

roter 11/2010



Käfer

Betriebszeitung der DKP für VW-Braunschweig und Wolfsburg

Inhalt

- Tarifrunde 2011
- Leiharbeit ist Sklavenarbeit
- Fritz zu Schichtmodellen
- Gorleben - lebendiger Widerstand
- Klimaziele und Blockheizkraftwerke
- Umbau statt Krise?

www.roter-kaefer.de

Tarifrunde

6 Prozent oder 8 Prozent – auf jeden Fall in die Struktur!

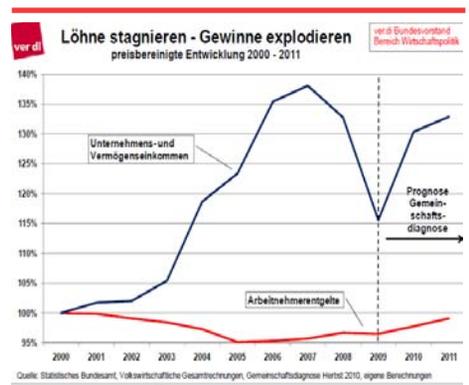
Die Diskussionen zur Forderung für die Tarifrunde 2011 bei Volkswagen sind weitgehend abgeschlossen. Am 6. 12. stellt die Tarifkommission die Forderung auf. In Braunschweig war der Tenor 8 %, in den anderen Werken soll die Belegschaft mit 6 % zufrieden sein. Die 8 % sind angesichts der wirtschaftlichen Situation von VW nicht nur bezahlbar, sie sind auch begründbar. Zwar gab es dieses Jahr bereits eine Erhöhung um 4,2 %, aber davor liegen viele Runden mit Verzicht „um die Wettbewerbsfähigkeit“ zu retten. Die einschneidendste für die Beschäftigten war sicherlich die unbezahlte Verlängerung der Arbeitszeit. Zum einen, weil sie die Absenkung der Entgelte fast auf Flächenniveau bedeutete, zum an-

dem, weil sie mit ungeheurer Mehrarbeit verbunden war. Die ohnehin schon hohe Belastung der Beschäftigten wurde durch Nachleistungsschichten noch verschärft. Das Mehrarbeits-Niveau ist zur Zeit weiterhin so hoch, dass die Forderung von 8 % mehr als berechtigt erscheint.

Einmalzahlungen nicht nachhaltig

Doch aufgepasst, wie auch immer die Forderung aussehen wird, wichtig ist, dass es eine strukturelle Erhöhung wird. Genau das wird VW nicht wollen um die berühmten Wettbewerbsnachteile gegenüber der Fläche zu verhindern! Wir sollten uns nicht durch ein hohes Angebot einer

Einmalzahlung locken lassen. Rechnen ist angesagt, wo man nach einigen Jahren landet mit einer Einmalzahlung oder einer Erhöhung, die in die Struktur eingeht. Nun können wir alle Geld gleich auf die Hand brauchen, aber wir sollten nicht vergessen, dass im Mai die Bonuszahlung ansteht und die rückwirkende Auszahlung der Leistungsvergütung! Nicht vergessen, wir kämpfen gemeinsam mit WOB-AG, Autostadt und Autovision. Die Beschäftigten dort bekommen das Ergebnis von Volkswagen. Den Kolleginnen und Kollegen, von denen etliche noch immer mit Hartz IV aufstocken müssen, ist mit Einmalzahlungen überhaupt nicht geholfen!



Nie zuvor gab es in Deutschland eine derartige Auseinanderentwicklung von Löhnen und Gehältern auf der einen und von Profiten und Vermögenseinkommen auf der anderen Seite. Seit über zehn Jahren stagnieren die realen Arbeitnehmerentgelte, während die Unternehmens- und Vermögenseinkommen explodierten.

Mehr Personal muss her - Einstellungen jetzt!

„Besorg mir ein freies Wochenende, dann geh ich vielleicht auch mal wieder demonstrieren“, den Satz haben wir bei der Verteilung des Roten Käfers schon häufiger gehört. Geld ist nicht alles. In Braunschweig hat Wochenendarbeit und Arbeit rund um die Uhr seit Jahren traurige Tradition. Der Betriebsrat bemüht sich durch kurzzyklische Schichtmodelle und der Forderung nach zusätzlichem Personal Belastungen zu minimieren. Allein, der Erfolg ist begrenzt. In Wolfsburg ist es fast ähnlich, auch hier soll mit neuen Schichtmodellen die Ausbringung erhöht werden. Nötig sind aber Investitionen in Anlagen. Die wurden nun mit der letzten Planungsrunde festgeschrieben.

Personal fehlt

Die zweite Stellschraube heißt: zusätzliches Personal! Genau da liegt der Hase im Pfeffer. VW will nur Leiharbeiter einstellen. Davon gibt es bereits weltweit 24000 bei VW. Der Tarifvertrag für die AG legt eine Obergrenze von 5% fest. Wir meinen, auch das ist zuviel. Ziel muss sein, die Leiharbeit gegen Null zu führen. Der alte Spruch: „**Leiharbeit ist**



„Sklavenarbeit“ gilt auch bei Volkswagen. Selbst wenn die gleiche Bezahlung durchgesetzt wäre: unsichere Existenz, mangelnde Zukunftsplanung und ständige Angst, wieder in der Arbeitslosigkeit zu landen, lähmen auch die Solidarität und das gewerkschaftliche Engagement.

Auch bei VW ist Leiharbeit längst nicht mehr nur ein Instrument zur Abdeckung von Spitzen. Wenn Leiharbeitskräfte schon eingesetzt werden müssen, damit die Stammbeschäftigten ihren regulären Urlaub entnehmen können oder mal einen freien Tag, dann geht es nicht mehr um Spitzen! Wenn man nicht jetzt, auf der Erfolgswelle von VW, mit der Sicht auf langfristige Auslastung Festeinstellungen

vorantreibt, wann dann?? Schon die Durchsetzung der nötigen Investitionen wird ohne zusätzliches Personal nicht möglich sein. Wenn schon vorher Planer fehlten, jetzt erst recht!

Wir meinen, Volkswagen muss einstellen und Kolleginnen und Kollegen der WOB-AG und der Autovision müssen bei VW übernommen werden. Das wird sicher nicht auf einmal gehen. Die 400 Übernahmen von Leiharbeitsbeschäftigten

in WOB sind ein Schritt in die richtige Richtung, ebenso wie die Erhöhung der Zahl der Auszubildenden, zumal auf dem Hintergrund eines drohenden Facharbeitermangels.

Aber die Schlagzahl muss erhöht werden! Das Ziel, wieder einen einheitlichen TV für alle Beschäftigten zu haben, darf nicht aus dem Auge verloren werden!

Impressum:

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

www.kommunisten.eu



Fritz und die Schichtmodelle

Um die neuen Schichtmodelle in Wolfsburg gab es neulich diese heiße Diskussion in der Pause:

„Hast Du schon gehört, es soll jetzt kurzzyklische Schichtmodelle geben, keine Dauernachtschichten mehr?“

„Wie, alle zwei Tage Wechsel, wie in der Stahlindustrie?“

„In Braunschweig haben sie so etwas schon, allerdings mit 5 Gruppen und Wochenendarbeit. Da ist dann die Mehrarbeitsbelastung nicht mehr so hoch. Dann gibt es noch einen Pilotversuch in wenigen Kostenstellen. Mein Schwager er-

zählt, die älteren finden das gut. Die jüngeren aber nicht. Die Freizeitplanung ist saukompliziert“.

„Aber bei uns soll es nur um einen wöchentlichen Wechsel gehen.“

„Ja, aber da wollen sie Samstag zum Regelarbeitstag machen um Zuschläge zu sparen“.

„Also ich fand das mit der Dauernachtschicht gut“.

„Weiß eigentlich einer was genau: wen das betrifft, wie viele und warum?“

„Ich weiß nur, dass neue medizinische Erkenntnisse umgesetzt werden sollen“.

„Na und mehr Autos müssen rauskommen, wegen der langen Lieferzeiten!“

„Aber Du hast recht, bisher nur Gerüchte, das ist Mist. Wir brauchen doch eine gute Information bei solch einem wichtigen Thema“.

Da ist Zunder drin bei meinen Kumpels. Klar, Information ist wichtig, zumal bei einem Thema, was die gesamte Lebensplanung der Beschäftigten so sehr be-

trifft: Sportverein, Fahrgemeinschaften, gemeinsame Freizeit mit der Familie, Gesundheit usw. Noch dazu wird Schichtarbeit subjektiv sehr unterschiedlich empfunden.

Aber ich meine, noch was anderes ist wichtig: Wochenend- und Mehrarbeit darf doch nicht zur Regel werden. Sie muss ein Instrument zur Überbrückung sein, bis technische Investitionen greifen, bzw. neues Personal an Bord ist. Das Gerät immer mehr aus dem Blick. Ganz zu schweigen davon, dass es eigentlich keine Begründung dafür gibt, Autos in der Nacht zu bauen und mehr als 5 Tage in der Woche zu arbeiten, oder 30 Stunden. Aber das ist ein anderes (Zukunfts)Thema, dem wir uns auch mal wieder widmen müssten: Arbeitszeitverkürzung!

Meint jedenfalls
Euer Fritz



Das hatten die Atomlobby und ihre Regierung wohl nicht gedacht: Der Widerstand gegen die Kernenergie ist spätestens nach der Laufzeitverlängerung für deutsche Atomkraftwerke so stark angewachsen, dass der jüngste Transport von radioaktiven Stoffen aus dem französischen La Hague ins niedersächsische Gorleben nur mit massiver Polizeigewalt durchgesetzt werden konnte. Demonstranten gelang es immer

wieder, durch Anketungen an die Gleise oder Abseilung von einer Brücke den Atommüll während seiner Reise durch Frankreich und Deutschland aufzuhalten. Im Wendland versammelten sich mehrere zehntausende Gegner der Atomenergie aus der Bundesrepublik sowie benachbarter Staaten zur bis dahin größten Auftaktkundgebung. In Reden, Musikbeiträgen, auf Transparenten sowie durch fantasievolle Aktionen zeigten sie

der Atomlobby und der Regierung die rote Karte. Zu unsicher, zu teuer, unverantwortlich gegenüber den jetzigen und kommenden Generationen und nur auf Profitmaximierung der Energiekonzerne ausgerichtet – lautete die Kritik. Alt und jung, Schüler, Landwirte, Ärzte, Lehrer, Gewerkschafter, Parteien und Organisationen forderten gemeinsam ein Ende der Atompolitik der schwarz-gelben Koalition. Unter ihnen war auch die DKP.



Krisenverlierer Jugend

"Die Jugendarbeitslosigkeit in der Welt hat das höchste jemals registrierte Niveau erreicht", heißt es in einer neuen Studie der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Demnach kletterte die Arbeitslosenquote in 2010 auf 13,1 Prozent. Weltweit sind offiziell 81 Millionen Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 15 und 24 Jahren arbeitslos. Auch in Deutschland sind zehntausende junger Menschen arbeitslos oder prekär beschäftigt. Mehr als die Hälfte der unter 25-Jährigen findet hier nur einen prekären Job – in Zeitarbeit, befristet oder Teilzeit. Auch bis 35 arbeitet knapp ein Drittel befristet und damit ohne sichere Perspektive. Die Rente mit 67 wird den Berufseinstieg für sie noch schwerer machen.

Etwas mehr Opportunismus bitte, Frau Merkel

Kabarettist Georg Schramm auf der 50. Stuttgarter Montagsdemo

„Man wirft Frau Merkel ja Opportunismus vor. Ich wäre froh, wenn sie etwas Opportunismus hätte, so wie ich ihn übersetze. Wenn sie opportunistisch wäre gegenüber dem Volkswillen, dann ginge es diesem Land besser. Dann gäbe es keine Laufzeitverlängerung der Atomkraftwerke, keinen Afghanistankrieg, dann gäbe es einen Mindestlohn und keinen neuen Bahnhof in Stuttgart. Dann gäbe es auch ein anderes Verhalten gegenüber Großbanken und



ein Berufsverbot für Anlageberater ... Frau Merkel ist im übrigen nicht die mächtigste Frau der Welt, nicht einmal

die mächtigste Frau im eigenen Land. Das sind Frauen wie Liz Mohn und Friede Springer. Die herrschen über Bertelsmann und Bild. Und eine Handbewegung von Friede Springer würde reichen, damit die Lohnschreiber von Bild Merkel vom Thron werfen, wenn sie nicht mehr opportun gegenüber der Macht ist. Das ist die Realität in diesem Land ...“ Der ganze Auftritt von Georg Schramm kann auf youtube.com aufgerufen werden.

Autobauer reißen Klimaziel

Trotz effizienterer Motoren haben viele Autobauer die verbindlichen EU-Klimaschutzvorgaben verfehlt. 10 der 14 großen europäischen Pkw-Hersteller halten nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe (DUH) den EU-Grenzwert für 2008 von 140 Gramm CO₂ pro Kilometer im Flottendurchschnitt auch in 2009 nicht ein. Darunter ist leider auch VW, das mit 153 g/km den Grenzwert deutlich überschreitet. Effiziente und sparsame BlueMotion-Modelle in der VW-Palette reichen nicht aus, solange sie viel zu teuer sind und daher Nischen-Fahrzeuge bleiben. Sinkt bis 2012 der Flottendurchschnitt nicht unter 130 g/km, drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Wenn dann der Fahrzeugabsatz stagniert, geht es auch um unsere Arbeitsplätze. Deshalb muss die Umweltfrage unser Thema werden, ebenso wie der Aspekt Energiebilanz. tisch gewählten Gremien zukommen!

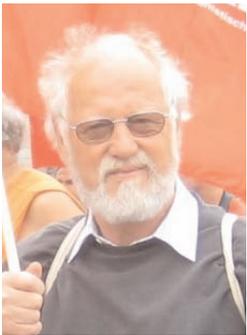
Blockheizkraftwerke von VW – alles nur PR?

Es war ein gelungener PR-Coup. Öffentlichkeitswirksam verkündete Volkswagen im September 2009 die Kooperation mit dem Energieunternehmen Lichtblick aus Hamburg. Das hörte sich wirklich gut an: Volkswagen in Salzgitter baut kleine Blockheizkraftwerke mit Gasmotoren aus eigener Produktion, die Hamburger sorgen für die Vernetzung und den Vertrieb der "Zuhausekraftwerke". Nun deutet sich an, dass das VW-Management diese neuen Geschäftsfelder wohl mehr als PR-Maßnahme für das Öko-Image statt als ernst gemeinte Erweiterung der Produktpalette ansieht. Anders kann man die Äußerungen von Falko Rudolph, Chef des VW-Werkes Salzgitter, in der Salzgitter Zeitung kaum werten: „Die Blockheizkraftwerke sind sicherlich ein sehr interessantes Geschäftsfeld. Aber wir bauen in diesem Jahr fast 1,4 Millionen Motoren. Die 200 Blockheizkraftwerke, die wir bis zum Ende des Jahres wahrscheinlich bauen, sind im Vergleich dazu homöopathisch.... Hier im Werk ist das ein untergeordnetes Thema".

Da fragt man sich doch, wie ernst das Management den in der letzten Tarifrunde durchgesetzten Innovationstopf von 20 Millionen Euro für Produkte entlang der automobilen Wertschöpfungskette eigentlich nimmt. Allein für einige Fußballprofis hat der VW-eigene VfL Wolfsburg ein vielfaches ausgegeben.

Konferenz Auto.Mobil.Krise Umbau statt Krise?

Die Rosa Luxemburg Stiftung führte Ende Oktober in Stuttgart die Konferenz „Auto.Mobil.Krise“ durch. Daran nahm auch Alfred Hartung, langjähriger IGM-Vertrauensmann bei VW in Wolfsburg teil. Der Rote Käfer interviewte ihn zu der Konferenz.



RK: Alfred, wer hat sich da in Stuttgart getroffen?

Alfred: Da waren Automobilarbeiter aus vielen Ländern, natürlich aus Deutschland, aber auch aus Frankreich, Spanien, Schweden, Ungarn, USA, Mexi-

ko und Brasilien, die meisten aus Betrieben des Daimler-Konzerns. Sogar aus Indien waren zwei Kollegen gekommen. Und dazu natürlich noch viele Menschen vor allem aus linken Parteien, die wissen wollen, wie es mit der Autoindustrie weltweit weitergeht.

RK: Und was wurde hauptsächlich diskutiert?

Alfred: Einig waren sich die meisten Teilnehmer, das man die Zukunft nicht alleine den Konzernen überlassen darf. Denn die wollen nach der Krise weitermachen wie vorher, nur noch wesentlich heftiger. Heute gibt es weltweit knapp eine Milliarde PKW, bis 2020 wollen die Konzerne auf zwei Milliarden verdoppelt haben. Dabei ist doch absolut sicher, dass das Öl endlich ist und der Klimawandel, der auch von den PKW ausgeht, schon begonnen hat. Unterschiedlich waren die Einschätzungen allerdings, wie der notwendige Umbau, der Strukturwandel in der Autoindustrie gestaltet werden und wer ihn herbeiführen soll.

RK: Bevor wir zu den Umbauvorschlägen kommen, wurde auch was zu den aktuellen Arbeitsbedingungen in den weltweiten Werken gesagt?

Alfred: Die Rahmenbedingungen sind natürlich sehr unterschiedlich – Boom beispielsweise in China, Brasilien und Indien mit Produktionssteigerungen und neuen Werken, dagegen katastrophale Bilanz für die Autoarbeiter in den USA und Kanada mit der

Vernichtung Tausender Jobs, dutzende Fabrikschließungen und drastische Lohnkürzungen. Doch in einem Punkt gleichen sich die Probleme: Die Unternehmer haben überall die Krise genutzt, um massiv prekäre Beschäftigungsverhältnisse wie Leiharbeit, Befristungen und Anstellung bei Subunternehmern durchzusetzen. Reguläre Einstellungen gibt es fast nirgendwo, dafür Überstunden, Arbeitsdruck und Leiharbeit zu miesen Löhnen.

RK: Und sind Lösungen für den Umbau in Sicht?

Alfred: Leider nicht, höchstens Hinweise, in welche Richtung gedacht werden muss. Kollege Urban vom IGM-Vorstand wies in seinem Beitrag darauf hin, dass der Strukturwandel in der Autoindustrie unausweichlich ist. Die Frage ist nur, ob er vom kapitalistischen Markt getrieben wird oder ob er politisch gesteuert werden kann. Im ersteren Fall werden die Belegschaften für den Maximalprofit der Konzerne mit vernichteten Arbeitsplätzen, mit Einkommenseinbußen und Arbeitsintensivierung bluten. Die IGM will aber „gute Arbeit für alle“ statt Mehrarbeit für die einen und Arbeitslosigkeit für die anderen. Bei politischer Steuerung kann es möglich sein, mit nationaler und internationaler Strukturpolitik, mit einer Weiterentwicklung der Unternehmen zu Mobilitätskonzernen und mit europaweiter Arbeitszeitverkürzung sozusagen eine weiche Landung hinzubekommen. Ein erster Schritt könnte sein, Branchenräte oder Wirtschafts- und Sozialräte in den Autoregionen einzurichten.

RK: Traf das auf Zustimmung?

Ja, er bekam für diese Vorschläge viel Zustimmung. Aber auch die kritische Frage, ob das ohne gesellschaftliche Planung der Produktion möglich sein wird. Dafür wäre aber ein Bruch mit den herrschenden kapitalistischen Macht- und Eigentumsverhältnissen nötig. Eindeutig klar war aber allen: Wenn der gesellschaftlich und ökologisch notwendige Umbau nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und ihrer Familien ausgetragen werden soll, dann müssen sich viel mehr Kolleginnen und Kollegen aus der Autoindustrie einmischen. Und diese Diskussionen müssen europaweit von ihren Gewerkschaften organisiert werden!

Haben wir keine anderen Probleme?

Ausgerechnet beim Thema Stadionausbau entdeckt OB Hoffmann mit seiner CDU sein Herz für die Bürgerbefragung. Als es um den Erhalt des Schlossparks ging oder um den Erhalt der Stadtteilbäder oder um die Schaffung weiterer Gesamtschulen zählten zehntausende Unterschriften nichts.

Jetzt, beim Thema Luxussanierung des städtischen Stadions sollen die Bürger befragt werden. Für ca. 14 Mio. Euro soll die Haupttribüne ausgebaut, sollen VIP-Logen und Business-Seats angelegt werden. Ich halte das für völlig unnötig. Das Stadion ist komplett ausgebaut und genügt mindestens 2.-Liga-Ansprüchen. Mit Sportförderung hat das nicht das geringste zu tun. Da gäbe es angesichts maroder Sporthallen und der finanziellen Not der Sportvereine viel dringendere Projekte. Das wissen auch alle Eintracht-Fans, die schulpflichtige Kinder haben oder in einem der Amateurvereine selbst Sport treiben.

Statt die Vermarktungsmöglichkeiten des Profifußballs zu fördern, sollte das Geld in den Breitensport und die Schulsanierung fließen!

Werner Hensel

CDU - Filz in Wolfsburg

Haben die Wolfsburger Bürgerinnen und Bürger jahrelang mit ihren Rechnungen für Strom, Gas und Fernwärme die Wahlkämpfe der CDU mit finanziert? Dieser Eindruck drängt sich zwangsläufig auf, wenn man die Vorgänge um die Wolfsburger Stadtwerke AG beobachtet. Die Vorwürfe lauten u.a.:

- die Stadtwerke AG werden zur Wahlkampfzentrale der CDU
- Pressesprecher Maik Nahrstedt arbeitet als hauptamtlicher Wahlkämpfer für die CDU auf Kosten der Stadtwerke
- Vorstand Karp hat ihn schon seit 2001 extra für Wahlkämpfe von CDU und OB Schnellecke freigestellt.

Besonders skandalös: OB Schnellecke hat seinem politischen Ziehsohn Karp monatelang volle Rückendeckung gegeben. Erst jetzt, wo die Fakten nicht mehr zu vertuschen sind, will er und die CDU Karp mit einem „goldenen Handschlag“ los werden. Das wird die Wolfsburger Linke im Rat nicht mitmachen. Sie fordert lückenlose Aufklärung des CDU-Filz, Kündigung der Verantwortlichen ohne saftige Abfindungen und eine Rekommunalisierung der Stadtwerke. Damit die Bürgerinnen und Bürger wieder Einfluss auf ihre Stadtwerke haben.