

November 2018

roter Käfer



Betriebszeitung der DKP für VW-Braunschweig und Wolfsburg

Inhalt

- Politische Geiselnahme?
- 500 Mio. Elektro-Autos?
- Kurze Vollzeit für Alle
- Reichtum und Armut
- Planungsrunde
- Heuern und Feuern
- Abrüsten!

www.dkp-braunschweig.de

Politische Geiselnahme?

„Die Transformation in dieser Geschwindigkeit und mit den Auswirkungen ist kaum zu managen, da dann in gut zehn Jahren etwa ein Viertel der Jobs in unseren Werken wegfallen müsste – insgesamt rund 100000 Stellen.“ Das prophezeite VW-Chef Diess im Interview mit der Süddeutschen Zeitung (SZ), wenn die EU die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 40% beschließen sollte.

Das „klingt nach politischer Erpressung“, meinte dazu die SZ. Man könnte es auch Geiselnahme nennen. Diess spekuliert darauf, dass die VW-Beschäftigten, Landes- und Bundespolitiker, Betriebsräte und Gewerkschaften zusammenzucken, den Kopf einziehen und auf „Brüssel“ schimpfen. Bei der Bundesregierung hat es gefruchtet. Auf ihren Druck wurde die Reduzierung um 35% beschlossen. Die Autolobby hat sich gegenüber den Klimaschützern mal wieder durchgesetzt.

Diess stellt die Auto-Industrie als Opfer einer verfehlten Klimapolitik dar. Aber: Wie viel Zeit und Ingenieurskompetenz wurde für Mogel-Software verschwendet, anstatt tatsächlich saubere Motoren zu entwickeln? Wie viel Phantasie und Kreativität wurde in systematischen Betrug investiert anstatt Mobilitätskonzepte ohne immer mehr Autos zu planen? Und jetzt beschwerten sich die Verantwortlichen dieser Verschwendung, dass zu wenig Zeit für CO₂-Reduzierung bleibt?

Rendite über alles?

Ein Blick auf die unterschiedlichen Interessen kann klärend wirken. Auf der einen Seite der Piech-Clan und Katar als Mehrheitsaktionäre. Auf der anderen Seite die hunderttausende Beschäftigten. Auftrag des Managements ist es, die Profite für den Porsche-Piech-Clan und Katar zu sichern –

jedes Jahr hunderte Mio. Dividende. Dafür müssen möglichst viele Autos gebaut werden – egal mit welchem Antrieb. Dafür will Diess die Erhöhung der Rendite auf 6% statt 4% vom Umsatz schon 2021 erreichen. Jeder Arbeitsplatz weniger erhöht die Profite. Der Abbau von Arbeitsplätzen bleibt für die Kapitalisten immer auf der Tagesordnung – egal welche Begründung aktuell erhalten muss.

Für diese Interessen wird gemogelt, betrogen, erpresst. Wegen Höchstprofiten

mung weniger ist wichtig, sagen die Klimaforscher.

Die Auto-Beschäftigten sollten ihre eigenen Interessen formulieren:

- Sichere Arbeitsplätze, auch für kommende Generationen
- saubere Luft, lebenswerte Umwelt
- Mobilität mit weniger Umweltbelastung

Mobilität ist auch ohne immer mehr Autos möglich. Autobauer, Ingenieure könnten genauso gute alternative Verkehrs-

Systeme bauen wie tolle Autos. Dass ist nicht nur angesichts des Klimawandels nötig, sondern auch wegen der absehbaren weiteren Probleme der viel gepriesenen E-Mobilität.

Alternativen zur Mobilität mit dem Auto sind möglich und müssen keine Arbeitsplätze kosten.

Wem überlassen wir die Entscheidungen?

Den Piechs, Porsches, Diess & Co.? Die entscheiden sich im Zweifelsfall immer für den Profit.

Arbeitsplätze sind für die Kapitalisten nur Kostenfaktoren, die zu reduzieren sind. Der Gegensatz zwischen Kapital und Arbeit ist trotz besserer Rahmenbedingungen auch bei VW nicht aufgehoben. Für die Sicherung der Arbeitsplätze in einer lebenswerten Umwelt braucht es kämpferische Belegschaften, aktive Gewerkschaften und durchsetzungsfähige Betriebsräte.

Politische Richtlinien sind nötig – für eine Mobilität mit weniger Autos, ohne dass die Automobil-Beschäftigten Angst um ihre Existenz haben müssen. Für soziale und umweltschonende Richtlinien müssen die Gewerkschaften Druck ausüben, über den betrieblichen „Tellerrand“ hinaus. Lassen wir uns nicht von den Konzernen vor deren Karren spannen und gegen Umweltauflagen protestieren.



500 Millionen Elektro-PKW . . . und alles wird gut?

Elektroautos sind der Renner. Zumindest in der Diskussion über die Zukunft der Branche. „Wir tauschen bis 2030 weltweit 500 Millionen Verbrenner gegen 500 Millionen Elektroautos, und alles ist paletti!“ So etwa lauten die Behauptungen von Automobilindustrie, Regierung und vieler Medien. Die Fakten sehen allerdings anders aus.

Null Emissionen?

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.

Viel Strom braucht man auch bei der Produktion der Batteriezellen. Bei einem Anteil von 50 Prozent fossiler Energieträger am Strommix wie in Deutschland, emittiert ein Elektro-Pkw mit einer 100kWh-Batterie schon 15-20 t CO₂, bevor er zum ersten Mal gestartet wird. Werden die Batteriezellen in Korea, China oder demnächst im „Kohleland“ Polen gefertigt, sind es noch deutlich mehr. Unter diesen Bedingungen verursachen Elektro-Pkw dann über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg nicht wesentlich geringere CO₂-Emissionen als normale Benzin- oder Diesel-Pkw.

In diesem Punkt geben wir VW-Chef Diess recht, wenn er im Interview mit der SZ (11.10.) sagt: "Sie stellen nicht auf Elektro um, sondern auf Kohlebetrieb. Das liegt am Strommix".

Falsche Konsequenzen

Doch seine Konsequenz daraus ist mehr als daneben: "Wir werden stattdessen mehr große SUV mit Verbrennermotoren bauen, an denen wir relativ viel verdienen. Und daneben klimaschonende, aber recht teure E-Autos herstellen, die für das Flottenziel wichtig sind". Wir meinen: Wenn schon E-Pkw, dann kleine, leichte und kostengünstige Modelle. Die für große Limousinen und SUV notwendigen großen Batterien machen alles noch schlimmer.

Problem Rohstoffe

Aber die Energie ist nicht das einzige Problem der E-Auto-Batterien. Hinzu

kommt der Bedarf vieler seltener Rohstoffe, an erster Stelle Lithium, Kobalt und Nickel. Dazu kommt, dass diese Rohstoffe oft mit erheblichen negativen Umweltauswirkungen und unter skandalösen Arbeitsbedingungen gefördert werden. Z.B. Kobalt: das Metall kommt



vor allem aus dem Kongo. Amnesty International hat auf die massive Kinderarbeit hingewiesen, die dabei eingesetzt wird. Und nicht nur im „unkontrollierten Kleinbergbau“, wie die beteiligten Tech-Konzerne Apple, Samsung, Sony und auch die deutschen Autokonzerne BMW, Daimler und Volkswagen gerne behaupten. Auch in den Minen des weltgrößten Kobalt-Förderers Glencore stellte die internationale Gewerkschaftsvereinigung IndustriALL Global Union systematische Verstöße gegen Menschen- und Arbeiterrechte fest: „Die Behandlung der Arbeiter und die Beschäftigungsbedingungen sind nichts anderes als Sklaverei“.

Und die Lade-Infrastruktur?

Ein weiterer Knackpunkt ist neben dem hohen Preis besonders die unzureichende Infrastruktur an Ladesäulen. Die Bundesregierung will hunderte Millionen locker machen, damit an allen bewirtschafteten Rastplätzen mindestens zwei Schnellladepunkte entstehen.

Das ist erstens ein technisches Problem: um die Autos in wenigen Minuten 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 konkrete Antworten. Damit soll keinesfalls einem „Weiter so“ das Wort geredet werden. Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs-

sektors liegen noch immer auf dem Niveau des Jahres 1990 und stiegen in den letzten beiden Jahren sogar wieder an.

Für eine wirkliche Veränderung muss aber mehr passieren als nur der Wechsel des Antriebssystems – weg vom Verbrenner, hin zum Elektro-PKW.

Dafür ist vielmehr eine Verkehrs- und Mobilitätswende mit weniger Verkehr nötig. Hierzu reicht es auch nicht, sich ausschließlich um den Autoverkehr zu kümmern.

Alternative Mobilität - planmäßig!

Wir Kommunisten meinen: Die Förderung einer ökologischen Mobilität darf sich nicht allein an dem von der Autolobby erzeugten Elektroauto-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 des öffentlichen Verkehrs und die „smarte“ Vernetzung bestehender Verkehrsträger mit dem Individualverkehr. Darin haben dann auch Elektro-Autos ihren 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. Der in der letzten Tarifrunde begonnene Einstieg in die Arbeitszeitverkürzung sollte dafür auf alle Beschäftigten erweitert und um den notwendigen Lohnausgleich ergänzt werden. Dafür wäre aber sehr viel mehr Einmischung und Druck von unten nötig.

Impressum:

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

Reicher Mann und armer Mann
standen da und sah'n sich an.
Und der arme sagte bleich:



Arbeitsplätze sichern - Arbeitszeit verkürzen!

Die Redaktion der IG Metall-Mitgliederzeitung „metallzeitung“ widmete in der letzten Ausgabe (Oktober/November 2018) die Seiten 12 – 15 („In Zeiten des Wandels“) der „Transformation“ als zentralem Thema des nächsten Gewerkschaftstages 2019. Zwei der dort angesprochenen Themen behandeln besondere Herausforderungen für die Beschäftigten der Automobilindustrie und ihre Arbeitsplätze.

„Digitalisierung + Industrie 4.0“: „Industrie 4.0, verstanden als digitale Vernetzung von Maschinen über den gesamten Produktions- und Wertschöpfungsprozess hinweg“ wird nicht nur „Tätigkeitsprofile und Qualifikationsanforderungen... gravierend ändern“, sondern voraussichtlich auch das zur Fertigung einer gegebenen Stückzahl von Autos erforderliche Volumen menschlicher Arbeit drastisch reduzieren. Schon heute produzieren etwa gleich viele Autobauer wie vor fünfzig Jahren etwa doppelt so viele Autos - dank vergangener Rationalisierungswellen, wie sie mit Fließband, Industrierobotern oder CNC-Maschinen verbunden waren.

„Klimapolitik + Mobilität“: auch eine „Mobilitätswende“, die ausschließlich darin besteht, dass „mehr Elektrofahrzeuge als gegenwärtig auf den Straßen fahren“, reduziert die Autojobs. Die „metallzeitung“ zitiert eine Studie, wonach „um 2030 rund 76.000 Arbeitsplätze in der Antriebstechnik überflüssig werden“ könnten, und fordert völlig zu Recht, „den Umbruch, vor dem die Autobranche steht, so zu gestalten, dass die Beschäftigten nicht unter die Räder kommen“ (, Oktober/November 2018, S. 14)

In den siebziger und achtziger Jahren hatte die IG Metall die „dritte industrielle Revolution“ (Roboter, CNC-Maschinen) mit der Forderung nach der 35-Stundenwoche beantwortet. Diese wurde auf dem Gewerkschaftstag 1977 beschlossen - nach durchaus kontroversen Diskussio-

nen und gegen den Willen des damaligen Vorstandes. In einer langen, harten Tarifaussensatzung konnte die IG Metall 1984 den Einstieg durchsetzen, nicht ohne schmerzhaftes Zugeständnisse an die Forderung des Kapitals nach „Flexibilisierung“.

Bei Volkswagen hatte die IG Metall im November 1993 mit dem Tarifvertrag über die Vier-Tage- / 28,8-Stunden-Woche „Arbeitszeit erkaufte“ und damit für 30.000 bedrohte Autobauer „Beschäftigung gesichert“, so der damalige Bezirksleiter Jürgen Peters (in: „Modellwechsel“, Göttingen 1994) – allerdings: von den Beschäftigten selbst durch entsprechende Lohnsenkung bezahlt. Nachdem der Zug zur 35-Stundenwoche in den meisten Branchen nicht zum Ziel gekommen, sondern auf halbem Wege stecken geblieben war, und die Kapitalseite seit Mitte der neunziger Jahre in manchen Fällen sogar wieder längere Arbeitszeiten durchsetzen konnte, war diese Insellösung bei Volkswagen auf Dauer nicht zu halten.

In der Tarifrunde 2018 konnte die IG Metall mit dem erstmaligen Einsatz von „24-Stunden-Warnstreiks“ ein individuelles Recht auf „kurze Vollzeit“ – allerdings selbst bezahlt – und eine „Wahloption“ auf freie Tage statt einer zusätzlichen Jahressonderzahlung durchsetzen. Damit wurde zum ersten Mal seit vielen Jahren das Thema „Arbeitszeit“ wieder auf die Tagesordnung gesetzt.

Im Nachklang dieser Tarifbewegung hat in Ostdeutschland, besonders in den Automobilbetrieben, auch der Zug zur 35-Stundenwoche wieder Fahrt aufgenommen. Es liegt im Interesse aller Beschäftigten, auch in Westdeutschland, diesen kräftig anzuheizen und so die Bahn zu weiterer kollektiver Arbeitszeitverkürzung zu öffnen mit dem Ziel:

Kurze Vollzeit für ALLE – 30 Stunden sind genug!

Reichenliste: Das Vermögen der Familie Porsche wächst gewaltig - trotz Die- selskandal

Keine der reichsten deutschen Unternehmerfamilien erlebt derzeit eine solche Krise wie die Porsches. Doch trotz des Dieselskandals ist ihr Vermögen stärker gewachsen als das fast aller anderen Milliarden. Auf den ersten Blick überrascht die sagenhafte Vermögensmehrung der Porsches. Steckt doch derzeit keine größere Unternehmerfamilie in einer so tiefen Krise wie der Clan hinter dem Volkswagen-Konzern. Seit nun drei Jahren erschüttern immer neue Meldungen aus dem Reich von Familienoberhaupt Wolfgang Porsche das Land.

Dem Vermögen des Porsche-Clans hat das im Laufe des vergangenen Jahres nicht geschadet. Es ist um 3,5 Milliarden auf insgesamt zwölf Milliarden Euro gestiegen. Das ergibt die neueste Schätzung des Vermögens der 1001 reichsten Deutschen des manager magazin (mm). Der Clan steht nun auf Platz 9 in die Riege der zehn reichsten Deutschen.

Der Grund für das Wachstum: Die Börsenwerte von VW und der Porsche SE - in der die Porsches gemeinsam mit dem Familienstamm der Piëchs ihre 52 Prozent der VW-Stammaktien bunkern - haben sich wieder erholt. Denn die Geschäfte der Autohersteller laufen trotz allem erfreulich. Volkswagen konnte 2017 den Nettogewinn verdoppeln und im ersten Halbjahr 2018 abermals Rekorde melden. Das macht die Porsches immer reicher. Ganz egal, was Staatsanwälte oder Richter meinen.

Die Lebens-Wirklichkeit in Deutschland

Immer mehr Menschen können sich das Wohnen in Innenstädten nicht mehr leisten, da die Mieten explodieren. Bundesweit fehlen 230.000 Kita-Plätze, etwa 4,4 Millionen Kinder sind von Armut betroffen. Gleichzeitig ist 2017 der Club der Millionäre um 253.000 auf 2,1 Millionen in Deutschland angestiegen. Die gewerkschaftsnahe Hans-Böckler-Stiftung hat in ihrem Verteilungsbericht Anfang November darauf hingewiesen, dass Armut für immer mehr Menschen in Deutschland zu einer Art Dauerzustand wird. Dagegen müssen wir aufstehen! Um soziale Spaltung zu verringern, muss endlich wieder Politik für die Mehrheit statt für Millionäre gemacht werden.

Was bringt die neue Planungsrunde?

Im Augenblick sieht es in der VW-AG gar nicht gut aus. Schließstage in allen Werken, nicht nur auf Grund von WLTP-Problemen, sondern auch wegen fehlenden Absatzes, besonders gebeutelt ist Emden. Darüber hinaus Stillstände wegen fehlender Motoren, der Einbruch beim Diesel und die Kompensation bei den Benzinern hat einige Zulieferer überfordert. Weitere Strafzahlungen aufgrund von Klagen sind nicht ausgeschlossen.

Bereits vor der Aufsichtsratssitzung sickerte durch, dass die Werke Hannover und Emden zu reinen E-Fahrzeugstandorten umgebaut werden sollen und Hannover den Bus verliert.

Eine erneute Zusammenarbeit mit Ford steht an. Der T 8 aus der Türkei? Ford hat auch Motorenwerke, was wird aus Salzgitter, Polkowicze und Győr? Gibt es eine Batteriezellfabrik in Salzgitter? Was passiert während des Umbaus mit dem Personal? Wird es nicht absehbar weniger Arbeitsplätze geben? Gibt es zusätzliche Produktionsstandorte in Osteuropa wegen niedriger Lohnkosten und damit Personalabbau in deutschen Werken? Niedersachsen ist besonders betroffen:

Leiharbeit, Befristungen:

Heuern und Feuern - auch bei Volkswagen

Jahrelang war Leiharbeit bei AutoVision für Volkswagen vor allem eine Art „verlängerte Probezeit“. Betriebsrat und IG Metall konnten für Tausende Leiharbeitskräfte eine Übernahme in ein festes Arbeitsverhältnis bei Volkswagen durchsetzen, darunter auch Hunderte in Osnabrück.

Das änderte sich 2015 mit der Dieselkrise. Zunächst bekamen viele Beschäftigte nach drei Jahren Leiharbeit bei AutoVision nicht mehr einen festen Volkswagen-Vertrag, sondern nur noch einen befristeten für maximal zwei weitere Jahre - wegen der unsicheren Zukunftsaussichten.

Beschäftigte zweiter Klasse

Dann kam der „Zukunftspakt“. Dieser sichert zwar der Stammbeslegschaft vorerst den Arbeitsplatz, aber eben nicht den Beschäftigten „2. Klasse“: LeiharbeiterInnen, Befristeten, Zulieferern... „Charta der Leiharbeit“ hin, „Equal pay“

Osnabrück ist nicht ausgelastet. Emden, Hannover und Salzgitter vor großen Umbrüchen. Für Braunschweig gibt es Chancen, aber auch Risiken und vor allem größeren ökonomischen Druck.

Und über allem die Frage, wieviel Rendite muss es denn sein, dass die Familien Porsche/Piech zufrieden sind: 2, 4, 6 oder 8%??

VW-Chef Diess setzt voll auf Elektro, auch das scheint risikobehaftet – siehe unseren Artikel zu E-Pkw. Es braucht enorme Investitionen in Batterie und Zellenfabriken, man spricht allein von 20 neuen Zellenfabriken. Die neue Planungsrunde, die jetzt Integrierte Strategie- und Produktplanung (ISPP) heißt und 10 Jahre umfassen soll, ist wichtig wie nie, wenn die Beschäftigten nicht auf der Strecke bleiben sollen!

Deshalb ist es besonders schlimm, wenn Unternehmen, Gewerkschaften und Politik kein Konzept zur Transformation der Automobilindustrie und für eine leistungsfähige, aber nachhaltige und bezahlbare Mobilität haben, die auch die Interessen der Beschäftigten im Blick hat.

her: der Kündigungsschutz ist für die Leiharbeitskräfte von AutoVision genauso aufgehoben wie für alle anderen LeiharbeiterInnen, ebenso für die Befristeten. Ihre Entlassung („Nicht-Übernahme“) ist der einfachste, billigste und schnellste Weg zu dem im „Zukunftspakt“ vereinbarten Personalabbau.

Darum drängt der Vorstand an allen Standorten neben dem Personalabbau „entlang der demografischen Kurve“ (über Altersteilzeit) auf Entlassung statt Übernahme von Leiharbeitern und Befristeten, um aus den verbleibenden Arbeitskräften mehr herauszuholen. Betriebsräte und IG Metall konnten trotzdem in verschiedenen Standorten die Übernahme von Leiharbeitern und Befristeten durchsetzen.

Um das „Heuern und Feuern“ zu stoppen, fordert die DKP: Leiharbeit und Befristungen ohne sachlichen Grund verbieten!



Ich hätte da mal 'ne Frage

Da gibt es einen Aufruf der Friedensbewegung „Abrüsten statt Aufrüsten“, der absolut vernünftig ist, weil er das Geld, das für die Rüstung ausgegeben werden soll, in Soziales, Infrastruktur und Bildung stecken will. Er wurde von vielen Prominenten, u.a. Gewerkschaftern, auch Metallern und Künstlern sowie Parteivertretern unterschrieben; eine Breite die wir lange nicht hatten.

Der DGB hat beschlossen ihn zu unterstützen, in den Delegiertenversammlungen der IGM in Braunschweig und Wolfsburg gab es dazu Diskussionsbeiträge und Unterschriften wurden gesammelt. Ca. 125.000 sind es bisher bundesweit und es geht noch weiter! Nur in die Betriebe schafft es dieser Aufruf nicht. Warum eigentlich?

Der Krefelder Appell in den 80ern wurde von Millionen unterstützt und hat dazu beigetragen, eine der größten Friedensbewegungen in der BRD auf die Beine zu bringen. Die Stationierung der Mittelstreckenraketen in Deutschland konnte damals verhindert werden und es gab den INF-Vertrag zwischen den USA und der Sowjetunion, der zu echter Abrüstung führte. Ja, das ist genau der, den Trump jetzt kündigen will. Das ist eine enorme Bedrohung nicht nur für Rußland und China, sondern auch für Deutschland und Europa!

Es wird Zeit, Friedenspolitik wieder im Betrieb zu diskutieren.

Und wenn es ein wenig „die rote Großmutter erzählt“ sein darf: Als ich bei VW anfang, das gab es eine betriebliche Friedensinitiative, überall Aufkleber „Atomwaffenfreie Zone“ und die Vertrauenskörperleitung und die Jugend waren maßgeblicher Motor dieser betrieblichen Friedensbewegung. Manches kann aber auch von unten, ganz ohne Mandat, angeschoben werden....

meint
Ulli Schmitz

<https://abruersten.jetzt/>

www.kommunisten.de
www.dkp.de
www.dkp-braunschweig.de