damit das hier nicht zu einem neuen Detroit wird? Kann es funktionieren, das immer Gleiche einfach fortzuschreiben? Was ist eine sinnvolle Zukunft für den Industriestandort, die auch für die nächste Generation noch tragfähig ist? Was kann hier gebaut werden, was wirklich gebraucht wird? Ist es dabei vielleicht sinnvoll, weniger zu arbeiten, vielleicht 30, vielleicht 25 Stunden?

Die Konversion vom Auto zur Straßenbahn, die uns vorschwebt, wird letztlich nicht ohne eine Vergesellschaftung der Produktion klappen können. Die Produktion für die Verkehrswende kann nicht die Profitabilitätskriterien des Konzerns erfüllen, und es kann nicht darum gehen, durch Dumpingpreise den Weltmarkt zu erobern. Oliver Blume und Wolfgang Porsche werden wir uns in Zukunft nicht mehr leisten können. Außerdem braucht es Mitsprache von allen: Was wird für ein maßvolles Leben gebraucht, wie können wir das herstellen?

*Wie stellt ihr euch eine solche Konversion konkret vor?*

**TR:** Wir sehen es nicht als unsere Aufgabe, dafür einen ganz konkreten Plan vorzulegen. Wichtig ist, die kritische Masse an Leuten zu aktivieren, die hier in die gleiche Richtung ziehen, der ganz genaue Weg wird dann im Gehen entstehen. Wir können aber auf ein paar Punkte hinweisen: zum Beispiel darauf, dass es bei VW bereits eine relativ hohe staatliche Beteiligung und Einflussnahme gibt. Oder darauf, dass die Interessen von ausschließlich gewinnorientierten Aktionären wie Wolfgang Porsche oder dem Emirat Katar vermutlich das Nachsehen haben werden.

Was die konkrete Machbarkeit der Produktionsumstellung betrifft, reden wir natürlich auch mit den Fachleuten aus dem Werk oder von außerhalb. Die sagen uns recht deutlich, dass größere Umrüstungen gar nicht so ungewöhnlich sind, wenn zum Beispiel ein neues Mo-

dell eingeführt wird. Außerdem gibt es Beispiele für die Umstellung von Auto- auf Rüstungsproduktion, die zeigen: Wenn der politische Wille da ist, kann es ganz schnell gehen. Natürlich werden Straßenbahnen nicht genauso am Fließband gebaut wie Autos, aber das ist doch kein Grund, dass so eine Produktionsumstellung nicht möglich sein sollte.

Es geht natürlich auch um Qualifizierung, aber wie sagt ein VW-Betriebsratsmitglied aus Braunschweig immer: Wir können Kunststoff, wir können Stahl, wir können dies und das, und ob das am Ende in ein Auto kommt oder in eine große Bahn, ist eigentlich nicht wichtig.

*Kommen wir nochmal zurück auf eure Verankerung hier in der Stadt. Wie ist euer Verhältnis zu kommunalpolitischen Akteuren?*

**TR:** Die Stadt ist CDU-regiert. Als wir Anfang Mai zum Verkehrswendecamp nach Wolfsburg geladen haben, hat die Junge Union zwei Wochen vorher eine Pressemitteilung gemacht mit dem Tenor: Keine weitere Kooperation mit den potentiellen Gewalttätern aus der Amsel 44. Das ganze Programm aus Hufeisenkonzept und Extremismustheorie. Wir haben darauf mit einer Diskussionseinladung reagiert, die mit der Begründung ausgeschlagen wurde, man könne nicht mit uns diskutieren, weil man sich noch gar nicht richtig mit uns auseinandergesetzt habe...

Der CDU-Oberbürgermeister hat den städtischen Einrichtungen ein Kooperationsverbot erteilt, auch sozialen Einrichtungen oder Jugendzentren, mit denen wir ganz gut reden konnten. Die müssen sich nun beim Thema Verkehrswende deutlich zurücknehmen. Aber es sind nicht alle Türen zu. Rund um die 85-Jahr-Feiern in der Stadt bin ich zum Beispiel bald eingeladen, im Hallenbad an einer Podiumsdiskussion zum Thema Aktivismus teilzunehmen.

*Jüngst war euer Projekthaus das Ziel einer Hausdurchsuchung.*

**TR:** Begründet wurde die Hausdurchsuchung mit einer Sachbeschädigung, die sich im Rahmen von so ca. 600 Euro Schaden bewegt, und der unrechtmäßigen Verwendung eines Logos auf einem Flyer, die als Urkundenfälschung ausgelegt wird. Das allein ist schon absurd genug. Der Durchsuchungsbeschluss kam von einer Braunschweiger Richterin, die schon in der Vergangenheit mit sehr konzernfreundlichen Entscheidungen gegen Aktivist:innen auffällig geworden ist. Vor dem Hintergrund einer engen Symbiose aus Konzern, Stadt und Justiz können wir schon mal feststellen: Wir werden offenbar ernst genommen. Wir sind jetzt etwa neun Monate hier und sind schon mit solchen Maßnahmen konfrontiert. Das führt natürlich auch zu Solidarisierungseffekten: Hier in der Nachbarschaft und darüber hinaus habe ich noch kein Verständnis für diese Polizeiaktion gehört, im Gegenteil. Der Beschluss war schon recht alt, umgesetzt wurde er ganz kurz nach den Durchsuchungen bei der Letzten Generation. Das lässt uns zumindest vermuten, dass politische Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Durch die Akteneinsicht im Zuge des Verfahrens haben wir jetzt außerdem erfahren, dass es bei VW so etwas wie eine eigene Forensik gibt, in der Beweismittel gesammelt und je nach Einschätzung an die Polizei weitergegeben werden – dieser Global Player unterhält natürlich einen gewaltigen Sicherheitsapparat.

*Wie war die lokale Berichterstattung?*

**TR:** Überraschend gut. Die Presse hat sich auch umgehend bei uns gemeldet, als die Durchsuchung stattfand. Insgesamt sind wir da mit der Resonanz sehr zufrieden. Wir haben zum Beispiel kürzlich eine Aktion gemacht zusammen mit anderen Organisationen, die sich schon seit Langem für eine Verkehrswende, für mehr Radverkehr und besseren ÖPNV einsetzen – NABU, VCD, ADFC... Wir haben in der Stadt schon einmal die Haltestellenschilder für die noch zu bauende Straßenbahn aufgestellt. Der Artikel dazu war überschrieben mit »Verkehrswendestadt Wolfsburg – Es hält 'ne Tram in Detmerode«, also an einer der von uns markierten Endhaltestellen. Darunter wurde ziemlich detailliert auf Grundlage unserer Pressemitteilung dargestellt, wie wir uns das vorstellen. Das war wirklich ziemlich erfreulich.

*Machen wir noch einen kleinen Ausblick: Wie sicher ist euch dieses Projekthaus, und wie soll es hier mittelfristig weitergehen?*

**TR:** Das Haus ist aktuell Eigentum einer Stiftung, die es vorübergehend erworben hat, um damit die aktivistische Arbeit hier zu unterstützen. Gedacht ist das für zwei Jahre. Wir sind im August 2022 eingezogen und werden das erstmal bis August 24 machen. Im allerbesten Fall ist dieses Haus dann auch wirklich überflüssig, weil sich in der Verkehrswendestadt Wolfsburg genug Vernetzungen und Aktivitäten ergeben haben, dass es diesen speziellen Knotenpunkt nicht mehr braucht. Sollten sich Leute finden, die es übernehmen wollen, wäre auch das natürlich nicht ausgeschlossen. Oder noch besser, im August 2024 läuft bei VW die erste Straßenbahn vom Band.

*express* im *Netz und Bezug* unter: [www.express-afp.info](http://www.express-afp.info)  
*Email:* [express-afp@online.de](mailto:express-afp@online.de)

**express** / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

*Bankverbindung* für Spenden und Zahlungen:  
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12