

November 2017

roter Käfer



Betriebszeitung der DKP für VW-Braunschweig und Wolfsburg

Inhalt

- Geld her für die Zukunft
- Internationale Solidarität
- Fritz und die "Integrität"
- Leiharbeiter zahlen die Zeche
- Klatsche für Ja-Sager
- VW do Brasil
- Abrüsten!

www.dkp-braunschweig.de

Geld her für die Zukunft und Auslastung aller Werke

Im Zukunftspakt wurde die seit 1994 geltende Beschäftigungsgarantie, allerdings nur für die Stammebelegschaft verlängert. Bis 2025 muss damit niemand um seinen Arbeitsplatz fürchten. Trotzdem ist die Unsicherheit bei den Beschäftigten groß.

Offene Fragen

Wieviel Geld kostet der Dieselbetrug noch? In Braunschweig laufen Produkte aus, ohne dass neue zukunftsichere da sind. Am Hafen wird noch immer nicht gebaut! Leiharbeiter mussten gehen, einige haben eine Chance in Kassel erhalten.

Die Kolleg*innen der KT wissen um den Auslauf und wollen nun erfahren, was mit ihnen passiert. Auf der Betriebsversammlung haben sie ihre Fragen gestellt. Müssen wir die Halle wechseln, den Spind räumen, muss ich mit ganz neuen Kolleg*innen arbeiten, schaffe ich die neuen Anforderungen?

Auslastungsprobleme im Werkzeugbau: die neuen Projekte für den Anlagenbau starten erst später. 100.000 Autos weniger in Wolfsburg führen zu Unterauslastung in Braunschweig. Die Folge: Versetzungen im Werk, Ausgebildete nach Kassel und 50 Kolleg*innen sollen dauerhaft nach Wolfsburg. Im Einzelfall sicher schwierig, aber das ist der Preis für die Beschäftigungssicherung.

Was tun?

Nicht nur für das Werk Braunschweig gilt: Angst ist kein guter Ratgeber. Selbst-

bewusst immer wieder die Finger in die Wunden legen: Wo bleiben das Geld und die Programme für die Weiter- und Umqualifizierungen. Ist die Akademie gerüstet für die Qualifizierung von Menschen, die lange nicht mehr gelernt haben? Wie hält man die Durchfallerquoten bei der

Geld fehlt, dann aufgrund der kriminellen Machenschaften von Managern. Die Beschäftigten haben das nicht zu vertreten. Eine gute und große Erstausbildung sichert die Zukunft und Verbesserungen bei der Betriebsrente sind durchaus nötig. Trotzdem sollten wir die „Fläche“ auch in

der Forderung nach Arbeitszeitverkürzung unterstützen.

Die Veränderungen in der Arbeitswelt, vor allem durch Arbeiten 4.0, wird ungeheuren Druck auf die Beschäftigung machen. Ein erneuter Anlauf zu einer, am besten europaweiten, drastischen Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich ist nötig! Und auch die Angleichung der Arbeitszeit im Osten verdient unsere Solidarität, nicht nur, weil



“VW wird in diesem Jahr das beste Jahr seiner Geschichte haben - und nächstes Jahr wird es noch besser.”, VW-Chef Müller, WN 21.10.2017

Neuqualifizierung gering, es geht ja um Arbeitsplätze.

Ohne Flexibilität wird es nicht gehen, aber größtmögliche Unterstützung, frühzeitige Information und Zeit für Gespräche sind ein Muss! Die Forderungen des Betriebsrats für die Planungsrunde 66 und die Werksbelegung sind richtig. Die Unterstützung dafür sollte auch auf Betriebs- und Bereichsversammlungen sowie gegenüber dem Management deutlich gemacht werden.

Selbstbewusst in die Tarifrunde!

Selbstbewusstsein ist auch in der Tarifrunde angesagt. Die Produktivität bei VW ist gestiegen, die Gewinne auch. Wenn

das die Standortkonkurrenz verringert.

Viel Arbeit für Betriebsrat und Vertrauensleute der IGM – ohne die Unterstützung einer aktiven und wachsenden Belegschaft wird es keinen Erfolg geben!

Erfolg

Die Unterschriftensammlung des Vertrauenskörpers mit über 70.000 Unterschriften hat dazu geführt, dass sich alle Parteien für das VW-Gesetz und die Erhaltung der Landesanteile ausgesprochen haben. Das zeigt, dass selbstbewusstes Einmischen in die Politik angesagt ist. Wir lassen uns nicht zum Opfer machen.

Hammer oder Amboss sein, der Goethe-Spruch ist immer noch aktuell!

Internationale Solidarität - bitter nötig - schwer zu machen

„Proletarier aller Länder vereinigt Euch“ – dieser Aufruf am Ende des Kommunistischen Manifest ist angesichts der Globalisierung notwendiger denn je und im bewussten Teil der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung nicht strittig.

Allein die Umsetzung ist schwierig.

Bei Volkswagen setzten IG Metall und Betriebsräte als Antwort auf die Internationalisierung zunächst einen Euro-, dann den Weltkonzernbetriebsrat und jährliche Arbeitnehmerkonferenzen durch.

Es folgten die Chartas zur Leiharbeit und Berufsausbildung um konzernweit gültige Standards durchzusetzen. Zu Arbeitszeiten und Entgelten gibt es das bisher nicht. Ebenso unterschiedlich sind die gewerkschaftlichen Strukturen und arbeitsgesetzlichen Regelungen in den einzelnen Ländern.

Wichtigstes Instrument für die Beschäftigten und den Betriebsrat - auch international - ist das VW-Gesetz, das für Standortschließungen eine Zweidrittelmehrheit im Aufsichtsrat vorsieht. Das hat dem Werk in Brüssel 2006 geholfen, als dort die Golfproduktion eingestellt werden sollte. Der Widerstand vor Ort und die Solidarität auch aus den deutschen Standorten ermöglichten auf Grundlage dieser Bestimmung einen Umbau zu einem Audi-Standort.

Angesichts der selbstverschuldeten Dieselkrise und ihrer Auswirkungen auf Absatz und Finanzen des Konzerns, ange-

sichts des nötigen Umbaus und der Sparmaßnahmen gibt es nun in Braunschweig und an anderen Standorten Auslastungsprobleme. Die unterschiedliche Betroffenheit der einzelnen Werke macht eine solidarische Verteilung schon jetzt nicht gerade einfach. Schließlich fühlt sich jeder Betriebsrat erstmal „seiner“ Belegschaft gegenüber verantwortlich.

Wenn dann wie jüngst ungewohnt hohe Entgeltforderungen in Bratislava, Neugründungen von Gewerkschaften in Polen, Auseinandersetzungen um Arbeitsbedingungen in China oder Streiks zur Verteidigung des freien Samstags in Portugal dazu kommen, herrscht häufig Sprachlosigkeit bei IGM und Betriebsräten. Verständlich angesichts der Probleme im „eigenen Laden“, aber trotzdem falsch.

Recht auf eigene Kämpfe

Notwendig ist die Akzeptanz, dass jede Belegschaft das Recht hat ihre eigenen Kämpfe zu führen. Die Herstellung von Solidarität, das Verhindern von Ausspielen der Belegschaften gegeneinander erfordern zu allererst Informationen über die Beweggründe aller Seiten.

Lösungen sind erst möglich, wenn Wissen und Verständnis für die jeweiligen Standpunkte hergestellt werden kann. Das ist langwierig und verlangt von den Beschäftigten und ihrer Interessenvertretung über den eigenen Tellerrand zu schauen.

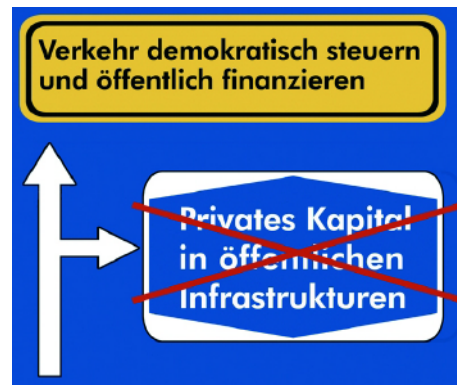
Unter dieser Anstrengung ist internationale Solidarität nicht zu haben!

machen. Die da waren, die gehören sicher nicht zu den Dieselnährern.“

„Überhaupt der Aufwand, die Stäbe und Veranstaltungen und selbst wenn die Monitoren „verordnet“ sind, was das kostet. Sie sollten lieber die Verantwortlichen endlich präsentieren und bestrafen!“

„Da hast du Recht, und in der Praxis hat sich immer noch nicht viel geändert.“

„Überhaupt verstehe ich nicht, was so schwer an einer vernünftigen Unternehmenskultur sein soll. Alle brauchen sich doch nur so zu verhalten, wie sie auch behandelt werden wollen: mit Toleranz und Respekt. Natürlich gehört dazu, ehrlich zu sein und offen zu kommunizieren, aber das war es dann auch schon!“



Schluss mit ÖPP

Die große Koalition aus CDU und SPD hatte Anfang Juni im Schweinsgalopp das Grundgesetz geändert und damit die Autobahnen in eine eigene private Gesellschaft ausgegliedert.

Kurz danach wurde bekannt, dass die privaten Bauherren der A1, die als erste Autobahn in einem ÖPP-Projekt gebaut worden ist, die Bundesrepublik auf Nachforderungen von über 800 Millionen Euro verklagt haben. Weil die Mautgebühren die im Projekt garantierten jährlichen Gewinnerwartungen von 30% nicht eingebracht haben, soll jetzt aus Steuergeldern ausgeglichen werden.

Beim A1-Projekt wird nun vorgeführt, wer grundsätzlich die Risiken trägt - die öffentliche Hand. In ÖPP-Verträgen werden faktisch gigantische Renditen zu Null-Risiko zugesichert - quasi eine Sparsparvariante mit 30 Prozent. Versuchen Sie das mal bei Ihrer Bank! Die zur Zeit sich bildende Jamaika-Koalition will an weiteren ÖPP-Projekten festhalten. Wir fordern: Mit unseren Steuern und Gebühren dürfen derartige Wuchergeschäfte nicht bezahlt werden. Nicht auf der A1 und auch in keinem anderen ÖPP-Projekt.

**Deshalb ist unsere Forderung:
Schluss mit ÖPP!**



Fritz und die „Integrität“

Neulich, nach der Betriebsversammlung, eine Runde von Kolleg*innen, die sich über das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht, Frau Werner, wunderten:

„Also wir müssen uns nur an den Gesetzen orientieren, einhalten muss man sie nicht, das haben wir nun ja von höchster Stelle!“

„Na ja, ganz schön daneben, das auf einer Betriebsversammlung so ausführlich zu

Ich verstehe die Kolleg*innen. Außerdem ärgert es mich immer wenn so getan wird als sei der Betrug nur eine Frage der Kultur und nicht dem kapitalistischen Prinzip des Höchstprofits geschuldet. Genauso wie die Tatsache, dass nun die Leiharbeiter*innen über die Klinge springen müssen. Wie respektvoll und integer ist das denn?

Meint jedenfalls
Euer Fritz

Impressum:

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

Konzern betrügt, Leiharbeiter zahlen!

In den letzten Wochen wurde immer klarer: für unsere Kolleginnen und Kollegen in der Leiharbeit bei AutoVision gibt es keine Zukunft mehr bei Volkswagen. Nicht nur in Osnabrück, auch in anderen Standorten wurden bereits Tausende Leiharbeiter der AutoVision "abgemeldet", auf Deutsch: entweder entlassen oder, im besten Fall, außerhalb VW weitervermittelt - oft zu schlechteren Konditionen. Warum zahlen sie jetzt die Zeche für die Betrügereien, für die sie am allerwenigsten können?

Dabei bleibt Volkswagen in 2017 weiter auf Erfolgsschienen - erwartet nach Konzernchef Müller in 2017 sogar "das beste Jahr seiner Geschichte" (WN, 21.10.17). Dazu Finanzchef Arno Antlitz: "Wir kommen dank strikter Kostendisziplin und einer kontinuierlichen Steigerung der Produktivität planmäßig voran". Genau da liegt der Hase im Pfeffer: die "kontinuierliche Steigerung der Produktivität" soll durch drastischen Personalabbau vorangetrieben werden. Dazu reicht der im "Zukunftspakt" vereinbarte Stellenabbau "entlang der demographischen Kurve"

(also durch Altersteilzeit) nicht aus. Damit verändert sich die Funktion von Leiharbeit für Volkswagen: ging es bisher eher darum, durch Leiharbeit eine "verlängerte Probezeit" zu haben, nach der aber in der Regel die Übernahme in den Stamm stand, geht es jetzt um das "Ausatmen" einer Reservearmee, welche je nach Konjunkturschwankungen ein- oder ausgestellt wird und Spaltung der Belegschaften durch Schaffung dieser Reservearmee außerhalb der Stammbesellschaft.

Arbeitszeit runter statt Arbeiter raus!

Auch wenn dies nicht im Einzelbetrieb und nicht kurzfristig durchsetzbar ist: eine solidarische Alternative sieht anders aus. Wenn die Arbeit weniger wird, können entweder Menschen entlassen (oder "abgemeldet") werden - oder die Arbeit wird auf alle Hände verteilt. Angesichts der Gewinne aller Konzerne müsste dabei sogar ein ordentlicher Lohnausgleich drin sein. Durchsetzen können wir das aber nur dann, wenn wir die Spaltung in "Stamm" und "Leiharbeiter" überwinden.

(Gekürzt aus dem Roten Käfer für VW Osnabrück)



Anspruch und Wirklichkeit

"Während sich auf der IAA die Elektromobilität weitgehend auf Konzeptstudien mit und ohne Lenkrad beschränkt, erleben wir eine beispiellose Offensive bestellbarer schmutziger Diesel-SUVs. Wir haben bei aktuell mit der „Umweltprämie“ beworbenen Diesel-Pkw Überschreitungen der Stickoxid-Laborgrenzwerte auf der Straße um das mehr als zehnfache gemessen. Das ist ein Generalangriff auf die Luftqualität in unseren Städten. Die Bundeskanzlerin muss ihren

Fehler aus 2015 korrigieren und die Autobauer ultimativ auffordern, ab dem 1.1.2018 nur noch ‚saubere‘ Diesel-Pkw zu verkaufen, die auch auf der Straße und nicht nur im Labor die Abgasgrenzwerte einhalten. Nur so kann die ‚Saubere Luft in unseren Städten‘ erreicht werden, ohne die von den Autokonzernen im In- und Ausland betrogenen Diesel-Käufer ein zweites Mal zu schädigen!“

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, zum Beginn der diesjährigen IAA, Sept. 2017

Klatsche für Ja-Sager

Der T-Roc, Volkswagens neuer SUV auf Golf-Basis, ist offiziell vorgestellt und soll im portugiesischen Palmela gebaut werden. Damit dessen Produktion vom VW-Management an das Werk in Portugal vergeben wurde, hatte das dortige Betriebskomitee (entspricht etwa einem deutschen Betriebsrat) viele Zugeständnisse gemacht - zu viele, meinten die Arbeiter und sagten in einer Betriebsversammlung nein zu den ausgehandelten neuen Arbeitsbedingungen.

Knackpunkt ist das Wochenende: Um die geplanten Produktionszahlen zu erreichen, müsse auch am Samstag gearbeitet werden, forderte Volkswagen und lehnte alle Gegenvorschläge des Betriebskomitees ab. Der zweite vertraglich festgeschriebene Ruhetag sollte daher auf wechselnde Wochentage gelegt werden. Für die Arbeiter hätte das bedeutet, nur alle sechs Wochen ein freies Wochenende zu haben. Da versagte die Belegschaft ihren Betriebsräten die Gefolgschaft.

"Immer wenn ein neues Automodell im Werk produziert wurde, verschlechterten sich die Arbeitsbedingungen, weil die Firmenleitung mit dem internationalen Konkurrenzdruck argumentiert hat", erklärt Eduardo Florindo von der Gewerkschaft SITE-Sul. "Das muss jetzt endlich aufhören." Nach einer Urabstimmung gegen das Abkommen und einem fast vollzählig über alle drei Schichten befolgten Protest-Streik am 30. August trat das bisherige Betriebskomitee zurück.

Nicht weniger als 6 verschiedene Listen beteiligten sich an der Neuwahl Anfang Oktober, die stark im Fokus der Öffentlichkeit stand. Drei davon hatten das Verhandlungsergebnis zur Samstagsarbeit abgelehnt und auch den Streiktag organisiert. Und das Ergebnis hätte eindeutiger nicht sein können - zumindest darin, was die Samstagsarbeit betrifft.

Die Liste der bisherigen Mehrheit im Betriebskomitee - bei der letzten Wahl mit rund 60% der Stimmen mit Abstand Wahlsieger - bezahlte ihre Haltung, der Samstagsarbeit zuzustimmen teuer und blieb bei rund 2% der Stimmen weit abgeschlagen, statt bisher 7 der 11 Sitze errang sie keinen einzigen. Die drei Listen, die gegen die verordnete Samstagsarbeit waren, teilen nun alle Sitze unter sich auf (zweimal drei und einmal vier Sitze). Der elfte Sitz wurde bei den Angestellten gewählt.

VW do Brasil: Der willige Helfer

Während der brasilianischen Militärdiktatur (1964-1985) ließen die faschistischen Schergen über 20.000 politische Gegner foltern, 3.000 ermorden und über 200 spurlos verschwinden. VW do Brasil hat damals bereitwillig mit der Junta zusammengearbeitet.

Der ehemalige VW-Vorstand Carl Hahn räumte ein: »Ich erinnere mich nicht, dass wir nun mit Tränen in den Augen den Weggang und die Wegspülung der Demokratie etwa beweint hätten.«

Wie aus VW-internen Protokollen hervorgeht, war der Mutterkonzern spätestens seit 1979 über die Verstrickungen des Tochter-Unternehmens mit der Militärdiktatur informiert. Damals reisten brasilianische VW-Beschäftigte nach Wolfsburg, um Konzernchef Toni Schmücker mit den Vorwürfen zu konfrontieren.

Einer von ihnen war der Gewerkschaftsführer Ribeiro: »Ich habe zu ihm gesagt: Sie leiten doch diese Firma. Warum nimmt man Arbeiter in der Firma fest?« Eine Antwort habe er nie bekommen. Mittlerweile befasst sich die brasilianische Justiz mit der Zuarbeit von VW für die Militärdiktatur. Denn aus den Dokumenten geht eindeutig hervor, dass VW nicht nur Helfer, sondern ein eigenständiger Akteur der Unterdrückung – also ein Komplize – war.

Für die Vielen, nicht für die Wenigen



Unter diesem Motto stand der Parteitag der englischen Labour-Partei im vergangenen Oktober. Labour ist klassenkämpferisch wie seit einer Generation nicht mehr – und hat damit Erfolg bei den Briten, entgegen aller Prognosen der Medien. Eine neueste Umfrage zeigt, dass mehr als drei von vier Briten die Pläne von Jeremy Corbyn Vorsitzender der Labour-Partei, zur Verstaatlichung von Wasserwerken, Energieversorgern und der Eisenbahnen unterstützen. Jeder zweite hält die Verstaatlichung der Banken für eine gute Idee. Eine große Mehrheit ist der

Auf dem Firmengelände in Sao Bernardo do Campo entwickelte sich eine Unterabteilung des Werkschutzes zu einem betriebsinternen Geheimdienst, der die Belegschaft ausspionierte, Arbeiter folterte und die Informationen an die Junta-Schergen weiter gab. Es ging darum, jegliche Form von Organisation der Arbeiter zu unterbinden.

Auch der im November 2016 mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragte Historiker Christopher Kopper von der Uni Bielefeld kommt in einer Vorabstellungnahme zu dem Ergebnis, »dass es eine regelmäßige Zusammenarbeit zwischen dem Werksschutz VW do Brasil und den Polizeiorganen des Regimes gab.«

Kopper war mit dem Gutachten beauftragt worden, nachdem der kritische VW-Archivar Manfred Grieger nach ersten Untersuchungen in Brasilien im Herbst 2016 gehen musste. Der Abschlussbericht Koppers steht allerdings bisher noch aus. Weitere Infos zur Zusammenarbeit von VW do Brasil mit der Militärdiktatur, darunter das Interview mit Carl Hahn, gibt es in ein Filmbeitrag im ARD unter: www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/komplizen-vw-und-die-brasilianische-militaer-diktatur-100.html

Meinung, dass die britische Wirtschaft vom Staat deutlich stärker reguliert werden sollte.

Hier ein Auszug aus der Rede von Corbyn auf dem Parteitag: "Zehn Jahre nach der globalen Finanzkrise glauben die Bürgerlichen immer noch an ihr dogmatisches Mantra: deregulieren, privatisieren, die Steuern der Reichen senken, Arbeitnehmerrechte schwächen, ein paar Wenigen Gewinne erlauben und den Vielen Schulden aufbürden. Nichts hat sich verändert. Als wären wir in einer politischen und wirtschaftlichen Zeitschleife gefangen. Die Zeit ist gekommen, dass eine Arbeiterregierung die Umstrukturierung der Wirtschaft forciert. Die Zeit ist gekommen, dass Unternehmensvorstände für ihr Handeln verantwortlich gemacht werden. Die Zeit ist gekommen, dass wir ein neues Modell für das Wirtschaftsmanagement entwickeln, das die gescheiterten Dogmen des Neoliberalismus ablöst."



www.abruersten.jetzt

abrüsten statt aufrüsten

Die Bundesregierung plant, die Rüstungsausgaben nahezu zu verdoppeln, auf zwei Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung (BIP). So wurde es in der NATO vereinbart.

Zwei Prozent, das sind mindestens weitere 30 Milliarden Euro, die im zivilen Bereich fehlen, so bei Schulen und Kitas, sozialem Wohnungsbau, Krankenhäusern, öffentlichem Nahverkehr, Kommunaler Infrastruktur, Alterssicherung, ökologischem Umbau, Klimagerechtigkeit und internationaler Hilfe zur Selbsthilfe.

Auch sicherheitspolitisch bringt eine Debatte nichts, die zusätzlich Unsummen für die militärische Aufrüstung fordert. Stattdessen brauchen wir mehr Mittel für Konfliktprävention als Hauptziel der Außen- und Entwicklungspolitik.

Militär löst keine Probleme. Schluss damit. Eine andere Politik muss her.

Damit wollen wir anfangen: Militärische Aufrüstung stoppen, Spannungen abbauen, gegenseitiges Vertrauen aufbauen, Perspektiven für Entwicklung und soziale Sicherheit schaffen, Entspannungspolitik auch mit Russland, verhandeln und abrüsten.

Diese Einsichten werden wir überall in unserer Gesellschaft verbreiten. Damit wollen wir helfen, einen neuen Kalten Krieg abzuwenden.

Keine Erhöhung der Rüstungsausgaben – Abrüsten ist das Gebot der Stunde

Unter den ErstunterzeichnerInnen sind diese Gewerkschafter:

Frank Bsirske, Vorsitzender von ver.di
Annelie Buntenbach, Mitglied des Geschäftsführenden Bundesvorstandes des DGB

Michael Erhardt, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Frankfurt

Reiner Hoffmann, DGB-Vorsitzender
Wolfgang Lemb, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied IG Metall

Michaela Rosenberger, Vorsitzende der Gewerkschaft Nahrung Genuss Gaststätten (NGG)

Marlis Tepe, Vorsitzende der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW)

Hans-Jürgen Urban, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied IG-Metall

<https://abruersten.jetzt/>