

Personen- oder Listenwahl?

Die BR-Wahlen 2010 fanden bei Volkswagen und Valmet als Personenwahlen statt: die Beschäftigten konnten so viele Stimmen vergeben, wie die Größe des zu wählenden Betriebsrates es erforderte, und damit im Ergebnis direkt die Zusammensetzung des Betriebsrates entscheiden. Das ist ein großer Vorteil gegenüber der Listenwahl: dort haben die Beschäftigten nur eine Stimme, die sie einer der konkurrierenden Listen geben können.

Personenwahl erfordert die Aufstellung eines einheitlichen Wahlvorschlages mit allen KandidatInnen. Nach den Richtlinien der IG Metall ist dessen Aufstellung Aufgabe der Vertrauensleute als gewählte VertreterInnen der IGM-Mitglieder. Die Vertrauensleute bei Volkswagen sind gerade dabei, dies von der Basis der Bereiche her (Montage, Karobau, TE usw.) durchzuführen. Die Wahl erfolgt dann als Personenwahl, wenn keine konkurrierende(n) Liste(n) eingereicht werden. Dafür rufen die Vertrauensleute bei VW dazu auf, keine Listen zu unterschreiben.

Personenwahl im Rahmen einer solchen einheitlichen Gewerkschaftsliste im Betrieb erleichtert die Auseinandersetzung mit dem Unternehmen. Gegenüber der Kapitalseite wird deutlich gemacht: Das ist der durch die Beschäftigten direkt gewählte Betriebsrat! Das einheitliche und geschlossene Auftreten der Gewerkschaft und des Betriebsrates wird dadurch erleichtert. Darum ist die Personenwahl auch 2014 anzustreben.

Aktive Gewerkschafter in den Betriebsrat!



Lobbyismus:

BMW und Daimler besiegen Klimaschutz

„Die Deutsche Umwelthilfe gratuliert Daimler und BMW zur Übernahme der Regie im Kanzleramt“, so ätzte Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Umweltorganisation, am 27.6.13. Tags zuvor war bekannt geworden, dass die deutsche Regierung in Brüssel schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos verhindert hatte. Zwischen 2015 bis 2020 sollte der Ausstoß von 120 auf 95 Gramm pro Einheit sinken. Das entspräche einer Absenkung des Kraftstoff-Verbrauchs von heute fünfzehn auf dann vier Liter pro hundert Kilometer.

Dumm nur, dass die bei Wohlstandskunden beliebten Dickschiffe der Branche —große Limousinen und Sports Utility Vehicles (SUVs) — einen deutlich höheren Spritverbrauch haben. Sie müssten sich sehr anstrengen, diese Ziele zu erreichen. Deshalb ließen offenbar BMW und Daimler die Muskeln spielen - und die „Klimakanzlerin“ wurde zur PS-Lobbyistin: Sie machte Druck auf die irische Ratspräsidentschaft, und das Thema wurde vom Gipfelzettel gestrichen. Damit wird auch die französische Konkurrenz in Schach gehalten, deren Autos einen geringeren Schadstoffausstoß haben.

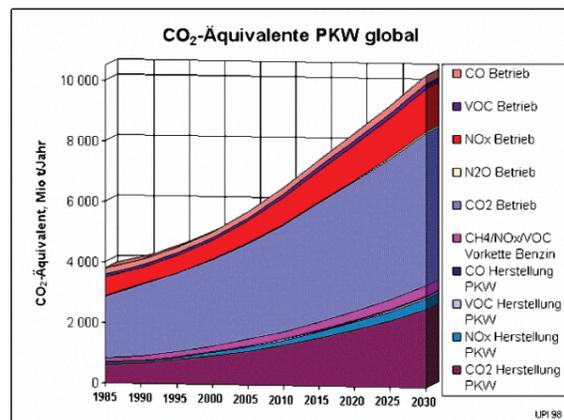
Dabei sind die ursprünglich angestrebten Werte durchaus zu erreichen. VW-Chef Martin Winterkorn hatte bereits beim Genfer Autosalon im Frühjahr angekündigt, dass VW mit seinen Autos die geplante EU-Obergrenze erreichen werde - „ohne Wenn und Aber“. Die Kanzlerin hat sich also ins Zeug gelegt, um den

süddeutschen Premium-Herstellern Anstrengungen und Kosten zu ersparen.

Dazu kommt ein besonderes „Gschmäcke“: Kurz vor dem Brüsseler CO₂-Showdown war bekannt geworden, dass Merkels Kanzleramtsminister Eckart von Klæden zu Daimler wechselt. Dazu Resch von der „Umwelthilfe“: „Der vom Stuttgarter Autobauer als Cheflobbyist bestellte Staatsminister im Kanzleramt von Klæden ist ganz offensichtlich jeden Euro wert, den der Daimler-Konzern ihm ab Herbst als Cheflobbyist zahlt...“

Und auch die BMW-Eigentümer lassen sich nicht lumpen: 690.000 Euro hat die Merkel-Partei von den Quandt-Erben erhalten. Diese halten etwa die Hälfte der BMW-Aktien und besitzen mehr als 20 Milliarden Euro. Die Spende macht 0,03 Promille dieses Vermögens aus - das zahlen die also aus der Portokasse...

Nachdenklich sollte uns Gewerkschafter dabei besonders machen, dass die IG Metall-Spitze zu diesen Machenschaften der Premium-Autokonzerne eisern schweigt - Klima hin, Klima her. Da war die IG Metall mit ihrem Programm „Auto, Umwelt und Verkehr“ aus dem Jahr 1990 schon mal deutlich weiter...



- Inhalt November 2013:
- Bremsspuren
 - Valmet
 - Dividendenkönige
 - Betriebsratswahlen
 - Kollege Paul
 - Lobbyismus

Volkswagen:

Bremsspuren...

Vier-Tage-Woche im Fahrzeugbau, weniger Festübernahmen von LeiharbeiterInnen der AutoVision zu Volkswagen als bei den Einstellungen erwartet: die Stückzahlen, vor allem beim Golf Cabrio, liegen 2013/2014 deutlich unter dem, was beim Anlauf einmal geplant war. Blicken wir über den Tellerrand: wie sieht es in der Autobranche aus, wie im Gesamt-Konzern?

Klassengesellschaft auch im Automobilbau: BMW, Audi und Mercedes melden neue Bestmarken, der Bugatti Veyron mit einem Stückpreis von 2,2 Mio. verkauft sich blendend. Viele Massenhersteller dagegen leiden unter der schwindenden Kaufkraft - Ausnahme: z.B. Toyota und die Koreaner mit Hyundai und Kia, die hohe Gewinnmargen einfahren.

Besonders betroffen sind die französischen Hersteller Renault und Peugeot-Citroen, aber auch Seat und Fiat. Alle europäischen Marken leiden unter der fortschreitenden Massenarmut in den südlichen Ländern - Folge der Krise und der aus Brüssel und Berlin verordneten Kürzungspolitik. Sie sind nur noch mit ca. 60% ausgelastet und reagieren mit Werksschließungen und Entlassungen: Ford, Peugeot, GM mit Opel schließen Werke in Antwerpen, Genk, Paris-Aulnay, Trollhättan, Termini Imerese und Bochum.

Opel Bochum ist ein besonderer Fall. Durch Fremdvergabe und Absatzverluste verlor das Werk in den letzten 5 Jahren bereits fast 40 % seiner Produktion. Nun wird es ganz geschlossen: „zur Rettung der rest-

lichen Standorte“. So wurde bereits die Schließung von Antwerpen begründet. Da die Bochumer Kolleginnen und Kollegen den ausgehandelten Verzichtsvertrag ablehnten und ihre eigene Schließung ab 2016 nicht noch selbst bezahlen wollten, werden sie nun noch durch die vorzeitige Schließung abgestraft - die Produktion des Zafira übernimmt Rüssels-

Valmet:

„Das kennen wir noch von Karmann...“

Diesen Spruch hört man öfter in Gesprächen über die Situation bei Valmet. In der Tat: der Verlust der beiden Audi-Aufträge, fehlende Folgeaufträge, ein „Restrukturierungsprogramm“ zur Kostensenkung und eine, gelinde gesagt, „zurückhaltende“ Informationspolitik der Unternehmensseite lassen ungute Erinnerungen aufkommen...

Die schwierige Absatzlage vor allem auf den europäischen Automärkten (s. Artikel „Bremsspuren...“) geht an den Zulieferern nicht spurlos vorüber. Insofern hat sich (leider!) für die Valmet-Belegschaft nichts gegenüber Karmann-Zeiten geändert. Dazu kommt: Dachsysteme für Ca-

heim. Solidarität sieht anders aus! Jetzt soll auch noch die Getriebefertigung sofort eingestellt werden, weil die Anzahl der produzierten Getriebe bis Jahresende ausreiche.

Die Sonderrolle von Volkswagen beruht auf der breiten Marken- und Produktpalette sowie der starken internationalen Verankerung, vor allem in China. Aber: Bremsspuren zeigen sich nicht nur in Osnabrück, sondern ganz besonders in Südeuropa (Portugal und Spanien). Die Lage in den anderen inländischen Werken ist sehr unterschiedlich: während Braunschweig und Wolfsburg gut ausgelastet sind, hat Emden Probleme mit dem Passat, Hannover mit dem Caddy.

Fortsetzung Seite 2

brios sind ein relativ enges Marktsegment, auf dem sich Webasto, Magna-CTS und eben Valmet in der Konkurrenz um Marktanteile befinden. Und wie die marktbeherrschenden Automobilkonzerne ihre Probleme auf die Zulieferer abwälzen, das haben wir ja noch aus Karmann-Zeiten in Erinnerung...

Die Unternehmensführung bei Valmet plant ein „Restrukturierungsprogramm“ zur Kostensenkung - doch genauere Informationen werden den Beschäftigten und ihren Interessenvertretern vorenthalten. Dies nährt den Verdacht, dass ihr in dieser schwierigen Situation nicht

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1 „Bremspuren“

Nun verfügt Volkswagen über eine große Flexibilität zwischen den Werken und Standorten, nicht nur in technischen Fragen, sondern auch beim Personal. So wurden KollegInnen aus Portugal, von MAN, aktuell noch 500 aus Emden in anderen VW-Werken beschäftigt. Der Grundsatz ist: Konzernleihe geht vor Leiharbeit und Werkverträgen.

Auch Beschäftigte in Osnabrück konnten durch Einsatz in anderen Werken gehalten werden, einige haben eine Dauerperspektive bei Porsche in Leipzig gefunden. Innerhalb des Werkes hilft zuletzt die Personalbindung durch den „Ökofitzer“ XL 1, um Beschäftigte zu halten. Der Betriebsrat setzt sich im Konzern für die Zukunftssicherung des Osnabrücker Standortes und der Beschäftigten (auch der LeiharbeiterInnen) durch entsprechende Maßnahmen ein.

Doch unser „Blick über der Teller- rand“ wirft Fragen auf, die nicht im einzelnen Betrieb zu lösen sind: Was ist mit der ständig steigenden Produktivität? Was, wenn der chinesische Markt auch dank sieben neuer VW-Werke so weit gesättigt ist, dass von dort exportiert werden kann? Die Arbeitskosten sind in China noch immer konkurrenzlos billig und die Transportkosten viel zu niedrig.

Das sind nur zwei Gründe, immer wieder zu fordern:

- **Runter mit der Arbeitszeit, branchen- und europaweit**
- **Entwicklung neuer, zukunftsfähiger Beschäftigungsfelder**
- **Entwicklung neuer und die Vernetzung bestehender Verkehrskonzepte.**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Sie umwelt- und menschenfreundlich zu gestalten und nutzbar für alle zu machen ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben. Uns scheint sie in diesem Profit-System nicht für alle realisierbar - aber erste Schritte dahin müssen wir jetzt schon erkämpfen.

Fortsetzung von Seite 1 „Valmet“

viel mehr einfällt, als die Probleme auf die Beschäftigten abzuwälzen. Auch damit würde sie sich in die schlechtesten Karmann-Traditionen stellen...

Dazu passte der Versuch, in mehreren Schritten bis Anfang November insgesamt 43 Leiharbeiter zu entlassen – bei gleichzeitiger Erhöhung der täglichen Arbeitszeit auf acht Stunden! Der Betriebsrat sah danach die Stimmung in der Produktion „auf dem Tiefpunkt“ und den „Betriebsfrieden enorm gestört“. Er hat gut daran getan, diesem Angriff auf die Beschäftigten einen Riegel vorzuschieben.



Porsche und Piëch: Dividendenkönige

(dpa). Die Familien Porsche und Piëch haben in diesem Jahr die höchsten Dividenden aller Unternehmerfamilien in Deutschland erzielt. Nach einer Auswertung der „Wirtschaftswoche“ erhielten die Familien, die über die Porsche Automobil Holding SE knapp ein Drittel der VW-Aktien halten, eine Ausschüttung von 301 Millionen Euro. Damit waren die Dividendeneinnahmen der Familien zweieinhalbmal so hoch wie im Vorjahr.

Laut „Wirtschaftswoche“ überholten Porsche und Piëch die Familie Merck, die auf Einnahmen von 295 Millionen Euro vom gleichnamigen

Betriebsrat und Arbeitnehmervertreter im Beirat fordern völlig zu Recht Perspektiven und Zukunftskonzepte. Leider stößt hier die „Mitbestimmung“ der Beschäftigten an eine Grenze: wirtschaftliche Entscheidungen werden in einem kapitalistischen Unternehmen immer noch von den privaten Eigentümern allein getroffen, auch wenn sie hunderte von Beschäftigten betreffen. Um so mehr sollte der Blick auch „über den Tellerrand“ gehen: ohne überbetriebliche Schritte zu einer anderen Wirtschaftspolitik (kürzere Arbeitszeiten mit Lohn- und Personalausgleich, neue Beschäftigungsfelder) wird die Sicherung der bedrohten Arbeitsplätze bei Autoherstellern und Zulieferern wohl kaum gelingen.

Pharmahersteller kommt. Auf den Rängen drei bis fünf folgten Mitglieder der BMW-Eigentümerfamilie Quandt. Stefan Quandt kassierte aus seiner Beteiligung an BMW 262 Millionen Euro Dividende, Johanna Quandt 251 Millionen Euro. Susanne Klatten erhielt 248 Millionen Euro an Ausschüttungen von BMW, Almeta und SGL Carbon. Der Aufstellung zufolge kommen sieben weitere Privataktionäre auf Dividendeneinnahmen von über 100 Millionen Euro. (Hannoversche Allgemeine, 12.08.2013)

Impressum
V.i.S.d.P.: Wilhelm Koppelmann,
dkp@dkp-osnabrueck.de

Betriebsratswahlen 2014

Im Frühjahr 2014 finden wieder Betriebsratswahlen statt, auch bei Volkswagen und Valmet. Für die Beschäftigten geht es in diesen Wahlen darum, wer ihre Interessen gegenüber der Kapitaleite in den nächsten vier Jahren vertreten soll.

„Mitbestimmung“?

Welche Möglichkeiten gibt das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) den Betriebsräten dazu in die Hand? Ein Mitbestimmungsrecht hat der Betriebsrat in „sozialen Angelegenheiten“ (Lage, vorübergehende Verlängerung oder Verkürzung der Arbeitszeit; Urlaubsplanung; Arbeits- und Gesundheitsschutz; Sozialeinrichtungen usw.) und bei „personellen Einzelmaßnahmen“ (Einstellung; Ein- oder Umgruppierung; Versetzung). In diesen wichtigen Fragen können die Bosse nicht allein entscheiden, sie müssen sich mit dem Betriebsrat einigen.

KEINE Mitbestimmungsrechte hat

der BR aber in „wirtschaftlichen Angelegenheiten“: Produkte und Produktionsverfahren, Investitionen, Rationalisierung, Schließungen, Personalplanung usw. Hier hat er nur Informations- und Beratungsrechte. Die Entscheidungen treffen dann allein die Privateigentümer der Produktionsmittel, auch wenn davon die Existenz von Hunderten und Tausenden von Beschäftigten abhängt...

Und auch in den Fragen mit voller Mitbestimmung entscheidet als „letzte Instanz“, wenn es nicht zu einer Einigung kommt, entweder



eine betriebliche „Einigungsstelle“ oder das Arbeitsgericht. Anders als in Tarifverträgen sind bei betrieblichen Streitfragen dem Betriebsrat „Maßnahmen des Arbeitskampfes“ untersagt (BetrVG). Das wichtigste demokratische Recht der Beschäftigten in Konflikten mit dem Kapital, das Streikrecht, ist dem Betriebsrat damit genommen.

Jeder Betriebsrat ist so stark, wie die Belegschaft ihn macht...

Darum ist es wichtig, dass hinter dem Betriebsrat eine Belegschaft steht, die ihn aktiv unterstützt. Alle ehemaligen „Karmänner“ (und –frauen) erinnern sich noch an den Kampf gegen die Abgruppierungen im Zusammenhang mit der Einführung von „ERA“ im Frühjahr 2007: drei Schichten lang standen die Bänder, bis die Karmann-Bosse ihren Griff in unsere Taschen zurücknehmen mussten. Allein die gesetzliche Mitbestimmung des Betriebsrates hätte dieses Ergebnis wohl nicht erreicht...

Um den Betriebsrat aktiv unterstützen zu können, muss die Belegschaft vor allem gut informiert sein – nicht nur über Verhandlungsergebnisse, sondern auch über aktuelle Sachstände in betrieblichen Konflikten. Und: die Belegschaft muss gut organisiert sein, um in Konfliktfällen gemeinsam handeln zu können. Wichtig für beides sind neben den Betriebsräten auch die IG Metall-Vertrauensleute – sie bilden zusammen mit den IG Metall-Betriebsräten die gewerkschaftliche Basisorganisation im Betrieb.

Fortsetzung Seite 4



Kollege Paul

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit - mit Hartz IV hatten SPD und Grüne 2003 im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz damit Schluss gemacht und die Grundlage für die explosionsartige Ausweitung von Leiharbeit geschaffen. Formal steht zwar im Gesetzestext, das die gleiche Bezahlung von Stammebelegschaft und Leiharbeitern gilt. Dieses aber nur dann, wenn es keine anderslautenden Tarifverträge gibt. Es fand sich auch schnell eine „christliche Gewerkschaft“, die einen Schweinetarifvertrag mit den Leiharbeitsverbänden schloss - einen

Tarifvertrag, der schlechtere Bedingungen als die gesetzlichen Vorgaben es vorsehen, festschrieb. Was auch noch vom DGB, wenn auch leicht verbessert, in einem eigenen Tarifvertrag nachvollzogen wurde.

Das Bundesarbeitsgericht entschied 2010 dass diese „christliche Gewerkschaft“ gar nicht tariffähig ist, also gar keine Tarifverträge abschließen darf.

Nun hätte man ja darauf hoffen dürfen, dass die DGB-Gewerkschaften die Gelegenheit nutzen, dem Lohndumping ein Ende zu bereiten. Irrtum! Der DGB kündigte zwar die Tarifverträge mit den Leiharbeitsverbänden, schloss aber einen neuen ab, der gerade mal ab 2016 im Osten die 8,50 Euro als Mindestlohn erreicht. Nimmt man dann noch die Äußerung des designierten neuen Metall-Vorsitzenden Wetzel, der einer weiteren Lohnspreizung das Wort redet, dann liegt der Verdacht nahe, dass dem Kapital Sonderkonditionen für die Konkurrenz auf dem Weltmarkt geschaffen werden sollen.

Das meint jedenfalls Dein Kollege Paul