

Käfer

Betriebszeitung der DKP für VW-Braunschweig und Wolfsburg

Inhalt

- Kurzarbeit und Sonderschichten
- Vorschläge der DKP
- Fritz und die Gerechtigkeit
- Karmann ausgeblutet
- Proteste bei Conti
- Aktionstage und rotes Fest

www.roter-kaefer.de

Mitten in der Krise weist VW im 1. Quartal einen Gewinn von 312 Mio € aus

Jedes 9. Auto weltweit ist ein VW

In Deutschland stiegen die Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr um 4,5%

Kauft VW jetzt Porsche?

Erst Kurzarbeit jetzt Sonderschichten – geht die Krise an Volkswagen vorbei?

Ja, VW kann von einer attraktiven Modellpalette und von Stützungsmaßnahmen in den wichtigsten Absatzmärkten profitieren. So bleibt der Rückgang mit ca. 11% im Vergleich zu 20% in der übrigen Autoindustrie moderat. Der Gewinn allerdings resultiert hauptsächlich aus dem Verkauf der brasilianischen Nutzfahrzeugsparte an MAN.

Ja es ist richtig, die Gewinnabführung von VW an Porsche konnte dank VW-Gesetz verhindert werden. Die EU-Kommission hält sich mit einer Klage vor den EU-Wahlen zurück. Das bedeutet eine Atempause, noch nicht Entwarnung!

Ja, von der Abwrackprämie profitiert vor allem VW. Wie sich die Verkaufszahlen danach entwickeln ist ungewiss. Außerdem: sie ist keine Umweltpremie, sie ist ei-

ne Subventionierung der Automobilindustrie und hat durchaus negative Auswirkungen zum Beispiel auf das KFZ-Handwerk.

Der glimpfliche Ablauf der Krise bei VW darf nicht davon ablenken, dass es in der Region wesentlich düsterer aussieht für Arbeits- und Ausbildungsplätze!

Überkapazitäten bleiben

IGM-Vorsitzender Huber hat auf der IGM-Autokonferenz Ende März gesagt: „Wir befinden uns in einer tiefen Strukturkrise. Weltweite Überkapazitäten und das Erfordernis, neue und andere Autos zu bauen, belasten die Automobilindustrie.“ Eine solche Strukturkrise kann man nicht einfach aussitzen.

Ein Schutzschirm für Banken und Autoindustrie ist kein Konzept zur Krisenbe-

wältigung. Öffentliche Aufträge zur Nachfrage-Stützung sind unverzichtbar. Die Strukturkrise und der langfristige Beschäftigungsabbau in der Automobilindustrie verlangen:

1. eine drastische Arbeitszeitverkürzung in der Automobil- und Zulieferindustrie in ganz Europa. (30-Stunden oder 4 Tage-Woche)!
2. die Neuentwicklung von ökologisch sinnvollen Beschäftigungsfeldern. Und zwar jetzt, denn Umbau und Neuentwicklung brauchen 5-10 Jahre. Bootsmotoren und Blockheizkraftwerke sind gut, reichen aber nicht.

Aktuell:

Wie wäre es, wenn angesichts des Personalbedarfs in WOB die restlichen Leiharbeiter aus Hannover eingesetzt würden? Wer so verzweifelt, gleichzeitig mutig um seinen Arbeitsplatz kämpft, hat eine Chance verdient!



www.kommunisten.eu

Vorschläge der DKP für einen sozialen und ökologischen Umbau der Automobilindustrie

- Entwicklung und Ausbau eines umweltgerechten Verkehrssystems unter maßgeblicher Nutzung der finanziellen Mittel und der Forschungskapazitäten der Automobilkonzerne. Statt konkurrenzfähiger Automobilkonzerne brauchen wir ein neues Mobilitätskonzept.
- Umstellung der Produktionskapazitäten in den Automobilbetrieben zur vermehrten Herstellung schienen- und straßengebundener öffentlicher Verkehrsträger.
- Einsatz der Forschungskapazitäten zur Erforschung neuer Energiequellen für das Auto.
- Öffentliche - nationale und europäische - Investitionsprogramme zum Umbau des Produktions- und Konsumtionsmodells (Energieeinsparung, erneuerbare Energien, Reduzierung Schadstoffausstoß und Ressourcenverbrauch, Trans-

port, kommunale Infrastruktur, Gesundheit und Bildung).

- Wenn öffentliche Gelder an die Automobilindustrie oder an die Banken der Automobilkonzerne vergeben werden, dann muss dies mit Auflagen für die Umstrukturierung der Automobilindustrie, Weiterbildung und Umqualifizierung der Beschäftigten, Garantien für die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen verbunden sein.

- Öffentliche, demokratische Kontrolle über Investitionen; wirtschaftliche Mitbestimmung der Belegschaften, durch die Einsetzung von Wirtschafts- und Sozialräten. Denn die Entscheidung über das "Was" und "Wie" der Produktion und die Entscheidung über die Investitionen darf heute und in Zukunft nicht mehr allein in einsamen und mit keiner demokratischen Legitimation ausgestatten Machtzentren

der Autokonzerne getroffen werden.

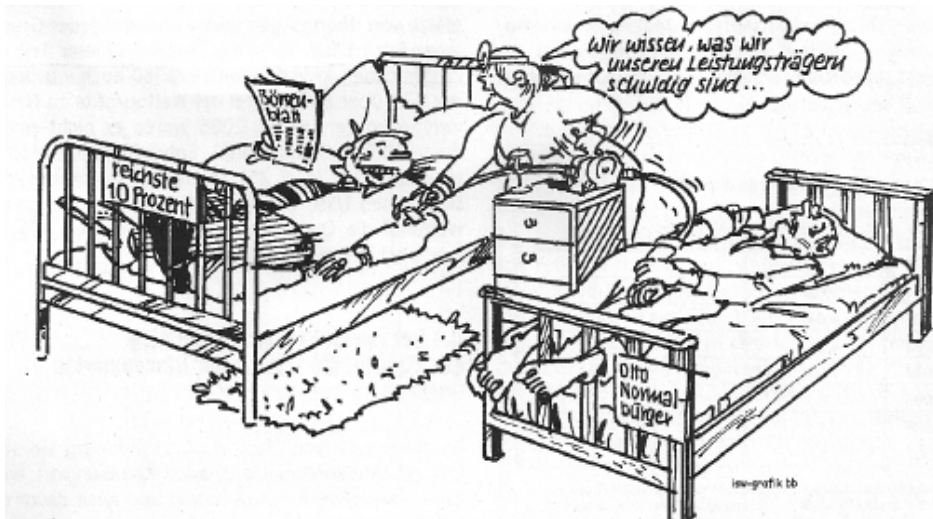
- Keine weiteren Privatisierungen - der Börsengang der Bahn muss gestoppt werden. "Was Alle brauchen, das soll auch Allen gehören".

Arbeitsplatzsicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich.

- Die Finanzierung dieses Programms muss u.a. durch die Abschöpfung des Vermögens, das nicht für produktive Investitionen genutzt wird, d. h. durch die progressive Besteuerung hoher Einkommen, Vermögen und Profiten, über die Erhöhung des Spitzensteuersatzes und der Unternehmenssteuern und die Einführung einer Vermögenssteuer gewährleistet werden.

- Die Einführung einer Kapitalverkehrssteuer (Tobin-Tax), z. B. als europäische Steuer, damit die Europäische Union mehr Mittel für Programme zur Überwindung des Entwicklungsgefälles innerhalb der EU erhält, wäre ein Beitrag, um Betriebsverlagerungen und Standortkonkurrenz einzudämmen.

- Darum Rettungsschirme nicht nur für Banken und Unternehmen, sondern auch zu Entschuldung notleidender Familien, Arbeitsloser, Rentner, Niedrigverdiener. Sofortmaßnahmen müssen auf Steigerung der Kaufkraft der unteren und mittleren Einkommensschichten zielen, ohne die sozialen Sicherungssysteme - Mehr Netto vom Brutto - zu unterhöhlen oder die Staatsverschuldung zu erhöhen. Also z. B. auf die Erhöhung der Löhne.



Fritz und die Gerechtigkeit

Neulich in der Kantine: „Habt ihr das mit dem Hungerstreik der Leiharbeiter vor VW Hannover mitgekriegt“, fragt Gabi in die Runde, „der Werkschutz soll sie sogar aus dem Betriebsratsbüro geworfen haben“. „Ist doch schon gegessen“, sagt Rolf, „für 118 hat die WOB AG doch die Arbeitsverträge verlängert und sie nach Wolfsburg übernommen“. „Aber das ist nur die Hälfte, die anderen sind jetzt arbeitslos und wir machen Sonderschichten“ entgegnet Gabi. „Das waren doch alles Türken“, motzt Jörg aus der Ecke.

Darauf Henner: „Ob Türken oder nicht, leben und arbeiten wollen wir alle. Und bei fast 5 Milliarden Reingewinn wär VW auch mit 100 Leiharbeitern mehr wohl nicht Konkurs gegangen“. „Gab's nicht mal einen Tarifvertrag, wo VW sich verpflichtet hat, das Beschäftigungsvolumen in den sechs inländischen Standorten bei 99000 zu halten? Jetzt sind wir glaub' ich ca 85000“, fragt Bernd. Darauf Gabi bitter: „Ach ja – Tarifvertrag. Gibst nicht auch einen, wo drinsteht, dass der Arbeitszeitfixpunkt auf 25 Stunden gesenkt werden kann, um die Beschäftigung in absatzarmen Zeiten zu halten. Das könnte auch den Leiharbeitern helfen.“ „Jetzt macht mal halblang“ wirft daraufhin Paul ein, „das kann die Gewerkschaft doch wegen der Wettbewerbsnachteile nicht durchsetzen. Ohne den Betriebsrat würden der Winterkorn auch mit uns Stamm-

beschäftigten noch ganz anders umspringen“.

Ja, die Aufspaltung in Kernbelegschaft und fast vogelfreie Randbelegschaft hat sich in vielen Köpfen festgesetzt. Auch die schönste Kampagne für die Rechte der Leiharbeiter auf der IGM-Homepage verblasst, wenn vor Ort verzweifelt Kämpfende doch ziemlich im Regen stehen. Und wenn es wirklich hart auf hart kommt, dann haben wir alle befristete Verträge, nur das Enddatum steht nicht fest, so kormulierte es neulich ein IGM-Vertrauensmann von Karmann. Nur gemeinsam können wir verhindern, dass die Auswirkungen der von den Finanz- und Großkonzernen verursachten Weltwirtschaftskrise auf uns Beschäftigte abgewälzt werden.

Meint

Euer Fritz

Karmann ausgeblutet

Karmann ist insolvent – diese Nachricht trifft Belegschaft und Betriebsrat des Osnabrücker Autobauers kurz vor Ostern wie ein Schock. Trotz der seit Wochen drohenden Gefahren hatten viele bis zuletzt gehofft, dass es so schlimm doch nicht kommen würde. Die Zukunft von 3470 Beschäftigten – viele von ihnen seit Jahrzehnten bei dem Traditionsunternehmen – steht nun auf dem Spiel.

Tatsächlich ist Karmann das bislang prominenteste Opfer der Autokrise. Die Autokonzerne haben jahrelang gigantische Überkapazitäten aufgebaut. Nun lassen sie auch Nischenfahrzeuge wie Cabriolets nicht mehr bei Auftragsfertigern wie Karmann fertigen, sondern stellen sie selbst her. Eine Neuorientierung auf andere Produkte wie Elektroautos wurde bei Karmann nur zaghaft und zu spät in Angriff genommen. Die Eigentümerfamilien Karmann, Boll und Battenfeld richteten

ihre „unternehmerische Initiative“ stattdessen darauf, das „Unternehmerrisiko“ auf die Beschäftigten abzuwälzen – mit Hilfe der schon 1937 vom „alten“ Wilhelm Karmann geschaffenen Unternehmenskonstruktion. Neben der »Wilhelm Karmann GmbH«, für die nun Insolvenz angemeldet wurde, gibt es die »Wilhelm Karmann KG«. Die Beschäftigten sind bei ersterer angestellt, letzterer gehören Grundstücke und Anlagen.

Notwendige Investitionen, zum Beispiel bei Modellwechseln, wurden stets per Kredit der Eigentümerfamilien über die KG finanziert und im Laufe des Produktionszyklus zurückgezahlt. Zuletzt war das anders.

Die Eigentümer hätten das Unternehmen regelrecht ausgeblutet, berichten Insider. Allein in den vergangenen drei Jahren sollen 100 Mio. € entnommen worden sein.

Von den verbliebenen 3470 Arbeitern und Angestellten sollten zuletzt 1335 durch die Schließung des Gesamtfahrzeugbaus ihren Job verlieren. Betriebsrat und Belegschaft wurden erpresst, einen Sozialplan ohne bisher übliche Abfindungen zu akzeptieren. Stattdessen sollte eine „Transfergesellschaft“ eingerichtet werden, die zu 80 % vom Land abgesichert würde.

Doch alle Zugeständnisse halfen nichts. Trotz des privaten Reichtums der Eigentümer (400 Mio. € laut ManagerMagazin 10/07) waren diese nicht bereit ihren Anteil an dieser „Transfergesellschaft“ zu übernehmen. Die nun angemeldete Insolvenz erweist sich so als Manöver der Eigentümer, ihr Privatvermögen zu schützen, indem sie die Folgen der Krise und die Fehler der Vergangenheit auf die Belegschaft abwälzen.

Kapitalismus pur!

Internationaler Protest bei Conti



Anlässlich der Hauptversammlung von Conti am 23.4. in Hannover zogen rund 3000 Beschäftigte vom Hauptbahnhof, wo mehr als 1000 französische Kollegen aus dem ebenfalls von Schließung bedrohten Werk in Clairoix angekommen waren, zur Kongreßhalle. Mit dabei Kollegen aus den verschiedenen Contistandorten in Deutschland, aber auch Delegationen aus Belgien und Mexiko, von Ina-Schaeffler, Karmann und viele andere.

Sie alle formulierten ihren Protest gegen die angedrohte Vernichtung von weiteren 1900 Arbeitsplätzen in Hannover Stöcken und Clairoix.

Seit Anfang 2008 hat der Konzern bereits 14.000 Beschäftigte, darunter 5000 Leiharbeiter auf die Straße gesetzt. Und ein Ende ist nicht absehbar.

Auch die Tochter Conti-Tech kündigte Schließungen in Spanien, England und Schweden, sowie Entlassungen in Frankreich an. Der Vorstand zeigte sich bisher nicht beeindruckt, weitere Aktionen müssen folgen, der Druck muss erhöht werden. Erfreulich die internationale Dimension des Widerstandes.

Die französischen Kollegen brachten die Kampfbereitschaft auf den Punkt: Wir atmen alle den gleichen Rußstaub ein und riechen alle Gummi und kämpfen mit unseren Herzen und einen Tag länger als Conti!

Letzteres ist ein Hinweis auf den erfolgreichen Kampf der mexikanischen Kollegen von Euzkadi, der in einem Buch „Einen Tag länger als die Continental“ dokumentiert ist.

Wegner fordert staatliche Planung

Anlässlich einer Aktuellen Stunde im Niedersächsischen Landtag zu dem Thema Conti forderte die fraktionslose Abgeordnete Christel Wegner (DKP) eine gesamtgesellschaftliche Planung in der Automobil- und Zuliefererindustrie und darüber hinaus!

Wegner kritisierte, dass allein der Profit und nicht die Interessen der Belegschaften oder gar ein gesamtgesellschaftliches Konzept im Automobil- und Zuliefererbereich ausschlaggebend für wirtschaftliche Entscheidungen sind. „Die Politik steht nur noch daneben, schaut hilflos zu, hat sich längst der Mittel beraubt oder nutzt die verbleibenden nicht, um den Konzernherren Einhalt zu gebieten“, so die Abgeordnete.

„Wenn Sie den Kapitalismus frei walten lassen, dann betreiben Sie keine Politik, sondern verwalten nur noch den Mangel in Hoffnung auf bessere Zeiten. Dafür sind wir alle nicht gewählt“, so die Kommunistin.

Im Bundestag hätten die Parteien mit dem Verstaatlichungsgesetz einen ersten Schritt in die richtige Richtung hin zu mehr staatlicher Kontrolle unternommen. „Ich hoffe dabei wird es nicht bleiben“, so Wegner.

Impressum:

Herausgeber:

DKP Kreis Braunschweig-Wolfenbüttel

V.i.S.d.P.: Werner Hensel

Wilhelm-Raabe-Straße 7, 38104 Braunschweig



Der 28. März

Über 50.000 Menschen demonstrierten am 28. März in Berlin und Frankfurt gegen die Abwälzung der Krisenlasten auf die arbeitenden Menschen. Auch aus Braunschweig und Wolfsburg waren mehr als 100 KollegInnen dabei, aus Salzgitter sogar 500! Die nächsten Höhepunkte sind:

Der 1. Mai

unter dem Motto: Arbeit für alle bei fairem Lohn. Es spricht um 10.30 auf dem Burgplatz Prof. Frank Deppe! Übrigens, die Unternehmer und ihre Politiker registrieren genau, ob plötzlich tausende mehr auf dem Platz und der Demo sind! Die Diskussion über drohende Unruhen zeigt, dass sie genau wissen was sie anrichten, aber auch ihre Angst! Heizen wir ihnen kräftig ein mit einer großen Beteiligung und vielen Transparenten und Fahnen!

Der 16. Mai

Aktionstag der europäischen Gewerkschaften. Für uns geht es nach Berlin. Abfahrt der Busse 7.30 Ohefeld und Busbahnhof. Motto: Die Krise bekämpfen – Sozialpakt für Europa – die Verursacher müssen zahlen! Wir müssen mehr werden als am 28.3. und wir müssen lauter werden!



Feste kämpfen und Feste feiern

Die DKP lädt ein zu einem roten Fest.

Und nach dem demonstrieren geht es zum „Roten Fest“ ins Gemeinschaftshaus Weststadt. Denn wer kämpft darf und soll auch feiern! Für Essen ist gesorgt, ein tolles Kulturprogramm vorbereitet und Trinken und Tanzen ist natürlich auch angesagt. Das alles zu verträglichen Preisen!

Rotes Fest

„Vorwärts und nicht vergessen“

Mit:

„Quijote“ aus Chemnitz
mit Musik von Mikis Theodorakis
und Liedern gegen das Vergessen

Informationsständen

Literatur und CD's

Leckerem Essen und Trinken

Musik – nicht nur aus Griechenland
(durchaus tanzbar!)

Samstag,

16. Mai 2009,

19.30 Uhr, (Einlass 18.30 Uhr)

Gemeinschaftshaus
Weststadt

Ludwig-Winter-Straße, Braunschweig
Kostenbeitrag 10 Euro,
ermäßigt 5,00 Euro

