

„Direkt aus Europa auf deutsch“ (A 34' und B 27'):
Texte und Erläuterungen zu Nr. 537 (Mai 2026): A

Dienstag, 26. August 2025, 19.15 - 20.00 Uhr

Deutschlandfunk: Feature¹. [Lars Hirsekorn:] „Du,
der Kollege, den ich morgen abhole, der hat nicht
5 gewußt, daß ich ein Auto habe. Der hat mich vorhin
völlig irritiert gefragt: ‚Wie, du hast ein
Auto?‘ Ich sage: ‚Natürlich habe ich noch ein Auto.
Ich brauche doch ein Auto. Sonst komme ich doch hier
gar nicht weg.‘ [Das hatte er sich anders vorge-
10 stellt,] weil ich halt, wenn es geht, immer nur Rad
fahre. So, das ist jetzt schon Didderse² hier. So,
das hier ist jetzt noch mal ... Ah, jetzt bin ich
schon ... Also ich fahre hier kurz ran und halte
einmal kurz. Hier, der Sportplatz, wo die Kinder
15 jetzt hier Fußball spielen, (und) hier sind wir dann
auch morgen auf dem Spielplatz mit meiner Kinder-
feuerwehr. Es ist jetzt auch nicht so, daß ich der
Auto-Hasser bin oder so. Für mich ist ein Auto immer
noch ein praktisches Fortbewegungsmittel, war ein
20 echter Fortschritt der Menschheit, gar keine Frage,
tolle Sache, aber: Es geht nicht mehr! Es ist öko-
logisch nicht vertretbar.“

„Verkehrswende in der Autostadt - von VW-Arbei-
tern, die **keine Autos mehr** bauen wollen“³, ein Fea-
25 ture¹ von Matthias Becker und Gerhard Klas. Das Herz

1) auf deutsch: das Hörbild, -er (404, S. 39, Z. 5!)

2) in Niedersachsen in der Samtgemeinde Papenteich

3) Erstmals gesendet: Dienstag, 8. Oktober 2024,
19.15 - 20.00 Uhr.

des VW-Konzerns schlägt in Wolfsburg. Von weitem zu
sehen sind die hohen Schornsteine des Heizkraft-
werks, die in den Himmel ragen. Auf einer Wand
prangt das berühmte Logo des Konzerns. Das Wolfs-
5 burger Stammwerk gehört zu den zehn größten Fabriken
der Welt, 60 000 Menschen arbeiten hier, 870 000
Fahrzeuge im Jahr können vom Band laufen. Wolfsburg
ist VW, und VW ist Wolfsburg. Doch seit einiger Zeit
sind hier auch andere Töne zu hören.

10 „Laßt uns gemeinsam dafür kämpfen, daß unsere Ar-
beit als Busfahrer nicht nur als Dienstleistung,
sondern auch als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz
anerkannt wird. Wolfsburg soll nicht nur für seine
Autos bekannt sein, sondern auch für all seinen
15 Einsatz für eine nachhaltige Zukunft.“ Auf einem
Platz am Wolfsburger Bahnhof protestieren städti-
sche Busfahrer und Umweltaktivisten gemeinsam für
mehr öffentlichen Nahverkehr. „Wir fahren zusam-
men“ heißt die Initiative von Ver.di⁴ und „Fridays
20 for Future“, die am 1. März 2024 in vielen Städten
streikt und demonstriert, auch in der Autostadt
Wolfsburg. [...]

„Ich wünsche euch, daß euer Kampf erfolgreich
sein wird für das Leben unserer Kinder, für die
25 Zukunft des Planeten. Ihr seid es wert. Danke
schön!“ Lars Hirsekorn ist nicht der einzige VW-
Mitarbeiter auf der Kundgebung. Eine Handvoll Kol-
legen aus Wolfsburg sind ebenfalls gekommen. Auch
Thorsten Donnermeier, ein IG⁵ Metall-Vertrauensmann
4) die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft



aus Kassel, ist angereist. „Wir stehen hier in Wolfsburg: Wolfsburg, die VW-Stadt. Und deshalb sollten wir uns alle gemeinsam klar werden: Nachhaltige, zukunftsfeste Arbeitsplätze gibt es nur mit nachhaltigen Produkten. Noch sind wir wenige, die so denken, aber der Kreis vergrößert sich ständig.“

10 Lars Hirsekorn und Thorsten Donnermeier sind VW-Arbeiter, die keine Autos mehr bauen wollen - weder Verbrenner⁶ noch Elektro-Autos. Sie haben eine andere Vision. „In Wolfsburg stehen riesige Hallen leer - im Moment -, wo ich sage: Hey, Leute, investiert in neue, in sinnvolle Produkte! Also wir können⁷ Metall, wir können Elektro, wir können Kunststoff. Das sind die Sachen, mit denen wir sozusagen Autos produzieren. Und all das ist auch in der Straßenbahn drin oder im Zug. Also da spricht
15 überhaupt nichts meiner Meinung nach [da]gegen.“ VW als Hersteller von Straßenbahnen: Kann man das Undenkbare denken in der Autostadt Wolfsburg? [...]

Das Vorzeige-Werk für die elektromobile Zukunft des Konzerns steht in Zwickau. Der letzte Verbrenner⁶ rollte dort 2020 vom Band. Nachdem der Konzern die Energiewende lange verschlafen hatte, setzt VW nun alles auf eine Karte: Das Elektro-Auto. Doch

5)die IG, -s: die Industriegewerkschaft, -en

6)In den Motoren von „Verbrennern“ wird Diesel oder Benzin verbrannt und CO₂ ausgestoßen.

7)hier: damit arbeiten können

der Absatz schwächelt. „Klare Antwort auf Ihre Frage: [Das] war kein Fehler, war genau der richtige Schritt für die richtige Mannschaft hier in Zwickau“, [sagt] Thomas Edig, Personalchef bei VW
5 Sachsen. „Eine hochqualifizierte Mannschaft, in einem hochautomatisierten Werk, jeden Tag 1500 Fahrzeuge für 3 verschiedene Marken⁸: Wir können uns bei Volkswagen nicht vorstellen, daß es nicht ‚fliegt‘.“

1,2 Milliarden Euro hat VW ausgegeben, um das
10 Werk in Zwickau für Elektrofahrzeuge umzurüsten. Genauer: Elektro-„SUVs“. Die Arbeiter wurden neu geschult - „elektrisiert“, sagt der Pressesprecher Christian Sommer. [...]

Aber wie ökologisch nachhaltig sind die E-Autos
15 tatsächlich? Läßt sich der Klimawandel mit einer reinen Antriebswende aufhalten? VW-Manager Thomas Edig sagt: „Ja, mit ökologisch wertvollem Strom ist es überhaupt kein Problem. Wir brauchen dazu Strom, und zwar idealerweise ‚sauberen‘⁹ Strom in großen
20 Mengen und zu einem vernünftigen, leistbaren¹⁰ Preis.“

Im Preßwerk in Zwickau donnert Metall auf Metall. Sechs schwere hydraulische Preßköpfe fahren auf und nieder, biegen und drücken Aluminium und Stahlblech
25 in Form: zu Türen, Kühlerhauben, anderen Karosserieteilen. Zusammen mit Andreas Rittrich, dem Leiter des Preßwerks, gehen wir durch die riesige Werkshalle. „Wieviel produziert ihr im Moment?“ -

8)Volkswagen, Audi und Cupra

9)„sauber“: ohne CO₂-Ausstoß produziert

10)zu einem Preis, den man sich leisten kann

„Also zwischen 5 und 10 000 Teilen am Tag - über drei Schichten.“ An nur *einem* Tag kann die Anlage 225 Tonnen Stahl und Aluminium verarbeiten. „Wie ist der Automatisierungsgrad hier? Kann man das so sagen?“ - „Das, was wir hier sehen: Was wirklich von Hand gemacht ist, ist die Qualitätskontrolle. Das ist das einzige. Alles andere ist automatisiert. Also ich sag' mal über 90 % Automatisierungsgrad. Das ist für so eine Anlage schon sehr gut.“

10 Maschinen ersetzen Arbeiter. Roboter legen das Metall zurecht, verformen es, schleppen es weiter. Acht junge Männer kontrollieren, ob die Teile gelungen sind oder fehlerhaft. N - I - O sagen sie bei VW: „Nicht in Ordnung“. Mit einer Art Schleifpapier gehen die Mitarbeiter über die Oberflächen und suchen nach kleinen Rissen und Unebenheiten. Am Ende des Fließbands angekommen, wandern die guten Teile weiter in die Montage. Die schlechten fallen in einen brusthohen Container. „Das, was hier reinfällt, das ist das, was die Mitarbeiter vorne festgestellt haben: Wenn hier Oberflächenbeschädigungen sind, dann wird dort vorne an der Schnur gezogen, und dann wird automatisch das Teil hier, was NIO ist, aussortiert. Wir haben eine Entsorgungsfirma¹¹. Das wird wieder eingeschmolzen, und das heißt: Es geht dann zu dem Stahllieferanten wieder zurück.“

„Seit 2022 macht der E-Autobauer Tesla in Berlin-Grünheide VW in Zwickau Konkurrenz. Andreas Ritt-

11)etwas entsorgen: dafür sorgen, daß man sich darum nicht mehr zu kümmern, keine Sorgen mehr zu machen braucht

rich sieht es gelassen. „Natürlich muß ich das mit einer gewissen Anzahl von Ausschuß schaffen. Das heißt, Tesla liegt aktuell immer noch bei 50 % Ausschuß. Die Gußwerkzeuge an sich haben eine Haltbarkeit von ca.¹² 15 000 Einheiten. Dann ist das Werkzeug nicht mehr verwendbar, und das muß man natürlich alles mit¹³ betrachten.“ - „50 % Ausschuß!“ - „Ja.“ - „Das ist [doch] eine irrsinnige Ressourcenverschwendung!“ - „Na, gut, das Material wird wieder eingeschmolzen, aber die ..., die Energie ist [dann] weg.“

Ob Verbrenner⁶ oder E-Auto, die Produktion verschlingt gewaltige Mengen an Ressourcen. Uwe Kunstmann, Mitglied der Gewerkschaft IG Metall und Betriebsratsvorsitzender von VW Zwickau, weicht dem Thema nicht aus: „Ich sage ja immer, wir verkaufen rund zehn Millionen Autos. Da wiegt so ein Auto zwischen zwei Tonnen bis drei Tonnen. Sagen wir mal 2,5 Tonnen. Das heißt, wir entziehen dem Erdball jedes Jahr 25 Millionen Tonnen an Rohstoffen. Weil: Das ist ja alles endlich. Wir haben nur diese *eine* Erde, und es ist ja richtig, daß man dahingehend jetzt ([irgend]wo) die ganzen Industriezweige ausrichtet.“ [...]

25 In eine ehrliche Ökobilanz gehört nicht nur die Energie, die ein Fahrzeug zum Fahren verbraucht, sondern auch die für Produktion und Entsorgung. Um leistungsstarke Antriebsbatterien herzustellen, ist viel Energie notwendig. Elektroautos starten des-

12)circa (lateinisch): rund, ungefähr

13)mit (Adverb): mit anderem zusammen

halb mit einem „Rucksack“ an CO₂-Emissionen. Die Batterien machen sie außerdem schwerer als Verbrenner gleicher Größe und Ausstattung. Der Automobilarbeiter Lars Hirsekorn kennt das aus eigener Anschauung. „Und wesentlich schwerer heißt einfach, du brauchst ein ganz anderes Fahrwerk. Und das ist das, was wir in Braunschweig beispielsweise sehen. Wir bauen ja Fahrwerke. Wenn du zweieinhalb Tonnen mit 160 [Stundenkilometern] auf der Autobahn zum Stehen bringen willst, dann brauchst du andere Bremsen, dann brauchst du andere Reifen, dann brauchst du andere Dämpfer-Systeme.“

Uwe Kunstmann, Betriebsrat bei VW Zwickau, betont dagegen, daß E-Autos weniger Treibhausgase pro Kilometer freisetzen: „Das Thema Klimawandel: Da ist ja nichts weglegenbar. Das eine mit dem ‚Rucksack‘ ... Es ist ja jetzt schon so, die Vergleiche gibt's ja: (Wenn) Ist eigentlich ein Auto CO₂-neutral, wenn man den ganzen Lebenszyklus betrachtet? Und da ist ja trotzdem das Elektroauto das beste Fahrzeug.“ Die meisten Untersuchungen kommen tatsächlich zum Ergebnis, daß sie weniger Treibhausgase verursachen als Verbrenner: eine Ersparnis zwischen einem und zwei Dritteln.

Lars Hirsekorn findet das immer noch zu hoch: „Natürlich wird gegebenenfalls am Ende ein Batteriefahrzeug positiv im CO₂-Ausstoß sein gegenüber einem Verbrenner. Das ist gut möglich. Trotzdem ist der CO₂-Ausstoß in Produktion und Betrieb einfach so hoch, meiner Meinung nach, daß wir ihn uns nicht

leisten können. Das kann so nichts werden!“

Unter den Beschäftigten der Automobilindustrie finden sich drei unterschiedliche Haltungen: diejenigen, die wie bisher Verbrenner herstellen wollen, den Klimawandel abtun, diejenigen, die auf Erfolg durch Elektromobilität setzen, und schließlich solche, die weder das eine noch das andere bauen wollen, sondern Lastenräder, Wärmepumpen oder Straßenbahnen.

„Ja, warum eigentlich nicht? Was ist, wenn VW Straßenbahnen baut statt Autos?“ Tobi Rosswog ist für die Verkehrswende ausgerechnet nach Wolfsburg gezogen. Der Klimaaktivist ist von Kindesbeinen angewöhnt, gegen Widerstände anzukämpfen. „Ich habe halt so ein ‚Holzbeinchen‘ sozusagen, also eine Karbonschiene, die mir überhaupt erst möglich macht zu gehen. Also ich habe bei der Geburt ein großes ‚Geschenk‘ gehabt in Form eines 1 kg schweren Tumors, der tatsächlich wegoperiert werden durfte und mußte, und die Ärztinnen haben damals gesagt: Dieser Junge wird niemals laufen lernen können. Das wird ein Rollstuhlfahrerkind. Und dann habe ich aber glücklicherweise Eltern gefunden, die gesagt haben: Doch, mit dem gemeinsam machen wir das irgendwie und stecken da ganz viel Energie hinein! Und das war so auch die erste, ganz wichtige Erkenntnis, der ganz wichtige Impuls in meinem Leben – rückblickend: Wir müssen das Unmögliche wollen, um das Mögliche wahrzumachen. Wir dürfen keinen Autoritäten Glauben schenken, ob jetzt in weißen Kitteln

oder wie auch immer, die sagen: Das klappt¹⁴ doch eh nicht; das hat noch nie funktioniert. Das ist natürlich keine Garantie dafür, daß immer alles klappt¹⁴. Aber eben es wenigstens zu versuchen, dafür zu kämpfen.“

Tobi Rosswog ist Vollzeit-Aktivist. Er wird von Unterstützern finanziert. Zusammen mit einer Handvoll Mitstreitern mietet er 2022 ein Reihenhaus mitten in der Autostadt: Amselstraße Nr. 44. Die „Amsel 44“ wird zu einem Umweltzentrum mit Gemeinschaftsküche, Büro, Schlaf- und Versammlungsräumen. Von dort aus organisieren sie Straßenfeste, Diskussionsrunden und zivilen Ungehorsam. „Am 7. 3. haben wir einen Autozug gestoppt, dann dem Lokführer gesagt: Du bist wunderbar, das ist nicht gegen dich. Du hast hier auch ‚Schoki¹⁵ und Tee‘, und was du noch brauchst für die anderthalb Stunden Pause, weil: Wir wollen auf das 1,5-Grad-Ziel hinweisen mit unserer Aktion.“

Die Umweltaktivisten besetzen die Gleise auf dem VW-Werksgelände. „Und dann eben [haben wir] ein Riesenbanner¹⁶ – 25 m lang, 4 m hoch –, [hin]untergehißt von dem Autozug, und darauf abgebildet auf diesem großen ‚Transpi¹⁷‘ war eine Straßenbahn. Und so konnten wir die Pressemitteilung hinaussenden: ‚Die

14)klappen (Umgangssprache): gut gehen, funktionieren, gelingen, a, u (s)

15)Süßigkeiten mit Schokolade (Die haben sie ihm mitgebracht.)

16)Riesen sind übermenschlich groß.

17)das „Transpi“, -s: das Transparent, -e

erste Straßenbahn verläßt das Werk‘, was bundesweit¹⁸ zu großer medialer Öffentlichkeit geführt hat. Und diesen Diskurs [führen wir weiter]. Ja, warum eigentlich nicht? Was ist, wenn VW Straßenbahnen baut statt Autos?“ [...]

Die „Straßenbahn von VW“ kommt bei Politik und Bürgerschaft der Autostadt nicht gut an. Schon als Tobi Rosswog seine erste Demonstration anmeldete, verlangte die Stadtverwaltung schalldichte Stellwände rund um den Ort der Kundgebung. „Ja, Protestieren ist auch in Wolfsburg in Ordnung, aber: ‚Ihr müßt das mit Sicht- und Lärmschutz machen. Also ihr müßt euch ‚eintüten‘, so nach dem Motto: Protest ist in Ordnung, aber nur im eigenen Keller, wo es kein Mensch mitbekommt¹⁹.“

Rosswog legt Widerspruch ein und bekommt Recht. Die Auflagen werden schließlich gerichtlich gekippt. Kurz darauf treffen sich Tobi Rosswog und Lars Hirsekorn – genannt „Hirse“ – in der Amselstraße Nr. 44. „Das war echt ein richtiger Glückstreffer mit ‚Hirse‘“.

„Als ich das erste Mal gehört habe: Oh, da sind Leute nach Wolfsburg gekommen: Die machen etwas zu dem Thema, war das für mich ein großes Geschenk. Das überaus Charmante an (den) den Menschen hier aus der ‚Amsel‘, [ist,] daß sie nicht gekommen sind und gesagt haben: Leute, das ist alles totale Scheiße²⁰, was ihr hier macht! Wir müssen die Fabrik

18)in der ganzen Bundesrepublik Deutschland

19)mit|bekommen, a, o: nebenbei, zufällig erfahren

20)die Scheiße (niedere Umgangssprache): der Kot

einreißen und hier alles irgendwie – nicht? – dem Erdboden gleichmachen, sondern im Gegenteil, daß sie sich hingestellt haben und gesagt haben: Leute, das, was ihr hier baut, ist ja gut und schön, aber
5 es hat keine Zukunft. Und wenn wir dieses Werk, eure Arbeitskräfte, euern Verstand, die ‚Manpower‘, was auch immer irgendwie sinnvoll weiterhin nutzen wollen, dann müssen wir jetzt anfangen zu überlegen: Was wollen wir hier in Zukunft produzieren?“

10 Lars Hirsekorn hatte früher mit Umweltschutz wenig „am Hut“: „Mich hat es nie interessiert, was das Produkt anrichtet, was das Auto draußen anrichtet. Das Auto war für mich ein praktisches Fortbewegungsmittel – ist in Ordnung. Die Arbeitsbedingungen und
15 der Lohn, das war für mich immer der Kern meiner politischen Auseinandersetzung.“

Zum Nachdenken brachte ihn erst die Jugendbewegung „Fridays for Future.“ „[Das] kann man (auf die) [der] Persönlichkeit zuschreiben: Tatsächlich Greta
20 Thunberg, die mit ihren Reden mich so beeindruckt hat, daß ich angefangen habe, mich damit zu beschäftigen. [Es war] 2017, 2018, (wo) [als] ich gesagt habe: Okay, wir können nicht so weitermachen. Wir müssen definitiv [et]was ändern. Wir können nicht
25 einfach weiter Autos produzieren, und dieses Erkenntnis ist halt – bei mir zumindest(ens) – irgendwie da, und wenn ich sagen will, ich will der zukünftigen Generation noch ins Auge gucken und sagen: ‚Wir haben Fehler gemacht, und wir haben aber
30 [et]was besser gemacht‘, dann muß ich mich jetzt

bewegen. Dann [habe ich] die erste Rede dazu auf der Betriebsversammlung in Braunschweig gehalten, daß wir so nicht weitermachen können, daß wir uns [et]was anderes überlegen müssen als Autos, daß
5 quasi²¹ insgesamt einfach irgendwie klar sein muß, daß wir nicht mehr so viel Autos fahren und so viel Autos produzieren können wie bisher. Und wenn wir nicht mehr so viel Autos produzieren wie bisher, heißt das natürlich auch, daß wir nicht mehr so viel
10 Arbeit haben am Standort und wir uns so [et]was Neues überlegen müssen, gegebenenfalls auch Arbeitszeitreduzierung, aber auch andere Produkte.“

Das Erstaunliche: Die Mitarbeiter in der vollbesetzten Versammlungshalle reagieren anders, als er
15 erwartet hat. „Da habe ich mich schon da(d)rauf eingestellt, daß es das erste Mal wird, daß ich Buhrufe kriege auf einer Betriebsversammlung. Also da war ich sehr unsicher, weil ich so viel Applaus bekommen habe, daß ich nicht genau wußte: Wie ist sie²² jetzt
20 verstanden worden? Deswegen habe ich die noch mal einem Freund zugeschickt und gesagt: ‚Du, hier, lies sie [dir] mal durch, bitte! Kann man die mißverstehen?‘ Anstatt mir zu antworten, hat er dann geschrieben: ‚Ich habe die ins Netz gestellt!‘ Und
25 da(d)rüber habe ich dann halt schnell überregionale Bekanntheit erworben.“

2022 wird Hirsekorn, der VW-Mann, der keine Autos mehr bauen will, sogar in den Betriebsrat gewählt. „Du hast natürlich genug Kollegen, die sagen: ‚Na

21) (lateinisch): gleichsam, sozusagen
22) meine Rede auf dieser Versammlung

ja, schießegal²⁰. [Dann] geht die Welt halt zugrunde. [Das] ist doch irgendwie Wurst²³! Nicht? [Wir] bauen weiter Verbrenner, und ich habe meinen Arbeitsplatz - irgendwie.“ [...]

5 Lange Zeit setzte VW unbeirrbar auf die Verbrenner-Technologie. Noch vor gut einem Jahrzehnt vermarktete der Konzern seine Fahrzeuge in den USA als „Clean Diesel“. 2015 führte der Skandal um manipulierte Abgaswerte aller Welt vor Augen, daß das
10 Versprechen eines umweltfreundlichen Verbrennungsmotors unhaltbar war.

VW vollzog eine Kehrtwende. Der damalige Vorstandschef Herbert Diess erklärte: „Die Bekämpfung des Klimawandels ist eine Jahrhundertaufgabe. Für
15 den Straßenverkehr gilt: Nur mit Elektromobilität können wir die CO₂-Emissionen in den nächsten 10 Jahren signifikant senken. Unser Ziel [ist,] Weltmarktführer für Elektrofahrzeuge zu werden.“ [...]

Als Ende 2023 der Absatz für E-Autos einbrach,
20 beschloß VW das größte Sparprogramm seiner Geschichte: Insgesamt 10 Milliarden Euro sollten eingespart werden, unter anderem bei Arbeits- und Personalkosten, aber ohne Werksschließungen und betriebsbedingte Kündigungen, hieß es damals. [...]

25 „Es ist schwierig, da wirklich (eine) eine Solidarität unter den Leuten hier zu kriegen, weil: Der Großteil meines Betriebsrates sagt ja auch: Ah, wir wollen günstiger werden, wir müssen ja sozusagen hier die Produktionskosten so niedrig halten.“ Knapp

23) (Umgangssprache): Was einem „Wurst“ ist, ist ihm gleichgültig, egal.

10 Millionen Autos im Jahr verkauft VW: einen von sieben PKW²⁴ weltweit - noch.

„Im Moment (ist) [liegt] die Auslastung hier am Fahrzeugwerk Zwickau natürlich nur bei zwei Drittel
5 der Produktion. Wir haben hier eine technische Kapazität von 360 000 Fahrzeuge[n]“, sagt Betriebsrat Uwe Kunstmann. VW verkauft weniger E-Autos als erhofft. Die Konsequenz: [Gehalts]zuschläge fallen weg, befristete Mitarbeiter werden entlassen. „Also
10 als ich da vor ungefähr fünf Wochen, sechs Wochen mal (in) hinten in der Montagehalle war, hat mich eine befristete Kollegin angesprochen und hat halt nur aus ihrem Umfeld berichtet und hat gesagt: ‚Hier, Uwe, mir macht das gerade ein Stück weit
15 Angst.‘ Also es ist jetzt schon eine Stimmung, die auch sehr bedrückend ist - nicht? -, weil halt die Bestellungen im Moment fehlen. Und natürlich aber auch: Wie geht die Perspektive? Wie geht's weiter?“

Crimmitschau, eine Kleinstadt in unmittelbarer
20 Nähe des VW-Werks Zwickau, 8. April 2024. Schon eine halbe Stunde vor Beginn sitzen die Besucher im Theatersaal der Gemeinde und warten auf den Beginn einer Podiumsdiskussion über Antriebswende und Arbeitsplatzabbau. „Guten Abend! Herzlich willkommen beim
25 heutigen ‚Sachsen-Sofa‘ hier in Crimmitschau!“ Veranstalter sind die Katholische Akademie und die Evangelische Akademie Sachsen. Vor dem Gebäude stehen zwei Einsatzwagen der Polizei für den Fall
24) der PKW, -s: der Personen-Kraftwagen, -

etwaiger Störversuche. Der Moderator²⁵ Daniel Heinze bemüht sich, die Debatte in Gang zu bringen:

„Ein Zwickauer Politiker hat es neulich so zusammengefaßt: Wenn VW einen Schnupfen hat, kriegt
5 Zwickau Grippe. Und man könnte ergänzen: Die ganze Region, die kränkelt mit. Welche Auswirkungen hat die Mobilitätswende bei VW und anderswo? Wie kann das klappen¹⁴: Arbeitsplätze erhalten und gleichzeitig die Mobilität der Zukunft gestalten? ‚E-Auto da,
10 Arbeitsplätze weg?‘ Das ist das Thema heute Abend hier unter dem ‚Hashtag‘ ‚Hoffnungsmacher: Zur Fahrzeugproduktion in Westsachsen‘. Hallo!“

Auf der Bühne: der Bürgermeister der Stadt, der VW-Manager Thomas Edig und der sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig, SPD. Er spricht von
15 Schwarzmalerei: „Mich ärgert dieser Titel. Mir geht das Niedergangsgerede richtig ‚auf den Keks‘²⁶! Wenn wir genau wollen, daß die Arbeitsplätze in Zwickau in Gefahr kommen, sollen wir weiter so reden, sollen
20 wir weiter darüber reden, wie schlimm das alles ist. Die Kolleginnen und Kollegen – weil ich den Kollegen Betriebsratsvorsitzenden hier sehe –, die machen sich schon Sorgen. Nur: Welche Signale der Zuversicht geben wir ihnen denn?“

25 Neben ihm auf dem Podium sitzt VW-Manager Thomas Edig. Er spricht viel über die neuen Wettbewerber aus China. Dem VW-Konzern fehle ein günstiges

25) Wer eine Diskussion moderiert, sorgt dafür, daß er die Debatte so leitet, daß sie nicht zu heftig wird, sondern moderat bleibt.

26) Was jemandem „auf den Keks“ geht, geht ihm auf die Nerven, ärgert ihn.

Modell, um gegen die chinesische Konkurrenz zu bestehen: ein „Volks-Elektro-Wagen“. „Die Autos kommen
2026.“ – „Sechhs[undzwanzig], also in (drei) zwei Jahren?“ – „Das kann ich Ihnen versichern. Die kommen in 2 Jahren.“ – „Und die werden dann auch in
5 Zwickau gebaut?“ – „(Da) Wir arbeiten sozusagen an der gesamten Produktzuordnung. Das kann ich heute nicht zusichern, auf dieser Bühne.“ – „Okay.“ [...]

Wolfsburg, Werkstor 17, unweit des Hauptbahnhofs.
10 Auf der anderen Seite des Mittellandkanals steht das Stammwerk des Autokonzerns. Die Samstag-Früh- schicht ist vorbei, die meisten VW-Arbeiter sind schon gegangen. Nur ein paar tauchen aus dem Tunnel auf, der unter dem Kanal verläuft. Ein Vater wird
15 von seiner Familie abgeholt. „Moin²⁷, moin, [einen] schönen Tag dir noch!“ – „Danke gleichfalls, schönes Wochenende!“ – „Das wünsche ich dir ebenso.“

Zusammen mit dem Aktivisten Tobias Rosswog und dem VW-Arbeiter Thorsten Donnermeier aus Kassel
20 stehen wir vor dem Eingang zur Fabrik. Sie haben das Betriebsfahrzeug des Umweltzentrums dabei: ein elektrisches Lastenfahrrad. Die beiden sprechen die Vorbeigehenden an. Die meisten gehen weiter, aber nicht alle. „Habt ihr auch Bock²⁸, bald solche Fahrräder bei euch zu produzieren?“ – „Nein.“ – „Nein? Warum nicht?“ – „Ja, wir kriegen²⁹ ja schon die Elektroautos nicht weg³⁰“.

27) (norddeutsch): „Guten Morgen!“

28) „Bock“ (Umgangssprache) auf etwas haben: dazu Lust haben

29) kriegen (Umgangssprache): bekommen, a, o

30) Ware bekommt man weg, wenn die jemand kauft.

Claudio läßt sich auf ein Gespräch ein. Aber seinen Nachnamen will er nicht nennen. „Wie lange malochst³¹ du da schon?“ – „Doch schon zwölf Jahre jetzt. Ich würde am besten mit dem Bus oder mit dem Zug [zur Arbeit] kommen, aber ich habe nicht die Möglichkeit.“ – „Wo bist du [hier]? Hier aus der Gegend? Oder?“ – „Ich komme aus Helmstedt, ja.“ – „Ja, da kommst du nicht [mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Wolfsburg]. Also das ist ja ein Wahnsinn, über öffentliche das irgendwie zu erreichen!“ – „Erst nach Braunschweig – nicht? –, von Braunschweig nach Wolfsburg.“ – „Deswegen müssen wir den ÖPNV³² ausbauen. Deswegen sagen wir: VW steht für Verkehrswende. Was hältst du davon? Busse, Waren-, Lastenräder, alles Mögliche können wir bauen.“ – „Sag mal: Was machst du konkret (an) [bei] der Arbeit? Was? [An] was für Teilen arbeit[est du]? Was machst du? Ist das Montage, oder?“ – „Das ist Karosseriebau. Also hier sind die Anlagen, und die Roboter, und die schweißen die Karossen zusammen, und ich beaufsichtige das und bediene das, ja.“ – „Könntest du dir jetzt z. B. vorstellen, daß die ‚Robis‘ statt so eine ‚Karosse‘ z. B. eine Tür von der Straßenbahn auch hinkriegen²⁹ würden?“ – „Ja, das könnte man hinkriegen, glaube ich.“ [...]

In der nahe gelegenen Tunnelschänke: Tobi Rosswog drückt Bruno einen Paken Flugblätter in die Hand, in denen zur Solidarität mit den Beschäftigten eines

31)malochen (Umgangssprache): schwere Arbeit leisten, sich anstrengen

32)der öffentliche Personen-Nahverkehr

italienischen Automobilzulieferers aufgerufen wird. „Hast du das damals mitbekommen¹⁹ in Florenz, mit dem GKN³³-Werk?“ – „Nein, nein.“ – „Das ist ganz interessant, weil in Florenz ein GKN-Werk im Grunde³⁴ ,von heute auf morgen‘ geschlossen hat. [...] Das Spannende ist jetzt, daß die Kollegen am Montag wiedergekommen sind und gesagt haben: Die Fabrik gehört jetzt uns. Und eine dauerhafte Betriebsversammlung machen und anfangen, Dinge zu produzieren: nicht mehr Achswellen für Ferrari und Maserati, sondern jetzt Lastenräder und Solaranlagen.“ [...]

Das GKN-Werk in der Toskana ist ein großer Automobilzulieferer. Seit 2022 ist es von den Arbeitern besetzt. Es ist das Vorzeigeprojekt der Verkehrswende-Bewegung. Die Beschäftigten wollen den Betrieb als Genossenschaft weiterführen. Tobi Rosswog, Thorsten Donnermeier und Lars Hirsekorn kommen auf weitere Beispiele für Konversionen in der Automobilindustrie zu sprechen. Während der Corona-Pandemie ging das sogar ziemlich schnell. Verschiedene Autokonzerne konnten plötzlich Beatmungsgeräte produzieren. [...]

Im August 2023 besetzten Tobi Rosswog und andere Klimaaktivisten die Geschäftsstelle der IG⁵ Metall in Wolfsburg. Ein Jahr lang hatten sie versucht, die Gewerkschaftsführung zu einer öffentlichen Debatte zu bewegen. „Es kam kein Termin zustande.

33)Guest, Keen & Nettlefolds ist einritisches Maschinenbau-Unternehmen.

34)nicht wirklich von heute auf morgen, aber: Darauf läuft es hinaus.

[...] Und dann dachten wir: Okay, dann gehen wir da vor, dann gehen wir halt mal rein, und es ist halt ein öffentliches Foyer auch - mehr oder weniger -, ist ja ein halboffener Ort, also von daher ist es
5 auch nicht [so], daß ein Mensch da irgendwelche Türen aufknackt oder so ein[en] Quatsch [macht], sondern da ist eine Drehtür, da geht man schon mal rein, und da hatten wir halt auch so ein paar Plakate dabei, [hatten] auch noch mal die Satzung³⁵
10 mitgebracht und drinnen mal ‚angepappt‘³⁶ im Foyer, also angeheftet. Ein paar Leute sind aufs Dach gestiegen und haben irgendwelche ‚Transpis‘¹⁷ [hin]-(r)untergehalten.“ [...]

Ein knappes Jahr nach der Besetzung, an der auch
15 Tobi Rosswog beteiligt war, stehen wir mit Steffen Schmidt, dem Pressesprecher der Wolfsburger IG Metall, vor dem Gewerkschaftshaus in der Innenstadt. Die IG Metall Wolfsburg ist einer der mächtigsten Bezirke der Gewerkschaft. Sie hat fast so viele
20 Mitglieder wie die Stadteinwohner. [Die] IG Metall und die Betriebsräte des VW-Werks in Wolfsburg setzen³⁷ ebenso wie der Konzernvorstand auf E-Autos. Lange war die Bereitschaft der Gewerkschaft, sich mit dem Konzern auf Konflikte einzulassen, nicht
25 besonders ausgeprägt: Jahrzehnte lang wurde bei VW nicht gestreikt. Stattdessen gab es zwischenzeit-

35) die gesetzlichen Bestimmungen für die Arbeit in einem Betriebsrat

36) „an|pappen“: wie ein Stück Pappe an die Wand kleben, damit das jeder nach|lesen kann

37) Wer beim Roulette auf Rot oder Schwarz setzt, hofft auf einen Gewinn.

lich Vergnügungsreisen für ausgewählte IG-Metall-Betriebsräte, finanziert aus der Konzernkasse.

„[Guten] Morgen!“ - „Moin²⁷!“ - „Ja, jetzt sind wir im dritten [Stock]. Hier ist mein Büro und das von
5 Herrn Diesterheft.“ „Also erstmal wird das Herz bleiben, nämlich die Produktion von Fahrzeugen.“ Matthias Diesterheft ist einer der drei Geschäftsführer der Gewerkschaft in Wolfsburg. „Da(d)ran wird sich, glaube ich, in absehbarer Zeit
10 nichts verändern, weil die Mobilität darauf ausgerichtet ist.“ Die Idee, statt Autos Straßenbahnen zu bauen, könne man ja gerne intern diskutieren, sagt er. Eines müsse jedoch klar sein: „Es gibt vier Räder. Da kann man unterschiedliche Dinge d[a]rauf
15 bauen -, ob man sagt, es (ist) wird ein Zweisitzer, Viersitzer, Sechssitzer bis hin zum Bus, um halt die Mobilität der Menschen aufrechtzuerhalten.“ Eine öffentliche Diskussion über die Zukunft des VW-Werks lehnt die Gewerkschaft in Wolfsburg ab.
20 Sie hält an den E-Autos fest, trotz fragwürdiger Klimabilanz, trotz chinesischer Konkurrenz, ebenso wie die Aktionäre. Lars Hirsekorn, selber langjähriges IG-Metall-Mitglied, ist damit nicht zufrieden: „Die Gewerkschaften hätten die Möglichkeit,
25 sehr, sehr viel inhaltlich zu bewegen, wenn sie sich trauen würden.“

„Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren des Aufsichtsrats, liebe Kolleginnen und Kollegen, herzlich willkommen zur
30 Hauptversammlung der Volkswagen AG 2024!“ Oliver

Blume, der VW-Vorstandsvorsitzende, 29. Mai 2024, auf der Aktionärsversammlung: „Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern unser zentrales Wertegerüst für verantwortliches Handeln.“ Der Vorstandschef 5 verbreitet Optimismus unter den Anlegern, so, wie es üblich ist. „Wir sehen in der Elektro-Mobilität die Zukunft der Automobilindustrie. Der Schwerpunkt unserer Investitionen ist darauf ausgerichtet.“

Die VW-Aktionärsversammlung findet 2024 nur virtuell³⁸ statt. Einige Dutzend Beschäftigte und Umweltaktivisten treffen sich am Wolfsburger Werkstor Ost zu einer alternativen Jahreshauptversammlung. Mit dabei: Lars Hirsekorn, Thorsten Donnermeier und auch Tobi Rosswog. Über die Vereinigung der Kritischen Aktionäre hat er Rederecht auf der „digitalen“³⁸ Versammlung erhalten. Er spricht zu den Anlegern per³⁹ „Videocall“. „Ja, einen wunderschönen guten Tag, liebe Aktionär(innen)[e] und lieber Herr Pötsch! Da mir wichtig ist, daß auch Arbeiter hier 15 zu Wort kommen, habe ich Thorsten mitgebracht: VW-Arbeiter, vor 40 Jahren angefangen.“

„Hallo, mein Name ist Thorsten. Wir sind dazu in der Lage, Produkte zu fertigen, die allen Menschen dienen und keinem Menschen schaden. Und unser Leben 25 und unser Überleben als Menschen ist wichtiger als (die) Profite für Herrn Piëch, Porsche und Katar⁴⁰.“ ... Ferdinand Porsche und Anton Piëch ließen 1938 das Wolfsburger Stammwerk im Auftrag von Adolf

38)tatsächlich, aber im Internet

39)per (lateinische Präposition): durch, über

40)Dieser Staat besitzt 17 % der VW-Aktien.

Hitler errichten. Bis heute halten ihre Familien gut die Hälfte der VW-Aktien. Unbeeindruckt von der Absatzkrise der E-Autos beschließen die Aktionäre eine deutliche Erhöhung der Dividende gegenüber dem 5 Vorjahr: 4,5 Milliarden Euro.

Weniger als ein halbes Jahr später, am 2. 9. 2024, folgt dann eine schockierende Nachricht: Der Sparkurs wird ausgeweitet. Die seit 30 Jahren bestehende Beschäftigungssicherung wird aufgekündigt. Konkret 10 bedeutet das: Betriebsbedingte Kündigungen, sogar Werksschließungen sind möglich. Der Grund: Weitere fünf Milliarden Euro müßten eingespart werden. „Das Vertrauen ist weg! Wir haben ‚die Schnauze voll‘, und es wird Zeit, daß [et]was passiert.“ Im Zwickauer VW-Werk sind die Mitarbeiter empört. Der Standort könnte geschlossen werden. „Also eigentlich müßte der Vorstand aufgrund der Sachen, die sie machen, zurücktreten, weil: Sie haben versagt, und wir sollen jetzt die Rechnung bezahlen.“

Die Verkehrswende-Aktivisten fühlen sich bestätigt, so wie Thorsten Donnermeier. Er kritisiert nicht nur das Management, sondern auch den Vorstand der IG Metall und die Betriebsratsspitze. „Also es fällt uns auf die Füße – ein Stück weit – und auf 25 den Kopf – mächtig –, daß man in der Vergangenheit sich keine Gedanken um ..., um das Ende der automobilen Produktion und um zukunftsfähige Produktionen Gedanken gemacht hat.“ Aber Donnermeier sagt auch: Jetzt erst recht! Und die Angst mache viele VW- 30 Arbeiter empfänglicher für neue Ideen. „Und da kommt

man natürlich im Moment ein großes Stück näher auch mit Kollegen in eine Diskussion über den Bau von öffentlichen Verkehrsmitteln.“

„Sind wir bereit? Hm?“ - „Ja!“⁴¹ Die sogenannte
5 „Autostadt“ liegt am Rande des Werksgeländes und ist für die Öffentlichkeit zugänglich: ein riesiger VW-Themen- und Freizeitpark. Die Käufer können hier ihr Auto abholen, einschließlich Hotelübernachtung mitsamt der Familie auf dem Gelände. Ihnen wird eine
10 Zeremonie geboten: Der fabrikneue PKW²⁴ schwebt aus einem 20-stöckigen gläsernen Autoturm hinab ins Kunden-„Center“, wo die Käufer ihn in Empfang nehmen dürfen. Hier ist die Welt des motorisierten Individualverkehrs noch in Ordnung. Wolfsburger können
15 für 36 Euro im Jahr eine Jahreskarte erwerben, Events und Restaurants besuchen und vor allem die neuesten Errungenschaften der Technik bewundern: Im Foyer steht ein Auto, das fliegen kann - Prototyp einer Personen-Drohne. Kleine Kinder sitzen auf den
20 Fahrersitzen von Miniaturautos mit Wolfsburger Kennzeichen. Sie halten ein Lenkrad in der Hand, haben einen Bildschirm vor sich und drücken aufs Gaspedal. Die frühkindliche Konditionierung funktioniert. [...]

25 Hirsekorn denkt manchmal daran, die Betriebsratsarbeit aufzugeben. Die vielen Sorgen der Kolleginnen und Kollegen, die an ihn herangetragen werden, der politische Kampf, die Überzeugungsarbeit, das Rennen gegen Wände: Das alles zehrt an ihm. [...]

41) So ist es in der VW-Werbung zu hören.

[Sie hörten:] ein Feature¹ von Matthias Becker und Gerhard Klas. Es sprachen: Gerhard Klas und Claudia Mischke, [...] Produktion: Deutschlandfunk 2024³. Dieses Feature wurde gefördert aus Mitteln der Stiftung
5 „Menschenwürde und Arbeitswelt“⁴².

42) Der Stifter war 1990 Peter Vollmer, geboren 1940, mit geerbtem Geld.



Binz: Villa Ahlbeck von 1890 (St., 5. 8. 2009)

Texte und Erläuterungen zu Nr. 537 (Mai 2026): B

Freitag, 3. Oktober 2025, 9.30 - 10.00 Uhr

Deutschlandfunk: „Essay und Diskurs“¹. Hören Sie heute: **„Ohnmacht** - eine nicht nur politische Tod-sünde“, von Mathias Greffrath! Es war ein Sommer ohne Pause. Trotz aller Versuche, wenigstens halbtagsweise abzuschalten, habe ich geradezu zwanghaft und gebannt von Tag zu Tag, meist gleich nach dem Frühstück, das Abgleiten unserer westlichen Führungsmacht in einen totalitären Staat verfolgt: die 5
10 Attacken auf die Universitäten und die Gerichte, die Schulbücher und Museen; die Manipulation der Wahlbezirke; die Hausdurchsuchungen und Verhaftungen; die schamlose Bereicherung und private Inbesitznahme des Staates, die feudale Umdekorierung² des 15
15 Weißen Hauses, die Bombardierungen auf offener See, das Autokratentreffen³ in Alaska.

Aber da war ja nicht nur die tägliche Dröhnung⁴ aus Amerika. Da waren Kiew und Gaza und Manöver an der Ostflanke⁵. Da war Elon Musk, der im Bündnis mit 20
20 Faschisten die Engländer zum Bürgerkrieg gegen Migranten aufstachelte, oder die Automatisierung der Kriege durch Drohnenschwärme.

Je mehr ich seit Monaten fast nur noch Zeitungen

1) halbstündige Sendereihe freitags morgens (Vgl. Nr. 536, S. 23 - 33!)

2) Der neue Ballsaal für 999 Gäste soll 2029 fertig werden.

3) von Trump und Putin am 15. 8. 2025

4) etwas, wovon einem der Kopf dröhnt

5) Zu dieser Übung sind 17 Schiffe nach Kiel gekommen.

lese und „Podcasts“ höre und zum Nachrichten-
„Junkee“ wurde, umso stärker stellte sich das Gefühl von Schwindel ein, und nur die Tatsache, daß auch fast alle meine Freunde und Bekannten, darauf angesprochen, sofort oder nach einiger Zeit, stöhnten, es gehe ihnen ähnlich, läßt mich vermuten, daß ich noch nicht altersparanoid und nur begrenzt hysterisch bin.

Gegen Ende des Sommers erinnerte mich ein Freund 10
10 an den Film „Interstellar“ von Christopher Nolan, in dem Astronauten auf einem fernen Planeten aus dem Raumschiff aussteigen, durch ein seichtes Gewässer waten und in der Ferne einen sehr hohen Gebirgskamm sehen, bis einer merkt, daß dies kein Gebirge, sondern eine unvorstellbar große Welle ist, die auf 15
15 die fröhlich Watenden zurollt.

Aber das alles ist ja nicht neu. Das Wort von der multiplen Krise kam spätestens vor zwei Jahrzehnten auf, und von Refeudalisierung hat Jürgen Habermas 20
20 schon 1962 geschrieben.

Und „daß etwas getan werden muß, und zwar sofort, das wissen wir schon, daß es aber noch zu früh ist, um etwas zu tun, daß es aber zu spät ist, um noch etwas zu tun, das wissen wir schon, und daß wir 25
25 daran schuld sind, und daß wir nichts dafür können, daß wir schuld sind, das wissen wir schon, und daß wir daran schuld sind, daß wir nichts dafür⁶ können, das wissen wir schon, und daß wir das wissen, das

6) „Dafür kann ich nichts.“: „Das ist nicht meine Schuld.“ „Daran bin ich nicht schuld.“

wissen wir schon“: So hat es Hans Magnus Enzensberger schon 1967 gedichtet oder vorausgesehen oder gespottet. Man weiß das bei ihm ja nie so genau.

In letzter Zeit sind in den Sozialwissenschaften
5 Gefühle wie Verlust, Ausweichbewegungen wie Anpassung und Wendungen wie Abschied zu Kernkategorien der Analyse aufgestiegen. In einer Neuerscheinung dieses Herbstes mit dem Titel „Systemkrise“ heißt es: „Die Menschen wissen, daß sie ihr Leben ändern
10 müßten, und sie wissen, daß alle ihre individuellen Anstrengungen nichts an der Klima- und all den anderen Krisen ändern, wenn die gesellschaftlichen Strukturen sich nicht verändern.“ Dies aber, (so) [sagt] der Autor Philipp Staab, sei im System des
15 gegenwärtigen Parlamentarismus nicht möglich. Und so verharrten die Menschen in „aus Angst geborener, defensiver Erstarrung“. [...]

Ohnmacht ist schwer auszuhalten: die Ohnmacht der anderen und die eigene. Aber fast jeder ist auf
20 seine Weise mit diesem Gefühl vertraut. Die ersten sozialen Erfahrungen mit Ohnmacht hatte ich auf dem Schulweg. Du trollst⁷ dich so nach Hause, die anderen sind schon abgebogen. Da steht an der Ecke der Bully, der Schläger aus zwei Klassen über dir, zwei
25 Jahre älter, viel größer und sehr viel massiver als du. Er steht da immer und wartet auf einen Schwächeren. „Was guckst denn du so?“ So beginnt er meistens. Und wenn du sagst: Ich gucke doch gar nicht, dann setzt er nach: „Was, du guckst mich nicht

7) sich trollen: langsam weg|gehen, ohne das wirklich zu wollen

an?“ Und dann kann es sehr schnell körperlich werden.

Und wenn es dir nicht gelingt, unauffällig auf die andere Straßenseite zu gehen, weil dort die
5 große Dogge vom Kronenwirt⁸ liegt, dann gehst du geradewegs auf die Ohnmacht zu. Flüchten ist keine Option, Kämpfen auch nicht: Du bist der Schwächere. Das Gefühl der Unausweichlichkeit kriecht dir in die Eingeweide, des Ausgeliefertseins, der Optionslosigkeit, ein Gefühl, das schwer auszuhalten ist:
10 Es ist ein sehr körperliches Geschehen, mehr als ein Gedanke. Man kann das sogar messen: Der Adrenalin Spiegel steigt, der Herzschlag wird schneller, und im Gehirn ist es leer. Körper und Seele sind
15 gelähmt.

Du kannst nicht angreifen und nicht fliehen. Der Körper will nach vorn zum Angriff und zur Flucht nach hinten. Das führt zum Krampf: Schultern hoch und Oberschenkel angespannt. [Das ist] die Physiologie der Niederlage. Samuel Becketts „Molloy“⁹ sagt: „*I felt hollowed out, emptied, my inside gone.*“

Und ob es nun der Bully war oder der Vater oder ein Lehrer: Die Erinnerung an frühe Ohnmacht steckt
25 [einem], wenn nichts Gutes dazwischenkommt, auch später, sehr viel später noch in den Knochen. Schultern hoch und zu viel Spannung: [Das] kann man überall sehen, so ein eingefrorenes Vibrieren. Auf-

8) der Wirt der Gaststätte „Zur Krone“

9) 1951 auf französisch erschienener Roman - der 1. Teil von Molloy erzählt

rechter Gang, das ist eben nicht nur eine Metapher, es ist ein physiologisch-politisches Phänomen. „Die Menschen haben keinen aufrechten Gang, wenn das gesellschaftliche Leben selber noch schief liegt“,
5 schrieb Ernst Bloch.

Und natürlich, um das zu Ende zu erzählen, habe ich nichts von „Bully“ erzählt, wenn meine Mutter fragte: „Wie war es denn heute?“, denn Ohnmacht ist etwas, für das man sich schämt. Ich bin schwach:
10 Wem erzählt man denn so [et]was? Die Heftigkeit und die Unentrinnbarkeit der Scham ist so stark wie die Ohnmacht, die ihr Auslöser war. Ohnmacht, das heißt auch: Alle sehen es, und wenn sie es nicht sehen, dann sieht es vor allem deine „innere Besatzungs-
15 macht“. Und man muß sehr viel aufwenden, um diese Macht zu ignorieren, zu überdecken, zu töten. „Ich bin schwach“: Das denkt sich nicht gern.

Ich glaube, daß die Gefühle von Ohnmacht und Scham den meisten Menschen seit ihrer Kindheit -
20 und wegen der Machtverhältnisse in der Kindheit - so vertraut sind, daß sie sich auch für die Ohnmacht anderer schämen können. „Fremdscham“ jedenfalls überkam mich, als ich im Sommer das Foto aus dem Weißen Haus sah, auf dem 8 sehr mächtige Europäer
25 nebeneinander gedrängt - wie Erstkläßler vor dem Schuldirektor - vor dem Schreibtisch des Führers der immer noch so genannten freien Welt saßen, nachdem sie eine halbe Stunde im Nebenzimmer warten mußten. Auch das [ist] ein uralter Trick der De-
30 mütigung, den Führungspersonal und Herrenmenschen

früh lernen.

Die Repräsentanten der EU, der drittmächtigsten Volkswirtschaft der Welt, machten gute Miene vor einem chronischen Lügner, verurteilten Sexualstraf-
5 täter, brutalen Machtmenschen, einem Verfassungsfeind und breitbeinig salbadernden¹⁰ Narzißten und taten, als wäre er normal, hielten sich an einen diplomatischen Comment¹¹, der im „Oval Office“ nicht mehr gilt, und gratulierten einander, daß es ihnen
10 nicht so ging wie Selenskyj, den Trump vor laufender Kamera demütigte¹². Denn die Öffentlichkeit der Demütigung gehört dazu; „Bullies“ brauchen Publikum.

Ich weiß, es ist billig, den Verzicht auf klare Worte mit charakterlichen Werten wie Aufrichtigkeit
15 zu kritisieren, wenn Krieg und Frieden, Wohl und Wehe der heimatlichen Wirtschaft, Arbeitsplätze und Energieversorgung vom Wohlverhalten vor Diktatoren abhängen. Die Ohnmacht demokratischer Politiker beruht selten auf Feigheit; sie kann sich auf Verant-
20 wortungsethik berufen, und sie ist real: in einer Weltordnung, die ungefähr so aussieht, wie George Orwell sie 1949 in seinem Roman [„1984“] skizziert hat: drei radikalkapitalistische Machtzentren, die um Territorien, klassische Metalle und Seltene Er-
25 den kämpfen, mehr oder weniger friedlich, mit technisch hochgerüsteten Waffen, Überwachungssystemen und Geheimpolizei, gleichgeschalteter oder ver-

10) salbadern: langweilig daher|reden

11) comment (frz.): wie; der Comment: die Regeln für ein Verhalten, wie es sich gehört

12) am 28. 2. 2025 im „Weißen Haus“

nichteter Presse und Wissenschaft und Führerverehrung.

Und dazwischen Europa, zerrissen, mit wackelndem Wachstum, abhängig von Energiezufuhr, wehrlos gegen
5 Schutzgeldforderungen, mit geschwächten Parlamenten, mit unruhigen Bürgern, die sich nicht von Politikern mit Privat-„Jets“ vorhalten lassen wollen, daß sie über ihre Verhältnisse gelebt hätten, und schon gar nicht von Intellektuellen, daß sie ihre
10 Lebensgewohnheiten ändern müssen.

Der Klimawandel, die Kriege und die Verelendung an den Peripherien des Weltsystems treibt die Migration, die materiellen Zumutungen treiben die Xenophobie und das Verschwörungsdenken. Die parlamentarischen Demokratien sind blockiert, der Kompromiß
15 zwischen Kapital und Arbeit ist gekündigt. Kapitalismus und Demokratie seien grundsätzlich nicht kompatibel, so spitzt es Peter Thiel, die dämonisierte Eminenz des amerikanischen Kapitals, zu. Es
20 komme nun darauf an, die Welt wieder sicher zu machen für den Kapitalismus: [...]

Bei all dem: Bis hierhin kann man die Welt des 21. Jahrhunderts noch mit dem begrifflichen Besteck des 20. Jahrhunderts begreifen: Monopolkapitalismus, Finanzkapital, Imperialismus und Neoimperialismus, Konsumismus, Kulturindustrie, Naturzerstörung und so weiter. Aber die wirkliche Zeitenwende, an deren Anfang wir leben, die geht tiefer, zielt
25 auf einen Wechsel im Aggregatzustand von Gesellschaft, Politik und Kultur. [...]

„Es ist so bequem“, schreibt Kant – und der kleine Aufsatz „Was ist Aufklärung?“ taugt immer noch fürs Lesebuch der Oberstufe: „Es ist so bequem, unmündig zu sein. Habe ich ein Buch, das für mich Verstand
5 hat, einen Seelsorger, der für mich Gewissen hat, einen Arzt, der für mich die Diät beurteilt, und so weiter, so brauche ich mich ja nicht selbst zu bemühen. Ich habe nicht nötig, zu denken, wenn ich nur bezahlen kann; andere werden das verdrießliche
10 Geschäft schon für mich übernehmen. Daß der bei weitem größte Teil der Menschen den Schritt zur Mündigkeit für sehr gefährlich halte: Dafür sorgen schon die Vormünder, die die Oberaufsicht über sie gütigst auf sich genommen haben.“ [...]

Was der „Science Fiction“-Autor Qiufan Chen vor ein paar Jahren noch als Zukunftsvision aufschrieb, das ist inzwischen millionenfache Wirklichkeit geworden: „Sie war es leid“ – so läßt er seine weibliche Figur sprechen, – „mit menschlichen Männern
20 zu ‚chatten‘: zu unbeholfen, zu unsensibel, zu ängstlich. Ganz anders die ‚Chatbots‘: All diese Maschinen besaßen höchst einnehmende Stimmen, waren witzig und schlagfertig und redeten so gewandt, daß es geradezu surreal anmutete. Egal, wie abseitig das
25 Terrain war, das man im Gespräch mit ihnen betrat, sie reagierten immer angemessen und verloren nie ihr Feingefühl; stets hatten sie eine Antwort parat, und dabei taten sie nie allzu wichtig.“

Qiu schrieb diese Zukunftsfantasie im Jahre 2021.
30 Vier Jahre später nutzen je nach Umfrage zehn bis

hunderte von Millionen Menschen persönliche und intime Unterhaltungen mit „Chatbots“ oder „Avataren“. Das Erschrecken, wenn man merkt, nicht mit einem Menschen zu sprechen, das ist schon sehr von gestern.

Es wird nun, so schrieb der konservative Soziologe Arnold Gehlen vor einem halben Jahrhundert zur „Hauptaufgabe der Menschheit, zu finden, auf welchen Gebieten sie definitiv diese Rationalisierung zulassen will, und wo nicht. Das wird durch Versuch und Irrtum sich herausstellen, und damit auch, was definitiv als zynisch gelten wird. Der Vorgang wird langfristig, enttäuschungsreich, in hohem Grade riskant, vielleicht blutig sein. Wenn unmenschliche Folgen vermieden werden sollen, wird es entscheidend wichtig sein, an den Distanzunterschieden zu unserem Herzen festzuhalten.“

Und, so will ich ergänzen, es geht nicht nur darum, die Souveränität zu behalten über das, was wir nicht delegieren wollen; es wird auch entscheidend wichtig sein, über die Eigentumsverhältnisse zu reden und zu streiten. Ob es eine Partei sein wird, oder eine knappe Handvoll von Plattformbetreibern, oder ob ein demokratischer Willensbildungsprozeß darüber entscheidet, wem das in Chips gespeicherte Erbe der Menschheit gehört, und wie und wozu es verwendet wird und ob und wie die Einzelnen die Verfügung über den Grad ihrer Abhängigkeit behalten. Und in dem Augenblick, in dem ich den letzten Satz schreibe, schleicht sich wieder das Ohn-

machtsempfinden vor der großen Welle ein.

Alles käme darauf an, sich weder von der Macht der anderen, und nicht von der eigenen Ohnmacht dumm machen zu lassen. So lautet der vielzitierte Spruch von Theodor W. Adorno. Unphilosophisch gesprochen, heißt das: Wenn unmenschliche Folgen vermieden werden sollen, dann gibt es eine Pflicht, sich Wissen und Klarheit zu verschaffen über die Mechanismen der ökonomischen und politischen Machtausübung, en gros¹³ und en détail, sich Klarheit zu verschaffen über die Gründe für unsere Ohnmacht, und das heißt vor allem, sich Klarheit verschaffen über die Angemessenheit unserer politischen Mittel an die Größe dessen, was wir fürchten und auf uns zurollen sehen.

Angesichts der atomaren Bedrohung spottete Günther Anders in den '70er Jahren über die Praxisformen des Protests und der „Happenings“. Mit Stelzenläufern gegen Atomkraftwerke, mit Luftballons gegen Raketen und Baumhäusern gegen Rodungen stelle man nur die eigene Ohnmacht aus, politisches Handeln war das nicht. Günther Anders war gepeinigt vom Bild einer „Prozession der“ – damals – „vier Milliarden Bewohner unserer Erde, die, begleitet von allen lebendigen Wesen“ vor den Toren der Macht demonstrierten und doch die Eliten nicht erreichten.

Wahrlich, wir leben in spannenden Zeiten. Niemand kann sagen, wie die Welt in zehn, ja in fünf Jahren aussehen wird. In solchen Umbruchszeiten, in denen eine alte Ordnung sich auflöst und die neue noch im

13) en gros (frz.): im Großen; en détail: in den Einzelheiten

Werden ist, sind Prognosen schwierig, ist das Wissen über die Zukunft auch eine Funktion des Willens vieler Einzelner, sehr verschiedener Einzelner, Einzelner, die viel Macht haben, und Einzelner, die standhalten.

Wenn es nicht blutig werden soll, kein Reich der Ohnmacht, dann heißt Standhalten bis auf weiteres: eine konservative Treue, Verteidigung und vor allem Nutzung der Institutionen, die in der Neuzeit des Westens entwickelt wurden, um die Macht der „Bullies“, der Diktatoren und Plutokraten in Zaum zu halten und die Ohnmacht der vielen einzelnen zu überwinden.

[Auf] Gewaltenteilung, Gerichte, staatliche Einrichtungen, Medien der Öffentlichkeit, Schulen, Universitäten [kommt es an], vor allem aber [auf] die Grundlage unserer Freiheiten: das Recht. Selbst dieses ist nicht gegen Zerstörung gefeit, das sehen wir gerade in Amerika, das erleben wir in unserem Land. Wir haben nichts Besseres als das Recht, aber es ist immer wieder und in dieser Zeit mehr als in den „fetten“ Jahren bedroht von mächtigen Interessen, von den Verlustängsten, von der Wut, bedroht von der Resignation der Bürger, weil das Vertrauen oder die Hoffnung auf den Fortschritt enttäuscht wurden. Hoffnung, Vertrauen, Gewißheit gar aber gehören zu den Feinden des Fortschritts, denn nichts geschieht von selbst: Die Fortschritte der Freiheit und des Rechts hängen vom Kräfteverhältnis der Kämpfenden ab.

Und da sieht es - und damit komme ich zum Anfang zurück - für Demokratie, Ökologie und Menschenrechte nicht gerade gut aus. Die große Koalition der „Gegenwartsverlängerer“, die Allianz für Wachstum, Kapitalismus und einen kapitalkonformen Sozialstaat, die schwächelt zwar. Sie hat bei uns von 1994 bis heute von 78 auf 45 % abgenommen. Aber nach einer stabilen und drängenden Gegenkraft des Aufbruchs, der Veränderung und Erneuerung, der demokratischen Deglobalisierung, des internationalen Ausgleichs, der Bewahrung der Restnatur und einer aktivierenden Sozialpolitik, die mehrheitsfähig wäre, danach wird nach wie vor gesucht.

Und nun? Linksliberalen wie konservativen bürgerlichen Mittelschichten, (so) [sagt] der Staatsrechtler Christoph Möllers, „fällt es schwer, sich politisch zu mobilisieren. Sie informieren sich und diskutieren, gehen zur Wahl, sie erziehen ihre Kinder, sie engagieren sich in Vereinen, und sie gehen für die Europäische Union oder die Fakten auf die Straße. Aber es dürfte sich als Selbsttäuschung erweisen, dies als genuin politisches Engagement zu verstehen.“ Wer die Ordnung so, wie sie ist, für schützenswert halte, oder gar, so ergänze ich, für veränderungsbedürftig, der würde sich ihren politischen Formen anvertrauen müssen, und das beginne, (so) [sagt] Möllers, mit dem Entschluß, „in politische Parteien einzutreten und einen relevanten Teil seiner Zeit in diesen zu verbringen. Wer Demokratie und Freiheit für Lebensformen hält“, (so) [sagt]

Möllers, „wird sie nicht an das System delegieren und sich über dieses beklagen dürfen.“

Anders[he]rum gefragt: Was bringt Menschen mit Verstand, aber begrenzten Ressourcen an Lebenszeit
5 dazu, einen Großteil dieser Lebenszeit zu opfern mit der Aussicht, wenig oder nichts bewirken zu können angesichts der trivialen Volksweisheit, daß Geld die Welt regiert, auch wenn alles dabei zu Scherben geht? Was wäre denn das treibende Motiv,
10 sehenden Auges einer verlorenen Sache beizutreten?

Hier wie in vielem anderen könnte man auf die frühen Erkenntnisse im Leben bauen. Wenn ich mich recht erinnere, ging die Sache mit dem „Bully“ in der 2. Klasse damals ganz gut aus: nicht optimal,
15 aber ganz gut. Im Winter habe ich mich mit einem Roma-Jungen angefreundet, und wir haben den Weg zusammen gemacht. Ich weiß nur noch, daß er Weiß hieß und eindrucksvoll groß und dick war, und daß wir zu zweit sicherer waren.

20 Im Sommer war er dann immer mit seiner Familie unterwegs. In der Zeit habe ich mich dann der Klassenbande angeschlossen. Das gab einen gewissen Schutz, auch wenn die Gruppe hierarchisch strukturiert war und man ab und zu verkloppt¹⁴ wurde - aber
25 dann nach Regeln. „Eins auf die Mütze“ gibt's womöglich immer, aber vielleicht können selbst in unseren schwierigen Zeiten diejenigen die eigene Ohnmacht etwas in Schach¹⁵ halten, die bereit sind, an

14) jemanden verkloppen (Umgangssprache): ihn schlagen (ä), u, a; sich mit ihm prügeln

den Regeln mitzuarbeiten, nach denen verkloppt¹⁴ wird. Das muß man dann aber wohl richtig wollen.

Gegen Ende dieses bewegten Sommers fragte ich den Bürgermeister eines kleinen Dorfes in Frankreich,
5 warum die einen mitmachen bei gemeinsamen Aktionen, Festen und Verbesserungsarbeiten und die anderen nicht, auch wenn es um ihre ureigensten Angelegenheiten geht. Der Bürgermeister dachte nach, dann zuckte er mit den Schultern und sagte: „Es muß wohl
10 etwas mit sehr frühen Erfahrungen zu tun haben, diese Fähigkeit, sich zu verbünden und zu verbinden. Aber“ - er zuckte noch einmal mit den Schultern - „ich habe es mir angewöhnt, mit denen zu handeln, die etwas wollen.“

15 Sie hörten „Ohnmacht - eine nicht nur politische Todsünde“ von Mathias Greffrath. Es sprach der Autor. [...]

15) jemanden „in Schach“ halten (ä), ie, a: dafür sorgen, daß er einem nicht gefährlich wird



Inhaltsverzeichnis des Beihefts
zu Nr. 536 (April 2026)

Staatliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Schulpflicht* (30. 9. 2025)	Seite 1 – 22
5 Bier-Genuß für Frauen (21. 9. 2025)	23 – 33

22'15" *Übungsaufgabe zu Nr. 536

- Schreiben Sie bitte, was Sie hier hören, auf Blätter A 4 mit weitem Zeilenabstand, indem Sie jede 2. Zeile zum Verbessern frei lassen, schreiben Sie aufs
- 10 1. Blatt Ihren Namen, Ihre Adresse und eine Fax-Nummer, unter der Sie zu erreichen sind, und schicken Sie das dann bitte bis Monatsende an die Redaktion: Ishiyama Shosai, Japan 171-0021 Tokio, Toshima-Ku, Nishi-Ikebukuro 5-21-6-205.
- 15 Innerhalb von zwei Wochen bekommen Sie dann als Fax Ihre Zensur von 1 – 10 Punkten (10 $\hat{=}$ sehr gut) und den Text, damit Sie selber verbessern, was Sie geschrieben haben, und sich überlegen, woher diese Fehler kommen und was Sie noch üben müssen.
- 20 Was Sie hören, ist eine Zusammenfassung eines Teils dessen, was Sie letztes Mal in „Direkt aus Europa auf deutsch“ gehört haben. Wenn Sie Schwierigkeiten haben, hören Sie sich das bitte noch einmal an und sehen Sie sich im Beiheft an, wie die
- 25 Eigennamen geschrieben werden! Vokabeln schlagen Sie bitte in einem Wörterbuch nach!



Anklams Steintor, S. 38: an der Peene (26. 8. '05)



Sondermarke
(6. Juni 2024):
Scherenschnitt zu
„Aschenputtel“
von Lotte
Reiniger (1922)

Direkt aus Europa auf deutsch

編集者 宇田 あや子
三浦 美紀子
田畑 智子
田畑 義之
尾坂 久仁子

監修 Heinz Steinberg
〔元東京外国語大学客員教授〕

発行 ドイツ・ゼミ 石山書齋
〒171-0021 東京都豊島区西池袋5-21-6-205
<http://aufdeutsch.news.coocan.jp>
振替/00160-6-44434

ある国のニュースを聞けば、今そこで何が話題になり、人々がどんな生活意識を持って暮らしているのかがわかります。この独習教材は、毎月、ドイツ・オーストリア・スイスのラジオニュースを厳選してヨーロッパ事情を紹介します。論説や討論会、各種インタビューなどを通じて、生きたドイツ語に触れることができます。

音声の収録時間は約60分です。全文テキスト付なので、内容が確認できます。また、テキストの各頁下にあるドイツ語の注により、辞書に頼らずに、ドイツ語で考え、ドイツ語で理解する習慣が身につきます。繰り返し聞けば、聞き取り能力が大きく向上するとともに、ドイツ語の自然な表現を習得することが出来ます。ドイツ語検定1、2級対策としても最適です。

音声は毎月8日、テキストは10日から毎号1年間、インターネット上で提供します。

活用法の一例： 聞き取り作文用学習教材として

- 1) まずコンピューターをテープレコーダーにつなぎ、音声をテープに入れます。そのテープを聞いた上で、興味のある項目を選んでテキストにざっと目を通します。固有名詞、知らない単語や熟語を書き出し、あらかじめ独辞典等で意味と用法を調べておきます。
- 2) そのテープを、自分の聞き取れる範囲で少しずつ聞いて、その部分を書き取ります。書いた文が意味の通じるものになっているか、前後の文内容から見て筋が通っているか、文法的な誤りがないかなどを検討します。
- 3) 2) を繰り返して、ある程度の分量になったら、テキストを見て、合っているかどうかチェックします。間違えたところは、なぜ間違えたのかを考えてみれば、次に同じような間違いをせずに済むでしょう。

聞き取り作文訓練・実力テスト

毎月、前号の内容より一部分を要約して、B面の最後に収録しています。その文章を書き取り、コピーしたものを各月末日までに石山書齋宛て、郵送してください。採点の上、模範解答をファックスにてお送りいたしますので、お名前とご住所のほかに、Fax 番号を必ずお書き添え下さい。166号からも受け付けます。

[この独習教材は無料で使用できますが、製作支援のために寄付を下される方は、1号あたり1,000円、年間12,000円〔学生半額〕を郵便振替口座00160-6-44434 ドイツ・ゼミにお振込み下さい。]

バックナンバーのご案内

266~277号は朝日出版社(Fax:03-3261-0532)が取り扱っております。ファックスでお気軽にお問い合わせ下さい。
265号まではホームページ15番をご参照下さい。