

Alle Jahre wieder...

...wissen wir zum Jahresende nicht, wie es im nächsten Jahr für den Fahrzeugbau weitergeht. Das ist in den letzten Jahren schon Dauerzustand.

Seit mit dem EOP des Golf Cabrio kein „eigenes“ Modell mehr aus Osnabrück kommt, hangeln wir uns von Auftrag zu Auftrag.

Immerhin: trotz aller Unsicherheit ging es immer weiter, und die Belegschaft wuchs. 2017 war sogar das Jahr der höchsten Auslastung im Fahrzeugbau seit der Gründung von Volkswagen Osnabrück. Die Porsche-Modelle, die Fertigung der ersten Tiguan-Generation für USA und Kanada und die Lackierung des Škoda-Fabia sicherten Beschäftigung.

Abbau von 550 Arbeitsplätzen

Aber: am Ende dieses Jahres steht auch der erste massive Jobabbau in der kurzen Geschichte des Unternehmens: 550 Arbeitsplätze weniger, etwa jeder dritte im Fahrzeugbau. Die Stammbeschäftigten aus Emden werden in anderen Standorten aufgefangen. Doch für 250 Leiharbeiter von AutoVision heißt das früher oder später: Arbeitsplatzverlust oder ein anderer Einsatzbetrieb zu deutlich schlechteren Konditionen, besonders beim Lohn.

Für die „Stammebelegschaft“ gilt auch in Osnabrück bis 2025 die Beschäftigungsgarantie aus dem „Zukunftspakt“. Das bestätigten vor einem Jahr in der Betriebsversammlung sowohl Stephan Wolf für den Gesamtbetriebsrat als auch Ministerpräsident Stephan Weil. Durch die Verlängerung der Cayman-Fertigung ist der „Stamm“ im ersten Halbjahr 2018 auch noch ausgelastet, trotz der nun bekanntgewordenen Stückzahlstreichungen beim Tiguan.

RK S.1



Im Jahr 1984 begann der Kampf der IG Metall für die 35-Stunden-Woche. Nach sieben Wochen Streik und Aussperrung wurde der Einstieg in die 35-Stunden-Woche geschafft. (Foto: Klaus Rose)

Doch:

Wie geht es dann weiter?

Die Zusagen aus der letzten Aufsichtsratssitzung der AG über umfangreiche Investitionen (nicht nur) in den niedersächsischen Werken klangen auch für Osnabrück gut. Nur: für andere fahrzeugaufbauende Werke sind diese auf konkrete Modelle bezogen – für Osnabrück ist eine „eigene Modellreihe“ zugesagt, aber noch ist nicht entschieden, welche. Die Kolleg/inn/en – oft noch geprägt von den Erfahrungen der Karmann-Pleite – erwarten schnell konkretere Entscheidungen!

Und: auf alle Arbeitenden in der Autoindustrie kommen mit Digitalisierung, „Industrie 4.0“ und Umstieg auf E-Mobilität große Beschäftigungsrisiken zu. Heute trifft dies vor allem die „prekär“ Beschäftigten in Leiharbeit und Befristungen sowie Zulieferer wie EDAG und SD-Automotive (siehe S. 3). Doch in den letzten Karmann-Jahren mussten wir alle erfahren: auch ein Festvertrag als „Stammbeschäftigter“ bedeutet keine absolute Beschäftigungsgarantie!

Kürzer arbeiten!

Zwischen 1985 und 1995 trug die stufenweise Verkürzung der Wochenarbeitszeit von 40 auf 35 Stunden bei vollem Lohnausgleich dazu bei, trotz flächendeckender Einführung von Industrierobotern und CNC-Maschinen Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. 1993 verhinderte die Vier-Tage-Woche in der Volkswagen AG die drohende Entlassung von 30.000 Beschäftigten – bezahlt von den Arbeitenden selbst.

Für die Tarifrunde 2018 hat die IG Metall zum ersten Mal seit langem wieder Forderungen zur Arbeitszeit gestellt. Dabei geht es diesmal nicht um kollektive Verkürzung für alle, sondern um eine individuelle „Wahloption“ für jede und jeden auf „Kurze Vollzeit“. Diese soll die üblichen Nachteile von Teilzeitarbeit (kein Rückkehrrecht) vermeiden und für Eltern, Pflegenden und Schichtarbeiter einen teilweisen Entgeltausgleich bringen.

Das wäre ein richtiger Schritt zur tariflichen Absicherung von flexiblen Arbeitszeiten nach den Bedürfnissen der Arbeitenden. Die vor uns liegenden Jobrisiken erfordern aber einen Schritt weiter: „Kurze Vollzeit“ – für alle!

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.

Schwierige Umsetzung

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 AR 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, an-

gesichts des nötigen Umbaus und der Sparmaßnahmen gibt es nun in Osnabrück 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!

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 (ÖPP=Öffentlich-Private Partnerschaft) 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 Sparbuchvariante mit 30 Prozent. Versuchen Sie das mal bei Ihrer Bank!

Wir fordern: Mit unseren Steuern und Gebühren dürfen derartige Wuchergeschäfte nicht bezahlt werden - nicht auf der A1 und auch in keinem anderen ÖPP-Projekt!



Kollege Paul, die Unterschriftensammlung und das VW-Gesetz

Neulich in der Pause. Timo fragt den Vertrauensmann: „Sag mal, Carlos – ihr habt doch im Sommer so einen Aufriss gemacht und Unterschriften gesammelt wegen dem VW-Gesetz, Volkswagen sollte nicht in den Wahlkampf gezogen werden und so. Hat das eigentlich was gebracht?“

„Das kann man wohl sagen! Die Vertrauensleute haben in den verschiedenen Standorten über 70.000 Unterschriften gesammelt. Das hat dazu geführt, dass sich alle Parteien in Niedersachsen für das VW-Ge-

setz und die Erhaltung der Landesanteile ausgesprochen haben. Damit bleibt die Landesregierung, egal von welcher Partei, weiter in der Verantwortung für Standorte und Arbeitsplätze. Dabei gab es in den Bundesparteien vorher ganz andere Töne bei der FDP, aber auch bei der CDU.“

Sven mischt sich ein: „Althusmann wollte ja auch vor den Wahlen das zweite Aufsichtsratsmandat an einen sogenannten Experten vergeben und nicht mehr an einen aus der Landesregierung. Schon witzig, wie

schnell er jetzt selber zum Experten geworden ist!“

Timo bleibt skeptisch: „Die ganzen Politiker machen doch nur, was die wollen!“

„Nur, solange wir sie machen lassen! Dieses Beispiel zeigt doch, dass selbstbewusstes Einmischen in die Politik angesagt ist. Wir lassen uns nicht zum Opfer machen!“, antwortet Carlos.

Recht hat er, meint

Dein Kollege Paul

Entlassungen bei SD Automotive

„Als erste gefeuert“: das trifft bei sinkender Auslastung zuerst die Leiharbeiter, wie zurzeit bei Volkswagen, aber auch die Beschäftigten von Zulieferern und Dienstleistern. Die Entlassung von 111 Arbeiter/inn/en bei SD Automotive in Georgsmarienhütte, mehr als einem Fünftel der dort Arbeitenden, ist das letzte Beispiel dafür im Osnabrücker Land.

Als „Hauptursache“ benennt SD-Geschäftsführer Markus Dröge: „Seit 2016 wird bei den großen europäischen Konzernen vornehmlich die Entwicklung selbst beziehungsweise intern umgesetzt“ (Neue Osnabrücker Zeitung, 28.10.2017). Das gilt in der „Dieselkrise“ gerade auch bei Volkswagen. Den vielen ehemaligen „Karmännern“ bei SD Automotive dürfte das ebenso bekannt vorkommen wie der Kündigungstermin kurz vor Weihnachten...

Die Beschäftigten von SD Automotive haben sich keinen Betriebsrat gewählt. Manche meinten, es geht auch ohne, andere ließen sich von den Drohungen der Geschäftsführung einschüchtern. Sie hörten auf ihren Chef und haben

jetzt keine eigene Interessenvertretung. Mit Betriebsrat „hätte der Arbeitgeber SD in diesem Fall über einen Interessenausgleich und Sozialplan verhandeln müssen. So hat die Geschäftsführung offensichtlich alles alleine bewertet und entschieden“, so IG Metall-Bevollmächtigter Stephan Soldanski (NOZ, 28.10.2017).

Geschäftsführer Markus Dröge äußert die Überzeugung, dass „mit diesem Schritt die Zukunft für das Gesamtunternehmen gesichert wird“. Er sei „sicher, dass wir im kommenden Jahr eine Perspektive haben, dass es wieder aufwärtsgeht“ (NOZ, 27. und 28.10.2017).

Alles wird gut - darauf können die restlichen Beschäftigten jetzt vertrauen und weiter auf ihren Chef hören. Sie können aber auch den ersten Schritt zu einer eigenen Interessenvertretung gehen, sich in der IG Metall organisieren und die Gründung eines Betriebsrates einleiten. Diese Entscheidung kann ihnen niemand abnehmen...

Einen Finger kann man brechen – fünf Finger sind eine Faust!



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 Deutschen Umwelthilfe**

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 Unter-

drückung – also ein Komplize – war. 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 weitergab. 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 Werkschutz 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 einem Filmbeitrag der ARD unter dem Titel "Komplizen? VW und die brasilianische Militärdiktatur" auf: daserste.de

Für die Vielen, nicht für die Wenigen

Unter diesem Motto stand der Parteitag der britischen 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 Meinung, dass die britische Wirtschaft vom Staat deutlich stärker reguliert werden sollte.

Hier ein Auszug aus der Rede von Corbyn auf dem Parteitag: „Zehn Jah-

re 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.“

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 GewerkschafterInnen:

Frank Bsirske, ver.di-Vorsitzender

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://abruesten.jetzt/>