



Inhalt

- Einmischen für die Zukunft
- Autobahnraub
- Fritz ud die Boni
- E-Mobilität
- Milliarden-Dividende
- Nein zur Aufrüstung
- internationaler Frauentag

www.dkp-braunschweig.de

Einmischen für eine Zukunft bei und mit VW

„Das VW-Management will die Kosten für den organisierten Abgasbetrug bei der Belegschaft eintreiben und nennt das einen ‚Zukunftspakt‘. Doch die Vernichtung von Arbeitsplätzen ist kein Konzept für die Zukunft und auch nicht für die Gegenwart“. Diese Aussage von Herbert Behrens (Die Linke) kann man unterschreiben, doch reicht sie nicht aus.

Personalabbau über Altersteilzeit entlang der demographischen Kurve statt Entlassungen, eine Arbeitsplatzgarantie von 9 Jahren für die Stammbesellschaft statt Standortschließungen, zukunftsfähige Produkte für jedes Werk und Personalaufbau, da wo es nötig ist! Diese Festlegungen im Zukunftsvertrag würden sich viele in dieser Republik wünschen, sie sind ein Erfolg des Betriebsrates und der IGM.

Tarifverträge sind immer Ausdruck des Kräfteverhältnisses zwischen den Verhandelnden.

Die Belegschaft von Opel kann ein Lied davon singen. Der Standort Bochum wurde geschlossen. Die Garantin beim Verkauf an Peugeot, die aus alten Verträgen stammen, sind weitaus schlechter als bei VW. Und damit kommen wir zum Kern, nämlich dem VW-Gesetz mit seiner erweiterten Mitbestimmung und der Rolle des Landes Niedersachsen. Das ist die Basis auf der der Betriebsrat agieren kann. Deshalb ist die Verteidigung dieses Gesetzes so wichtig. Deshalb muss der Landesanteil an VW auf Höhe der Sperrminorität gehalten werden. Deshalb gilt es, die Mitbestimmungsrechte auszubauen. Den Anteilseignern, in erster Linie der Porsche/Piech-Clan und die Scheichs von Katar, stinkt es

schon lange, dass der „Laden“ ihnen zwar gehört, sie aber zu wenig zu sagen haben und der Gewinn nie hoch genug ist. Das war der Hintergrund der Auseinandersetzung über die Zahlung einer Dividende im letzten Jahr und das könnte auch ein Motiv für die Anschuldigungen von Piech gegen das damalige Präsidium des Aufsichtsrates sein, auch wenn er damit zugibt, selbst früher informiert gewesen zu sein!

Wo bleibt die Transparenz?

Spekulation? Ja gewiss, aber wie soll man wissen, ob ein Herr Stadtler oder ein Herr Winterkorn früher Bescheid wussten oder gar eine aktive Rolle beim Betrug gespielt haben, wenn die Untersuchungsergebnisse nicht veröffentlicht werden. Bislang war die Begründung, dass der

Kompromiss in den USA gefährdet sei. Das ist jetzt Geschichte. Klar, vielen Beschäftigten hängt der Abgasbetrug zum Hals raus: fast täglich in den Schlagzeilen der Presse, die Häme von Nachbarn und Freunden und dann noch die Folgen ausbaden, das ist nicht angenehm.

Aber es gibt keinen anderen Weg als vollständige Aufklärung und stärkere Einmischung. Darauf sollten auch Betriebsräte und IGM drängen, damit sie von interessierter Seite nicht immer wieder mitverantwortlich gemacht werden.

Sich wehren macht selbstbewusst!

Der Konflikt um die 3.Schicht in der Gofffertigung in Wob und die Verlängerung bzw. Übernahme von Leiharbeitern wird nicht der letzte sein.

Den Finger in die Wunde legen, wenn wichtige Vereinbarungen im Interesse der Beschäftigten nicht umgesetzt werden, ist genauso nötig wie sich wehren gegen Unterbesetzung und verschärfte Arbeitshetze. Weiter um Boni und höheres Entgelt streiten und mit der IGM gegen den Sinkflug der Rente kämpfen steht auf der Tagesordnung.

Für Visionen streiten!

Verteidigung des Erreichten ist wichtig, reicht aber nicht. Auch Elektroautos alleine bedeuten noch nicht die Zukunft.

Wie sollen wir Kraft entwickeln ohne die Vorstellung von einer solidarischen Gesellschaft, in der alle Menschen in Frieden, bescheidenem Wohlstand und in einer intakten Umwelt leben? Einmischen auch über den Betrieb hinaus ist angesagt!



Es war einmal . . . so fangen alle Märchen an!
(Riesentransparent am VW-Kraftwerk in Wolfsburg kurz nach Auffliegen des Abgasbetrugs.

Autobahnraub

Die Einführung einer PKW-Maut auf den Autobahnen ist nun beschlossene Sache. Das ist aber nicht der einzige Griff nach dem Portemonnaie der Autofahrer. Finanzminister Schäuble will darüber hinaus die Autobahnen in eine eigene Gesellschaft ausgliedern.

Versicherungen und Banken können sich dann an der neuen Autobahngesellschaft beteiligen. Zudem soll der Bau und Betrieb von Autobahnen an Privatinvestoren gehen.

Allianz, Münchner Rück & Co sind aber keine gemeinnützigen Vereine. Sie wollen für ihre Investitionen eine hohe Verzinsung haben. Die gibt es aber nur, wenn die Autofahrer kräftig zahlen. Alles in allem – ein kräftiger Autobahnraub.



Der Aufsichtsrat will die Gehälter der Vorstände drücken.

Nach den Raffgier-Orgien von Winterkorn, Hohmann-Dennhardt u.a. könnte man sagen: Endlich!

Die Bezüge sollen auf maximal 10 Mio. Euro begrenzt werden. Da stellt sich doch die Frage: Wo, bitte schön, ist da der Deckel?



Zitat des Tages

"Die Leute sehen stets nur den Multimillionär, vergessen aber, wieviel Arbeit und Verantwortung das mit sich bringt".

Das sagte Peter Daniell Porsche, Teilhaber der Porscheholding und Großaktionär bei VW, im Interview mit der FAZ (20.11.16). Kurz zuvor war bekannt geworden, dass er von seinem Vater Hans-Peter Porsche das Milliardenvermögen, alle Liegenschaften und die Oldtimer vererbt bekommen hat.



Fritz und die Boni

Neulich in der Pause ging's hoch her, die Boni der VW-Vorstände waren mal wieder Thema.

„Als damals der Winterkorn die 17 Millionen abgezockt hat, hab ich gedacht, das kann doch nicht so weitergehen“, erregt sich der Sven, „aber jetzt die Hohmann-Dennhardt, 12,5 Millionen für gerade mal ein Jahr Arbeit, das nenn ich wirklich einen versüßten Abschied.“

„Und dazu noch monatlich mehrerer tausend Euro Rente“, ergänzt Timo, „dabei sollte die doch für „Integrität“ zuständig sein. Ich nenne das eher Raffgier.“

„Das war formal rechtens, ihr Vertrag war so“, hielt Inge dagegen, „und außerdem hat der Aufsichtsrat doch jetzt angekündigt, dass die Vorstandsbezüge gedeckelt werden“.

„Ja, ja, die Herren sollen "nur noch" maximal zehn Millionen verdienen,“ fällt ihr Sven ins Wort, „wo ist denn da der Deckel, das ist doch eher ein Witz!“

„Ich hätte da einen Vorschlag“, mischt sich jetzt der lange Rolf ein, „die Millionen-Boni in den letzten Jahren hat's doch gegeben, weil die Manager gegen die Abgasbetrügerei nicht eingeschritten sind. Nun haben sie den amerikanischen Aufpasser vor die Nase gesetzt bekommen, damit das nicht wieder vorkommt. Der wird mit seinem Stab sicher auch einige Millionen kosten. Könnten die nicht von den zukünftigen Boni bezahlt werden?“ Guter Vorschlag, meine ich. Denn wenn die Herren des Managements rechtzeitig gegen die Abgasbetrügereien eingeschritten wären, hätte es weder die Strafen in Amerika noch den US-Aufpasser gegeben. Also wäre es nur recht und billig, wenn sie diese Folgen aus ihren Boni bezahlen müssten. Aber von den Betrugs-Gewinnen haben viel mehr noch die Eigentümer profitiert. Der Porsche-Piëch-Clan hat in den letzten Jahren viele Milliarden kassiert und sollte sowohl für die Folgen des Betruges als

auch für den Umbau des Konzerns zur Kasse gebeten werden. Und das gilt auch für die Holding des Terrorstaats Katar, der mit 17 Prozent an den Stammaktien von VW beteiligt ist.

Wer das für typisch kommunistische Träumerei hält, sollte mal wieder in unser Grundgesetz gucken. Dort steht in den Artikeln 14 und 15, dass Eigentum auch dem Wohl der Allgemeinheit dienen soll und zu diesem Zwecke auch vergesellschaftet werden kann. Dient vielleicht die Sicherung zehntausender Arbeitsplätze nicht dem Wohl der Allgemeinheit? Wenn wir nicht auch mal grundsätzlicher über die Demokratisierung und Zukunft dieser Gesellschaft nachdenken, werden am Ende immer die arbeitenden Menschen bezahlen müssen.

Meint jedenfalls
Euer Fritz

Impressum:

Herausgeber:
DKP Kreis Braunschweig-Wolfenbüttel
V.i.S.d.P.: Werner Hensel
Wilhelm-Raabe-Straße 7, 38104 Braunschweig

E-Mobilität – der Ausweg aus der Krise?

Elektroautos sind der Renner. Zumindest in der Diskussion über die Zukunft der Branche. Seit dem Auffliegen der Betrugssoftware ist die Mär von der modernen und vor allem „sauberen“ Dieseltechnologie geplatzt. Und damit rückten die Elektroautos, die jahrelang bei den deutschen Autobauern einen Dornröschenschlaf hielten, plötzlich in den Mittelpunkt.

Alle Autokonzerne planen inzwischen für 2025 mindestens 20 - 25 % ihrer Produkte als E-Mobile, VW will laut Diess bis dahin sogar die „Weltmarktführerschaft bei E-Autos“. Dafür und um die Strafen in den USA zu finanzieren, soll die Belegschaft durch Stellenabbau kräftig zur Ader gelassen werden.

Allerdings: In den Hochglanz-Broschüren der Konzerne kommen die ungelösten Fragen bei diesem massiven Ausbau der E-Auto-Flotte, wenn überhaupt, nur am Rand vor. Als erstes muss hier der Slogan "null Emissionen" hinterfragt werden. Denn die Emissionen entstehen zwar nicht beim Fahren, aber die Energie muss vorher in die Batterien geladen werden. Und dazu braucht man Strom aus dem Netz, dessen Erzeugung alles andere als emissionsfrei ist. Um die vielen neuen E-Autos klimaneutral zu laden, müsste der

Ausbau der erneuerbarer Energien massiv in Angriff genommen werden. Die letzte Novellierung des Erneuerbare-Energie-Gesetzes (EEG) geht in die andere Richtung.

Die Energie ist nicht das einzige Problem. Hinzu kommt der Bedarf vieler seltener Rohstoffe für E-Motor und Batterie. An erster Stelle Lithium und Kobalt, aber auch Terbium, Neodym, Dysprosium und weiterer Verbindungen mit klingendem Namen. Die sind rar und werden oft mit erheblichen negativen Umweltauswirkungen abgebaut. Z.B. Kobalt: Das kommt vor allem aus dem Kongo (Coltan) und wird unter skandalösen Bedingungen mit massiver Kinderarbeit gefördert.

Ein weiterer Knackpunkt ist neben dem bisher hohen Preis der E-Autos besonders die unzureichende Infrastruktur an Ladesäulen. Um den gewünschten Millionen neuen E-Auto-Kunden die „Reichweitenangst“ zu nehmen, haben die Hersteller kürzlich angekündigt, einige Hundert Millionen Euro in ein Schnellladernetz zu investieren. Auch die Bundesregierung will viele hundert Millionen locker machen, damit an allen bewirtschafteten Rastplätzen zwei Schnellladepunkte entstehen. Das ist erstens ein technisches Problem: um ein E-Auto in wenigen Mi-

nuten zu laden, muss der Bedarf für 100 Einfamilienhäuser in kurzer Zeit aus dem Kabel kommen. Die Stecker werden dabei so warm, dass Kühlsysteme eingebaut werden müssen. Und zweitens nicht gerade billig: 100.000 bis 150.000 Euro kosten laut ABB oder Siemens jede dieser Hochleistungs-Zapfsäulen. Wer soll's bezahlen?

Viele Fragen, bisher wenig Antworten. Wir Kommunisten meinen: Die Förderung einer ökologischen und sozialen Mobilität darf sich nicht allein an dem von der Autolobby erzeugten E-Auto-Hype, inzwischen ergänzt um die Digitalisierung und das autonome Fahren, orientieren.

Nötig ist ein gesamtgesellschaftlicher Rahmenplan für eine ökologische, soziale und sichere Mobilität. Dafür braucht es den Ausbau und die Vernetzung bestehender und neuer Verkehrsträger. Darin haben dann auch E-Autos einen Platz. Gefördert werden sollte ein „Umbau“ der Automobilindustrie, bei dem nicht ausschließlich der Profit der Autokonzerne zählt und wieder einmal die Beschäftigten die Zeche zahlen müssen. Dafür wäre aber sehr viel mehr Einmischung und Druck von unten nötig.

Über eine Milliarde Euro Dividende für zwei Aktionäre

Dem Quandt-Familien-Clan gehört neben anderen Firmen auch die BMW-Group, genauer: 47%. Seinen Reichtum hat er unter anderem der Kumpanei mit den Nazis und deren Hochrüstung, der Beschäftigung von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen zu verdanken.

Den Erben Stefan Quandt und seiner Schwester Susanne Klatten gehören heute 26 bzw. 21 Prozent der BMW-Aktien. BMW schüttet für das Geschäftsjahr 2016 jetzt im Neuen Jahr insgesamt 2,23 Milliarden Euro an Dividende aus. Der Shareholder Stefan Quandt erhält davon 581 Millionen und seine Schwester 469 Millionen Euro anteilige Dividende. Zusammen 1,05 Milliarden Euro. Auf's Jahr gerechnet sind die Beiden jede Nacht nach dem Schlaf um drei Millionen reicher. „Den Seinen gibt's der Herr im Schlaf“, heißt es schon in Bibel (Psalm 127,1). Um das Geld mit ehrlicher Arbeit zu verdienen, müssen 17.500 BMW-Angestellte – bei einem angenommenen Gehalt von 60.000 Euro –

ein Jahr lang hart arbeiten. Von diesem Milliarden Einkommen müssen die Quandt-Sprösslinge 25 Prozent Abgeltungssteuer = 262,5 Millionen bezahlen. Würden sie nach der Einkommensteuer mit dem Spitzensteuersatz von 45 Prozent besteuert, müssten sie 472,5 Millionen Euro an den Fiskus abliefern.

Arm dran ist dagegen der Porsche-Piech-Familienclan, der Eigentümer (52,2%) von VW, des größten Autokonzerns der Welt. Wegen der Verluste, Straf- und Entschädigungszahlungen in zweistelliger

Milliardenhöhe, wurde die Dividende für das Geschäftsjahr 2015 auf den Erinnerungsposten von 0,12 Euro je Aktie reduziert; ein Jahr davor waren es 4,80 Euro. Der Familienclan musste deshalb im Vorjahr mit mageren 17 Millionen seinen Unterhalt bestreiten. Wäre da nicht noch Porsche gewesen – gewissermaßen die Dach-Firma über den VW-Konzern. Hier schlug der Vorstand wegen der Dieselaffäre ebenfalls eine niedrige Dividende von insgesamt 63 Millionen Euro vor. „Doch ungeachtet dessen hat der Aufsichtsrat unter Führung von

Wolfgang Porsche die Ausschüttung mal eben um eine Viertelmilliarde von 63 auf 310 Millionen erhöht. Die Hälfte davon kassiert die Familie als Stammaktionäre“ (HB, 27.4.16). Man muss sich nur zu helfen wissen. Resümiert das Handelsblatt: „Es lässt die Familienholding wie einen Selbstbedienungsladen aussehen, in dem man sich nach Gutsherrenart versorgen kann.“ (ISW Fred Schmidt)



Bundeskanzlerin und Verteidigungsministerin fordern, dass Deutschland seinen Militäretat auf über 70 Mrd. € verdoppelt.

Wir sagen Nein!

Wir haben eine andere Vorstellung von Sicherheit. Wir wenden uns gegen die militärische Mobilmachung gegen Russland, das als neues Feindbild wiederbelebt wird.

Wir fragen: Stehen russische Truppen an den US-Grenzen in Mexiko und Kanada oder stehen NATO-Truppen mit deutschen Kampfpanzern an der russischen Westgrenze?

Wir haben eine andere Vorstellung von Sicherheit. Unsere Sicherheit heißt: Deutschland raus aus der NATO, NATO auflösen und stattdessen ein kollektives Sicherheitssystem, das alle Länder einschließt und Abrüstung ermöglicht. Und wir fordern: US-Atomwaffen raus aus Deutschland.

Deutschland hat 1974 den Atomwaffensperrvertrag unterschrieben. 2010 hat der Bundestag mit großer Mehrheit den Abzug dieser Atomwaffen gefordert. Aber immer noch lagern in Büchel diese Atomwaffen, und werden modernisiert, damit sie auch unterhalb der Schwelle eines großen Atomkrieges einsatzfähig sind. Über Abzug der US-Atomwaffen könne nur die NATO entscheiden, wird gesagt, aber das ist eine dreiste Lüge der Regierung. Ob Massenvernichtungswaffen in Deutschland stationiert werden oder nicht, darüber entscheidet allein die Regierung der Bundesrepublik Deutschland. Wir fordern die Bundesregierung auf, an den Verhandlungen über ein internationales Atomwaffenverbot teilzunehmen !



Erst wenn auch die große Mehrheit der Frauen aus tiefster Überzeugung hinter die Losung tritt: Krieg dem Kriege, erst dann kann den Völkern der Friede gesichert werden. (Clara Zetkin (1857-1933))

... und doch nichts mich davon überzeugen, dass es aussichtslos ist, der Vernunft gegen ihre Feinde beizustehen. Lasst uns das tausendmal Gesagte immer wieder sagen . . . lasst uns die Warnungen erneuern. Denn der Menschheit drohen Kriege, gegen welche die vergangenen wie armselige Versuche sind, und sie werden kommen ohne jeden Zweifel, wenn denen, die sie in aller Öffentlichkeit vorbereiten, nicht die Hände zerschlagen werden. Bertolt Brecht: Rede für den Frieden 1952

Solidarische Grüße zum internationalen Frauentag

Lasst uns die Ostermärsche in Braunschweig (15. April, 11 Uhr Kohlmarkt) und Wolfsburg zu starken Signalen für Frieden und Abrüstung machen.



Habe ich immer unterstützt bzw. laufen lassen:

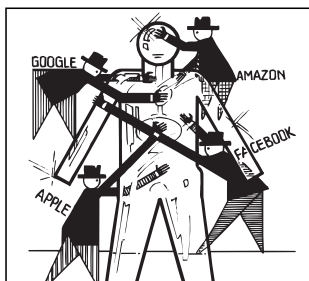
- Agenda 2010, Hartz IV
- Steueroasen
- Lobbyismus
- TTIP, CETA & Co
- Armutspolitik für Südeuropa
- Bankenrettung
- NSA Überwachung
- Gemeinschaftsschulden

Die Leute lieben mich? Ich weiß auch nicht, warum!

Geschönter Spritverbrauch: Alle Autokonzerne tricksen

Die Kluft zwischen realem Kraftstoffverbrauch und dem von den Herstellern angegebenen Testverbrauch sei "so groß wie noch nie" teilte Ende November das Öko-Forschungsinstitut ICCT mit. Noch vor zehn Jahren seien die realen Werte um 15 Prozent abgewichen - inzwischen seien es 42 Prozent.

Drei Viertel der Diskrepanz zwischen Real- und Testverbrauch seien darauf zurückzuführen, dass Hersteller "immer systematischer Schlupflöcher in der bestehenden Regulierung ausnutzen". Gesetzlich verboten ist das nicht. Es spiegele aber eben nicht das reale Fahrverhalten wider, warnt der ICCT. Schwere Vorwürfe machen die Prüfer den Herstellern besonders teurer Autos. Im Premium-Segment liege die Abweichung sogar bei 50 Prozent. Selbst dem meist industriefreundlichen ADAC reißt inzwischen der Geduldsfaden. Der Autofahrer-Club pocht auf deutlich schärfere und konsequentere Vorschriften für die neuen Abgastests, damit sich die Kluft zwischen Verbrauchswerten im Prospekt und auf der Straße endlich schließt.



Ausgeträumt? Demokratie & Internet

Vortrag und Diskussion mit Kerem Schamberger

Freitag, 10. März 2017, 19 Uhr, Brunsviga, Studiosaal Karlstraße, Braunschweig

Es laden ein:

