

Atomwaffenverbot!



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

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!

UZ – unsere zeit
Jetzt Probeabo anfordern (Print & online)!
6 Wochen kostenlos, endet automatisch
www.unsere-zeit.de



Das Sofortprogramm der DKP. Jetzt anfordern!
info@unsere-zeit.de &
uz-shop.de

Impressum / Kontakt:

DKP Osnabrück
ViSdP: Lars Mörking
Website: dkpos.blogspot.de

...wir treffen uns jeden ersten und dritten Mittwoch in der Lagerhalle Osnabrück

Hinweise, Kritik, Lob an die Redaktion?

Wir freuen uns über Zuschriften an:
osnabrueck@dkp-niedersachsen.de



"Zukunftspakt": Zukunft für Osnabrück?

Vor den Bereichsversammlungen im März hatten sich in der Belegschaft Fragen und Unsicherheit angesammelt. Manche Fragen konnten dort beantwortet werden - andere blieben offen...

Schon in der großen Betriebsversammlung im Dezember spürte man das Aufatmen, als Stephan Wolf für den Gesamtbetriebsrat und Ministerpräsident Stephan Weil zwei zentrale Botschaften verkündeten:

1. die Beschäftigungsgarantie bis 2025 gilt auch für Osnabrück – für die Stammebelegschaft...

2. der drohende (Teil-)Verkauf an Magna ist vom Tisch – Volkswagen Osnabrück bleibt (als Ganzes) im Volkswagen-Konzern

Trotzdem blieb Unsicherheit, vor allem bei den Leiharbeitern im Fahrzeugbau. Diese hangeln sich von Verlängerung zu Verlängerung, so wie sich der Fahrzeugbau von einem kurzfristigen Projekt zum nächsten hangelt. Viele im Fahrzeugbau – nicht nur die Leiharbeiter – fragen: wann bauen wir endlich wieder ein komplettes Fahrzeug über den ganzen Produktzyklus?

Auch in der Metall-Gruppe blieben Fragen offen, besonders zur Zukunft des Werkzeugbaus. Und sogar in der TE führte die Unterauslastung Anfang dieses Jahres zu einiger Verunsicherung. Doch für den Werkzeugbau wurde in der Bereichsversammlung erstmals seit Jahrzehnten (!) eine offenbar tragfähige Zukunftsperspektive verkündet, und die Unterauslastung in der TE ist in vielen Bereichen schon wieder Vergangenheit.

„Zukunftspakt“ zeigt: bei VW ist manches anders...

Im Fahrzeugbau leben wir jetzt schon einige Zeit damit, am Anfang eines Jahres nicht zu wissen, wie es im folgenden Jahr weitergeht. Für unsere Kolleginnen und Kollegen aus Emden

muss mehr Arbeit aus dem Konzern nach Osnabrück. Hoffen wir, dass dies auch für unsere Osnabrücker AuVis Perspektiven schafft...

Auch wenn Osnabrück darin nicht erwähnt wird, zeigt der „Zukunftspakt“: Die starke Position von Betriebsrat und IG Metall sowie der Einfluss des Landes als Miteigentümer haben es ermöglicht, bei VW einen solchen Kahlschlag wie bei Opel in Bochum zu verhindern (siehe auch Seite 3). Bei Problemen wird der Mangel auf die Standorte verteilt, statt ganze Standorte über die Klinge springen zu lassen.

... manches aber auch genauso wie in anderen Konzernen

Allerdings: dies gilt zunächst nur für die Stammebelegschaft! Leiharbeiter und Befristete werden als „Puffer“ behandelt, von den Beschäftigten der Zulieferer ganz zu schweigen – EDAG ist da nur die Spitze des Eisbergs. Und noch eins ist bei Volkswagen genauso wie in jedem anderen kapitalistischen Konzern: Ziel Nummer eins ist auch bei VW die Rendite.

Der ehemalige Personalchef Peter Hartz stand vor der Frage, wie er diese zu Lasten der Beschäftigten steigern kann, ohne einen Großkonflikt mit gut organisierten Belegschaften zu riskieren. Seine „Lösung“: Schaffung einer „zweiten Lohnlinie“ unter dem Haustarif mit Projekten wie Auto 5000, AutoVision usw., vielfache Aufspaltung der Belegschaften in verschiedene Stufen einer Hierarchie. Diese dunkle Seite des „Modells VW“ wurde mit den „Hartz-Gesetzen“ auf die ganze Gesellschaft übertragen.

Diesen Zustand können wir auch nur in der ganzen Gesellschaft verändern, nicht im einzelnen Betrieb. Dafür brauchen wir mehr Bewegung „von unten“ für einen politischen Kurswechsel, gerade in einem Wahljahr!

Inhalt April 2017

- # E-Mobilität
- # Kollege Paul
- # DKP zum Zukunftspakt
- # Atomwaffen

**Der DGB ruft auf zum
1. Mai 2017
Kollegienwall**

**10 Uhr:
Kundgebung,
Redner:
Stephan Soldanski
(IG Metall)**

**anschließend
Demonstration**

**11.30 Uhr
Maifest am
Gewerkschaftshaus**



Die DKP fordert in ihrem „Sofortprogramm“:

- Verbot von Leiharbeit und Verbot des Missbrauchs von Werkverträgen,
- einen Mindestlohn von 12 Euro,
- die Abschaffung der zeitlichen Begrenzung des Arbeitslosengelds (ALG 1),
- die sofortige Erhöhung des Rentenniveaus auf 53 Prozent und die Abschaffung des Hartz-Systems.

Habe ich immer unterstützt bzw. laufen lassen:

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



E-Mobil 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“ Dieseldieseltechnologie geplatzt. Und damit rückten die Elektroautos, die jahrelang bei den deutschen Autobauern einen Dornröschenschlaf hielten, plötzlich in den Mittelpunkt. Alle Auto-konzerne planen inzwischen für 2025 mindestens 20 bis 25 Prozent 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 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 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. ★■

DKP zum Zukunftspakt

Einmischen für eine Zukunft mit und bei 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“, so Herbert Behrens, MdB für Die Linke und Vorsitzender des Untersuchungsausschusses des Bundestages zum VW-Abgasbetrug.

Diese Aussage kann man unterschreiben, doch sie reicht nicht aus. Personalabbau über Altersteilzeit („entlang der demografischen Kurve“) statt Entlassungen, eine Arbeitsplatzgarantie von 9 Jahren für die Stammbeschaft, zukunftsfähige Produkte für jedes Werk statt Standortschließungen 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 Ausdruck des Kräfteverhältnisses

Die Belegschaft von Opel kann ein Lied davon singen. Der Standort Bochum wurde geschlossen. Die Garantien beim Verkauf an PSA, die aus alten Verträgen stammen, sind weitaus schlechter als bei VW. Und damit kommen wir zum Kern: 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. Den Anteilseignern, in erster Linie dem Porsche-Piech-Clan und den 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



stuttmann-karikaturen.de

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 Stadler von Audi 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 im Februar zwischen Vorstand und Gesamtbetriebsrat um die 3. Schicht in der Golf fertigung in Wolfsburg 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!

Kollege Paul, die Emden und die AuVis

Neulich in der Pause ging es wieder hoch her. Hanne*, die neue Kollegin aus Emden, freut sich über ihre Chance in Osnabrück und erzählt: „In Emden ist der Absatz vom Passat schon bald nach Dieseldieselate eingebrochen. Wir Leiharbeiter leben seitdem in ständiger Angst. Vor dem Zukunftspakt war öfter die Rede davon, uns alle zu entlassen. Anfang 2016 mussten ja auch einige gehen. Aber die IG Metall-Betriebsräte haben sich sehr eingesetzt, um so viele von uns so lange wie möglich zu halten. Dafür hat auch die Stammbeschaft viele Minusstunden angesammelt und Kurzarbeit gemacht. Jetzt verdiene ich hier in Osnabrück zwar weniger, bin aber trotzdem froh, erst einmal etwas sicherer zu sein.“ Dirk* ist noch als Leiharbeiter bei AutoVision: „Hanne, das gönne ich Dir ja auch – aber für uns Osnabrücker AuVis ist das ein Schlag ins Gesicht. Ich arbeite

schon über zwei Jahre hier und habe den Tiguan-Anlauf mitgemacht – und jetzt kommt ihr, und wir müssen vielleicht gehen!“ Da mischt sich Carlos* ein, der portugiesische Vertrauensmann: „Dirk, ich verstehe Deine Angst. Wenn wir nächstes Jahr nicht genügend Arbeit haben, haben die Emden einen VW-Vertrag - und ihr AuVis seid als erste draußen, das ist schon schräg. Aber das wäre dann nicht die Schuld der Emden, sondern der Oberen im Konzern. Die schieben jetzt die Folgen des Abgasbetruges auf uns ab. Wenn die Emden nicht gekommen wären, hätten wir ab 2018 ja auch nicht genug Arbeit für alle. Wir müssen jetzt erstmal gucken, was hier in Osnabrück aus dem Konzern noch an Arbeit reinkommt, und dann versuchen, möglichst viele Kollegen möglichst lange zu halten, genauso wie Betriebsrat und IG Metall das in Emden gemacht haben.

Im Grunde ist das ja alles Mist, mit Festverträgen, Befristungen und Leiharbeit: Wir gehen alle durch das gleiche Werkstor und machen hier unsere Arbeit. Befristungen ohne sachlichen Grund und Leiharbeit sind Angstmache per Gesetz - das muss aufhören, das gehört abgeschafft. Aber eine andere Politik fällt nicht vom Himmel, und die bringt uns auch kein heiliger Martin Schulz – da müssen wir schon selber Druck machen und unsere Forderungen auf die Straße tragen, wie in jeder Tarifrunde. Ich gehe deshalb am 1. Mai zur Demo. Wie sieht's aus – kommt Ihr mit? Wir könnten ja danach beim Fest zusammen ein Bier trinken – auf Osnabrück, Emden und Portugal...“ Das findet auch

Dein Kollege Paul

*Alle Namen sind frei erfunden. Ähnlichkeiten mit tatsächlichen Personen wären rein zufällig.



FESTIVAL DER JUGEND

02.-05. ZEIT FÜR JUNI 2017 WIDERSTAND! festival-der-jugend.de