

ZUKUNFT HESSEN

THEMA
INDUSTRIE
IN HESSEN

EIN MAGAZIN DER SPD HESSEN
UND DER LANDTAGSFRAKTION

INDUSTRIEPOLITIK FÜR SICHERE RAHMENBEDINGUNGEN

**STRUKTURWANDEL
GESTALTEN**

HESSEN
SPD

ZU WENIG GELD FÜR INFRASTRUKTUR

**DAS RÜCKGRAT
DER WIRTSCHAFT VERSCHLEIßT**



Legale Spielhallen

halten sich an die Regeln.

Die Deutsche Automatenwirtschaft ist sich ihrer Verantwortung für Spieler und Gesellschaft bewusst, darum halten wir uns an strenge Grundsätze, wie:

1. **Legal nicht egal:** In legalen Spielhallen gelten strenge Regeln zum Schutz der Spieler.
2. **Nur ab 18:** In legalen Spielhallen dürfen nur Erwachsene spielen.
3. **Kein Bier hier:** In legalen Spielhallen ist Alkohol verboten.
4. **Brief und Siegel:** Unsere Spielhallen werden regelmäßig vom TÜV Rheinland und InterCert Saar geprüft.

Weitere Informationen zum verantwortlichen Automatenspiel auf automatenwirtschaft.de

DIE DEUTSCHE
AUTOMATENWIRTSCHAFT

**KEIN SPIEL
OHNE REGELN**



BILDNACHWEIS – PETER JÜLICH

AUF EIN WORT

LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

Respekt vor harter Arbeit – dieses Motto steht sozusagen über dieser Ausgabe von „Zukunft Hessen“. Aus vielen Blickwinkeln, der Sicht von Politik, Betriebsräten, Gewerkschaften, Ausbildern und Unternehmen, betrachtet sie Hessen als Industriestandort.

Wie wichtig es ist, dass die Landespolitik diesen Standort aktiv gestaltet, zeigt der anhaltende Strukturwandel in der Industrie. Ein Viertel der Wertschöpfung Hessens entsteht im verarbeitenden Gewerbe. Es gibt hunderttausenden Familien Arbeit, Auskommen und Sicherheit. Das darf nicht durch Untätigkeit oder leichtfertig veränderte Rahmenbedingungen aufs Spiel gesetzt werden.

Bei allem Hype um den Brexit und die Hoffnung, damit neue Arbeitsplätze am Finanzplatz Frankfurt zu schaffen, darf die klassische Produktion nicht aus den Augen geraten. Die Arbeitsplätze, die im

Kalibergbau oder bei der Automobilindustrie bedroht sind, können damit jedenfalls nicht ersetzt werden. Deshalb hätte man sich schon gewünscht, die schwarz-grüne Landesregierung hätte längst eine Stabsstelle Industriepolitik geschaffen, statt jetzt eine Stabsstelle Brexit zu schaffen, die zudem mit einem alten Gefolgsmann von Roland Koch besetzt wird.

Das Treffen mit Betriebsräten von VW und Opel in der SPD-Landtagsfraktion (s. S. 8) war sehr aufschlussreich. Sie haben deutlich gemacht, dass die Ängste der Menschen, die in der Automobilindustrie arbeiten, in der Politik zu wenig Gehör finden. Mit einer Ausnahme, nämlich der SPD. Und sie erwarten, dass die Politik den Veränderungsprozess nicht den Konzernen überlässt, sondern gestaltende Rahmenbedingungen vorgibt.

Bei allem, was Arbeitnehmer und Unternehmer trennt, gibt es eine wichtige Gemeinsamkeit: Sie wünschen sich Planungssicherheit – das zieht sich wie ein roter Faden

durch die Beiträge dieses Heftes. Die Bedingungen müssen so sein, dass sich die Unternehmen darauf einstellen können. Hektik und Spontantät sind Arbeitsplatzrisiken. Und ein weiterer Aspekt eint alle: Der Wettbewerb zwischen den Standorten muss fair sein.

Die SPD-Fraktion wird die Diskussion über die Zukunft des Industriestandorts weiter intensiv führen. Und dabei geraten auch andere Bereiche nicht aus den Augen: Die nächste Ausgabe „Zukunft Hessen“ wird sich dem Dienstleistungssektor widmen.

Bis die erscheint, wünsche ich allen Leserinnen und Lesern eine schöne Weihnachtszeit und verbinde damit die besten Wünsche für das Jahr 2017.

Herzlichst

Günter Rudolph, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer der SPD-Landtagsfraktion

INHALT

- 3 AUF EIN WORT
- 4 INHALT
- 6 **RUBRIK**
FAKTCHECK
- 8 **TITELTHEMA**
STRUKTURWANDEL
Verkehrswende als
Mammutaufgabe
- 11 **RUBRIK**
MEIN LIEBLINGS-
PLATZ IN HESSEN
Lutz Ullrich
- 12 SALZ, DAS GOLD DES
LEBENS
Solidarität mit dem Kali-
bergbau in Osthessen

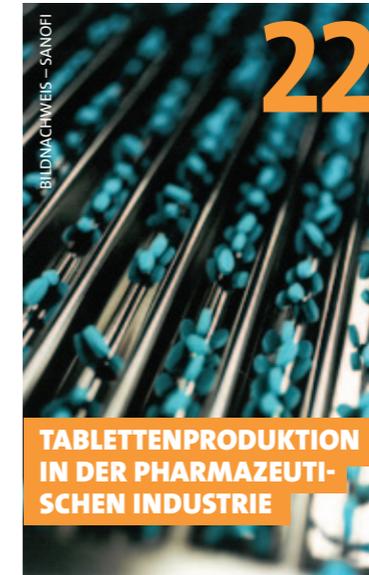


14 **BREITBANDINVESTITIONEN ALS DAU-ERAUFGABE**
Digitale Infrastruktur muss mit der Entwicklung Schritt halten

16 **EIN NADELÖHR MITTEN IN DEUTSCHLAND**
Mobilität von Menschen, Waren und Daten verbessern

18 **RUBRIK ! AKTUELL**
DIGITALE ARBEIT GUT GESTALTEN
Gelingt es, eine humane, sozial austarierte Arbeitswelt zu gestalten?

20 **VOM SCHRAUBSTOCK ZUR COMPUTERGESTEUERTEN MASCHINE**
Ausbildung in der Industrie am Beispiel Opel



22 **DAMIT DIE CHEMIE STIMMT**
Nachwuchs sichern, Wettbewerbsfähigkeit stärken

24 **RUBRIK**
ACHTUNG SCHWARZ-GRÜN!
Hessen muss Industrieland bleiben!

26 **HESSEN ALS INDUSTRIESTANDORT ERHALTEN UND AUSBAUEN**
Harte und weiche Standortfaktoren für die Industrie als politische Aufgabe

28 **ZINN-PREIS FÜR KAMPF GEGEN RECHTS**
Schauspielerin Iris Berben ausgezeichnet



30 **RUBRIK**
IN DEN KOCHTOPF GESCHAUT
Christel Sprössler

32 **KEIN WACHSTUM OHNE FAIREN WETTBEWERB**
Starker Luftverkehr als Beschäftigungsmotor

34 **GEWINNSPIEL**
Gewinnen Sie einen Tag im Hessischen Landtag mit Thorsten Schäfer-Gümbel!

36 **IMPRESSUM**

DAS RÜCKGRAT DER WIRTSCHAFT VERSCHLEIßT

SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **GERT-UWE MENDE**

In der Bundesliga wäre es der Relegationsplatz, kurz vorm Abstieg. Hessen liegt beim Anteil öffentlicher Investitionen im Vergleich der 16 Bundesländer auf dem drittletzten Platz. Dabei ist die Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Hessen von immenser Bedeutung. Die Folgen sind überall sichtbar: marode Landes- und Kommunalstraßen, kaputte Brücken, Wohnungsmangel, unzureichende Breitbandversorgung insbesondere im ländlichen Raum und der Verfall von öffentlichen Einrichtungen, insbesondere bei finanzschwachen Kommunen. Das Rückgrat der Wirtschaft verschleißt: Während der Wertverzehr bei den Landesstraßen jährlich 170 Millionen Euro beträgt, werden nur 90 Millionen Euro investiert. Deshalb beklagen die Unternehmen zu 72 Prozent als größtes Problem, dass es in Hessen zu Staus kommt und sie nicht zuverlässig liefern können.



BRÖCKELNDE BRÜCKEN

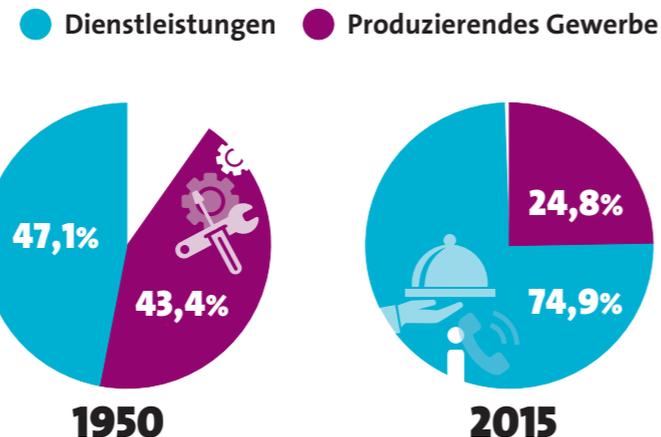
Ein Fünftel der Brückenflächen auf Bundesfernstraßen in Hessen ist marode. Trotz vieler Baustellen gilt auch hier: Der Verfall schreitet schneller voran, als repariert wird. Hessen als Transitland ist vom schlechten Zustand der Brücken besonders betroffen, gerade die A 45 gilt als Problemfall. Im hessischen Teil der Autobahn befinden sich 22 Talbrücken, die saniert werden müssen oder bereits saniert worden sind.

Quelle: BMVI/Spiegel/Hessen Mobil

WIRTSCHAFT IM WANDEL

1950 betrug die Bruttowertschöpfung in Hessen in heutiger Währung 4,4 Milliarden Euro. Davon entfielen 47,1 Prozent auf das produzierende Gewerbe und 43,4 Prozent auf den Dienstleistungsbereich. 2015 schufen die Hessen Waren und Dienstleistungen im Wert von 237 Milliarden Euro, davon 28,8 Prozent im produzierenden Gewerbe und 74,9 Prozent im Dienstleistungssektor.

Quelle: FAZ/Statistisches Landesamt



MITTELFELD BEI BREITBAND

Im Bundesvergleich liegt Hessen bei der Versorgung mit leistungsfähigen Breitbandanschlüssen von über 50 Mbit/s nur im hinteren Mittelfeld. Hessen schafft es mit einer Quote von 72,0 Prozent gerade mal auf Platz 9. Vor unserem Bundesland liegen nicht nur die Stadtstaaten, sondern auch Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, das Saarland und Schleswig-Holstein.

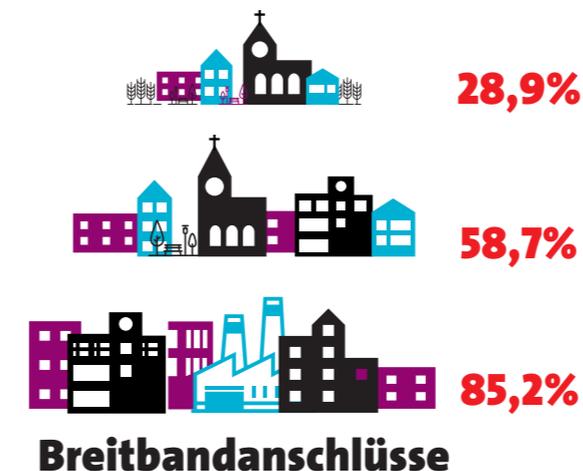
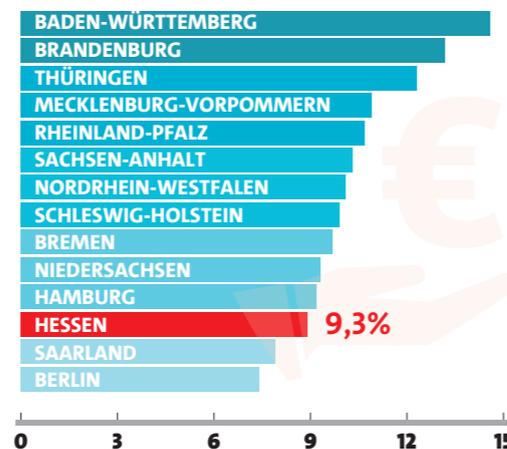
Quelle: Breitbandatlas



ABSTIEGSPLATZ BEI INVESTITIONEN

Hessen liegt im Ländervergleich bei den öffentlichen Investitionen auf dem drittletzten Platz. Nur 8,9 Prozent beträgt der Investitionsanteil bei den Ausgaben von Land und Kommunen.

Quelle: iwD/Statistisches Bundesamt



DÖRFER NOCH OFFLINE

Ausgeprägt ist das Stadt-Land-Gefälle bei der Versorgung mit schnellen Breitbandanschlüssen. In hessischen Städten können 85,2 Prozent der Haushalte mit mehr als 50 Mbit/s versorgt werden, in halbstädtischen Regionen 58,7 Prozent und im ländlichen Raum magere 28,9 Prozent.

Quelle: Breitbandatlas

Carsten Bätzold, Thorsten Schäfer-Gümbel und Dr. Wolfgang Schäfer-Klug fordern planbare Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie.

VERKEHRSWENDE ALS MAMMUTAUFGABE

Themenschwerpunkt
STRUKTURWANDEL

beiten, finden bislang nicht ausreichend Gehör. Deshalb freut uns die Einladung in die SPD-Landtagsfraktion. Wir stehen vor einem großen Umbruch und dazu braucht es eine aktive Industriepolitik. Sonst verlagert sich die Wertschöpfung nicht nur in den Osten der EU, sondern vor allem nach Japan und Südkorea, weil dort schon ein deutlicher Vorsprung bei der Entwicklung besteht.

Carsten Bätzold: Zwei Zahlen helfen, das Thema zu veranschaulichen: Der Antriebsstrang von Motor und Getriebe beim Verbrennungsmotor besteht aus rund 1400 Teilen. Beim reinen Elektrofahrzeug sind es rund 200. Das heißt, die Wertschöpfung beträgt gerade mal ein Siebtel. Man braucht halt keine Einspritzpumpe mehr, um es beispielhaft zu formulieren. Wir haben bei Kohle und Stahl eine radikale Veränderung der Arbeit und der Produkte erlebt. Und das geht hier weiter. In Baunatal haben wir rund 17.000 Beschäftigte und es ist klar, dass wir nicht alle diese Jobs in die Herstellung alternativer Antriebe „drehen“ können.

Thorsten Schäfer-Gümbel: Die IG Metall geht davon aus, dass bundesweit rund 200.000 Menschen neue Aufgaben übernehmen müssen. Also muss der sozialverträgliche Umbau der Automobilindustrie gestaltet werden. Man darf sich nicht in eine neue Lebenslüge flüchten nach dem Motto, die Elektrifizierung wird es schon richten. Es geht nicht darum, die Ziele infrage zu stellen. Also weg von fossilen Brennstoffen hin zu alternativen Antrieben. Und natürlich müssen wir für den Klimaschutz weniger CO₂-Ausstoß erreichen

– ebenso wie weniger Stickoxide und weniger Rußpartikel. Aber dafür können wir nicht alles wegräumen, sondern müssen auch Diesel als Übergangstechnik im Auge haben und ebenso Wasserstoff, Power-to-Gas oder Hybrid. Das vollelektrische Fahren ist nicht die einzige Lösung.

Carsten Bätzold: Zumal bei der CO₂-Bilanz von E-Autos der Batteriebau nicht eingerechnet ist, genauso wenig wie der Strom-Mix mit den verschiedenen Energieträgern beim Laden. „Emissionsfrei“ ist eben nicht unbedingt emissionsfrei. Und das reine E-Auto hat heute einen Kostennachteil von rund 10.000 Euro pro Fahrzeug. Das sind die Kunden nicht bereit zu zahlen. Deshalb braucht es einen abgestuften Prozess vom Verbrennungsmotor über die Teil-Elektrifizierung zur Elektrifizierung.

Wolfgang Schäfer-Klug: Das EU-Ziel, wonach im Flottendurchschnitt im Jahr 2020 95 g CO₂ pro Kilometer nicht überschritten werden dürfen, ist allein über moderne Dieselschnitten nicht mehr erreichbar. Das geht nur mit E-Mobilität. Die Unternehmen strengen sich schon unglaublich an, um diesen Wandel zu gestalten. Aber was nicht geht, ist ein häufiger, schneller und dramatischer Wechsel der Rahmenbedingungen. Die EU-Kommission und die Politik überschlagen sich mit Vorschlägen. Das erschwert die lang- und mittelfristigen Unternehmensplanungen. Manchmal frage ich mich schon, ob alle verstehen, wie viele Arbeitsplätze in der Automobilindustrie auf dem Spiel stehen.

Carsten Bätzold: Der Veränderungsprozess kann nicht allein den

SPD-LANDTAGSFRAKTION

Aktive Industriepolitik für sozialverträglichen Umbau



Thorsten Schäfer-Gümbel im Gespräch mit Dr. Wolfgang Schäfer-Klug und Carsten Bätzold

Was bedeutet die Verkehrswende – also der geplante Umstieg auf Elektromobilität und die drastische Reduzierung von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Partikelaußstoß bei Verbrennungsmotoren – für die deutsche Automobilindustrie? Zu diesem Thema hatte die SPD-Fraktion den Gesamtbetriebsratsvorsitzenden der Adam Opel AG, Dr. Wolfgang Schäfer-Klug, und Carsten Bätzold, den Betriebsratsvorsitzenden des VW-Werks in Baunatal, als Referenten eingeladen.

Thorsten Schäfer-Gümbel: Wir wollen nicht über die konkrete Lage der beiden Unternehmen sprechen, sondern über die zentrale Bedeutung der Verkehrswende für das deutsche Wohlstandsmodell. Die Verkehrswende ist von ihren Auswirkungen her die große Schwester der Energiewende, über die viel diskutiert worden ist. Bei der Verkehrswende hingegen stehen die Debatten noch am Anfang. Dabei reden wir über die Automobilindustrie, die das Rückgrat des deutschen Wohlstandsmodells ist.

Wolfgang Schäfer-Klug: Die Sorgen und Ängste der Menschen, die in der Automobilindustrie ar-

FÜNF-PUNKTE-PLAN VORSCHLAG DER IG METALL FÜR DIE ZEIT AB 2020:

1. Gemeinsam anspruchsvolle Abgasgrenzwerte im Sinne des Klima- und Umweltschutzes festlegen
2. Alternative Antriebe als Schlüssel für „grüne Mobilität“ in Europa stärken
3. Belastbare Senkung des CO₂-Ausstoßes ab 2020 durch die europäische Automobilindustrie und für den europäischen Markt vor allem durch zwei Hauptinstrumente: Emissionssenkungsziele bis zu minus 1,5 Prozent pro Jahr für Verbrennungsmotoren (2020–2030) und jährlich mindestens ein Prozent mehr Elektro-/Brennstoffzellenautos
4. Kampagne sauberer Diesel – Diesel als Übergangstechnologie erhalten
5. Durch transparente und faire Messverfahren das Vertrauen von Kunden und Öffentlichkeit zurückgewinnen



Montage eines Elektromotors

BILDNACHWEIS – VOLKSWAGEN

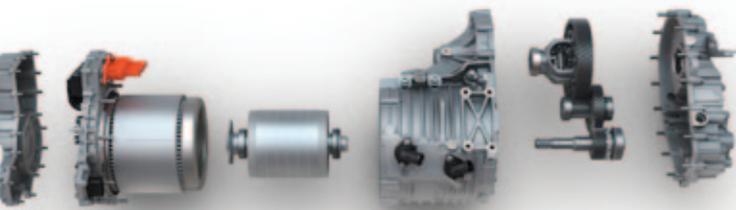
Wolfgang Schäfer-Klug: Wir brauchen eine zielgerichtete Industriepolitik, die sich als Aufgabe stellt, Arbeit und Umwelt zusammenzubringen. Wichtig wäre zum Beispiel, die Batterietechnik für die Elektromobilität in Deutschland zu entwickeln und zu produzieren – das ist keine Zuliefereraufgabe, die nur in Asien für Wertschöpfung sorgt. Und auch Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU verursachen schwierige Rahmenbedingungen. Wenn in osteuropäischen Ländern

Produktion in Deutschland zu ermöglichen. Die Batterie steht für 30 bis 40 Prozent der Wertschöpfung eines E-Autos. Und es muss verlässliche Rahmenbedingungen geben, die nicht alle zwölf Monate über den Haufen geworfen werden. Ich wünschte mir, die schwarz-grüne Landesregierung würde nicht nur auf das Thema „Brexit“ schielen, sondern lieber eine Stabsstelle Industriepolitik einrichten. Da liegt einiges im Argen.

Carsten Bätzold: Mit Symbolpolitik wie der blauen Plakette wird jedenfalls nichts erreicht. Wir müssen auch über die Größe und Motorisierung von Autos sprechen, über ein modernes Mobilitätsangebot, das auch Fahrrad und Carsharing berücksichtigt. Der Trend wird dahin gehen, dass weniger Autos deutlich mehr genutzt werden.

Thorsten Schäfer-Gümbel: Auch emissionsfreier ÖPNV wäre so ein Thema – das würde die Innenstädte wirklich entlasten.

Wolfgang Schäfer-Klug: Meine Forderung an die Politik ist, nicht munter drauflos zu regulieren und sich dann zu wundern, wenn ein Industriezweig wegbricht. Wenn wir uns die Wahlerfolge von Donald Trump im „rusty belt“ der USA ansehen, wo massiv Arbeitsplätze in der Industrie verloren gegangen sind, sollte uns das eine Mahnung sein.



Die Zahl der Bauteile bei einem reinen Elektroantrieb beträgt nur ein Siebtel im Vergleich zum Verbrennungsmotor. Das hat erhebliche Auswirkungen auf die Produktion.

Unternehmen überlassen bleiben. Die IG Metall hat einen Fünf-Punkte-Plan aufgestellt (siehe Kasten), der wichtige Bedingungen formuliert. Wir müssen auch darüber reden, ob es gelingen kann, den demografischen Wandel bei der Transformation zu nutzen, schließlich scheiden in absehbarer Zeit viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der geburtenstarken Jahrgänge aus dem Berufsleben aus.

direkte Subventionen oder Steuerergünstigungen möglich sind, die in Deutschland verboten sind, folgt daraus eine Verlagerung von Produktion und Arbeitsplätzen.

Thorsten Schäfer-Gümbel: Das stimmt – Deutschland darf bei der Batterietechnik den Anschluss nicht verlieren. Wir brauchen eine konzertierte Aktion von Politik und Unternehmen, um die Batteriepro-

BILDNACHWEIS – FOTOLIA/ SEANPAVONEPHOTO



Der Main verbindet die unterschiedlichen Frankfurter Welten – Ebbelwoi und Champagner, moderne Großstadt und traditionelles Flair.

Champagner und Ebbelwoi – Lutz Ullrich, Rechtsanwalt und Krimiautor, führt durch seinen Geburtsort Frankfurt

SPD-LANDESVERBAND

Wo ist mein Lieblingsort in Hessen? Die Antwort auf diese Frage ist schwieriger als gedacht. Vielleicht, weil es „den“ Lieblingsort nicht gibt, nicht geben kann. Vielleicht, weil es so viele schöne Orte gibt. So suche und krame ich in meinen Gedanken und Erinnerungen. Obwohl ich seit zehn Jahren in Schwalbach am Taunus wohne, wird er wohl in meiner Heimatstadt Frankfurt liegen. Dort habe ich mein Büro. Dort spielen die Krimis, die ich schreibe. Die Mainmetropole ist voller Leben, voller Gegensätze. Hier die gläsernen Paläste, wo Banker mit Milliarden zocken, da die vielen kleinen Stadtteile, die manchmal so dörflich wirken. Champagner und Ebbelwoi.

Im Stadtwald kickt die Eintracht. Mal besser, mal schlechter. Im

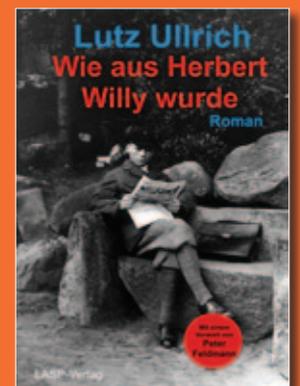
Moment wieder ganz weit vorne. Rund ums Waldstadion residieren viele Sportverbände. Sport ist so viel mehr als Fußball. Und im Stadionbad kann man sehr schön schwimmen und Flugzeuge beobachten.

Aber Frankfurt liegt am Main. Wenn man am Wasser sitzt, Boote und Schiffe beobachten kann, hat das ein ganz besonderes Flair. Etwa am Höchster Ufer. Dort lebt mein Kommissar Tom Bohlan in einem Hausboot. Er kann an der Wörthspitze joggen oder durch die idyllische Altstadt schlendern.

An lauen Sommerabenden sitze ich gerne in einem Liegestuhl an der „Alten Schiffsmeldestelle“, einen Ebbelwoi in der Hand und blinzele in die untergehende Sonne.

INFO:

Nach sieben Krimis hat Lutz Ullrich jüngst einen Roman über die Jugendjahre Willy Brandts geschrieben. Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann hat ein Vorwort zu *Wie aus Herbert Willy wurde* beigetragen. Der Roman ist im Buchhandel oder über www.lutzullrich.de erhältlich.



SALZ, DAS GOLD DES LEBENS

Solidarität mit dem Kalibergbau in Osthessen

SPD-LANDTAGSFRAKTION

Text SABINE WASCHKE UND TORSTEN WARNECKE

SIND SALZE SO WERTVOLL WIE GOLD? ANSICHTSSACHE? Der Preis von gut 200 Euro pro Tonne macht nicht den Eindruck. Salz und Salzprodukte sind Massengeschäft. Ob in der Chemieindustrie, der Pharmazie oder der Landwirtschaft. Der Einsatz von Salzen ist aus unserer modernen Konsumgesellschaft nicht wegzudenken. Aber nicht nur dort, wie immer noch traditionelle Salzgewinnungs- und -abbauverfahren in armen Regionen der Welt zeigen. Auch dort ist dieses Salz existenziell für das Überleben der Menschen und ihrer Tiere.

Salz aus tieferen Gesteinsschichten zu gewinnen, heißt zugleich, einen Blick in zurückliegende Jahrtausende zu werfen. Schließlich handelt es sich durchgehend um eingedampfte ehemalige Meere, die Salze zurückgelassen haben. Salze, die der Mensch mit Fördertechnologien für sich nutzbar macht. Die Umstände der Förderung sind dabei unterschiedlich. Rückstandsfrei und umstandslos wird nirgends gewonnen.

Gerade im Bergbau, mit seinen Gefahren, ist es die Tradition des

Einstehens füreinander, die zu ersten Gewerkschaften geführt hat. Der Kampf gegen Hungerlöhne, das Verbot von Kinderarbeit, die Verringerung der Wochenarbeitszeiten und vor allem die Sicherheit im Berg waren das Credo unserer Vorfahren. Das ist leider immer noch nicht weltweit durchgesetzt.

Zum Industriestandort Hessen gehört auch der Salzbergbau. Mit der hessisch-thüringischen Salzbergbauregion im Werratal „Werk Werra“ und dem fuldischen „Werk Neuhoft“ werden in guten Jahren pro Tag gut 10.500 Tonnen Salzprodukte in vier Fabriken hergestellt. Dazu müssen aber pro Tag gut 65.000 Tonnen Salze gefördert werden. 4500 Beschäftigte im Werk Werra und 700 im Werk Neuhoft arbeiten unter Tage und in den Fabriken im täglichen Dreischichtbetrieb. Die Fabriken dabei durchgehend die ganze Woche.

2016 war kein gutes Jahr für die Beschäftigten. Unsicherheit, wie es weitergeht, Sorgen um die Zu-

kunft sind ständiges Gesprächsthema. Und für fast 1000 Beschäftigte im Werk Werra sind die Wirkungen der Kurzarbeit Alltag: keine Arbeit und 60 Prozent Lohn.

In einem gemeinsamen Akt der Solidarität setzten Beschäftigte und Kapital ein Zeichen. K+S stockte auf 80 Prozent und die gesamte Mitarbeiterschaft bis Mai auf 90 Prozent und danach auf 85 Prozent auf. Leider ist dies ausgefallen.

Worum ging es? Die Fabriken produzieren nicht nur feste Reststoffe, sondern auch flüssige. Bei einer Tonne Produkt fallen gut fünf Tonnen fester und 250 Kilogramm in Wasser gelöster Reststoffe an. Die festen Reststoffe gelangen auf große Halden. Ob in Neuhoft, in Philippsthal oder Heringen: Die weißen Berge sind weithin sichtbar. Mehr als eine halbe Milliarde Tonnen Material sind es insgesamt. Und die flüssigen Abwässer? Die werden in den Untergrund versenkt oder in die Werra geleitet. Auch die drei Halden selbst lassen bei Regen Abwasser

Fast 1000 Meter unter der Erde informiert sich Thorsten Schäfer-Gümbel über die Salzgewinnung.

Die Kurzarbeit ist ein Warnsignal. Die Beschäftigten der Kaliindustrie brauchen unsere Solidarität.

Unter Tage im Kalibergwerk Hattendorf hat sich die SPD-Landtagsfraktion über die Arbeit der Bergleute informiert.

entstehen, gut zwei Millionen Kubikmeter pro Jahr insgesamt.

Aus den Fabriken kommen mittlerweile noch fünf Millionen Kubikmeter pro Jahr dazu. Wieso mittlerweile? Weil noch in den Siebzigerjahren fast 41 Millionen Kubikmeter angefallen sind. Unter sozialdemokratischen Landesregierungen sind die bis 1997 auf 20 Millionen Kubikmeter halbiert worden. Und nun sollen durch eine Anlage, die weitere gut 180 Millionen Investitionsmittel kostet, nochmals 1,5 Millionen Kubikmeter Fabrikwässer oder 30 Prozent Verringerung erfolgen. Bei immer noch vorhandenen Problemen eine Erfolgsgeschichte, wie sie in nur wenigen Rohstoffproduktionen gelungen ist.

Für die komplexe Produktion und bergmännische Gewinnung sind fachlich versierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erforderlich. K+S bildet aus. Gut 300 junge Menschen erhalten im Werk Werra eine hervorragende Ausbildung. Im Werk Neuhoft sind es fast fünfzig. Mit der Übernahmegarantie, die auch eine starke Gewerkschaft (IG BCE) durchgesetzt hat, steht diesen jungen Menschen die Welt offen. Und dabei wird mit einer Lehrwerkstatt und hoch qualifizierten Ausbildern deutlich gemacht, dass diese jungen Menschen die Zukunft sind.

Drei Dinge sind notwendig, um aus dem Rohstoff Salz gute Produkte zu machen. Ob es Düngemittel für die Landwirtschaft, Salze für die pharmazeutische Industrie oder solche für die chemische sind: hoch qualifizierte Men-

schen, Energie und Anlagen. Und am Ende, auf dieser Welt, geht es auch ums Geld.

Gerade wurde K+S vor der Übernahme des kanadischen Konzerns „Potash“ gerettet. Die Aktie schoss auf gut 40 Euro hoch. Mit acht Milliarden Euro wurde das Unternehmen notiert. Jetzt liegt der Unternehmenswert bei nur noch 3,6 Milliarden Euro. Und dies bei weiteren Kaliwerken in Deutschland, Chile und Kanada. Hinzu kommt das Salzgeschäft

wird. Und das muss bezahlt werden. Auch wenn Salz das Gold des Lebens ist. Der Mensch muss auch den Preis für das Salz bezahlen.

Solidarität? Die Bergleute und ihre Angehörigen wissen, wie das geht. Eine beeindruckende Menschenkette, die die Werke im Werratal über Kilometer verband. 12.500 Menschen fanden Anfang September zusammen. Herrliches Wetter, gute Stimmung, gelungene Reden, große Erwartungen. Die SPD mittendrin. So soll es sein.



Mit Stolz auf ihre Tradition und voller Sorge um die Zukunft kämpfen die Kumpel vom Bergmannsverein „Glückauf“ Wintershall im Schulterschluss mit Thorsten Schäfer-Gümbel um die Arbeitsplätze im Kalirevier.

(ESCO) in den USA. So ist das mit Realwerten an der Börse.

Und die Politik? Da geht der Streit darum, was realistisch ist. Der Kalipreis liegt momentan bei rund 200 Euro die Tonne. Wenn beispielsweise die vollständige Eindampfung gefordert wird, kostet das Energie. Und die kostet Geld. Pro Kubikmeter werden mindestens 300 Kilowattstunden benötigt. Das macht derzeit gut 15 Euro und CO₂-Emissionen und, und, und ... Es legt zudem fest, wie dauerhaft im Weltmarkt am Standort Deutschland produziert



SABINE WASCHKE UND TORSTEN WARNECKE SIND DIE SPD-LANDTAGSABGEORDNETEN AUS FULDA UND BAD HERSFELD. IN IHREN WAHLKREISEN LIEGT DER HESSISCHE TEIL DES KALIREVIERS, DAS SICH VON OSTHESSEN NACH WESTTHÜRINGEN ERSTRECKT.

BREITBANDINVESTITIONEN ALS DAUERAUFGABE

Digitale Infrastruktur muss mit der Entwicklung Schritt halten

SPD-LANDESVERBAND – Text **DR. JENS ZIMMERMANN**

Im Sommer 2016 zog ein neuer Trend durch Deutschland. In hessischen Städten und Gemeinden sah man vielerorts Menschen mit ihren Smartphones durch die Straßen laufen. Sie schauten gespannt aufs Handy, blieben kurz stehen, wischten, gingen weiter. Sie spielten „Pokémon Go“ – ein Handy-Spiel, das Alltagsumgebung und virtuelle Realität verbindet. Allein in Deutschland gab es 15 Millionen Nutzer. Sie jagten digitale Fantasiewesen, während im Hintergrund heimische Rathäuser zu sehen waren.

Ende November hat der Branchenverband Bitkom eine Studie veröffentlicht: Schon jedes fünfte Unternehmen in Deutschland will 3D-Drucker anschaffen. Allerlei Materialien können gedruckt und in die dreidimensionalen Formen überführt werden. Ersatzteile werden nun direkt im Unternehmen hergestellt. Sprach man im vergangenen Jahr noch über energieintensive Produktionen, so steht der 3D-Druck synonym für hohe Datennutzung und ist ein Produktionszweig, der besondere Beachtung finden muss.

Seit Kurzem macht die Digitalisierung endlich Schule. Vielleicht haben Sie schon etwas von Calliope gehört? Calliope wurde vor wenigen Wochen beim IT-Gipfel im Saarland vorgestellt und ist ein Mini-Computer, der das Lernen in der Grundschule revolutionieren wird.

Das sind Beispiele für das digitale Leben: Fernsehen war gestern. Heute schaut man den Stream in der Mediathek. Das Blättern in der Tageszeitung ist zum Wischen am Smartphone geworden. Wir leben in einer beschleunig-

ten Informations- und Wissensgesellschaft. Die Versorgung mit einer guten Breitbandinfrastruktur und die Bereitstellung von WLAN in öffentlichen Räumen sind unerlässlich.

Die Veränderungsprozesse und der steigende Digitalisierungsgrad der Produktion erfordern, und zwar kontinuierlich, immer höhere Datengeschwindigkeiten und -volumen. Die Digitalisierung hat längst alle Politikfelder erobert. In Debatten wird gerungen, wie wir den Transformationsprozess gestalten und insbesondere, wie wir es schaffen, private Haushalte an das Glasfasernetz anzuschließen. In allen Diskussionen gilt: Für die SPD ist Netzpolitik zugleich immer auch Gesellschaftspolitik. Wir wollen

FAKTEN STADT-LAND-GEFÄLLE

Bei der Breitbandversorgung mit einer Leistung von mindestens 100 Mbit/s gibt es in Hessen ein deutliches Stadt-Land-Gefälle. Während in Frankfurt 93,5 Prozent und in Wiesbaden 93,6 Prozent aller Haushalte entsprechend versorgt sind, kommen zum Beispiel der Landkreis Limburg-Weilburg nur auf 26,6 Prozent, der Odenwaldkreis auf 28,7 Prozent und der Schwalm-Eder-Kreis auf 19,9 Prozent. Mit einer Versorgungsquote von 62,6 Prozent liegt Hessen auch unter dem Bundesdurchschnitt, berichtete Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir auf Anfrage der SPD.

den sozialen Ausgleich in der Gesellschaft und die Chancengleichheit sichern. Digitalisierung darf nicht zur Spaltung der Gesellschaft führen. Schnelles Internet muss es für alle geben.

Die Potenziale digitaler Infrastruktur erkennt man an der wirtschaftlichen Stärke der Region Rhein-Main-Neckar. Die Zusammenarbeit von Universitäten, Hochschulen und Unternehmen im IT-Cluster ist Motor für die ganze Region. Unterstützt wird das Cluster nun zusätzlich mit dem Bundesförderprogramm des Wirtschaftsministeriums „Mittelstand-Digital“. In Deutschland wurden elf Kompetenzzentren eingerichtet. Seit dem Frühjahr steht in Darmstadt das Zentrum „Mittelstand 4.0“ und berät

Firmen auf dem Weg in die digitale Produktion.

In den zurückliegenden drei Jahren ist es gelungen, den Ausbau der Breitbandversorgung zu beschleunigen. Mit dem Arbeitsprogramm Digitale Agenda 2014–2017 gestaltet die Bundesregierung Deutschlands digitalen Wandel. Als SPD haben wir schon im Koalitionsvertrag 2013 den flächendeckenden Ausbau bis 2018 mit 50 Mbit/s festgehalten. Das Breitbandbüro des Bundes setzt deshalb inzwischen schon den vierten Förderaufruf um und es sind mittlerweile über 350 Förderbescheide überreicht worden. Der Netzausbau wird technologie-neutral

gefördert, pro Projekt können bis zu 15 Millionen Euro abgerufen werden. Das Programm ist außerdem mit den Förderprogrammen der Länder kombinierbar. Kommunen werden bei der Planung unterstützt.

Doch alle wissen es: Das Ausbauziel 50 Mbit/s bis 2018 ist nur ein Zwischenschritt. Bis 2025 brauchen wir flächendeckend viel höhere Geschwindigkeiten sowie Symmetrie im Down- und Upstream, kurze Latenzzeiten und bessere Kapazitäten auf allen Netzebenen. Wir müssen die aktuelle Breitbandstrategie zukunftsfest machen. Technologisch hat Glasfaser Vorrang und wir brauchen FTTH-/B- (Fibre-to-the-Home/Fibre-to-the-Building) Glasfaser sowie einen flächendeckenden Ausbau von 5G im Mobilfunk.

Dazu sind Gesamtinvestitionen von 100 Milliarden Euro bis 2025 nötig. Die Investitionen in digitale Infrastruktur bleiben damit eine dauerhafte Mammutaufgabe. Mit dieser Aufgabe dürfen in Zukunft die Kommunen und Landkreise nicht erneut alleine gelassen werden. Die nächste Bundesregierung unter SPD-Führung muss diese Investition herbeiführen, auch mit weiteren zusätzlichen Mitteln aus dem Bundeshaushalt.

DR. JENS ZIMMERMANN (34) IST SEIT 2013 BUNDESTAGSABGEORDNETER FÜR DEN WAHLKREIS 187 (ODEN-

WALD). DER DIPLOM-KAUFMANN GEHÖRT DEM FINANZAUSSCHUSS UND DEM AUSSCHUSS DIGITALE AGENDA AN.



Der Ausbau des Glasfasernetzes ist das Kernstück der digitalen Infrastruktur – noch sind weite Teile des Landes von dieser Zukunftstechnologie abgeschnitten.

EIN NADELÖHR MITTEN IN DEUTSCHLAND

BILDNACHWEIS – SPD-LANDTAGSFRAKTION



Mobilität von Menschen, Waren und Daten verbessern

SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **TOBIAS ECKERT**

Tobias Eckert (36) ist SPD-Landtagsabgeordneter aus Mengerskirchen-Dillhausen im Kreis Limburg-Weilburg. Er ist wirtschafts- und verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion.

Wie wollen wir uns in Zukunft fortbewegen? Wie wird die Mobilität von Menschen, Waren und Daten in Zukunft aussehen?

Dies sind herausfordernde Fragen für die aktuelle Politik. Denn heute legen wir die Grundlagen für Wachstum und Beschäftigung von morgen. Dabei kommt Hessen als Bundesland in der Mitte Deutschlands eine wichtige Schlüsselfunktion zu. Jede und jeder kennt es vor der eigenen Haustür: Unsere Straßen fahren auf Verschleiß. Geschwindigkeitseinschränkungen wegen Straßen- oder Brückenschäden sind in unserem Bundesland eher der Regelfall statt die Ausnahme. Schwarz-Grün bleibt wichtige Antworten auf diese Zukunftsfragen schuldig.

Statt Straßen und Brücken in unserem Lande nach und nach verkommen zu lassen, wäre es wichtig, stetig in eine gute, funktionierende Infrastruktur zu investieren. Bei Abschreibungen von

184 Mio. Euro in 2015 legt das Land Hessen lediglich ein Straßenbauprogramm in Höhe von 90 Millionen Euro auf. Diese Differenz ist eklatant und auf Dauer gefährlich!

Mit gestiegenen Abschreibungen sind unserer Auffassung nach auch steigende Investitionen nötig, allein um den Status quo zu erhalten. Dazu kommen noch die erforderlichen zusätzlichen Investitionen für Verkehrslenkung durch Neubau oder das Ausrüsten unserer Straßen mit notwendigen Datenleitungen als Grundlage für automatisiertes Fahren.

Neben der Sanierung unserer Straßen und Brücken kommt der Ausbau von Schienenverkehrswegen nicht voran. Der Ausbau dringend notwendiger Schienenverkehrsprojekte fristet beim grünen Verkehrsminister ein Schattendasein in der derzeitigen Regierungspolitik, allen PR-Kampagnen zum Trotz. Dabei ist gerade eine gute Infrastruktur von Straße und Schiene wichtig, damit wir den Umstieg zu einer echten Verkehrswende anpacken können.

Insbesondere der Verkehrsknoten Frankfurt/Rhein-Main ist ein Nadelöhr der Bundesrepublik. Des-

FAKTEN

NERVENPROBE FÜR PENDLER

Ein ganz normaler Montagmorgen auf den hessischen Autobahnen sieht zum Beispiel so aus wie am 28. November um kurz nach acht Uhr morgens: kein Eisregen, kein Schneefall, keine besonderen Vorkommnisse. Aber 30 Verkehrsmeldungen machen den Start in die Woche zur Nervenprobe für Pendler. Stau und stockender Verkehr in einer Länge von insgesamt über 60 Kilometern meldet der Verkehrsfunk. Auf der A 3 geht es rund um den Flughafen langsam voran und die Dauerbaustelle hinter Weiskirchen sorgt für sechs Kilometer Stau. Auf den Nord-Süd-Routen A 5 und A 67 in Südhessen stockt es auf 20 und 15 Kilometern Länge. Nördlich von Frankfurt sieht es mit „nur“ rund zehn Kilometern zähem Verkehrsfluss für einen Montagmorgen schon fast entspannt aus. Aber das ist nur eine Ausnahme.

wegen muss hier mit Nachdruck geplant und dann auch gebaut werden. Neben kleinen Fortschritten in der Planung wird dieses Thema leider auch nur in Trippelschritten vorangetrieben.

Mit unseren beiden Standorten der Automobilindustrie könnten wir in Hessen Vorreiter bei der Entwicklung alternativer Antriebsformen werden. Denn nur im Miteinander von Schiene, Straße und Rad kann die Verkehrswende gelingen. Hier sind Gewerkschaften und Betriebsräte um Längen besser auf die Zukunftsfragen eingestellt als die derzeitige Landesregierung.

bestehenden ÖPNV-Angebots gesichert wurde. Ein Ausbau eines bezahlbaren ÖPNV aber geht anders. Wenn wir Mobilität von morgen voranbringen wollen, reichen Worte allein nicht aus.

Neben der Mobilität von Menschen und Waren ist die Mobilität von Daten die wesentliche Infrastrukturfrage der Zukunft. Digitale Transformation ohne die entsprechende Infrastruktur in Stadt und Land ist nicht möglich. Als Bundesland Hessen messen wir



FAKTEN ZWEI ERDUMRUNDUNGEN IM STAU

Die Länge aller 2015 in Hessen gemeldeten Staus entspricht mit 92.500 Kilometern mehr als zwei Erdumrundungen. Die Staudauer betrug fast 25.000 Stunden, so die Staubilanz des ADAC. Im Verhältnis zur Länge des hessischen Autobahnnetzes mit 987 Kilometern ergibt sich für Hessen im Bundesvergleich ein Platz im Mittelfeld bei der Staubelastung. Bundesweit summierte sich die Staulänge auf 1,13 Millionen Kilometer und 341.000 Stunden.

BILDNACHWEIS OBEN – GOOSEMAN – FOTOLIA



BILDNACHWEIS – MATTHIAS BUEHNER – FOTOLIA

Der Stau auf der A5 ist eine alltägliche Erfahrung.

Fließender Verkehr auch – aber nur außerhalb von Stoßzeiten.

Statt Dialog herrscht Schweigen in der Regierung.

Anstatt vom dieselfreien ÖPNV in Hessen nur zu reden wie der Ministerpräsident in der Haushaltsdebatte, wären tatsächliche Investitionen in E-Busse in Hessen notwendig. Alleine können Verbände und Kommunen diese Herausforderung nicht meistern. Es ist gut, dass mit der Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und den Verkehrsverbänden die Finanzierung des

uns wirtschaftlich mit den Metropolregionen des Planeten, bei der digitalen Infrastruktur sind wir allerdings keineswegs Spitzenreiter.

Die Digitalisierung darf nicht zu einer Spaltung zwischen Stadt und Land führen, fehlende Infrastruktur darf dafür kein Hindernis darstellen. Aktive Landespolitik hat die Aufgabe, einen verlässlichen Rahmen zu schaffen, in dem sich Menschen und Unternehmen entfalten und entwickeln können.

Während in Wiesbaden Lustlosigkeit regiert, bräuchte es heute vielmehr eine gestaltende, aktivierende Politik mit klaren Schwerpunktsetzungen für eine gute Infrastruktur in allen Teilen unseres Bundeslandes.

Wir wollen mit einer guten Infrastruktur aus Straße und Schiene sowie aktivem Fördern alternativer Antriebsformen wichtige Schritte für Mobilität, Beschäftigung und Wachstum von morgen gehen.

BILDNACHWEIS – DIGITALSTOCK – FOTOLIA

DIGITALE ARBEIT GUT GESTALTEN

Gastbeitrag von **CHRISTIANE BENNER**



Gelingt es, eine humane, sozial austarierte Arbeitswelt zu gestalten?

Christiane Benner ist zweite Vorsitzende der IG Metall und dort verantwortlich für Personal, Organisation, Zielgruppenarbeit und Gleichstellung und das Projekt Crowdsourcing.

Datenbrillen in der Montage, Roboter als Arbeitskollegen, Algorithmen, die Büro­tätigkeiten übernehmen. Die Digitalisierung wird unsere Arbeitswelt radikal verändern – im Büro und in den Fabrikhallen.

Doch wo bleibt der Mensch in diesem rasanten Veränderungsprozess? Schenkt man den zahlreichen wissenschaftlichen Studien und Prognosen zu diesem Thema Glauben, dann sind die Aussichten für die Beschäftigten düster. Die digitale Jobvernichtung, so der Tenor vieler Studien und Prognosen, habe längst begonnen und das Ende der Arbeit stehe kurz bevor (vgl. u.a. Frey/Osborne 2013 / World Economic Forum 2016). Von derartigen

Horrorszenarien sollte sich allerdings niemand verunsichern lassen. Erstens sind solche Prognosen nicht neu und zweitens haben sie sich bisher ebenso selten bewahrheitet wie der Blick der Wahrsagerin in ihre Glaskugel.

Die gute Nachricht ist: Die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Arbeitswelt sind nicht technologisch vorbestimmt. Im Gegenteil: Sie sind gestaltbar und – auch politisch – gestaltungsbedürftig. Die Bundestagswahl 2017 ist daher auch eine Richtungsentscheidung über die Frage, wie wir die Digitalisierung und damit die Arbeitswelt von morgen gestalten werden. Nutzen wir die Chancen der Digitalisierung? Gelingt es uns, eine

humane, sozial austarierte Arbeitswelt zu gestalten, in der die Beschäftigten selbstbestimmter arbeiten können? Oder führt die Digitalisierung zu einer Amazonisierung der Arbeitswelt?

Klar ist: Die Digitalisierung wird nur dann zu einer Erfolgsstory werden, wenn es Politik und Sozialpartnern gemeinsam gelingt, die Beschäftigten mitzunehmen und ihre Sorgen und Ängste ernst zu nehmen. Die entscheidende Stellschraube dafür ist, dass Beteiligung und Mitbestimmung als Gestaltungselement in den Unternehmen gestärkt wird. Nur wenn Betriebsräte und Beschäftigte die Digitalisierung von Anfang an mitgestalten, besteht die Chance auf eine humane und

gerechte Arbeitswelt, in der die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen.

Dazu sind verbesserte Rechte für Betriebsräte und verstärkte Individualrechte für Beschäftigte erforderlich. Für diese muss es allerdings um mehr gehen, als per App ihre Meinung zu sagen oder

den Chef oder Teamleiter zu wählen. Es geht zum Beispiel um eine Stärkung aktiver Mitwirkungsrechte und der Freiheit auf Meinungsäußerung im Betrieb. Das System der Mitbestimmung muss mit dem nötigen Werkzeugkasten für das Zeitalter der Digitalisierung ausgestattet werden. Hierbei geht es vor allem um Aus- und

Weiterbildung, Gestaltung von Arbeitszeiten und Datenschutz.

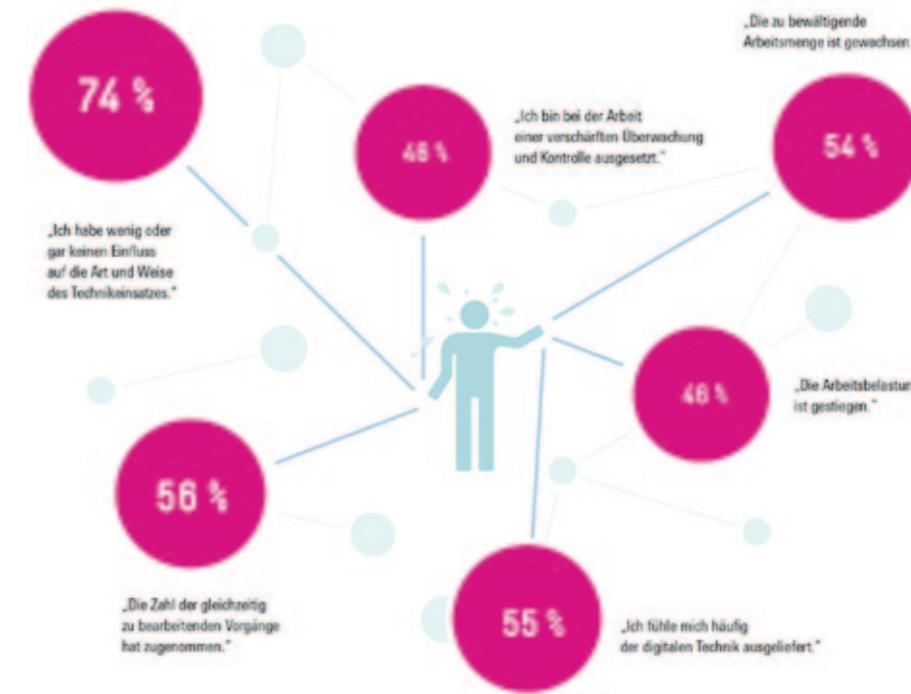
Darüber hinaus müssen Bildung und Qualifizierung zum Leitmotiv der digitalen Arbeitsgesellschaft werden. Die Berufe der Zukunft erfordern Kompetenzen, die den rasanten Veränderungen der Technik und Arbeitsorganisation Rechnung tragen. Das IAB erwartet massive Verschiebungen zwischen den Berufsfeldern. Die Stichworte Digitalisierung, additive Fertigungsmethoden, Elektromobilität, Künstliche Intelligenz, agile Arbeit oder Arbeit über Plattformen durch Crowdsourcing zeigen, wie stark sich Arbeit und Qualifikationsanforderung verändern.

Bildung wird vor diesem Hintergrund mehr denn je der Schlüssel für die Emanzipations- und Entwicklungschancen aller Beschäftigten sein. Deshalb gilt es, allen Beschäftigten auf allen Qualifikationsebenen Qualifizierungsmöglichkeiten und damit berufliche Entwicklungschancen zu eröffnen. Dafür braucht es unter anderem eine lernförderliche Arbeitsorganisation sowie bedarfsgerechte Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote über das gesamte Erwerbsleben hinweg. Nur so nutzen wir die Chancen, die die Digitalisierung für die Beschäftigten und die hiesigen Unternehmen bietet.

Die IG Metall ist fest entschlossen, die Chancen die sich aus den Prozessen der Digitalisierung ergeben, zu nutzen und die Risiken zu begrenzen. Wir werden uns für eine Arbeitswelt einsetzen, in der es fair und gerecht zugeht und in der die Bedürfnisse der Menschen im Vordergrund stehen.

Schattenseiten der Technik

Beschäftigte, die in hohem oder sehr hohem Maße von der Digitalisierung betroffen sind, sagen:



Quelle: DGB Index Gute Arbeit 2016 Grafik nach Download: bit.do/9qul0556

DIGITALISIERUNG DER TECHNIK AUSGELIEFERT?

Der DGB hat für seinen Index „Gute Arbeit 2016“ knapp 10.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer danach befragt, welchen Einfluss die Digitalisierung auf ihre Arbeitsprozesse hat. 60 Prozent der Beschäftigten sagen, dass ihre Arbeit in hohem oder sogar sehr hohem Maße von der Digitalisierung beeinflusst wird. Positiv sehen 21 Prozent die damit verbundene bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, 27 Prozent sehen größere Entscheidungsspielräume in ihrer Arbeit. Doch viele sehen auch die negativen Seiten, was diese Grafik der Hans-Böckler-Stiftung veranschaulicht.

Am Schraubstock habe er Ausdauer gelernt, hat der ehemalige Bundesarbeitsminister Norbert Blüm, der als 14-Jähriger 1949 seine Lehre bei Opel begonnen hat, einmal gesagt. Wenn Sie auf Ihre eigene lange Erfahrung als Ausbilder zurückblicken: Hat sich die Bereitschaft der jungen Leute geändert, sich mit Ausdauer einer Aufgabe zu widmen?

Das kann man so pauschal nicht sagen. Klar haben sich die Zeiten geändert und damit auch die Anforderungen an die jungen Menschen, die bei uns in ihr Berufsleben starten. Wir bei Opel haben aber nach wie vor motivierte Azubis – das spiegelt sich auch Jahr für Jahr in den herausragenden Prüfungsergebnissen wider. Alleine in diesem Jahr sind insgesamt zehn unserer Azubis für ihre herausragenden Leistungen von der IHK Darmstadt geehrt worden. Ein junger Mann hat seine Ausbildung als Technischer Modellbauer sogar als Bester des Jahrgangs in ganz Hessen abgeschlossen.

Wenn man sieht, wie sich die Auszubildenden damit mühen, in stundenlanger Arbeit ein Stück Stahl sauber auf Maß zu feilen, fragt man sich schon, ob das angesichts der computergesteuerten Maschinen noch nötig ist.

Es ist immens wichtig, dass die jungen Menschen ihre Arbeit von der Pike auf lernen und so auch die Wurzeln ihres Berufs kennenlernen. Nur wenn Azubis wissen, wie ein Werkzeug gehandhabt und ein Werkstück manuell bearbeitet werden muss, wenn sie die Motorik der erforderlichen Bewegungsabläufe verstanden haben, haben sie ein besseres Verständnis für die erforderlichen Arbeitsschritte unserer hochmodernen

VOM SCHRAUBSTOCK ZUR COMPUTERGESTEUERTEN MASCHINE

Ausbildung in der Industrie am Beispiel Opel

Interview mit Ausbildungsleiter **STEPHAN MENKE**

und teilweise auch sehr komplexen Maschinen.

Vom Schraubstock geht es dann ja zügig zu komplexeren und technisch anspruchsvollen Aufgaben. Welche Möglichkeiten kann da eine Ausbildungswerkstatt bieten, die in anderen Betrieben vielleicht nicht angeboten werden können?

Die hochprofessionellen Strukturen der Berufsausbildung bei großen Unternehmen wie Opel helfen natürlich immens, eine gute Qualität in der Ausbildung zu gewährleisten. Mein Team besteht aus mehr als 40 Mitarbeitern, die sich um die Belange der jungen Berufsstarter kümmern. Und in den Bau unseres modernen Aus-

bildungs- und Weiterbildungszentrums wurde damals ein zweistelliger Millionenbetrag gesteckt. Wir bei Opel investieren sehr viel Zeit und Geld, um den Rahmen zu schaffen und die Ausbildung technisch und inhaltlich auf dem neuesten Stand zu haben.

Sieht Opel die Ausbildung eher als lohnende betriebswirtschaftliche Investition oder als soziale Verpflichtung?

Opel bildet seit mehr als 150 Jahren junge Menschen aus. Mehr als 25.000 Lehrlingen haben wir seither den Start ins Berufsleben ermöglicht. Wir sind sehr stolz auf diese große Tradition. Ausbildung war für Opel schon immer mehr als eine Pflichtaufgabe. Es ist aus

unserer Sicht wichtig, die Chancen zu sehen, die sich durch eine klassische Berufsausbildung ergeben. Eine Verzahnung von dualer Ausbildung und Studium kann beispielsweise auch genau der richtige Weg sein, weil es dort eine hervorragende Verknüpfung von Theorie mit praktischem Wissen gibt. Man erlebt nirgendwo so eine individuelle Förderung wie in der dualen Berufsausbildung.

Wie schwierig ist es, die geeigneten jungen Frauen und Männer für die Ausbildung bei Opel zu finden?

Wir haben da keine Probleme. Opel ist nach wie vor ein sehr beliebter Ausbildungsbetrieb – auch aufgrund der guten Karriereaussichten. Die Ausbildungsplätze bei Opel sind Jahr für Jahr alle besetzt. Wir haben in der Regel deutschlandweit jährlich rund 3500 Bewerbungen und haben in diesem Jahr beispielsweise 239

Teamarbeit wird in der Ausbildung besonders wichtig genommen.

Azubis eingestellt. Wir würden uns aber sehr freuen, wenn die Bewerbungszahlen von jungen Damen für die technischen Berufe weiter steigen würden.

Das Spektrum der Ausbildungsberufe ist ja ziemlich breit, welche Chancen in welchen Ausbildungsgängen haben da Haupt- und Realschüler?

Unsere Berufe sind grundsätzlich ab Hauptschulabschluss geöffnet. Ich kann jedem interessierten Bewerber nur empfehlen, sich intensiv mit den Einstellungstests auseinanderzusetzen. Denn die sind neben der Zeugnisnote das entschei-

meinen Augen eine der zentralen Aufgaben der Berufsausbildung. Denn die Grundtugenden sind unverändert wichtig, um beruflich durchstarten zu können. Sich damit trotz knapper zeitlicher Ressourcen auseinanderzusetzen, ist auch eine der Herausforderungen an einen modernen Ausbilder. Auch das hat übrigens Tradition bei Opel: Die Frau von Adam Opel, Sophie von Opel, hat sich beispielsweise persönlich um die Lehrlinge gekümmert, damit sie sich im Arbeitsleben zurechtfinden. Motiviert zu arbeiten, pünktlich und höflich zu sein, lernen zu wollen – all diese Dinge sind nach wie vor ein wichtiger Bestandteil unserer Ausbildung.

Duale Ausbildung ermöglicht individuelle Förderung.



Einen Praxistag in der Ausbildungswerkstatt von Opel hat die Landtagsabgeordnete Kerstin Geis absolviert.

dende Kriterium. Bei den Tests kann jeder punkten und überzeugen – unabhängig vom Schulabschluss.

Bei der Besichtigung der Ausbildungswerkstatt ist mir eine Wandzeitung mit „Teamregeln“ aufgefallen. Da finden sich Stichworte wie Respekt, Rücksicht, Toleranz, konstruktive Kritik ... Wie wichtig ist es, den Auszubildenden auch solche Verhaltensregeln zu vermitteln?

Die Arbeit an den sozialen Kompetenzen junger Menschen ist in

Zum Schluss eine persönliche Frage: Hält der Umgang mit so vielen jungen Menschen eigentlich selbst jung?

Definitiv! Und nicht nur das: Nicht nur die Mädchen und Jungen lernen von uns, wir lernen auch viel von ihnen!



DER DIPLOM-INGENIEUR STEPHAN MENKE LEITET SEIT 2012 DAS AUSBILDUNGS- UND TRAININGSCENTER VON OPEL IN RÜSSELSHEIM.

DAMIT DIE CHEMIE STIMMT

Nachwuchs sichern, Wettbewerbsfähigkeit stärken

SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **GERT-UWE MENDE**

Drei stabile Säulen braucht die chemische Industrie, um ihre Position in Hessen zu stärken und eine stabile Grundlage für eine innovative Zukunft zu haben: die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, bessere Rahmenbedingungen für Bildung und eine vertrauensvolle Kommunikation. Das sind die drei Kernbereiche, auf die sich der Verband der Chemischen Industrie Hessen

(VCI) und die SPD-Landtagsfraktion in einem gemeinsamen Positionspapier verständigt haben.

Als transportintensive Branche ist die chemische Industrie ganz besonders auf ein dichtes und funktionsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Schnellere Planung, Genehmigung und Umsetzung von Bauprojekten sind aus Sicht von VCI und SPD notwendig. Die

Attraktivität der Chemieparks soll durch Planungsvereinfachung erhöht werden.

Eine Besonderheit der Chemie sind die anspruchsvollen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren. Diese müssen einfacher und effizienter werden, ohne Abstriche bei Sicherheit und Umweltstandards zu machen. Und sie dürfen mit ihrem Aufwand kleinere und mittlere Unternehmen nicht überfordern.

Weitere wichtige Rahmenbedingungen sind eine bezahlbare und sichere Energieversorgung und eine Handelspolitik, die dazu beiträgt, neue Märkte zu erschließen. Die Energiewende bietet der chemischen Industrie große Chancen, denn die meisten Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien benötigen Zulieferungen aus der Chemie. Auf der anderen Seite ist die Branche auch sehr energiein-

tensiv und deswegen auf sichere und bezahlbare Energie angewiesen. Dabei spielt gerade die Eigenstromerzeugung eine große Rolle.

Besonders großes Augenmerk legt das gemeinsame Papier auf die Qualifikation der Arbeitskräfte sowie schulische und berufliche Ausbildung, auch im Hinblick auf den drohenden Fachkräftemangel. Wissen ist die entscheidende Ressource der deutschen Wirtschaft. Gerade für den Hochlohnstandort sind Kompetenzen, Ideen und Know-how der Beschäftigten ein wichtiger Wettbewerbsvorteil und Basis der Innovationskraft.

Über alle Schulformen und Jahrgänge hinweg wird eine gute naturwissenschaftlich-technische Basisausbildung gefordert. Ein flächendeckendes Angebot an Ganztagschulen ist genauso notwendig wie ein Unterrichtsfach „Berufsorientierung und Verbraucherbildung“ – und zwar auch an Gymnasien. Die Durchlässigkeit zwischen beruflicher und akademischer Ausbildung soll besser werden.

Auch an den Hochschulen sind Veränderungen notwendig. Das gilt besonders dafür, dem akade-

Insulin-Produktion bei Sanofi unter höchsten Reinheitsstandards

mischen Nachwuchs sichere, finanziell auskömmliche Qualifizierungswege zu bieten. Vor allem mittelständische Unternehmen brauchen klare und konstante Rahmenbedingungen in der Forschungsförderung bei insgesamt höheren Fördersätzen, die so nach Unternehmensgröße gestaffelt werden, dass kleinere Unternehmen eine höhere Förderung bekommen können. Der Wissenstransfer zwischen Hochschule und Unternehmen muss verbessert werden. Dazu können regionale Netzwerke einen wichtigen Beitrag leisten.

Als dritte Säule benennen VCI und SPD-Fraktion das Thema Kommunikation, ausgehend von der Feststellung, dass das Vertrauen der Bevölkerung in neue Technologien in der Vergangenheit zunehmend geschwunden ist. Viele Menschen sind von der Geschwindigkeit überfordert, mit der neue Technologien und neue Produkte entwickelt werden. Das führt zu einem schwierigen Balanceakt für die Unternehmen – sie müssen innovativ bleiben und müssen die Innovationen gleichzeitig ausreichend erklären, um Akzeptanz zu erreichen. Be-



sonders hart sind die Debatten bei der Biotechnologie. Die Unternehmen stehen vor der Herausforderung, eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die einerseits Vertrauen bildet und andererseits keine Details der technischen Entwicklung verrät, die für Industriespionage oder Produktpiraterie genutzt werden können. Der Politik kommt dabei die Rolle zu, zu einer sachgerechten, fairen Diskussion auf der Basis von gesicherten Fakten beizutragen.



GERT-UWE MENDE IST SEIT 2006 GESCHÄFTSFÜHRER DER HESSISCHEN SPD-LANDTAGSFRAKTION.

BILDNACHWEIS – SPD-LANDTAGSFRAKTION

CHEMIEPARK BEISPIEL HÖCHST

Das SPD-VCI-Papier spricht sich für den Ausbau von Chemie-parks aus, die eine besondere Vernetzung von Unternehmen ermöglichen. Im Industriepark Höchst arbeiten auf rund 460 Hektar Gesamtfläche rund 22.000 Menschen in 90 Firmen. Ideal ist die Verkehrsanbindung über S-Bahnen und Busse, den Anschluss an die Autobahnen, das DB-Schienenetz, den Main als Wasserstraße und die Nähe zum Flughafen Frankfurt. Die Infrastruktur im Park umfasst fast 983 Kilometer Stromleitungen, 478 Kilometer Versorgungsleitungen und 375 Kilometer Pipelines und Rohstoffleitungen.



Der Industriepark Höchst aus der Luft

BILDNACHWEIS – INFRASTRUKTUR



Tank & Rast – die Nr. 1 an deutschen Autobahnen.

Kundenwünsche werden immer individueller. Auch, wenn es um die Pause geht. Oberstes Ziel von Tank & Rast ist es daher, jedem Gast mit bestem Service und attraktiven Angeboten seine Wünsche zu erfüllen und die Pause so angenehm wie möglich zu gestalten. Und das in ganz Deutschland: Unsere rund 740 Tankstellen, Raststätten und Shops stehen den Autobahn-Reisenden sieben Tage die Woche rund um die Uhr zur Verfügung.

Herzlich willkommen zu bestem Service.

Lassen Sie es sich bei uns gut gehen. Ob Sie etwas essen, einkaufen, Ihr Baby wickeln oder eine saubere und hygienische SANIFAIR Toilette nutzen wollen, wir sind gerne für Sie da. Erholen Sie sich bei uns für eine sichere Weiterfahrt.

Wir freuen uns auf Sie!

Unsere starken Marken.



Autobahn Tank & Rast

www.tank.rast.de • www.serways.de • www.sanifair.de



HESSEN MUSS INDUSTRIELAND BLEIBEN!

ACHTUNG



SCHWARZ-GRÜN

BILDNACHWEIS – NANCY FAESER

Wenig Engagement der Landesregierung für Industriearbeitsplätze

SPD-LANDESVERBAND – Text **NANCY FAESER**

Fragt man im Nicht-Hessen nach der hessischen Wirtschaft, denken die meisten zunächst an die Türme der Finanzdienstleister in Frankfurt. Dabei wird oft übersehen, dass die Industrieproduktion ein Grundpfeiler des hessischen Wirtschaftserfolgs ist: Hessen ist ein wichtiger Automobilstandort mit über 46.000 Beschäftigten allein bei VW, Opel und Mercedes, dazu kommen noch die zahlreichen Zulieferbetriebe. Die Chemie- und Pharmaindustrie

glänzt mit vielen innovativen Weltunternehmen und viele kleinere und mittelständische Industrieunternehmen sind „hidden champions“, einige davon sogar Weltmarktführer. All das schafft zahlreiche weitere Stellen in den industrienahen Dienstleistungen. Die industrielle Basis bewirkt eine solide Finanzgrundlage für unser Gemeinwesen. Selbst in der Finanzmetropo-

Industrie in Hessen steht vor großen Herausforderungen

le Frankfurt kommt ein Großteil der Gewerbesteuer von Industriebetrieben.

Dieser Erfolg kam nicht von allein: Die hessischen SPD-Ministerpräsidenten von Zinn bis Eichel haben alles dafür getan, die hessischen Verkehrsnetze weiterzuentwickeln, eine Infrastruktur für Innovationen zu schaffen und wichtige Unternehmen anzusiedeln.

Der Erfolg ist auch in Zukunft kein Selbstläufer. Die klassische Industrie steht vor großen Herausforderungen. „Dieselgate“, Digitalisierung, mögliche neue Handelshemmnisse durch US-Präsident Trump und die künftige Klimaschutzstrategie sind allein vier Themen, die zehntausende exportabhängige Jobs in Hessen betreffen. Dazu kommen die hausgemachten Probleme der schwarz-grünen Landesregierung: Weite Teile Hessens sind immer noch von leistungsfähigem Breitbandinternet abgeschnitten. Dabei wäre das wichtig für die digitalisierte Produktion.

Moderne Industriebetriebe brauchen staufreie und digital vernetzte Verkehrswege. Im schwarz-grünen Landeshaushalt fristen dagegen Mittel für Sanierung und eine zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur jedoch ein Schattendasein. Schlimmer noch: Wenn der Bund Mittel für Verkehrsprojekte in Hessen bewilligt, dann muss das Land das Bundesgeld unter Umständen sogar ablehnen. Denn Hessen hat nicht genügend fertige Planungen. So gibt es etwa nur für rund fünf Prozent der im alten Bundesverkehrswegeplan 2003–2015 vorgesehenen Autobahnprojekte in Hessen fertige Planungen. Der DGB und die hessischen Unternehmerverbände kritisieren immer lauter, dass die Vernachlässigung von Straße und Schiene die Investitionen der hessischen Betriebe erschwert und dass dadurch in

Von wegen staufreies Hessen: An vielen Brennpunkten herrscht regelmäßig Stillstand – zum Ärger der Pendler und zum Schaden der Wirtschaft.

Das Land Hessen hat nicht genügend fertige Planungen.

Hessen Wachstum und Steueraufkommen verspielt wird. All das muss sich schnell ändern – am besten durch SPD-Verkehrsminister in Wiesbaden und Berlin.

Generell fremdelt das grün geführte hessische Wirtschaftsministerium offenbar mit der Industrie. Wie sonst ließe sich erklären, dass etwa das Land Hessen als eines von nur drei Bundesländern beim bundesweiten „Netzwerk Zukunft der Industrie“ kaum präsent ist? Andere Bundesländer führen eine „Woche der Industrie“ durch, in Hessen: Fehlanzeige. Trotzdem wird, statt die so wichtige Industriepolitik künftig in der Staatskanzlei zu koordinieren, dort

lieber eine Stabsstelle „Brexit“ mit unklarer Zielsetzung eingerichtet. Industriepolitische Weichenstellungen werden anderswo erarbeitet. Zum Beispiel in der Stadt Frankfurt mit ihrem Projekt „Masterplan Industrie“, zuletzt unter der Regie von SPD-Oberbürgermeister Feldmann.

Hessen muss Industrieland bleiben. Weder die CDU noch ihr grüner Koalitionspartner scheinen dafür ein besonderes Engagement der Landespolitik für nötig zu halten.

Das will die hessische SPD nach der Landtagswahl 2018 ändern.



BILDNACHWEIS – FOTOLIA

BILDNACHWEIS – GOOSEMAN – FOTOLIA

HESSEN ALS INDUSTRIE- STANDORT ERHALTEN UND AUSBAUEN

Harte und weiche Standortfaktoren für die Industrie als politische Aufgabe

SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **STEPHAN GRÜGER**

Deutschland ist vor allem deshalb gut durch die Weltwirtschaftskrise gekommen, weil es in Deutschland eine starke Industrie gibt. Länder mit geringerem Industrieanteil kämpfen bis heute mit den Folgen der Weltwirtschaftskrise: hohe Arbeitslosigkeit, schwache Binnenkonjunktur.

Der mit rund 22 Prozent vergleichsweise hohe Industrialisierungsgrad in Deutschland und in Hessen ist kein historisches Zufallsergebnis, sondern auch Folge bewusster politischer Entscheidungen. Während andere Staaten, wie z. B. Großbritannien, seit den Achtzigerjahren massiv den Dienstleistungssektor förderten, haben Deutschland und die deutschen Länder eine Erhaltung und Weiterentwicklung als Industriestandort betrieben, ohne dabei den Dienstleistungssektor aus den Augen zu verlieren. Und während aus der CDU, der FDP

und auch von den Grünen immer wieder Rufe nach einer Abkehr von der Industrieorientierung zu hören waren, ist es insbesondere die SPD gewesen, die in den Ländern und im Bund dafür gesorgt hat, dass industrielle Produktion gute Rahmenbedingungen vorfindet.

Zu diesen Rahmenbedingungen zählen verschiedene Standortfaktoren, die häufig nach „harten“ und „weichen“ unterschieden werden. Als „harte“ Standortfaktoren gelten Verkehrsinfrastruktur, Kommunikationsinfrastruktur, Arbeitsmarkt, Flächenangebot, Energie- und Umweltkosten sowie staatliche Förderung. Als weiche Standortfaktoren hingegen gelten Akzeptanz industrieller Produktion, Immobilienmarkt, soziale Infrastruktur, kulturelle In-

frastruktur sowie schnell erreichbare Erholungsmöglichkeiten.

Es ist unschwer zu erkennen, dass die meisten Standortfaktoren politisch beeinflussbar sind. So ist die aufgrund von Sparzwang und absichtlicher Verarmung der öffentlichen Finanzen immer mehr heruntergekommene



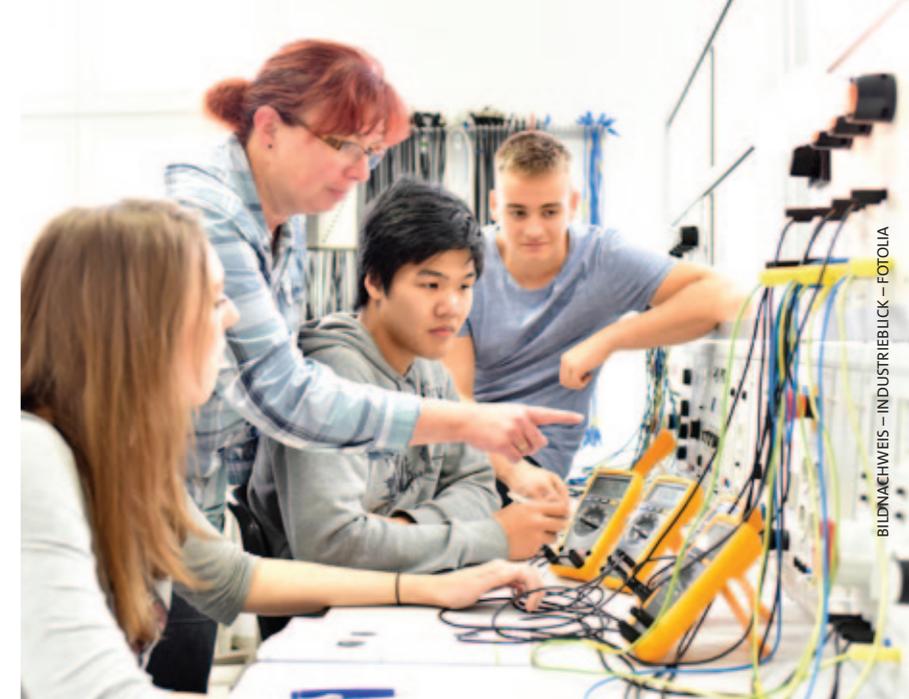
Verkehrsinfrastruktur

inzwischen zu einer Gefahr für den Industriestandort Hessen geworden. Industrieprodukte müssen pünktlich über Verkehrswege ab- und Rohstoffe angeliefert werden. Daher hat die SPD in der Bundesregierung, allen voran Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel, für eine Verbesserung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen gesorgt.

Andere Standortfaktoren liegen in der Hand der Länder. Leider

hat sich das Land Hessen mit seiner vormals schwarz-gelben und heute schwarz-grünen Landesregierung hierbei nicht gerade mit Ruhm bekleckert. Das Land Hessen muss zum Beispiel bei den Landesstraßen noch seine Hausaufgaben machen. Auch den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur im ländlichen Raum – wo es in Hessen sehr viel Industrie gibt – haben in Hessen die CDU-geführten Landesregierungen in den letzten 17 Jahren weitgehend verschlafen. Ohne das mutige Voranschreiten meist sozialdemokratischer Landräte wäre der Ausbau mit Glasfasertechnik für schnellen Datenaustausch heute noch weiter zurück. Dabei spielt „schnelles Internet“ nicht nur in der Industriefertigung eine immer größere Rolle, sondern auch im Gesundheitswesen und auf dem Immobilienmarkt, also bei sogenannten „weichen“ Standortfaktoren.

Als harter Standortfaktor gilt der Arbeitsmarkt, einschließlich der Qualität der Ausbildung der Arbeitenden. Deutschland gilt hier mit seinem hohen Ausbildungsniveau und der dualen Berufsausbildung als führende Industrienation. Allerdings erhalten die hessischen Berufsschulen im bundesweiten Vergleich von den Industrie- und Handelskammern (IHKen) keine guten Noten. Die schwarz-grüne Landesregierung lässt zu viele junge Erwachsene ohne abgeschlossene Berufsausbildung zurück, immer weniger Personen beginnen eine duale Ausbildung, obwohl 20 Prozent eines Jahrgangs nicht beruflich qualifiziert sind. Die Potenziale regional vernetzter



Die duale Ausbildung gilt als ganz besonders wichtiger Standortfaktor. Die SPD will auch die Berufsorientierung in den allgemeinbildenden Schulen stärken.

Ausbildungsprogramme werden nicht genutzt. Auch hier muss zur Sicherung des Industriestandortes umgesteuert werden, die HessenSPD hat hierzu kürzlich auf dem Landesparteitag in Hanau richtungsweisende Beschlüsse gefasst.

Auch mit dem Zwang für Kommunen, ihre Hebesätze bei der Gewerbesteuer voll auszuschöpfen, schadet die schwarz-grüne Landesregierung dem Industriestandort Hessen. Die Unterfinanzierung der hessischen Kommunen hat somit nicht nur verheerende Wirkung auf viele „weiche“ Standortfaktoren, wie z.B. Kultur, soziale Infrastruktur und Sport, sondern auch auf „harte“ Standortfaktoren. Die Folge kann eine Deindustrialisierung im ländlichen Raum sein, das aber wird ganz Hessen schaden. Die SPD will Hessen als Industriestandort erhalten und ausbauen.

FAKTEN ARBEITSLEHRE KOMMT ZU KURZ

Eine Große Anfrage der SPD-Landtagsfraktion zur Stärkung der Berufsorientierung hat zutage gebracht, dass die Arbeitslehre in hessischen Schulen zu kurz kommt. Die Landesregierung scheue sich, das Fach Arbeitslehre im gymnasialen Bildungsgang zu verankern und lasse es in anderen Bildungsgängen überwiegend fachfremd erteilen, kritisierte der bildungspolitische Sprecher Christoph Degen. „Zum Stichtag 1. November 2014 wurden 11.772 Stunden der insgesamt 16.503 Stunden im Arbeitslehreunterricht nicht von Fachlehrern unterrichtet“, beklagte er.

STEPHAN GRÜGER (50) IST LANDTAGSABGEORDNETER AUS DEM LAHN-DILL-KREIS UND INDUSTRIE-

POLITISCHER SPRECHER DER SPD-LANDTAGSFRAKTION. ER IST MITGLIED IM WIRTSCHAFTS- UND IM EUROPA-AUSSCHUSS.



ZINN-PREIS FÜR KAMPF GEGEN RECHTS

Die SPD Hessen hat die Schauspielerin Iris Berben mit dem Georg-August-Zinn-Preis 2016 geehrt. Bei der Verleihung der Auszeichnung im Hessischen Landtag würdigte der SPD-Landesvorsitzende Thorsten Schäfer-Gümbel die starke und unmissverständliche Haltung von Iris Berben gegen Rechtsextremismus, Antisemitismus, Fremdenfeindlichkeit und Ausgrenzung. „Wir ehren heute Abend die wahrscheinlich erfolgreichste Charakterdarstellerin Deutschlands dafür, dass sie im wirklichen Leben

SPD-LANDESVERBAND – Fotos PETER JÜLICH
Schauspielerin Iris Berben ausgezeichnet

ein starker Charakter ist, der sich allem widersetzt, was unsere offene, liberale Gesellschaft angreift. Ich bin überzeugt, dass es ganz im Sinne von Georg-August Zinn ist, den nach ihm benannten Preis an solch eine große Persönlichkeit zu vergeben, die sich unmiss-

verständlich und unüberhörbar für Gerechtigkeit, Menschlichkeit und die Solidarität in der Gesellschaft einsetzt. Wo manche nur sagen ‚Wir schaffen das‘, sagt Iris Berben ‚wir machen das!‘. Sie ist ein Vorbild in ihrer Haltung und in ihrem Tun“, sagte Schäfer-Gümbel.

Stopp am Hessenlöwen auf dem Weg in den Landtag: Iris Berben (Mitte) mit Susanne Selbert, Nancy Faeser, Thorsten Schäfer-Gümbel und Günter Rudolph



BUNDESVERSAMMLUNG

Iris Berben gehört auf Vorschlag der hessischen SPD-Landtagsfraktion der nächsten Bundesversammlung an, die am 12. Februar 2017 den neuen Bundespräsidenten wählt. Nachdem SPD und Union gemeinsam den amtierenden Bundesaußenminister Frank-Walter Steinmeier für das Amt vorgeschlagen haben, spricht alles dafür, dass der Sozialdemokrat der Nachfolger von Joachim Gauck wird.

Reges Medieninteresse vor der Preisverleihung



„Schauspielerei ist meine Passion. Aber der Kampf gegen Rechts ist meine Pflicht. Dazu gehört, gefährliche Entwicklungen nicht einfach wortlos zu akzeptieren, sondern ihnen lautstark etwas entgegenzusetzen.“

Iris Berben aus dem Buch „Mein Kampf – gegen Rechts“

Die Laudatio auf Iris Berben hielt die Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Kassel, Susanne Selbert. Ihre Großmutter, die Juristin und Politikerin Elisabeth Selbert, gehörte zu den Müttern des Grundgesetzes und wurde 2014 in dem Film „Sternstunde ihres Lebens“ von Iris Berben verkörpert.

Eine herzliche Umarmung nach der Laudatio



„Ich glaube, Georg-August Zinn hätte Sie jetzt in den Arm genommen, wäre stolz gewesen und hätte Sie für mehr als würdig erachtet. Denn er hat am eigenen Leib Verfolgung und Unterdrückung durch den autoritären Unrechtsstaat erfahren. Aus diesem Erleben heraus setzte er sich als Ministerpräsident Hessens fast 20 Jahre lang für einen sozialen und demokratischen Rechtsstaat ein. Gesellschaftliche Integration und soziale Gerechtigkeit wurden zum Markenzeichen der Ära Zinn.“

Susanne Selbert

Die Preisträgerin mit der Familie des ehemaligen Ministerpräsidenten Georg-August Zinn und der Spitze der HessenSPD



Das Preisgeld in Höhe von 5000 Euro stiftet Iris Berben für die Aktion „Gesicht zeigen“.



IN DEN KOCHTOPF GESCHAUT

DAS LIEBLINGSREZEPT DER ROSSDORFER BÜRGERMEISTERIN

ZUTATEN FÜR 4 PERSONEN

Für die Schweinelende:

- 800 g Schweinelende
- 200 g Champignons
- 1 EL Grillgewürz
- 1 TL Salz, Pfeffer
- 2 EL Öl
- 100 ml Schlagsahne
- 1 EL Speisestärke

Für die Spätzle:

- 400 g Mehl
- 4 Eier
- 1 TL Salz
- 250 ml Wasser, lauwarm, evtl. mehr



BILDNACHWEIS - PRIVAT

Schweinelendchen in Cognac-Champignon-Rahmsauce mit schwäbischen Spätzle

SPD-LANDESVERBAND – Text **CHRISTEL SPRÖSSLER**

Wenn am Wochenende Ruhe eingekehrt, es draußen nass und kalt und zu Hause schön gemütlich ist, dann freuen wir uns über ein leckeres Familienessen. Dies ist eines unserer Lieblingsrezepte.

Die Schweinelende gut mit Grillgewürz, Salz und Pfeffer würzen. Von beiden Seiten anbraten (pro Seite ca. sieben Minuten). Danach die Lende zum Ruhen in Alufolie in den warmen Backofen legen. Den Sud mit etwas Cognac

ablöschen und mit 200 ml Wasser auffüllen. Champignons in Scheiben schneiden und dünsten. Mit etwas Bratenfond und Sahne eine leckere Sauce herstellen. Bei Bedarf mit Speisestärke etwas binden. Die Lende vor dem Servieren in ca. sechs Zentimeter breite Stücke schneiden und zur Sauce in die Pfanne legen.

Für die Spätzle Mehl, Salz und Eier in einer Schüssel mit dem Rührgerät zusammenrühren. Wasser langsam einrühren, bis ein leicht

zäher Teig entsteht. In der Zwischenzeit Wasser im Topf erhitzen und Salz hinzufügen. Eine Schüssel für die fertigen Spätzle bereitstellen. Erst wenn das Wasser kocht, wird der Teig über ein Spätzlesieb in das kochende Wasser gedrückt. Kurz aufkochen lassen, wenn die Spätzle nach oben kommen, sofort mit dem Schaumlöffel herausheben und in die Schüssel geben. So lange den Vorgang wiederholen, bis der ganze Teig aufgebraucht ist. Die Spätzle zum Warmhalten in den warmen Backofen stellen. Wenn alle Spätzle fertig sind, sofort servieren.



Tel.: 0 60 71 - 73 87 10
www.ynot-gmbh.de

Ihr kompetenter Werbemittel-Partner für den Wahlkampf!

... alles aus einer Hand!

Mit einem breiten Sortiment eigens für den Wahlkampf konzipierter Artikel und unseren hauseigenen Veredelungsbetrieben, können wir Ihnen nicht nur flexiblen und schnellen Service, sondern auch eine sorgfältige Auftragsabwicklung garantieren.

Wir freuen uns darauf, Sie im kommenden Wahlkampf unterstützen zu dürfen!



info@ynot-gmbh.de - 06071/738710

www.ynot-gmbh.de

KEIN WACHSTUM OHNE FAIREN WETTBEWERB

Starker Luftverkehr als Beschäftigungsmotor

Ein Gastbeitrag von **CARSTEN SPOHR**

Mehr als sieben Milliarden Menschen leben derzeit auf unserer Erde, aber nur jeder siebte ist schon einmal geflogen. Dabei wird es nicht bleiben, denn immer mehr Menschen möchten reisen. Privat, aber auch beruflich. Fliegen wird für die internationale Arbeitsteilung immer wichtiger und ist der Schlüssel zu mehr Wohlstand.

Alle Branchenexperten gehen davon aus, dass sich der Passagierverkehr in den nächsten 20 Jahren verdoppeln wird. Das entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von rund vier Prozent pro Jahr – Wachstum, das vor allem in den aufstrebenden Regionen Asiens und Lateinamerikas stattfinden wird. Aber auch der Passagierverkehr in Europa wird weiter wachsen. Wer wird Nutznießer dieser Entwicklung sein? Die Staatsairlines aus dem Nahen oder Mittleren Osten? Oder Low Cost Carrier aus dem Ausland, die an unseren Flughäfen Sonder-Subventionen bekommen? Welche Rolle spielen die deutschen

Fluggesellschaften in diesem Szenario? Wie können wir hier am Standort wieder wachsen und damit dafür Sorge tragen, dass ein Teil dieser künftigen Wertschöpfung in Europas größter Volkswirtschaft stattfindet?

Diese Fragen sind für den Wirtschaftsstandort Deutschland von größter Bedeutung und ich gehe sogar noch einen Schritt weiter. Deutschland wird als Exportweltmeister auf lange Sicht erheblichen Schaden nehmen, wenn die einheimischen Fluggesellschaften nicht weiter wachsen können und damit nicht zukunftsfähig sind.

Mit dem Erstarren von Luftverkehrsunternehmen aus dem Nahen und Mittleren Osten sind im neuen Jahrtausend internationale Drehkreuzflughäfen entstanden, die zu einem erheblichen Teil Passagiere gerade von den deutschen großen Drehkreuzen Frankfurt und München abziehen und über ihre Heimatflughäfen lenken. Kritiker mögen jetzt entgegenen: je weniger Flugverkehr

über Deutschland, desto besser. Aber das ist zu kurz gedacht. Starke Drehkreuze sind im Interesse der deutschen Wirtschaft. Starke Drehkreuze gewährleisten die direkte Anbindung Deutschlands und der deutschen Regionen an wirtschaftlich wichtige Destinationen in Asien und Amerika und damit an die Weltwirtschaft. Und sie gewährleisten umgekehrt auch den direkten Zugang der ausländischen Industrie zur deutschen Wirtschaft. Nicht zufällig siedeln sich internationale Kon-

Eine der Lufthansa-Wartungshallen am Frankfurter Flughafen. Hier arbeiten hoch qualifizierte Technikerinnen und Techniker.

FOTO – FRANZFFM, LIZENZ CC 3.0



14 STREIKS LANGER TARIFKONFLIKT

Schlagzeilen macht seit langer Zeit der Tarifkonflikt bei der Lufthansa, der bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht beigelegt war. Seit vier Jahren wird um das Gehalt und die Altersbezüge für die 5400 Piloten gerungen, bereits 14-mal wurde gestreikt. Zumindest im Hintergrund geht es auch um die Frage der Konzernstrategie und die Stellung der Billigtochter Eurowings.

zerne vor allem im Umfeld des Frankfurter Flughafens an. Mehr als 150 internationale Firmen haben sich allein in 2015 in Hessen angesiedelt. Ein wesentlicher Grund sind die guten Anbindungen, so die Aussage der Unternehmen. Dazu trägt Lufthansa mit wöchentlich 3400 Flügen ab Frankfurt ganz wesentlich bei.

Doch damit nicht genug. Der Luftverkehr ist auch ein starker Beschäftigungsmotor. Die

Lufthansa ist mit 37.000 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber Hessens und hat allein in diesem Jahr 4000 neue Mitarbeiter eingestellt. Der Verzicht auf weiteres Wachstum wäre der Verzicht auf viele Arbeitsplätze. Jedes einzelne Passagierflugzeug hat im Umfeld seines Heimatflughafens die Beschäftigungswirkung eines mittelständischen Unternehmens mit mehreren Hundert Arbeitsplätzen bei der Fluggesellschaft selbst und in den nachgelagerten Bereichen. Kurzum:

Es stünde einiges auf dem Spiel, wenn es den deutschen Fluggesellschaften nicht gelänge, am zukünftigen Wachstum des Luftverkehrs teilzuhaben.

Ist das jetzt der Ruf der Deutschen Lufthansa nach staatlicher Unterstützung? Ganz klar NEIN! Es ist der Appell an die deutsche und europäische Politik, für fairen Wettbewerb zu sorgen – nicht mehr und nicht weniger. Fair heißt nicht, in einen Subventionswettbewerb einzutreten.

FAKTEN
108 MILLIONEN
PASSAGIERE

Fair heißt vielmehr Gleichbehandlung in der Regulierung und in der Fiskalpolitik. Und fair heißt auch, allen Fluggesellschaften den Zugang zur Infrastruktur zu gleichen Kosten zu gewähren.

Wir wollen keine Sonderbehandlung, wir wollen aber auch keine Sonderbelastung. Wir wollen gleiche Chancen für alle. Und es ist Aufgabe der Politik, das zu gewährleisten. Schließlich gibt es im internationalen Luftverkehr keine supranationale Institution wie die Welthandelsorganisation (WTO), die über einen fairen Wettbewerb wacht.

Gleichbehandlung allein ist natürlich noch keine Garantie für zukünftigen Erfolg. Die deutschen Fluggesellschaften müssen auch ihre eigenen Hausaufgaben machen, wollen sie vom zukünftigen Wachstum des Luftverkehrs

Die Lufthansa Group hat laut Geschäftsbericht 2015 einen Umsatz von 32 Milliarden Euro erzielt und knapp 108 Millionen Passagiere befördert. Im Jahresdurchschnitt waren 120.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon mehr als die Hälfte in Deutschland und rund 37.000 in Hessen.

profitieren. Dazu gehören attraktive Produkte, wettbewerbsfähige Preise und, wo notwendig, interne Restrukturierungen.

Ausländische Fluggesellschaften haben Kostenvorteile von bis zu 30 Prozent. Das zwingt uns bei Lufthansa dazu, liebgewonnene Strukturen aufzubrechen. Die zahlreichen Streiks, die es in der jüngeren Vergangenheit gegeben hat, sind letztlich eine Folge dieses notwendigen Struktur-

wandels. Aber wir sind fest davon überzeugt, dass es sich lohnt, diesen schwierigen Weg zu gehen. Denn es geht um die Zukunftssicherung der gesamten Lufthansa-Gruppe und ihrer 120.000 Mitarbeiter; es geht um unseren Wirtschaftsstandort, um unseren Arbeitsmarkt. Und deshalb ist eine starke Lufthansa im Interesse Hessens und im Interesse des Standorts Deutschland.

CARSTEN SPOHR (49) ERWARB NACH SEINEM DIPLOMSTUDIUM ALS WIRTSCHAFTSINGENIEUR DIE LIZENZ ALS VERKEHRSPILOT.



SEIT 1994 IST ER MANAGER BEI DER LUFT-HANSA, SEIT 2014 VORSTANDSVORSITZENDER DES UNTERNEHMENS.

FOTO – LUFTHANSA

DAS GEWINNSPIEL

SPD-LANDESVERBAND

GEWINNEN SIE MIT ETWAS GLÜCK EINEN TAG IM HESSISCHEN LANDTAG MIT THORSTEN SCHÄFER-GÜMBEL!

Dazu beantworten Sie einfach die folgende Frage und senden uns diesen Coupon in einem ausreichend frankierten Umschlag an den SPD-Landesverband Hessen, Kennwort: Gewinnspiel, Rheinstraße 22, 65185 Wiesbaden. Alternativ können Sie uns Ihre Antwort mit Ihren Kontaktdaten als E-Mail an quiz@spd-hessen.de schicken.

Wie hoch ist der Versorgungsgrad der Haushalte mit schnellen Breitbandanschlüssen im ländlichen Raum in Hessen?

[A] 85,2 % [B] 58,7 % [C] 28,9 %

Nachname, Vorname	Mail
Straße/Nr.	PLZ/Ort

Einsendeschluss
25.02.2017

Alle richtigen Antworten nehmen an der Verlosung teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Benachrichtigung des Gewinners erfolgt auf dem Postweg.
[] Ja, ich möchte auch in Zukunft von der HessenSPD informiert werden. Bitte setzen Sie sich mit mir unter den angegebenen Daten in Verbindung.

DER ŠKODA SUPERB COMBI.
TRAVEL IN STYLE.
TRAVEL IN SPACE.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Dynamisches Design und modernste Technik treffen wahre Größe.

Der SUPERB COMBI begeistert schon auf den ersten Blick mit seinem selbstbewussten Design und ausdrucksstarken Details. Aber auch der Innenraum ist ein Universum für sich – mit großartigem Ladevolumen und unendlichen Weiten für die Passagiere. Und dank modernster Technologien ist das Fahrzeug auch für jede Entdeckungsreise perfekt ausgestattet. Keine Zukunftsmusik – sondern Simply Clever. **Lernen Sie den SUPERB COMBI näher kennen. Am besten bei einer Probefahrt. Mehr bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/99 88 999 oder skoda-superb.de**

Kraftstoffverbrauch für alle verfügbaren Motoren in l/100 km, innerorts: 9,0–4,6; außerorts: 6,2–3,8; kombiniert: 7,2–4,1. CO₂-Emissionen kombiniert: 164–108 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Abbildung enthält Sonderausstattung.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

SPD-Landesverband Hessen, Rheinstraße 22,
65185 Wiesbaden, Tel.: 0611 999 77-0,
Fax: 0611 999 77-11 und

SPD-Fraktion im Hessischen Landtag,
Schlossplatz 1-3, 65183 Wiesbaden,
Tel.: 0611 350-519, Fax: 0611 350-511

V.I.S.D.P. Generalsekretärin Nancy Faeser, MdL

ANZEIGEN: Michael Blum, Tel.: 0611 999 77-13



HESSEN
SPD

LAYOUT: STUBE text&design, www.stube-td.de

DRUCK: Kreisdruck Wiesbaden GmbH,
Schultheistrae 15, 65191 Wiesbaden

REDAKTION: Dr. Wilfried Lamparter/Gert-Uwe
Mende (Verantwortlich), Michael Fraenkel, Anja
Kornau, Isabel Neumann, Gerfried Zluga-Buck

IDEE: NWMD Network Media GmbH,
Gesellschaft für Kommunikation, www.nwmd.de

BILDER: Titel: Fotolia/industrieblick

Alle Fotos ohne eigene Quellenangabe: Archiv der
SPD Hessen oder der SPD-Landtagsfraktion

Was auch immer die
Zukunft bringt –
mit der Post
kommt es an.

