

Krise und Widerstand in der Autoindustrie

Zusammenstellung von Artikeln und Flugblättern, November 04

„Mit uns nicht!“

Ein „wilder Streik“ legte Opel Bochum sieben Tage lahm

**Solidarität, Nr. 30,
November 04**

Eine Woche lang ging nichts bei Opel Bochum: kein Lastwagen konnte das Tor passieren, weder zum Anliefern noch zum Abtransport von Autoteilen. Kein Astra und kein Zafira wurde produziert. Stattdessen diskutierten die KollegInnen über die nächsten Schritte, kamen zusammen und werteten die neuesten Entwicklungen aus, kontrollierten die Tore und sorgten dafür, die anfallenden Notarbeiten zu erledigen. Schulklassen zogen zu den Werkstoren, Bäcker und Metzger schickten kostenlos Essen.

von Stephan Kimmerle, Berlin

GM, der weltgrößte Autokonzern, verkündete soeben Quartalszahlen mit einem Gewinn von 440 Millionen Dollar. Gleichzeitig sollen von

den 62.000 Arbeitsplätzen in Europa 12.000 bei den Tochterunternehmen Opel, Saab und Vauxhall vernichtet und damit 500 Millionen Euro jährlich mehr Profit entstehen. Das entspricht der Summe, die den DaimlerChrysler-KollegInnen im Juli abgenommen wurde.

Das Ziel: Kürzung der Lohnkosten bis Ende des Jahrzehnts um 30 Prozent. Das gleiche Ziel setzte sich schon VW.

Allein in Rüsselsheim und Bochum sollen 8.500 Arbeitsplätze vernichtet werden. Außerdem soll es zu Kürzungen oder Streichungen übertariflicher Leistungen kommen und weniger Weihnachtsgeld geben. Die Nachtschicht in der Vectra- und Signum-Fertigung in Rüsselsheim soll ge-nauso wegfallen (mehr als 1.600 Stellen) wie etwa 1.600 Stellen in der Entwicklung (ebenfalls in Rüsselsheim). Ab 2006 sind Werkschließungen möglich.

Als die ersten Pläne in diese Richtung bekannt wurden, reagierte die Belegschaft in Bochum.

Belegschaft wehrt sich

„Wir wurden mittags von unserer

Betriebsratsspitze über den geplanten Stellenabbau informiert. Der Betriebsrat hat die Vertrauensleute unterrichtet, die die Informationen sofort an die Beschäftigten weitergeleitet haben. Dann ging es sehr schnell, die Kolleginnen und Kollegen haben die Arbeit niedergelegt, sind vor das Werkstor gezogen und haben eine Stellungnahme der Bochumer Werksleitung verlangt“, so Jürgen Schwartz, Betriebsrat der linken Betriebsgruppe Gegenwehr ohne Grenzen bei Opel Bochum (Jungle World, 20. Oktober).

Entscheidend für diese klare Antwort auf die Kahlschlagspläne war die Kampferfahrung der Belegschaft. „Wir hatten mehrere Streiks, zuletzt im Sommer 2000 gegen die Ausgliederung von Teilen der Belegschaft aus den Opel-Beschäftigungsverhältnissen. Auch die jüngeren Kollegen haben Kampferfahrung. Und hier wird nicht alles dem Betriebsrat überlassen“ (ebenfalls Jürgen Schwartz).

„Die Belegschaft ist alleine aufgestanden“, betonte auch Andreas Felder, stellvertretender VK-Leiter von Werk 2 und 3, aufgerufen haben „weder VKL, noch Betriebsrat“. Und dieses Selbstverständnis, die Belegschaft entscheidet, was passiert, kam aus jeder Stellungnahme – egal, welcher Kollege gefragt wurde.

VertreterInnen der verschiedenen Bereiche kamen regelmäßig zusammen, um zu beraten. Das wurde sofort wieder mit den KollegInnen in den verschiedenen Werken und Abteilungen besprochen. Diskussionsrunden mit 500, 600 KollegInnen debattierten die nächsten Schritte.

Dieser Kampf setzte ein wichtiges Zeichen: Lohnräubern und Jobkillern kann etwas entgegen gesetzt werden – die Kampfkraft der Beschäftigten.

Und darauf reagierten allein am europäischen Aktionstag, dem 19. Oktober, 50.000 DemonstrantInnen an allen europäischen GM-Standorten. Selbst in den drei brasilianischen Werken gab es Solidaritätsaktionen von GM-KollegInnen.

Streik zeigte Wirkung

Sieben Tage lang, Schicht für Schicht, wurde der wilde Streik fortgesetzt. Die Werke in Antwerpen, Rüsselsheim und schließlich auch in Ellesmere Port bei Liverpool mussten wegen Teilmangel in der Folge des wilden Streiks ihre Produktion einstellen. Opel bezifferte den Produktionsausfall auf 6.500 Autos.

Nach dem Aktionstag wurde der Druck auf die Streikenden nochmals erhöht: Von IG-Metall-Chef Peters bis zu den Politikern bestand



Einigkeit darüber, dass der Ausstand nun beendet werden müsse.

Arbeitgeberpräsident Hundt hetzte, wilde Streiks seien unzulässig und rechtswidrig. Sie schaden dem „Standort Deutschland“. In den Medien wurde lanciert, der Opel-Konzern wolle gegen „*mutmaßliche Rädelsführer*“ fristlose Kündigungen wegen Verstößen gegen das Betriebsverfassungsgesetz aussprechen.

Vollversammlung aller Bochumer Werke

Doch die KollegInnen gaben nicht nach: Noch am Abend des Aktionstages wurde von mehreren hundert KollegInnen in Werk 2 und 3 mit überwältigender Mehrheit für eine Fortsetzung des Ausstands votiert und auf eine Vollversammlung aller Schichten und Werke bestanden, bevor irgendetwas anderes entschieden würde.

Am Tag danach, am 20. Oktober, kamen dann über 6.000 KollegInnen in der RuhrCongress-Halle zusammen. Reden durften allerdings nur Betriebsrats-Chef Hahn, sein Vize Einenkell sowie der örtliche Erste Bevollmächtigte der IG Metall, Ludger Hinse. Und sie sprachen alle – mehr oder weniger offen – für ein Ende des Streiks.

„*Als Kollegen reden wollten, war es dann vorbei mit der breiten Demokratie*“, fasste Uli Schreyer, Vertrauensmann und Opelner seit 1983, zusammen, „*fünf Leute vom Werkschutz standen dann da*“, neben dem Präsidium des Betriebsrats.

Schnell wurde abgestimmt – mit vom Betriebsrat vorbereiteten Zetteln, die fragten: „*Soll der Betriebsrat die Verhandlungen mit der Geschäftsleitung weiterführen und die Arbeit wieder aufgenommen werden?*“ Damit stellte er zwei Fragen – und ließ nur eine Antwort zu. Niemand wollte einen Abbruch der Verhandlungen!

„*Fassungslos*“ war Andreas Felder, stellvertretender Vertrauenskörperleiter der IG Metall für die Werke 2 und 3 daher über diesen Wahlzettel, „*die Kollegen sind in die Irre geführt worden*“.

An dieser Stelle entglitt der Kampf der Leitung durch die Belegschaft selbst. Das Ergebnis waren 4.600 Ja- und 1.700 Nein-Stimmen. Damit wurde der Ausstand nach Ansicht vieler TeilnehmerInnen aber nur „*unterbrochen*“.

IG Metall

In Bochum war klar: Allein ist der Kampf nicht zu gewinnen. Aber: „*Die streiken doch nie mit*“, so ein Kollege über die anderen Opel-Werke.

Das wäre die Aufgabe der IG Metall gewesen: Gewerkschaften wurden gegründet, um die Konkurrenz zwischen ArbeiterInnen und Standorten aufzuheben. Sie sind dafür da, gemeinsame Kämpfe zu organisieren. Das geschah nicht. Die IG Metall zieht sich darauf zurück, kein Streikgeld an die Opelner auszahlen zu dürfen, da sie nicht zum Streik aufrufen und aufrufen durfte. Es herrschte Friedenspflcht. Sie hätte aber an den Soli-Fonds Gelder überweisen kön-

nen, um die Einbußen der Streikenden indirekt zu mindern. Sie hätte vor allem den Ausstand in den Medien massiv fördern und für andere Werke fordern können, statt wie IG-Metall-Chef Jürgen Peters deutlich zu machen, „*dass er eine Rückkehr der Beschäftigten an die Arbeit begrüßen würde*“ (FR, 20. Oktober).

Zum Ergebnis meinte Peters: „*Was wir in der Hand haben, ist eine gute Sache*.“ Doch was wurde vereinbart? Ziel der Verhandlungen ist, die Werke „*wettbewerbsfähig*“ zu machen – nicht der Erhalt der Arbeitsplätze. Man „*suche*“ nach Lösungen, die „*Personalanpassungen (...) sozialverträglich zu gestalten*“. Und schon kurz nach dem Ende des wilden Streiks in Bochum machte GM klar: Alle Pläne zum Kahlschlag liegen unverändert auf dem Tisch. Die Streichung der Nachtschicht in Rüsselsheim wurde sogar erst dann bekannt gegeben.

Was wurde erreicht?

Das heißt in keinsten Weise, dass nichts erreicht wurde.

Die Bochumer Opelner haben dem Management und den Aktionären einen Schuss vor den Bug verpasst. Sie haben den Kampf in die eigenen Hände genommen. Die Belegschaft war sich immer darüber im Klaren: Sie selbst muss entscheiden, was wann und wie im Kampf passieren soll.

Jetzt müssen die Schlussfolgerungen aus dieser ersten Runde des Kampfes gezogen werden.

Die Erfahrungen der Selbstorganisation der

Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk bei GM/Opel:

- Keinerlei Zugeständnisse in den Verhandlungen, Erhalt aller Arbeitsplätze und aller Werke.
- Einführung der 30-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich bei ganz GM, Opel, Saab und Vauxhall.

Dazu muss die Kampfkraft von Bochum ausgehend gesteigert werden:

- Regelmäßige Versammlungen aller KollegInnen bei Opel, Wahl von Komitees zur Verteidigung aller Arbeitsplätze und Werke auf allen Ebenen (gruppen-, abteilungs- und werksweit sowie werksübergreifend).
- Stadtweite Streik- und Aktionstage: Ganze Regionen sind betroffen – alle können einbezogen werden.
- Vernetzung des Widerstands durch eine europaweite Konferenz kritischer Auto-ArbeiterInnen. Diese Konferenz kann ein Aktionsprogramm aufstellen, für das gemeinsam gekämpft wird. Aufnahme von Kontakten zu anderen Werken durch Delegationen der Komitees.
- Unterstützung der kritischen und kämpferischen GewerkschaftskollegInnen: Gemeinsamer Druck in der IG Metall, um auch Peters und Huber zu zwingen, den Kampf mit einem Aufruf zu einem eintägigen Streik in allen Autowerken Europas zu unterstützen.
- Kommen die GM-Pläne nicht vom Tisch, sind in allen Werken, in denen Entlassungen drohen, Betriebsbesetzungen nötig: Es muss verhindert werden, dass solche Pläne realisiert werden.
- Statt Co-Management und Verzicht: Internationale gemeinsame Gegenwehr, für kämpferische und demokratische Gewerkschaften.

Ist unter der Herrschaft der Profite keine Zukunft für die KollegInnen und die betroffenen Regionen möglich, dann muss diese Diktatur der Renditen beendet werden: Überführung von Opel in öffentliches Eigentum bei Kontrolle und Verwaltung durch die arbeitende Bevölkerung. Nutzung der Ressourcen und Produktionsmöglichkeiten in der Autoindustrie zur Steigerung des Wohlstands der Masse der Bevölkerung: Fortführung und Neuausrichtung der Produktion gemäß den Bedürfnissen von Mensch und Natur.



Belegschaft in Bochum ist ein wichtiges Vorbild für andere Belegschaften. Darauf aufbauend kann weiter gegangen werden: Streik- und Aktionskomitees müssen gewählt werden, die alle weiteren Schritte kontrollieren. Auch die Vollversammlung hätte so von unten, von der Belegschaft selbst organisiert werden müssen.

Jetzt können in Bochum aus den Zusammenkünften der VertreterInnen der verschiedenen Bereiche solche Komitees zum Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk gebildet werden – als Schritt zur Vorbereitung der nächsten Kämpfe. Von solchen Komitees kann der direkte Kontakt zu anderen Werken und anderen Betrieben aufgenommen werden, die mit ähnlichen Angriffen konfrontiert sind.

Gleichzeitig dürfen wir die Gewerkschaften nicht den Peters und Hubers überlassen, sondern müssen den Kampf um einen Kurswechsel führen.

Beim Aktionstag kamen in Bochum kämpferische KollegInnen zusammen: Kritische Betriebsräte von DaimlerChrysler Bremen waren genauso anwesend, wie die „Mettinger Rebellen“, so das T-Shirt der Daimler-KollegInnen aus Stuttgart. Wenn von ihnen gemeinsam mit den Opelern eine Einladung zu einer bundesweiten Konferenz kämpferischer AutoarbeiterInnen ausgehen würde, könnte das der Beginn einer starken Opposition in der IG Metall werden! Hierzu sollten auch KollegInnen aus den anderen europäischen GM-Werken angesprochen werden. Auf dieser Basis kann ein gemeinsamer, gesteigerter Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk möglich werden.

Nächste Runde steht bevor

Unmittelbar verhindert die Verflechtung der Produktion eine schnelle Schließung eines Werkes bei GM/Opel. Doch ab 2006 ist nach Meinung des Managements der Weg frei. Und bei einem Modellwechsel, der nächste steht bei Astra und Zafira ab 2009 an, sind alle Grausamkeiten von der GM-Spitze her denkbar.

„Wenn man alle Fakten in Betracht zieht, müssten wir Bochum schließen“, so ein Manager laut FAZ.net (12. Oktober 04), die Fragestellung seine Meinung nach: „Aber wie sollen wir das anfangen?“ Mit Entlassungen und Angriffen soll das nun vorbereitet werden. GM versucht, die Werke gegeneinander auszuspielen.

„Die Auseinandersetzung ist noch nicht zu Ende“, hielt der Vertrauensmann Steffen Reichelt fest (junge welt, 21. Oktober). „Wir haben in den letzten sechs Tagen sehr viel gelernt“, meinte er nach der Vollversammlung, „GM wird noch ein erhebliches Problem mit uns haben“.

Stephan Kimmerle ist Mitglied der Bundesleitung der SAV und war während des Kampfes der Opelern in Bochum

„Das ist Kannibalismus pur“

Riesige Überkapazitäten in der Autoindustrie verhindern Profite – die Belegschaften sollen nun zahlen

Solidarität, Nr. 30, November 04

Riesige Überkapazitäten bei General Motors (GM) – intern wird dort von 380.000 Autos geredet, die pro Jahr mehr produziert werden könnten – sind der Hintergrund der Angriffe bei Opel, der deutschen GM-Tochter. Die jährlichen Fertigungskapazität in Europa soll von 2,1 auf 1,7 Millionen Autos gesenkt werden (FAZ.net, 22. Oktober). Doch diese Überkapazitäten existieren nicht nur beim Detroitter Weltkonzern.

von Stephan Kimmerle, Berlin

Die Kapazitätsauslastung der Autoindustrie liegt weltweit nur bei etwa 75 Prozent. Selbst ein steigender Autoabsatz – 2004 wird mit 52 Millionen Einheiten gerechnet, 2005 sollen es 54 Millionen sein – kommt nicht annähernd an die Kapazitäten heran.

Und das, obwohl schon massiv Produktionsmöglichkeiten vernichtet wurden, zum Beispiel von GM in Luton in Britannien, wo ein PKW-Werk komplett dicht gemacht wurde, oder durch zahlreiche „Zusammenschlüsse“ (zum Beispiel wurde Chrysler von Daimler, Nissan von Renault, Volvo durch Ford, Saab und Subaru von GM übernommen).

DaimlerChrysler setzte nun in Deutschland

Kürzungen in Höhe von 500 Millionen Euro bei Löhnen und Gehältern durch, VW will die Personalkosten um 30 Prozent senken, in Coventry drohen mehr als 2.000 Beschäftigten bei Jaguar (Ford) Massentlassungen, von denen weitere 10.000 Jobs in den Midlands abhängen. Ganze Städte und Regionen sind betroffen: In Trollhättan sind 6.000 Jobs direkt, 25.000 weitere indirekt beim größter Arbeitgeber GM/Saab bedroht, in Bochum hängt eine Region nach dem Niedergang der Kohleindustrie an GM/Opel.

Profitproduktion

Diese Überproduktion hat System: Kapitalismus beruht darauf, dass die Profite zu einer Kapitalanhäufung der Unternehmer führen. Diese Anhäufung ist heute zum Beispiel auf den globalisierten Finanzmärkten sichtbar. Dieses Kapital wird dort eingesetzt, wo es die beste Rendite abwirft. Produktion ist dabei nur insofern interessant, als sie Profite durch den Markt abwirft. Ob Güter oder Dienstleistungen gebraucht werden oder nicht, spielt keine Rolle. Entscheidend ist der Gewinn.

Angeblich führen Management-Fehler immer wieder zu solchen Situationen wie bei Opel. Keine Frage: Das Management von GM wird von seinen Konkurrenten abgehängt und es tat alles, um Profite zu steigern und sich selbst zu bereichern. Aber hätten geschicktere Strategien bei den Fahrzeugen und Produkten die Misere verhindern können?

Die Manager versuchten im Dienst des Pro-



Vor vier Jahren wurde in den West Midlands für die Verteidigung der Arbeitsplätze bei Rover gekämpft. Jetzt drohen Entlassungen bei Jaguar in Coventry. Die Socialist Party tritt für die Vergesellschaftung dieser Autokonzerne und für einen sozialistischen Produktionsplan ein

fits ihrer Aktionäre in den letzten Jahren, neue Marktsegmente zu erschließen. Daimler wilderte mit der A-Klasse in neuen Bereichen, VW versuchte sich im Luxus-Bereich und so weiter. Anfang des Jahres berichtete die Frankfurter Allgemeine Zeitung (8. Januar) vor der Detroit Automesse: „Insgesamt will die Autoindustrie in Detroit nach bisherigen Angaben in diesem Jahr 67 neue Modelle und damit sechs mehr als im vergangenen Jahr zeigen.“

Zusammenfassend: „Die Hersteller nehmen sich gegenseitig die Kunden weg. Das ist Kannibalismus pur“, so Eric Heymann, Auto-Analyst der Deutschen Bank, laut Frankfurter Rundschau (15. Oktober).

Das alles sind Versuche, die Krise auf die anderen Konzerne abzuwälzen. Die Überkapazitäten werden „überwunden“, indem der eigene Konzern in neue Bereiche vordringt, neue Autos auf den Markt bringt, neue Werke errichtet – in der

Hoffnung, die Konkurrenz auszustechen und mit der Folge, dass das eigentliche Problem verschärft wird.

Rabattschlachten

Unter dem Eindruck dieser Überkapazitäten nehmen die Rabattschlachten um die Kunden zu. Ausgehend von den USA wird mit Preissenkungen, Benzingutscheinen und zinslosen Krediten versucht, den schleichenden Absatz anzukurbeln. Für die ersten elf Monate 2003 wurden nach Schätzungen 55,8 Milliarden Dollar durch die Autohersteller allein für Rabatte und andere Finanzierungsinstrumente ausgegeben. „Die Kaufanreize haben nun im Schnitt 13 Prozent der Neuwagenpreise erreicht“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 8. Januar).

Rabattschlachten sind kurzfristige Strategien, Wettbewerber auszustechen. Auf Dauer schmä-

lern sie Umsatz und Gewinn.

Arbeitsplatzvernichtung

Zunehmende Probleme bei den Autobauern werden mit verstärktem Druck auf die Zulieferer weiter gegeben. „Einige Autohersteller verlangen von den meist mittelständischen Unternehmen inzwischen Preissenkungen von 15–20 Prozent in den kommenden drei Jahren“, schreibt die ARD im Internet (9. März), das habe „Auswirkungen, die man überall in Deutschland spüren wird. Denn jeder siebte deutsche Arbeitsplatz hängt direkt oder indirekt von der Automobilindustrie ab. Mehr als 200.000 Arbeitsplätze könnten – so Branchenexperten – in den nächsten Jahren wegfallen.“ ■

Stephan Kimmerle ist Mitglied der Bundesleitung der SAV

Das Programm der SAV gegen die Krise der Autoindustrie

Keinerlei Schließungen von Werken, Kampf um jeden Arbeitsplatz

Das einzige, was Arbeitsplätze rettet, ist der Kampf um Arbeitsplätze. Bei den gegebenen Überkapazitäten kann der Maßstab nicht sein, die Produktion mit Zugeständnissen „wettbewerbsfähig“ zu machen. Die ganze Produktion wurde von den KollegInnen aufgebaut und betrieben. Für die Profite der letzten Jahre wurde von ihnen geschuftet. Jetzt gilt: Erhalt der Arbeitsplätze – auf Kosten der Profite.

Massive Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich, 30-Stunden-Woche als erster Schritt

Die steigende Produktivität der letzten Jahre und Jahrzehnte landete vor allem als Gewinn in den Taschen der Aktionäre. Massiver Arbeitsplatzabbau – ob „sozialverträglich“ oder nicht – führte zu steigenden Arbeitslosenzahlen. Allein in Bochum wurden bereits 10.000 Arbeitsplätze vernichtet. Weniger KollegInnen wurden gezwungen, unter größerer Hetze auf Kosten ihrer Gesundheit noch mehr zu produzieren. Schluss damit! Produktivere Arbeit kann die Grundlage dafür sein, den allgemeinen Wohlstand zu erhöhen

und die Arbeitszeiten zu verkürzen: Die vorhandene Arbeit muss auf alle verteilt werden. Der volle Lohnausgleich wird finanziert durch die gesteigerte Produktivität – auf Kosten der Profite.

Öffnung der Geschäftsbücher

Den Beschäftigten bei VW wird erzählt, der Umsatz breche ein, Kürzungen wären unausweichlich. Den Opel-Beschäftigten werden Zahlen vorgehalten, GM mache in Europa Hunderte Millionen Miese, während der Gesamtkonzern Gewinne auswirft. Die Zahlenjongleure in den Chefetagen können uns alles erzählen. Beispiel GM: „Noch im Januar 2004 wies der damalige Vorstandschef der Adam Opel AG, Carl-Peter Forster, auf folgenden Umstand hin: Der seinerseits ausgewiesene operative Verlust von 400 Millionen Euro bei Opel sei vor allem darauf zurückzuführen, dass ein Großteil der Entwicklungskosten der GM-Europa-PKW, die weltweit für GM verkauft würden, in Europa und vor allem bei Opel verbucht werden, dass jedoch die Gewinne aus den Verkäufen solcher PKW (z.B. in Asien) oft nicht Opel beziehungsweise GM Europa zugute kämen“, so Winfried Wolf in der jungen welt (19. Oktober). Vor allen anderen Maßnahmen müssen daher erst einmal die Geschäftsbücher den Beschäftigten

offen gelegt werden: Die KollegInnen müssen wissen, wie die Lage wirklich aussieht und wo die Profite der letzten Jahre hingegangen sind.

Überführung aller Konzerne, die entlassen oder mit Werksverlagerungen drohen, in öffentliches Eigentum bei Kontrolle und Verwaltung durch die Beschäftigten und die arbeitende Bevölkerung

Die Werke wurden durch die Beschäftigten aufgebaut und betrieben, ganze Regionen hängen von ihnen ab. Die Entscheidungen über die Verwendung dieser Ressourcen müssen der Diktatur des Profits entzogen und demokratisch im Interesse der KollegInnen und der arbeitenden Bevölkerung gefällt werden.

Politiker, wie SPD-Wirtschaftsminister Clement oder Kanzler Schröder, stimmten bei GM/Opel in den Kanon über Managementfehler ein – um zu betonen: Sie könnten gar nichts tun. Das Beispiel Holzmann zeigt, dass der Staat durchaus einspringen kann, wenn der Markt versagt. Das Beispiel Holzmann zeigt aber auch, dass es dann darum gehen muss – anders wie in diesem Fall – alle Arbeitsplätze zu erhalten und die Produktion gemäß den Bedürfnissen

von Mensch und Umwelt fortzuführen.

Schröder, Fischer und Clement werden das genauso wenig tun wie Merkel oder Stoiber. Sie machen Politik für die Banken und Konzerne. Sie springen nur ein, um deren Interessen zu retten: Für sie geht es entweder darum, Proteste der KollegInnen zu vermindern und den Niedergang zu strecken – wie bei Holzmann. Oder es geht ihnen darum, einen Konzern auf Kosten der Allgemeinheit zu sanieren, um danach wieder Profit privater Aktionäre zu ermöglichen. Darauf läuft ihre gesamte Privatisierungspolitik hinaus.

Daher müssen solche Konzerne nicht nur in öffentliches Eigentum überführt, sondern von den Beschäftigten selbst, zusammen mit VertreterInnen der arbeitenden Bevölkerung, auf Kosten der Profite der Banken und Konzerne fortgeführt werden. Sie können dafür genutzt werden, sinnvolle Produkte und Dienstleistungen zu erwirtschaften, die den Wohlstand der Masse der Bevölkerung steigern.

Geplantes Wirtschaften in der Auto- und Mineralölindustrie statt kapitalistischem Chaos, Umstellung der Produktion

Die riesigen Überkapazitäten, die Vernichtung von Werken und der ungeplante Neuaufbau neuer Kapazitäten machen deutlich: Unter den Bedingungen des Marktes werden enorme Ressourcen, die Kraft und die Ideen von Millionen Menschen, der Einsatz von Rohstoffen und Maschinen vergeudet.

Diese Vergeudung muss beendet werden. Demokratisch von Beschäftigten und VertreterInnen der arbeitenden Bevölkerung muss statt dessen ein Plan entwickelt werden, wie die Arbeitsplätze erhalten werden können und was für Produkte in welchen Werken produziert werden sollen.

VW, GM, DaimlerChrysler und so weiter nutzen heute zusammen mit den Mineralölkonzernen ihre Macht, um Regierungen gefügig zu machen, um Beschäftigte zu schröpfen, um am Autoverkehr im großen Stil festzuhalten.

Mit einem begrenzt vorhandenen Rohstoff, dem Öl, wird umgegangen, als wäre es vorhanden wie Sand am Meer. Treibhauseffekt und Gesundheitsschäden werden billigend in Kauf genommen. Der öffentliche Verkehr wird platt gemacht. Die gigantischen Möglichkeiten dieser Konzerne, die heute vor allem gegen die Masse der Bevölkerung eingesetzt werden, müssen endlich für uns nutzbar werden: Auch in Zukunft werden Autos gebraucht, aber noch mehr Busse und vor allem Bahnen. Die Produktionsstraßen sind

längst flexibel genug, um auch eine grundlegende Neuausrichtung zu ermöglichen: Statt der ungenutzten Überkapazitäten können andere, sinnvolle Güter für den weltweiten Bedarf produziert werden.

Für eine sozialistische Demokratie

Die Opelener in Bochum legten eine Woche lang die Arbeit nieder; allein bei DaimlerChrysler streikten 60.000 in Deutschland am 15. Juli; die VW-Beschäftigten stehen am Beginn einer harten Tarifrunde. Der Widerstand gegen die Angriffe der Bosse ist vielfältig und er steht erst ganz am Anfang. Durch einen gemeinsamen Kampf können die Arbeitsplätze verteidigt und Arbeitszeitverkürzungen durchgesetzt werden. Gemeinsam können Werke erhalten und Arbeitsplätze verteidigt werden. Doch solange die Produktion insgesamt dem Profit und der Konkurrenz unterworfen ist, werden solche Angriffe immer wieder gestartet werden. Deshalb kämpfen wir dafür, die kapitalistischen Mechanismen der Profitproduktion zu beseitigen und durch eine sozialistische Demokratie zu ersetzen. Die Banken, Konzerne und Versicherungen müssen durch die arbeitende Bevölkerung kontrolliert und verwaltet und dafür in öffentliches Eigentum überführt werden. ■



Die streikenden Opelener in Bochum haben es bewiesen: Ohne die Arbeit der Beschäftigten läuft nichts, dann geht kein Wagen vom Band – ganz gleich was die Herren in den Chefetagen treiben

Erste Runde im Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze: Enorme Kampfbereitschaft bewiesen!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

sechs Tage lang habt ihr toll gekämpft und allen von Sozialkürzungen und Arbeitsplatzvernichtung Betroffenen Mut gemacht. Damit habt ihr nicht nur für Bochum und nicht nur für Opel ein enorm wichtiges Zeichen gesetzt: Gegen Arbeitsplatzvernichtung und drohende Werksschließungen können sich die Beschäftigten mit beeindruckender Kampfkraft wehren! Dieses Signal haben nicht nur die Bosse von GM und den anderen Autowerken erhalten - Euer Kampf ist eine enorme Ermutigung für alle ArbeiterInnen. Doch die sechs Tage „Informationsveranstaltung“ waren nur die erste Runde. Jetzt geht es darum, erst einmal wieder Kräfte zu sammeln, den Kampf zu bilanzieren und sich auf die nächsten Schritte vorzubereiten.

Was wurde erreicht?

- Ihr habt dem Management und den Aktionären einen Schuss vor den Bug verpasst: Ihr Profitgier trifft auf massiven Widerstand.
- Ihr habt den Kampf in die eigenen Hände genommen. Die Belegschaft war sich immer darüber im Klaren: Sie selbst muss entscheiden, was wann und wie im Kampf passieren soll.
- Die Pläne der Jobkiller sind allerdings noch nicht vom Tisch. Vereinbart wurde nur, dass verhandelt wird. Und die Zielsetzung ist dabei leider die „Wettbewerbsfähigkeit“ der Werke und nicht der Erhalt aller Arbeitsplätze und aller Werke.

Ihr habt viel Kraft investiert, um die letzte Woche so erfolgreich in Bochum durchzuziehen. 50.000 beteiligten sich am 19. Oktober am Aktionstag an allen europäischen Standorten von GM, selbst an den drei brasilianischen Standorten kam es zu Solidaritätsaktionen. Euer „wilder Streik“, so die Medien, legte nach und nach die Produktion in Rüsselsheim, Antwerpen und Ellesmere Port bei Liverpool lahm. Auf den Profit von 6.500 Autos mussten die Aktionäre verzichten.

Doch entscheidend wäre gewesen, Euren Kampf zu einem Streik über Bochum hinaus auszuweiten.

Warum ging es nicht weiter?

- Die „Unterstützung“ der Gewerkschaftsspitze sah so aus, dass Euch IG-Metall-Chef Peters so schnell wie möglich zurück zur Arbeit schicken wollte. Dafür wurde Peters nicht zum Vorsitzenden gewählt! Die Gewerkschaft ist dafür da, die Konkurrenz zwischen ArbeiterInnen und Standorten aufzuheben, sie ist dafür da, gemeinsame Kämpfe zu organisieren. Das geschah nicht. Die IG Metall hätte Euch massiv unterstützen müssen: Sie hätte Geld an Euren Soli-Fonds überweisen können, um die Einbußen der Streikenden indirekt zu mindern. Sie hätte den Ausstand in den Medien massiv fördern und für andere Werke fordern können, statt über das möglichst schnelle Ende bei Euch zu reden.

- Die BR-Mehrheit tauchte die meiste Zeit der „Informationsveranstaltung“ ab oder bremste. Der Gipfel war die Versammlung am 20. Oktober: Nur sie kamen zu Wort. Und dann wurden zwei Fragen (Verhandlungen und Rückkehr zur Arbeit) in einer Frage gestellt, die nur eine Antwort zu ließ. Jedem war klar: Die Belegschaft entscheidet und das gilt - warum diese Tricks?

An dieser Stelle entglitt der Kampf der Leitung durch die Belegschaft selbst. Es gab die ganze Zeit Zusammenkünfte von AktivistInnen aus den verschiedenen Werksteilen, die immer wieder über den weiteren Verlauf des Kampfes diskutierten und eng mit der ganzen Belegschaft zurück koppelten. Sie hätten auch diese Versammlung selbst organisieren und durchführen müssen.

Die Schlussfolgerung muss sein: Ihr, die Ihr den Kampf getragen habt, müsst Euch noch besser organisieren. Ein Verlass auf Betriebsratsmehrheit und DGB-Führung führt in die Niederlage. Die bisherigen Strukturen des Kampfes sollten jetzt weiterentwickelt werden: zu Komitees zur Verteidigung aller Arbeitsplätze und aller Werke, die auch in Zukunft direkt gestützt auf die Belegschaft den weiteren Widerstand koordinieren und Eure Schlagkraft aufrecht erhalten.

Von solchen Komitees muss ab sofort der direkte Kontakt zu anderen Werken und anderen Betrieben aufgenommen werden, die mit ähnlichen Angriffen konfrontiert sind. Gleichzeitig dürfen wir die Gewerkschaften nicht den Peters und Hubers überlassen, sondern den Kampf um einen Kurswechsel führen. Dazu sollten sich kritische IGM-Mitglieder zusammenschließen und eine innergewerkschaftliche Opposition bilden. Wenn von Euch eine Einladung zu einer bundesweiten Konferenz kämpferischer AutoarbeiterInnen wie dem Kreis bei Daimler in Mettingen ausgehen würde, könnte das der Beginn einer starken Opposition in der IGM sein! Hierzu sollten auch KollegInnen aus den anderen europäischen GM-Werken angesprochen werden, damit wir uns nicht international gegeneinander ausspielen lassen. Auf dieser Basis kann so ein gemeinsamer, gesteigerter Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk möglich werden.

Strategie zur Verteidigung der Arbeitsplätze

- Lohnverzicht sichert nur die Profite und trägt dazu bei, die Standorte gegeneinander auszuspielen.
- „Beschäftigungsgarantien“ garantieren recht wenig. Führt die kapitalistische Konkurrenz zu Schwierigkeiten eines Betriebs, dann fühlen sich Management und Aktionäre an gar nichts mehr gebunden. Ihre Profite sind in Gefahr - für sie das einzige Kriterium.
- „Sozialverträglichen Arbeitsplatzabbau“ - das gibt es nicht! Auffanggesellschaften sind nur ein Tod auf Raten!
- Das einzige was hilft, ist, die Arbeitszeit massiv zu reduzieren und die vorhandene Arbeit auf alle zu verteilen - bei vollem Lohnausgleich auf Kosten der Profite der Konzerne. Der nötige erste Schritt ist die Einführung der 30-Stunden-Woche in der gesamten Autoindustrie.

SAV **Sozialistische
Alternative**

(030) 24723802 ★ info@sav-online.de

www.sozialismus.info

Infos, Kontakt & VisdP: S. Kimmerle c/o SAV, Littenstr. 106/107, 10179Berlin

„Bosse raus - Malocher bleiben“

so eines der zahlreichen Schilder auf dem Demozug von Zehntausenden in Bochum vom Werk in die Innenstadt, Bericht aus Bochum vom 19. Oktober 2004

www.sozialismus.info, die Website der SAV

Lautstark und kämpferisch demonstrierten die KollegInnen von Opel Bochum am heutigen internationalen Aktionstag in Bochum und setzten damit ihren Streik gegen wachsenden Druck fort. Seit Donnerstag steht die Produktion still. Im absoluten Mittelpunkt steht dabei die Frage der Vernichtung von direkt 4.000 und indirekt wahrscheinlich über 20.000 Arbeitsplätzen und der damit verbundene Niedergang der ganzen Region, mit dem die Bosse von General Motors drohen.

Unterstützt wurden die Opelaner von Tausenden Beschäftigten aus Stahlindustrie und Bergbau. Zudem waren KollegInnen fast aller in der letzten Zeit kämpfenden Bereiche vertreten: Die streikenden Leverkusener Busfahrer zeigten ihre Solidarität, die Daimler-KollegInnen aus Bremen waren da. Die "Mettinger Rebellen", auf deren T-Shirts ein Bild mit der Aufschrift "Steinkühlerpause auf der B10" prangte, sperrten die Straße mit einem Transparent gegen Jobkiller und Lohnräuber. Denn, so ein Mettinger Betriebsrat: "Wir sind Spezialisten im Straßensperrn." Karstadt war auf vielen Transparenten präsent und die Verbindung zu Hartz IV - wo die Opelaner nach den Plänen von GM zu landen drohen - wurde von zahlreichen Montagsdemo-Plakaten thematisiert.

Stark vertreten war insgesamt die IG BCE, die leider mit ihren Fahnen beim Standortwettbewerb mitmachen wollte ("Standort Deutschland - Menschen zuerst"). Die Hella-KollegInnen von RE forderten: "Wir kämpfen gemeinsam. Wir Arbeiter müssen in die Offensive gehen".

Aus Stuttgart war zudem eine Delegation von Porsche und Vertreter von Mahle anwesend.

Marc Treude, Stadtrat und SAV-Mitglied in Aachen und von Cinram kürzlich entlassener Gewerkschafter versprach den KollegInnen vor dem Werkstor auch "über den Stadtrat den Kampf bekannt zu machen und Solidarität zu organisieren". SAV-Mitglieder aus Berlin, Köln, Aachen, Kassel und Saarbrücken verteilten einen Solidaritätsbrief und Flugblätter, verkauften die „Solidarität – Sozialistische Zeitung“ und setzten sich für eine Ausweitung der Streiks und die Bildung von Streik- und Aktionskomitees ein.

Bei der Kundgebung musste man dann den Eindruck bekommen, Ziel der Rednerinnen und Redner sei es, die streikenden Opelaner möglichst schnell zur Wiederaufnahme der Arbeit zu bewegen. Da wurde viel von Solidarität gesprochen und die KollegInnen gelobt - doch über die nächsten Schritte im

Kampf wurde kein Wort verloren. Stattdessen betonten Betriebsräte und die Bochumer Oberbürgermeisterin die Notwendigkeit von "Verhandlungen auf gleicher Augenhöhe", bei denen "alle aufeinander zugehen" müssten. Als ein katholischer Bischof davon sprach, dass die Arbeit jetzt wieder aufgenommen werden müsse und "Kompromisse mit Verzicht verbunden" seien, erntete er ein Pfeifkonzert. Am meisten Beifall bekam noch ein spanischer Gewerkschafter, der den Kapitalismus als Hintergrund der Auseinandersetzung benannte.

Streiks zeigen Wirkung

Dabei beginnt die "Informationsveranstaltung" benannte Arbeitsniederlegung neben den unmittelbaren Folgen in Bochum jetzt international zu wirken. "Der wilde Streik im Opel-Werk Bochum bringt den Konzern in immer größere Schwierigkeiten: Wegen Teilemangels muss das Werk in Antwerpen seine Produktion einstellen. Im Stammwerk Rüsselsheim stehen die Endmontagebänder seit zehn Uhr still", so Spiegel online (19. Oktober 04).

Der Druck auf die Streikenden steigt jetzt. Einigkeit von IG-Metall-Chef Peters bis zu den Politikern besteht darin, dass der Ausstand nun beendet werden müsse. Arbeitgeberpräsident Hundt wird vom Deutschlandradio zusammengefasst: "... wilde Streiks seien unzulässig und rechtswidrig. Sie gefährdeten den Standort Deutschland und schädeten dem Betriebsfrieden". Und weiter: "Nach einem Bericht der Zeitung 'Die Welt' erwägt der Opel-Konzern offenbar, gegen mutmaßliche Rädelführer bei den Protesten fristlose Kündigungen auszusprechen. Diese sollten mit Verstößen gegen das Betriebsverfassungsgesetz begründet werden."

Wie weiter?

Diese Drohungen zeigen bislang wenig Wirkung. Doch in Bochum ist klar: Allein hier ist der Kampf nicht zu gewinnen. Dringend muss eine Strategie aufgezeigt werden, wie der Streik auf andere Werke ausgedehnt werden kann. Sonst steigt der Frust nach dem Motto: "Die streiken doch nie mit", so ein Kollege über die anderen Opel-Werke.

Die gemeinsame Stärke der Gewerkschaften - von der IG Metall über die IG BCE bis zu ver.di - wurde heute sichtbar. Die Opelaner zeigten Flagge ihrer Gewerkschaft, der IG Metall. Doch Hoffnung auf die Gewerkschaftsspitze gibt es wenig, "was machen die denn für uns?". Entscheidend ist beides: Dass die KollegInnen den Kampf noch

deutlicher in die eigene Hand nehmen und Streik- und Aktionskomitees wählen, die alle weiteren Schritte kontrollieren. Und: Druck ist in der Gewerkschaft nötig, den Kampf auszudehnen. Zunächst auf die anderen Opel-Werke, aber auch darüber hinaus: VW verhandelt am Donnerstag

(Arbeitgeberforderung: "minus 30 Prozent Personalkosten" mittelfristig). Bei Daimler ist in Bremen von "Personalüberhängen" die Rede. Nötig ist ein gemeinsamer Kampf aller von Lohnraub und Jobkillern bedrohten KollegInnen!

Dazu muss vor "Standortsicherungsverträgen" oder anderen "Arbeitsplatzgarantien" gewarnt werden. Gerade Opel, mit dem Programm "Olympia", bietet genügend Anschauungsmaterial, dass Lohnverzicht nur die internationale Dumpingspirale nach unten anheizt. Und Arbeitszeitverlängerung bedeutet direkt, dass mit weniger ArbeiterInnen das gleiche produziert werden kann. Das ist die Aufforderung zur Vernichtung von Arbeitsplätzen.

Doch mit angeblichen Zusagen den Standort Bochum zu sichern und ähnliches sollen die Nacht- und spätestens die Frühschicht morgen, am Mittwoch, dazu gebracht werden, wieder zu arbeiten.

Eine solche Entscheidung darf nur von einer Vollversammlung aller KollegInnen nach abteilungs- und werksweiten Versammlungen gefällt werden, auf denen die Vereinbarungen genau und im Original dargestellt und diskutiert werden.

von Stephan Kimmerle, Mitglied der SAV-Bundesleitung, z.Zt. Bochum

Solidaritätserklärung der SAV an die KollegInnen von Opel Bochum:

Gemeinsamer Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk!

⇒ Für eine Ausweitung der Arbeitsniederlegungen

⇒ Für Streik- und Aktionskomitees

Liebe KollegInnen,

„Endlich wehrt sich jemand und streikt!“, mit diesem Gefühl schauen zur Zeit Millionen in Deutschland auf Euch in Bochum. Die spontanen Streiks, die Kontrolle der Werkstore – das ist die richtige Antwort auf die Provokationen der Arbeitgeber. Sie war nur möglich, weil Ihr nicht auf Betriebsratsmehrheit und IG Metall gewartet habt. Eure Eigeninitiative ist das wichtigste, was jetzt zu verteidigen ist. Nötig sind Streik- und Aktionskomitees, um die Kontrolle über alle Entscheidungen jetzt nicht aus der Hand zu geben. Eure Dynamik kann in andere Betriebe getragen werden, um den Kampf auszuweiten.

Wir solidarisieren uns mit Eurem Kampf und werden alles tun, um ihn international bekannt zu machen und auszudehnen. Denn:

Mit einem gemeinsamen Kampf kann diese Auseinandersetzung gewonnen werden:

- **Keinerlei Schließungen von Werken, Kampf um jeden Arbeitsplatz: Streik bis die GM-Pläne vom Tisch sind.** Besetzt die Tore und kontrolliert, dass keinerlei Komponenten verschickt werden können.
- **Kein Abbruch des Streiks, bevor nicht in einer Vollversammlung aller KollegInnen genau über mögliche Ergebnisse beraten wurde und mehrheitlich zugestimmt wird.** Die Geschäftsleitung wird mehr als faule Tricks versuchen, um Euren Streik zu beenden. Die IG-Metall-Spitze und die Gesamtbetriebsratsmehrheit drohen dabei nachzugeben.
- **Euer Widerstand muss in Euren Händen bleiben!** Opel-Gesamtbetriebsratschef Franz spricht schon davon, dass man ohne Arbeitsplatzverluste nicht davon komme. Er gibt die Schlacht schon verloren! Auf die Betriebsratsmehrheit und die Gewerkschaftsspitzen ist kein Verlass. Nötig sind **regelmäßige Versammlungen aller KollegInnen, Wahl von Streik- und Aktionskomitees auf allen Ebenen** (gruppen-, abteilungs- und werksweit sowie werksübergreifend), um den Widerstand von unten zu leiten und zu kontrollieren und um möglichst viel KollegInnen in den Kampf aktiv einzubeziehen.
- **Aktive Fortsetzung des Streiks:** Alle KollegInnen müssen zu den Toren kommen, um gemeinsam zu

verhindern, dass irgendetwas verschickt oder verladen wird. Mit allen KollegInnen gemeinsam können Aktionen auf die Beine gestellt werden, die den Druck weiter steigern.

- Ruft auf zu **stadtweiten Streik- und Aktionstagen:** Der ganzen Region ist klar, was es bedeuten würde, wenn Euer Kampf verloren werden würde.
- Von den Streikkomitees aus kann direkt **Kontakt mit anderen Werken** aufgenommen werden. Auch hier gilt: kein Verlass auf IG Metall und Betriebsratsmehrheit. Schickt Delegationen der Streik- und Aktionskomitees oder der Versammlungen der KollegInnen in die anderen Opel- und GM-Werke und sorgt selbst für eine Vernetzung.
- Nächster Schritt der Vernetzung des Widerstands kann eine **europaweite Konferenz von Delegierten der Beschäftigten aus allen Werken** sein. Diese Konferenz kann ein Aktionsprogramm aufstellen, für das gemeinsam gekämpft wird.
- Macht mit den kritischen und kämpferischen GewerkschaftskollegInnen Dampf in der Gewerkschaft: Gemeinsam kann so viel Druck gemacht werden, dass auch Peters und Huber gezwungen werden, den Kampf zu unterstützen, zum Beispiel mit einem Aufruf zu einem **eintägigen Streik in allen Autowerken Europas** als Warnung an die Unternehmer und ein klares Zeichen, dass die AutomobilarbeiterInnen gegen alle Versuche der Spaltung und der „teile und herrsche“-Taktik der Konzerne Widerstand leisten.
- In allen Werken, die von Entlassungen bedroht sind, sind **Betriebsbesetzungen** nötig: es muss verhindert werden, dass solche Pläne realisiert werden.
- Statt Co-Management und Verzicht: Internationale gemeinsame Gegenwehr, für **kämpferische und demokratische Gewerkschaften**.

Wir, die Sozialistische Alternative – SAV, sind Teil des Komitees für eine Arbeiterinternationale (englisch: CWI). Gemeinsam mit unseren Schwesterparteien setzen wir uns international dafür ein, Euren Kampf noch weiter bekannt zu machen und einen Erfahrungsaustausch von KollegInnen bei GM zu ermöglichen. Am internationalen Aktionstag, dem 19. Oktober, unterstützt unsere schwedische Schwesterpartei, RS, die KollegInnen in Trollhättan, unsere britische Schwesterpartei, die Socialist Party, die ArbeiterInnen bei Vauxhall und unsere Belgische Partei, LSP, die Beschäftigten in Antwerpen. Auch in den USA setzt sich die Socialist Alternative, die US-Sektion des Komitees für eine Arbeiterinternationale, gegen die Pläne von GM ein. Unser Ziel ist die weltweite Abschaffung des kapitalistischen Profitsystems und der Aufbau einer Föderation sozialistischer Demokratien.

SAV Sozialistische
Alternative

(030) 24723802 ★ info@sav-online.de
www.sozialismus.info

Infos, Kontakt & VisdP: S. Kimmerle c/o SAV, Littenstr. 106/107, 10179Berlin

General Motors – Opel, Saab, Vauxhall: **Gemeinsamer Kampf um jeden Arbeitsplatz und jedes Werk!**

„Wir sind am Drücker, wir sitzen am längeren Hebel“, so ein streikender Kollege bei Opel Bochum am 15. Oktober. Tausende beteiligten sich am spontanen Streik und gaben damit die richtige Antwort auf die Sparpläne von General Motors (GM). Werkstore wurden mit Gabelstaplern und Lastwagen blockiert und die Eingänge von den Streikenden kontrolliert.

GM, der weltgrößte Autokonzern, verkündete soeben Quartalszahlen mit einem Gewinn von 440 Millionen Dollar. Gleichzeitig sollen von den 62.000 Arbeitsplätzen in Europa 12.000 vernichtet und damit 500 Millionen Euro jährlich mehr Profit entstehen. 90 Prozent der Arbeitsplatzvernichtung sollen GM zufolge bereits 2005 durchgezogen werden. Das Ziel: Kürzung der Lohnkosten bis Ende des Jahrzehnts um 30 Prozent.

Die Regierung in Deutschland jammert jetzt über GM – und akzeptieren doch die Logik des Marktes: Sie senkt Steuern für die Reichen, macht den Banken und Konzernen Geschenke und betreibt dafür Sozialkahlschlag. Solche Regierungen stehen – abgesehen von ihren Worten – auf der anderen Seite.

Wir fordern:

- ⇒ Keinerlei Schließungen von Werken, Kampf um jeden Arbeitsplatz
- ⇒ Gegen Entlassungen und Arbeitslosigkeit: Massive Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich.
- ⇒ Öffnung der Geschäftsbücher. Die KollegInnen müssen wissen, wie die Lage wirklich aussieht und wo die Profite der letzten Jahre hingegangen sind.
- ⇒ Überführung aller Konzerne, die entlassen oder mit Werksverlagerungen drohen, in öffentliches Eigentum bei Kontrolle und Verwaltung durch Beschäftigte und Allgemeinheit: Die Werke wurden durch die Beschäftigten aufgebaut und betrieben, ganze Regionen hängen von ihnen ab. Die Entscheidungen über die Verwendung dieser Ressourcen müssen der Diktatur des Profits entzogen und demokratisch im Interesse der KollegInnen und der Allgemeinheit gefällt werden.

Die Versuche die Werke in Trollhättan bei Göteborg (Schweden), und in Rüsselsheim bei Frankfurt



Seit dem 14. Oktober legten Tausende in Bochum die Arbeit nieder: Streik war ihre Antwort auf die Pläne des Managements: Allein 4.000 Arbeitsplätze sollen in Bochum vernichtet werden.

gegeneinander auszuspielen, müssen durch einen gemeinsamen Kampf aller KollegInnen bei GM durchkreuzt werden. Die KollegInnen bei GM in Antwerpen in Belgien reagierten auf die Proteste in Bochum mit Solidaritätsaktionen. Auch die Beschäftigten in Ellesmere Port und Luton (Großbritannien) sowie in Zaragoza (Spanien), Azambuja (Portugal) und in Gleiwitz (Polen) können bei Protesten gegen diesen Kahlschlag einbezogen werden.

Denn der entschlossene Widerstand der KollegInnen in Bochum darf nicht alleine bleiben. Schon dieser Widerstand wurde von unten – ohne Aufruf der IG Metall und gegen den Willen des Gesamtbetriebsrat durchgesetzt. Die Betriebsratsspitze versuchte noch, die Belegschaft von spontanen Protesten abzubringen.

Leider folgen die Gewerkschaftsführungen der Logik der Unternehmer: Sie stimmen in der kapitalistischen Krise Kürzungen und Zugeständnissen zu. Mit ihren Spitzengehältern haben sie es sich in diesem kapitalistischen System bequem gemacht. Sie akzeptieren die Logik des Wettbewerbs und des Verzichts.

Wir benötigen eine grundlegend andere Strategie:

- Streik gegen Lohnraub und Arbeitszeitverlängerung. Die GM-Pläne müssen vom Tisch.
- Wahl von Streik- und Aktionskomitees auf allen Ebenen (gruppen-, abteilungs- und werksweit so-



Committee for a Workers' International

Komitee für eine Arbeiterinternationale

Tel: ++ 44 20 8988 8760, Fax: ++ 44 20 8988 8793, cwi@worldsoc.co.uk

SAV Sozialistische Alternative

(030) 24723802 ★
info@sav-online.de
www.sozialismus.info

wie werksübergreifend), um den Widerstand von unten zu leiten und zu kontrollieren und um möglichst viel KollegInnen in den Kampf aktiv einzubeziehen.

- Vernetzung des Widerstands durch eine europaweite Konferenz von Delegierten der Beschäftigten aus allen Werken. Diese Konferenz kann ein Aktionsprogramm aufstellen, für das gemeinsam gekämpft wird.
- Eintägiger Streik in allen Autowerken Europas als Warnung an die Unternehmer und ein klares Zeichen, dass die AutomobilarbeiterInnen gegen alle Versuchen der Spaltung und der „teile und herrsche“-Taktik der Konzerne Widerstand leisten.
- In allen Werken, die von Entlassungen bedroht

sind, sind Betriebsbesetzungen nötig: es muss verhindert werden, dass solche Pläne realisiert werden; die Produktion muss und kann unter eigener Kontrolle fortgeführt werden.

- Statt Co-Management und Verzicht: Internationale gemeinsame Gegenwehr, für kämpferische und demokratische Gewerkschaften.
- In Situationen wie in Bochum ist entschlossener Widerstand nur gegen die eigene Gewerkschaftsführung und die Betriebsratspitzen möglich. Kämpferische KollegInnen müssen sich zusammenschließen und organisiert den Kampf zur Verteidigung der Interessen der Beschäftigten aufnehmen – auch gegen die heutigen Gewerkschaftsführungen.

Kapitalismus funktioniert nicht

Hintergrund der Angriffe bei GM sind laut bürgerlichen Medien Management-Fehler. Keine Frage: Das Management von GM wird von seinen Konkurrenten abgehängt und es tut alles, um Profite zu steigern und sich selbst zu bereichern. Doch diese Krise ist nicht einfach eine GM-Misere. Sie ist Ausdruck des Kapitalismus im Niedergang.

Trotz enormer technischer Möglichkeiten der Produktion wird den Beschäftigten in den meisten Ländern erzählt, sie müssten im besten Fall länger arbeiten für weniger Geld und später in Ruhestand gehen.

Produktion bedeutet im Kapitalismus Produktion für Profite durch den Markt. Ob Güter oder Dienstleistungen gebraucht werden oder nicht spielt keine Rolle. Entscheidend ist der Gewinn. Auch wenn schon riesige Überkapazitäten an Autos vorhanden sind, werden noch neue Werke aufgebaut, nur um die Konkurrenz zu übertrumpfen. Nun, bei stagnierenden Märkten, kommt es zu Schließungen und Kahlschlag.

Riesige Überkapazitäten bei GM – intern wird dort von 350.000 Autos geredet, die pro Jahr mehr produziert werden könnten – sind nur Teil der allgemeinen Überkapazitäten der Autoindustrie insgesamt: Die Kapazitätsauslastung liegt weltweit nur bei etwa 75 Prozent. Und das obwohl schon massiv Produktionsmöglichkeiten vernich-

tet wurden.

DaimlerChrysler setzte nun in Deutschland Kürzungen in Höhe von 500 Millionen Euro durch, VW will die Personalkosten um 30 Prozent senken, in Coventry drohen mehr als 2.000 Beschäftigten bei Jaguar (Ford) Massenentlassungen, von denen weitere 10.000 Jobs in den Midlands abhängen. Ganze Städte und Regionen hängen davon ab: In Trollhättan sind 6.000 Jobs direkt, 25.000 weitere indirekt beim größten Arbeitgeber GM / Saab bedroht. In Bochum, einer Stadt mit jetzt schon 13,6 Prozent Arbeitslosigkeit, hängt eine Region nach dem Niedergang der Kohleindustrie von GM / Opel ab.

Der Widerstand dagegen findet überall statt. Allein bei DaimlerChrysler streikten 60.000 in Deutschland an einem Tag. Doch diese Proteste müssen zusammengebracht werden, um Erfolg zu haben.

Und ein Erfolg ist möglich, wenn die kapitalistischen Mechanismen der Profitproduktion beseitigt und durch eine sozialistische Demokratie ersetzt werden. Die gigantischen Ressourcen der Großkonzerne können und müssen im Interesse von Mensch und Umwelt genutzt werden, um weltweit den Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln, an Autos und Lastwagen und anderen Produkten zu befriedigen und um demokratisch geplant eine sinnvolle Produktion zu ermöglichen.

Das Komitee für eine Arbeiterinternationale (CWI – Committee for a Workers International)

setzt sich für die internationale Einheit der ArbeiterInnen ein und organisiert grenzüberschreitende Gegenwehr und Solidarität. Ziel ist die weltweite Abschaffung des kapitalistischen Profitsystems und der Aufbau einer Föderation sozialistischer Demokratien. Das CWI hat Parteien und Gruppen in über 30 Ländern auf allen Kontinenten.

Unsere Gruppen zum Beispiel in Schweden, Belgien, Großbritannien und Deutschland setzten alles daran, den Kampf bei GM international zu vernetzen und die Angriffe zurück zu schlagen.

Die deutsche Sektion des CWI ist die SAV - Sozialistische Alternative.

Committee for a Workers' International Komitee für eine Arbeiterinternationale

Tel: ++ 44 20 8988 8760, Fax: ++ 44 20 8988 8793,



CWI in Schweden



England & Wales



CWI in Belgien



Das CWI in
Deutschland:

SAV **Sozialistische
Alternative**

(030) 24723802 ★ info@sav-online.de
www.sozialismus.info

„Wir kämpfen nicht nur für unsere Arbeitsplätze in Bochum

... sondern für alle KollegInnen – europaweit!“

**www.sozialismus.info,
die Website der
SAV, 18. Oktober 04**

Am Sonntag, dem 17. Oktober 2004 um 16.45 Uhr dauert die Arbeitsniederlegung bei Opel in Bochum bereit seit 72 Stunden an. Die KollegInnen wehren sich gegen die Ankündigung der Konzernleitung, 4.000 Stellen allein in Bochum zu streichen.

„Bochum hat zwar mit dem Streik angefangen, dabei darf es aber nicht bleiben, denn nur zusammen sind wir stark“, so oder so ähnlich äußern sich die KollegInnen vor Ort immer wieder.

Solidaritätsbekundungen kommen von einer Kollegin von DaimlerChrysler in Mannheim, die berichtet, dass sich die Manager dort in den letzten Jahren ihre Bezüge um 130% aufgestockt haben. Auch Bergleute aus den umliegenden Zechen verlesen die mitgebrachten Soli-Erklärungen und erinnern daran, dass tausende KollegInnen aus dieser Branche in den letzten Jahrzehnten nach Zechenschließungen gerade auch bei Opel untergekommen sind. Auszubildende von Ford-Köln sind ebenso mit Unterstützungserklärungen vertreten, wie KollegInnen aus den umliegenden Zulieferbetrieben.

Es folgt ein Interview mit einem Vertrauensmann von Opel-Bochum:

Welche Erwartungen habt ihr in die angekündigten Verhandlungen zwischen Gesamtbetriebsrat und Opel-/GM-Vorstand?

Wir haben so lange keine Erwartungen, bis die angekündigten 12.000 Entlassungen vom Tisch sind. Nicht nur für uns in Bochum, sondern Opel- und europaweit. Verhandlungen darf es erst geben, wenn das Horrorkpaket zurückgenommen worden ist. Der Großteil

der Belegschaft steht zu 90% hinter den Aktionen bisher. Morgen müssen wir alles daran setzen, dass die Arbeit nicht wieder aufgenommen wird.

Welche Kontakte habt ihr zu den Belegschaften der anderen Opelwerke und/oder zu Karstadt, wo die KollegInnen durch massive Lohneinbußen und Personalabbau die Profitinteressen der Chefetagen sichern sollen?

In den letzten drei Tagen haben wir es noch nicht schaffen können, den Kontakt zu den anderen Opelwerken herzustellen. Das gleiche gilt für die KollegInnen von Karstadt, Spar etc. In der Vergangenheit haben wir hier in Bochum die Erfahrung gemacht, dass sich die anderen OpelanerInnen in Kaiserslautern, Rüsselsheim, Eisenach auf uns verlassen haben und erst in den Streik traten, als bei ihnen wegen fehlender Teile die Produktion zum Stillstand kam. Außerdem wurde von der Konzernleitung im vorhinein für kommenden Dienstag eine Freischicht beschlossen, mit dem Ziel, einer Solidarisierung in den anderen Werken das Wasser abzugraben. Wahrscheinlich hoffen die Manager, dass KollegInnen während einer Freischicht nicht demonstrieren werden oder sich sogar mit einem Brückentag am Montag ein verlängertes Wochenende machen, statt in den Arbeitskampf einzusteigen.

Wer hat die Arbeitsniederlegung hier organisiert?

Durch die Medien haben wir von den geplanten Einsparungen bei General Motors und speziell bei Opel erfahren. Unter den KollegInnen wurde die Arbeitsniederlegung beschlossen. Zu diesem Zeitpunkt und bis Samstag war von der Gewerkschaft niemand daran beteiligt. Drei Tage nach

Beginn des Ausstands taucht dann der Betriebsrat auf und trifft hier auf kein offenes Ohr. Ich würde den Betriebsrat am liebsten auf den Mond schießen. Am Freitag wurde vom Gesamtbetriebsrat sogar angekündigt, wir würden ab Montag wieder regulär arbeiten.

GM-Europachef Forster meint nun, dass die angekündigten 12.000 Entlassungen „kein Dogma“ seien, dass Werksschließungen aber nur vermeidbar sind, wenn die Belegschaft auf 30% ihrer Löhne und Gehälter verzichtet. Ist das für euch ein Erfolg?

Im Endeffekt werden Entscheidungen in Zürich und Detroit gefällt. Forster führt nur aus, was dort beschlossen wird. Wir haben bereits von 2000 bis 2004 Mehrarbeit geleistet und durch unsere Überstunden die Produktion gesteigert. Allein Opel in Deutschland hat dadurch 1,2 Mrd. Euro zusätzlich erwirtschaftet. Die jetzt angekündigten Kürzungen sind also absolut fadenscheinig.

Welche Erwartungen habt ihr bei einer Weiterführung des Streiks bis Mittwoch?

Die ersten Werke, wie z.B. in Antwerpen, werden ihre Produktion verlangsamen oder unterbrechen müssen, weil sie auf Autoteile aus Bochum angewiesen sind. Wir beliefern von hier aus fast alle Opelwerke in ganz Europa mit wichtigen Einzelteilen, wie Achsen usw. Im Jahr 2000 haben wir zwei Tage gestreikt. Das Ergebnis war, dass fast alle Opelwerke europaweit die Produktion unterbrechen mussten. Daraufhin hat die Konzernleitung damit begonnen, unsere Produktion auf die anderen Werke umzulegen. Sie wollen uns hier den Zahn ziehen.

Schluss mit dem Ausverkauf bei VW!

Für VW geht der Lohnverzicht nicht weit genug – trotz Angebots von Ab-schlägen bei allen Neueinstellungen

**Solidarität, Nr. 30,
November 04**

„Auf dem Markt Konkurrenten – im Kampf Verbündete“ steht auf einem selbstgemalten Transparent einer Gruppe von Jugendlichen der IG Metall, während des internationalen Protesttages am 19. Oktober gegen die Kürzungspläne bei Opel. Was für KollegInnen selbstverständlich ist, scheint die IG-Metall-Führung nicht zu wollen. Einen gemeinsamen Kampf im Auto- und Metallbereich verhindert sie mit aller Macht.

von Nico Weinmann, Kassel

Vor der vierten Runde der Tarifverhandlungen bei VW sagte Hartmut Meine, der zuständige IG-Metall-Sekretär: „Wir werden heute im Bereich Kostenbelastungen Kompromissmöglichkeiten ausloten.“ Die ursprüngliche Vier-Prozent-Forderung wurde seinerseits schon früh als „unrealistisch“ bezeichnet, im voraus-eilenden Gehorsam drastische Zugeständnisse

gemacht: Mit 1,5 und 2 Prozent und sowie zwei Einmalzahlungen wären Meine und Co zufrieden gewesen. Sie boten VW zudem noch an, die Einstiegsgehälter um zehn Prozent abzusenken – eine Einladung zur Spaltung der Belegschaft. Wer hat sie dazu ermächtigt?

Doch: Geschockt kam Meine aus dem Verhandlungszimmer: Seine ausgestreckte Hand sei von Arbeitgeberseite weggeschlagen worden.

Warum sollten sie auch auf ihn eingehen? Zu befürchten hatten sie bisher schließlich nichts von Gewerkschaftsseite.

Co-Management ist gescheitert

Für die Politik des Co-Managements durch die Gewerkschaftsspitzen mussten die KollegInnen bisher schon teuer bezahlen: Die 28-Stunden-Woche wurde mit 15 Prozent Lohnverzicht bezahlt. Eine enorme Flexibilisierung raubte danach Überstundenzuschläge und die Verfügung über die eigene Zeit. Mit 5.000 x 5.000 wurde es VW erlaubt, Langzeitarbeitslose unter Tarif zu beschäftigen.

Heute – angesichts einer allgemeinen Krise

des Kapitalismus und besonders in der Autoindustrie – sind die Unternehmer zu keinerlei Zugeständnissen bereit. Meine sagte nach der Verhandlungsrunde: „VW ist auf Krawalle aus.“

Gemeinsamer Streik aller Metaller!

Wenn der Widerstand der Opelner in Bochum eins gezeigt hat, dann die Tatsache, dass Streiks das richtige Mittel sind, um der Unternehmeroffensive etwas entgegen zu setzen. Die Tatsache, dass bei Opel, VW und bald bei Ford und Porsche zeitgleich Angriffe kommen, muss genutzt werden, um KollegInnen zu gemeinsamen Streiks zu mobilisieren.

Auch bei VW ist die Stimmung für Widerstand gut. Bisher wurden die wenigen Protestangebote, die von der IG Metall kamen, massenhaft angenommen. Auf einer Betriebsversammlung im VW-Werk in Baunatal wurde der Beitrag von einem Kollegen laut beklatscht, der meinte: „Die Unternehmer haben den Spaltzitz in die Metallindustrie getragen und betreiben Häuserkampf, in dem sie eine Belegschaft nach der anderen erpressen. Die Antwort der IGM kann nur lauten: Wir lassen uns nicht spalten. Wir bauen eine gemeinsamen Streikfront von VW, MAN und allen anderen Betrieben.“ ■

Stand: 25. Oktober

Hartz 0 bei VW

Nach Siemens und Daimler soll nun auch bei VW gekürzt werden – 30 Prozent!

**Solidarität, Nr. 28,
September 04**

Schon wieder Hartz! Für die Tarifrunde bei VW schlägt Peter Hartz in seinem Hauptberuf als Personal-Chef ein Sparpaket vor, durch das die Produktion so billig werden soll wie in Osteuropa: „Auf einen einfachen Satz gebracht: Es gibt null Spielraum für Einkommenserhöhungen“.

Bis 2011 will der VW-Vorstand 30 Prozent der Arbeitskosten einsparen. „Längere Arbeitszeiten, geringere Entlohnung und eine stärker leistungsorientierte Bezahlung“, so VW-Personalkostenchef Josef-Fidelis Senn, sollen dafür sorgen.

2003 erzielte der Konzern 1,1 Milliarden Euro

Gewinn nach Steuern. Am 30. September läuft der Tarifvertrag aus, ab 15. September wird verhandelt. Die Forderungen der Arbeitgeber.

Statt „juristisch belastbaren Jobgarantien“ (Spiegel online) soll es nur eine „Selbstverpflichtung des Konzerns“ geben.

Mit diesem Paket legt der VW-Vorstand die Grundlage für eine harte Tarifrunde. Die IG Metall fordert vier Prozent (wie in der allgemeinen Tarifrunde der Metallindustrie) und Arbeitsplatzgarantien.

Eine Hypothek sind dabei die früheren Zugeständnisse der IG Metall: Die 28,8-Stunden-Woche wurde mit zweistelligen Prozent-Verlusten von den Beschäftigten bezahlt. Eine enorme Flexibilisierung raubte danach Überstundenzuschläge und die Verfügung über die eigene Zeit. In vielen Werken wird zur Zeit zwischen 35 und 37 Stunden gearbeitet. Mit 5.000 x 5.000 wurde es VW erlaubt, Langzeitarbeitslose unter Tarif

zu beschäftigen – die IG Metall stimmte niedrigen Einstiegsgehältern zu. Die Belegschaft wird gespalten.

Um aus dieser Situation wieder in die Offensive zu kommen, ist es nötig, die KollegInnen jetzt gegen die jüngsten Unternehmerprovokationen zu mobilisieren. Vor dem ersten Verhandlungstermin sollten alle Werke an einem bundesweiten Aktionstag teilnehmen. Im Rahmen von Betriebsversammlungen könnten Demonstrationen vor den Werkstoren durchgeführt werden.

Wenn sich Hartz und Co stur stellen sollten, dann müsste ein erster gemeinsamer Streiktag vorbereitet werden, um „die Muskeln spielen zu lassen“. Auf dieser Basis wäre es möglich, weitere Streiks vorzubereiten – bis hin zum Vollstreik, falls sich die Konzernchefs nicht bewegen sollten.

Bei VW gibt es einen Organisationsgrad von 97 Prozent. Eine entschlossene Streikfront gegen

Hartz und Pischetsrieder wäre eine enorme Ermutigung für die ganze Anti-Hartz-Bewegung.

Für eine bestmögliche Mobilisierung wären eigentlich Forderungen nötig, die den materiellen Sorgen der Beschäftigten Rechnung tragen und die Belegschaft zusammenbringen würden. Mit einem gemeinsamen Kampf für 300 Euro Festgeld für alle käme das Ergebnis auch vor allem niedrigeren Lohngruppen zugute. Das soll-

te mit dem Kampf gegen Flexibilisierung, gegen Arbeitshetze und für die garantierte Übernahme aller Azubis und die Schaffung von neuen Stellen verbunden werden.

Dafür ist es noch nicht zu spät: Die absehbare Härte der Tarifrunde ermöglicht auch, dass der Hunger beim Essen kommt und neue Forderungen beim Streiken entstehen.

Die Verhandlungen dürfen nicht wieder hin-

ter verschlossener Tür stattfinden. Nur so können die KollegInnen entscheiden, wann zum Beispiel der Streik eingeleitet wird. Regelmäßige Vertrauensleuteversammlungen auf allen Ebenen sind nötig, um die Kampfmaßnahmen und mögliche Verhandlungsergebnisse zu diskutieren. Es darf keinen Abschluss geben ohne vorherige mehrheitliche Zustimmung der Gewerkschaftsmitglieder. ■

Ausbildung zum Arbeitslosen jetzt auch bei VW

Zur Steigerung der Profite sollen ArbeiterInnen und Azubis den Kopf hinhalten

Solidarität, Nr. 28, September 04

Obwohl VW schwarze Zahlen schreibt, will der Konzern die Lohnkosten drastisch senken. Auch bei den Auszubildenden soll immens gekürzt werden.

von Sebastian, VW-Arbeiter, Kassel

So wie es zur Zeit die meisten Großkonzerne tun, so versucht auch VW die Belegschaft mit der Drohung zu erpressen, die Produktion noch viel stärker als bisher ins Ausland zu verlagern. „Standortsicherung“ wird so etwas dann genannt. Dies passiert, obwohl die Volkswagen AG Gewinne einfährt und die Zulassungszahlen der Autos über dem Branchendurchschnitt liegen. Die Profite sind jedoch nach einigem Missmanagement und aufgrund des verschärften Konkurrenzkampfes längst nicht so hoch wie die Aktionäre und Manager das gerne hätten, und da sie sowieso den Hals nie voll kriegen können, sollen jetzt die Lohnkosten zur „Sicherung des Arbeitsplatzes“ bis 2011 um 30 Prozent gedrückt werden. Dies bedeutet für die Belegschaft im Prinzip nicht anderes als weniger Lohn bei längeren Arbeitszeiten – und dadurch dann doch wieder langfristiger Stellenabbau, was besonders schwere Folgen für die zukünftigen Auszubildenden hätte.

Streichung der Übernahmegarantie?

Bisher war es bei Volkswagen so, dass von den Azubis, welche die Abschlussprüfung bestanden haben, auch die meisten unbefristet übernommen wurden – wenn auch nur selten im erlernten Beruf. Auch wenn man fest damit rechnen musste, dass man beispielsweise nach der Ausbildung zum Industrieelektroniker den Lötkolben gegen die Klebebandrolle im Lager tauschen muss, so brauchte man aber nicht davon ausgehen, nach der Ausbildung auf der Straße zu landen.

Nach dem Willen des Konzernvorstands beziehungsweise nach den Plänen von dem Aufsichtsratsvorsitzenden und Personalchef Peter Hartz soll dies jetzt anders werden: Die Übernahmegarantie soll gestrichen werden. Der Konzern will demnächst nur noch 60 bis 80 Prozent der Azubis übernehmen. Nicht mal das wird jedoch garantiert, und kann jederzeit weniger werden – je nach Gutdünken der Konzernleitung. Die übrigen Azubis werden nach der Ausbildung direkt auf die Straße geschickt und bekommen den Namen Peter Hartz gleich noch einmal zu hören: Sie müssen dann zusehen, dass sie mit Hartz IV irgendwie über die Runden kommen.

Aber auch für diejenigen, die übernommen werden, soll es dann wesentlich schlechter aussehen. Statt direkt bei Volkswagen einen Arbeitsplatz zu bekommen, sollen sie in die konzernerneigten Zeitarbeitsagenturen gesteckt werden. Dort sind die Löhne deutlich niedriger als im VW-Haustarifvertrag.

Der Konzern will seinen Azubis auch schon während der Ausbildung ins Portemonnaie greifen und sie nicht mehr nach Haustarifvertrag bezahlen, da der Flächentarifvertrag niedrigere Ausbildungsvergütungen vorsieht.

Das „Angebot“ von Hartz, bundesweit 300 neue Ausbildungsplätze zu schaffen (bisher sind es ungefähr 1.250), ist kein Ausgleich dafür. Erstmal wird damit auch noch nicht der Anteil der Auszubildenden an der Gesamtbelegschaft über die 1-Prozent-Marke gehoben. Dabei wäre bundesweit in allen Betrieben eine Ausbildungsquote von zehn Prozent (bezogen auf die Zahl der Beschäftigten) nötig, um den Lehrstellennotstand zu beseitigen! Außerdem hat es insgesamt keinen hohen Wert, weil die leicht erhöhte Anzahl an neuen Ausbildungsplätzen einer größeren Anzahl weggefallener Arbeitsplätze gegenüberstehen würde.

Übernahme für alle!

Die Angriffe, die VW zur Zeit auf die Auszubildenden fährt, waren selten so hart. Wir müssen uns das aber nicht gefallen lassen! Wir müssen für die unbefristete Übernahme im erlernten Beruf für jedeN kämpfen, und zwar in reguläre Arbeitsverhältnisse statt Zeitarbeit! Außerdem brauchen wir bei VW eine Ausbildungsquote von zehn Prozent und eine Erhöhung der Ausbildungsvergütung!

Auszubildende und Beschäftigte müssen gemeinsam für ihre Ziele kämpfen, sowohl für die Belange der jetzigen und zukünftigen ArbeiterInnen (Lohnerhöhung statt Lohnraub, Arbeitszeitverkürzung statt Verlängerung) als auch für die Belange der zukünftigen Azubis. Hier ist Solidarität gefragt.

Die Angriffe müssen zurückgeschlagen und darüber hinaus Verbesserungen erkämpft werden. Mit einer Belegschaft, die zu fast 100 Prozent in der IG Metall organisiert ist, muss dies möglich sein. Denn dies ist eine enorme Kampfkraft. Diese Kampfkraft wird die Gewerkschaft allerdings nur auf größeren Druck seitens der Mitglieder einsetzen. So darf man keine Gelegenheit auslassen, den Gewerkschaftsfunktionären deutlich zu machen, wozu Gewerkschaften eigentlich da sind, um solche Desaster wie bei Siemens oder DaimlerChrysler zu verhindern. Auch muss man möglicherweise einigen Betriebsratsvorsitzenden deutlich machen, was eigentlich ihre Aufgabe wäre.

Mit einer streikbereiten Belegschaft steht die Gewerkschaft bei den im September beginnenden Tarifverhandlungen in einer durchaus guten Position. Die Frage ist nur, ob die Funktionäre diese Position auch nutzen werden. Falls Streikdrohungen nicht reichen, müsste ein Vollstreik organisiert werden!

So lasst uns die Gewerkschaft zur Kampforganisation machen, gemeinsam für Verbesserungen kämpfen und damit Peter Hartz und Co. zeigen, dass wir es sind, die den Reichtum erwirtschaften, und nicht sie selbst! ■

Stoppt Hartz 4

Streik gegen Hartz 5!

Die Provokationen von Hartz und VW-Vorstand zur Tarifrunde müssen mit voller Kampfkraft beantwortet werden.

Hartz ist inzwischen zum Begriff geworden für Massenarmut für Millionen von Erwerbslosen. Mit den Hartz-Gesetzen soll der Anfang gemacht werden, den Lebensstandard der Erwerbstätigen und Arbeitslosen auf frühkapitalistische Zustände zurückzuwerfen. In der nächsten Runde organisieren die Bosse Lohnraub und Arbeitszeitverlängerung bei den Noch-Beschäftigten. Gemeinsamer Widerstand von Erwerbslosen und Beschäftigten ist angesagt. Mit den Montagsdemos ist der Anfang gemacht. Jetzt müssen die Gewerkschaften eine Schippe drauflegen:

- ★ Mobilisierung zu Montagsdemos
- ★ Aufruf und Mobilisierung zur bundesweiten Demo am 2.10. in Berlin
- ★ Vorbereitung eines Vollstreiks bei VW und gemeinsamer Streik der IGM in allen Betrieben, die von Lohnraub und Arbeitszeitverlängerung betroffen sind (z.B. Opel)
- ★ 1-tägiger Generalstreik aller Gewerkschaften gegen Sozialabbau, Agenda 2010, Lohnraub und Arbeitszeitverlängerung

Mit einem Kürzungskatalog legt der VW-Vorstand die Grundlage für eine harte Tarifrunde. Die IG Metall fordert

vier Prozent (wie in der allgemeinen Tarifrunde der Metallindustrie) und Arbeitsplatzgarantien. Angesichts der steigenden Belastungen für ArbeitnehmerInnen (Gesundheits-, „Reform“, Benzinpreiserhöhungen, ...) ist das viel zu wenig. Es ist das Mindeste, diese Forderung voll durchzusetzen.

Schon jetzt alles andere als rosig

Dazu ist ein anderer Kurs der Gewerkschaft nötig. Denn leider war die IG-Metall-Führung auch bei VW immer wieder zu Zugeständnissen bereit: Die 28,8-Stunden-Woche wurde mit zweistelligen Prozent-Verlusten von den Beschäftigten bezahlt. Eine enorme Flexibilisierung raubte danach Überstundenzuschläge und die Verfügung über die eigene Zeit. In vielen Werken wird zur Zeit zwischen 35 und 37 Stunden gearbeitet. Mit 5.000 x 5.000 wurde es VW erlaubt, Langzeitarbeitslose unter Tarif zu beschäftigen. Die IG Metall stimmte niedrigen Einstiegsgehältern zu und damit einer Spaltung der Belegschaft.

Für eine transparente Tarifrunde

Um aus dieser Situation wieder in die Offensive zu kommen, ist es nötig, sofort gegen die jüngsten Unternehmerprovokationen zu mobilisieren. Vor dem ersten Verhandlungstermin sollten alle Werke an einem bundesweiten Aktionstag teilnehmen. Im Rahmen von Betriebsversammlungen könnten Demonstrationen vor den Werkstoren durchgeführt werden.

Die VW-Belegschaft und alle anderen Betriebe sollten außerdem ab sofort zu den Montagsdemos mobilisiert werden und mit einem großen VW- und IGM-

Block bei der bundesweiten Demo am 2.10. in Berlin sollte ein Zeichen für den Aufbau einer mächtigen Anti-Hartz-Front gesetzt werden.

Streik gegen Hartz 5 vorbereiten

Wenn Hartz und Co. sich stur stellen, ist ein erster gemeinsamer Streiktag in allen Werken nötig. Auf dieser Basis wäre es möglich, weitere Streiks vorzubereiten – bis hin zum Vollstreik, falls sich die



Montags-Demos nutzen gegen Hartz 4 und 5!
jeden Montag am Opernplatz in Kassel voraussichtlich ab 17 Uhr
(genauer Zeitpunkt beim DGB unter 0561-72095-0 erfragen oder unter www.tauschringportal.de/aktu/Montagsdemos)

Bundesweite Großdemo gegen Hartz IV am 2.10. in Berlin

SAV Sozialistische Alternative

© (030) 24723802 ★ info@sav-online.de ★ www.sozialismus.info



Protestaktion der Daimler-KollegInnen am 15. Juli 2004 in Mettingen: Gegen die vom Vorstand geforderten Kürzungen von 500 Millionen Euro zogen 2.000 KollegInnen über die Hauptverkehrsstraße im Neckartal zu den Protestaktionen im Rahmen des Daimler-Aktionstages der IG Metall und legten unterwegs auch noch eine der umkämpften „Steinkühler-Pausen“ ein. Bundesweit beteiligten sich 60.000 mit Streiks und Protesten am Aktionstag der IG Metall. IG-Metall und Gesamtbetriebsrat nutzten diese Kampfbereitschaft allerdings nicht, sondern knickten ein.

Konzernchefs nicht bewegen sollten.

Bei VW gibt es einen Organisationsgrad von 97 Prozent. Wird diese Kampfkraft genutzt, dann steht VW auch nicht alleine: Eine entschlossene Streikfront gegen Hartz und Pischetsrieder wäre eine enorme Ermutigung für die ganze Anti-Hartz-Bewegung. Ein Kampf gegen Lohnraub und die Erpressung durch die Unternehmer könnte sofort auf Opel, MAN, den öffentlichen Dienst und so weiter überspringen.

Doch die Erfahrungen bei Siemens und DaimlerChrysler zeigen erneut, dass die Gewerkschaftsspitzen nicht auf die Kampfkraft der Beschäftigten setzen, sondern Errungenschaften ohne ernsten Kampf preisgeben.

Für transparente Verhandlungen

Die Verhandlungen dürfen nicht wieder hinter verschlossener Tür stattfinden. Regelmäßige Vertrauensleuteversammlungen auf allen Ebenen sind nötig, um die Kampfmaßnahmen und mögliche Verhandlungsergebnisse zu diskutieren. Nur so können KollegInnen auf allen Ebenen darüber diskutieren und entscheiden, wann z.B. ein Streik eingeleitet wird. Es darf keinen Abschluss geben ohne vorherige mehrheitliche Zustimmung der Gewerkschaftsmitglieder.

Vertrauensleute dürfen nicht missbraucht werden, um den angepassten

Kurs von Betriebsräten und IGM-Funktionären von oben nach unten durchzusetzen. Vertrauensleute sollen die Interessen der Mitglieder und ihre Kampffähigkeit durchsetzen. Als Gewerkschaftsgliederung im Betrieb müssen sie offen und völlig demokratisch arbeiten und entscheiden können.

Für eine kämpferische IG Metall

Um den Druck auf die Arbeitgeber zu steigern und um innerhalb der IG Metall für kämpferischere Verhältnisse zu sorgen, muss von AktivistInnen auch Abteilungsweise über Proteste und

eigenständige Arbeitsniederlegungen diskutiert werden.

Kämpferische Vertrauensleute und Betriebsräte bei Daimler in Mettingen haben bei der Auseinandersetzung bei DaimlerChrysler vorgemacht, wie das gehen kann. Sie haben eigenständig Flugblätter herausgebracht, in denen sie eine kämpferische Position eingenommen und eine härtere Gangart eingefordert haben. Im Gegensatz zu den meisten IGM-Betriebsräten und -Funktionären haben sie den Abschluss offen kritisiert. Ermutigt durch eine Vielzahl von kämpferischen Vertrauensleuten und

Minus 30 Prozent?!

Bis 2011 will der VW-Vorstand 30 Prozent der Arbeitskosten einsparen. „Längere Arbeitszeiten, geringere Entlohnung und eine stärker leistungsorientierte Bezahlung“, so VW-Personalkostenchef Josef-Fidelis Senn, sollen dafür sorgen.

Am 30. September läuft der Tarifvertrag aus, ab 15. September wird verhandelt. Die **Forderungen der Arbeitgeber** lauten:

- 30 Prozent variable Lohnbestandteile
- Streichung der Überstundenzuschläge durch Verdopplung der Arbeitszeitkonten auf 400 Stunden im Jahr und weitere Flexibilisierung
- Senkung der Ausbildungslöhne („dafür“ Einstellung von mehr Azubis – dagegen Abschaffung der Übernahmegarantie)
- Die Beschäftigten sollen mehr für Gesundheitskosten aufbringen oder arbeiten
- Einstiegsgehälter unter den bisherigen Tarifen sollen weiter durchgesetzt werden.
- Der Konzern bietet eine unbestimmte, unverbindliche „Selbstverpflichtung“ gegen Entlassungen.

einigen Betriebsräten hat die Mettinger Belegschaft auch dann die Arbeit niedergelegt, als es der IGM nicht in den Kram passte. Am Daimler-Aktionstag sind sie nicht, wie von der IGM verlangt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur zentralen Protestkundgebung gefahren, sondern sind mit einem beeindruckenden Marsch auf einer der wichtigsten Bundesstraßen (B10) marschiert, haben diese für eine Stunde blockiert und dadurch einen mehrere Kilometer langen Stau verursacht.

Die Gewerkschaftsspitzen geben sich in Worten kämpferisch. Gleichzeitig stimmen sie schon vorher einer Personalkostensenkung zu. Der IG-Metall Bezirkschef von Niedersachsen sagt z.B.: „Wir gehen mit allen gewerkschaftlichen Mitteln in die Tarifrunde“, auch ein Streik sei möglich. Andererseits fordert Frau Schwitzer – Tarifexpertin der

Für eine neue Arbeiterpartei

Beschäftigte, Erwerbslose, RentnerInnen und Jugendliche haben heute keine Partei, die ihre Interessen vertritt. Während die PDS zwar an den Demonstrationen gegen Hartz IV teilnimmt, setzt sie in Berlin Hartz IV um und will 50.000 Ein-Euro-Jobs schaffen. Überall, wo sie in der Regierung sitzt, macht sie aktiv Politik gegen Arbeitende und Erwerbslose. Deshalb ist der Aufbau einer neuen kämpferischen Arbeiterpartei dringend nötig. Eine politisch starke Partei mit Massenanhänger könnte die Angriffe der Regierung stoppen. Die **Wahlalternative Arbeit und soziale Gerechtigkeit (WASG)** bietet einen ersten Ansatz, Beschäftigte, Erwerbslose und Jugendliche zusammen zu bringen. Die SAV setzt sich für eine kämpferische, demokratische und sozialistische Ausrichtung der WASG ein.

hätte das der Belegschaft das Gefühl gegeben, dass es sich wirklich lohnt, einen Kampf zu führen. Damit wäre bereits mit der Forderung dem VW-Vorstand der Kampf angesagt worden. Das hätte die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Kampf von vorn-

Vernetzung kritischer Gewerkschafter

Wenn sich die IGM weigert, zu den Montagsdemos in Kassel und zur bundesweiten Anti-Hartz-Demo am 2.10. in Berlin aufzurufen, sollten kritische Vertrauensleute, Betriebsräte und AktivistInnen bei VW die Mobilisierung dafür selber in die Hand nehmen.

Statt sich auf den Häuserkampf einzulassen und in einem Betrieb nach dem anderen zu kapitulieren, muss von unten durchgesetzt werden, dass die IGM gemeinsame Gegenwehr organisiert. Ein erster Schritt in diese Richtung wäre die bundesweite Vernetzung von kritischen KollegInnen verschiedener Metallbetriebe und die Koordinierung mit dem Ziel des Aufbaus einer gemeinsamen überbetrieblichen Kampf- und Streikfront.

Dafür ist es noch nicht zu spät: Die absehbare Härte der Tarifrunde ermöglicht auch, dass der Hunger beim Essen kommt und neue Forderungen beim Streiken entstehen. ★

„Ich bin als Vertrauensmann nicht bereit, gegen meine eigene Überzeugung dieses unakzeptable Ergebnis gut zu reden. Statt immer wieder auf das Verhandlungsgeschick weniger zu vertrauen, werden wir künftig mit vielen Kollegen durch tatkräftige Aktionen unsere Position durchsetzen müssen. Es gibt durchaus noch Steigerungsmöglichkeiten zur B10“

(Miguel Revilla, Vertrauensmann bei DaimlerChrysler Mettingen in einem Flugblatt kritischer Vertrauensleute & Betriebsräte zum Abschluss bei Daimler).

IG Metall – indirekt, man müsse sich auf Arbeitszeitverlängerungen einlassen. Mit dieser Einstellung wird die Auseinandersetzung verloren gehen.

Schon die viel zu niedrige Forderung der IG Metall ist ein Zugeständnis an Hartz und Co. Hätte die IGM eine Forderung aufgestellt, die auf eine kräftige Erhöhung der Löhne herauslaufen würde (z.B. 300 Euro Festgeld),

herein verbessert. Durch die niedrige Forderung der IGM sind es wie bei der IGM-Tarifrunde im Frühjahr die provokativen Unternehmerangriffe die die IGM erst mal in die Defensive drängen. Umso dringender ist es jetzt durch einen offensiven Kampf aus der Defensive herauszukommen, alle Angriffe zurückzuschlagen und die 4% voll durchzusetzen.

Unsere Vorschläge für die Tarifrunde: Einsatz der vollen Kampfkraft ...

- Voller Einsatz der Kampfkraft gegen die Angriffe der Arbeitgeber (VW, Opel, öffentlicher Dienst...) & der Regierung!
- Für einen bundesweiten Aktionstag bei VW vor dem ersten Verhandlungstermin am 15. September
- Regelmäßige Gewerkschaftsversammlungen auf allen Ebenen während der gesamten Tarifrunde: Die Mitglieder müssen zu jeder Zeit kontrollieren und bestimmen können, was verhandelt und wie gekämpft wird. Keinerlei Abschluss ohne Zustimmung der Gewerkschaftsmitglieder per Urabstimmung.
- Vorbereitung der Urabstimmung und von Streikmaßnahmen.
- Gemeinsamer Kampf gegen Hartz 4 & Hartz 5: Volle Unterstützung der Montagsdemonstrationen. Für einen bundesweiten Protest- und Streiktag gegen die Angriffe von Regierung und Arbeitgebern

... für:

- Abwehr der Pläne von Hartz und des VW-Vorstandes: Schluss mit Hartz 5!
- Das Mindeste ist, die von der IG Metall bei VW geforderten 4 Prozent voll durchzusetzen. Nötig wäre ein Kampf für 300 Euro Festgeld für alle. Schluss mit Flexibilisierung und Arbeitshetze, für die garantierte Übernahme aller Azubis zu Tariflöhnen und die Schaffung von neuen Stellen
- Rücknahme der Agenda 2010, der Hartz-Gesetze und aller Sozialabbau- und Kürzungsmaßnahmen
- Bei Konzernen, die mit Verlagerungen, Entlassungen & Kürzungen drohen: Offenlegung der Geschäftsbücher & Überführung dieser Konzerne in öffentliches Eigentum unter demokratischer Kontrolle der Beschäftigten & der Allgemeinheit

Lohnverzicht schafft keine Arbeitsplätze

Wie können gerade in Krisenzeiten angemessene Löhne erkämpft und das Abwandern von Konzernteilen ins Ausland verhindert werden? Um diese Probleme zu lösen, müssen wir das Übel an der Wurzel packen: das Profitsystem.

Selbst wenn die Unternehmer jammern – das bedeutet noch lange nicht, dass kein Geld da ist. Ihnen sind nur die Profitraten, das was in ihren Taschen landet, nicht hoch genug. Aufgrund der Profite der letzten Jahre, die ausschließlich von der Belegschaft erarbeitet wurden, gibt es keinen Grund, Einschnitte und Kürzungen hinzunehmen. Lohnverzicht schafft keine Arbeitsplätze. Das hat zuletzt das Aufbrechen des Beschäftigungspakts bei der Telekom gezeigt.

Hintergrund der Angriffe bei VW sind die allgemeinen Überkapazitäten in der Automobilsparte. Weltweit gibt es etwa 20 bis 30 Prozent Überkapazitäten in der Autoindustrie. Diese Überkapazitäten und Überproduktion haben System: Kapitalismus beruht darauf, dass sich Kapital anhäuft, dass die Reichen reicher werden und die Armen ärmer.

Durch die Jagd nach immer neuen Profiten und dem Einsatz immer neuer Maschinen und Technik kann immer mehr produziert werden. Doch es bringt keinen Profit mehr, denn die kaufkräftige Nachfrage dafür fehlt. Nicht, dass



heute weltweit kein Bedarf mehr nach diesen Gütern wäre. Das Problem ist, dass die Masse der Bevölkerung nicht genug Geld hat, um sich diese Waren zu kaufen.

Umverteilung von unten nach oben ist nur ein Anfang

Eine Umverteilung von den Reichen zugunsten der Masse der Bevölkerung ist da ein Anfang. Sie geht aber natürlich auf Kosten der Profite der Unternehmer und verstärkt das eigentliche Problem: Diese werden mit Abwanderungen und Kapitalboykott darauf reagieren.

Es geht darum, die Diktatur des Profits zu brechen. Wer entscheidet, dass

Unternehmen bei den Beschäftigten kürzen sollen oder dass Werke oder Werkteile verlagert werden sollen?

Die Entscheidung über Löhne, Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze kann nicht länger den Interessen der Profite unterworfen werden. Die SAV setzt sich dafür ein, VW – wie die anderen Banken und Konzerne – in öffentliches Eigentum bei demokratischer Kontrolle und Verwaltung von Beschäftigten und Allgemeinheit zu überführen. Kleinaktionäre müssen bis zu einer bestimmten Grenze entschädigt werden. Nur so können Krisenanfälligkeit und Hartz-Angriffe wirkungsvoll bekämpft werden. ★

Treffen der SAV Kassel

jeden Montag im Kulturzentrum Schlachthof (Doppelraum) um 19 Uhr in der Mombachstr. 12
Tram 1/5 Mombachstraße

Mach mit bei der SAV

- Ich möchte weitere **Informationen** über Euch.
- Ich möchte die **Solidarität – Sozialistische Zeitung** kennenlernen und überweise 5 EUR für fünf Ausgaben der Solidarität auf u.a. Konto.
- Ich will **Mitglied** der SAV werden.

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

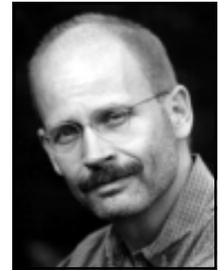
Telefon _____

E-Mail _____

SAV - Sozialistische Alternative ★ Konto 2500 59-430 Postbank Essen (BLZ 360 100 43) ★ (030) 24723802 ★ info@sav-online.de

Bitte ausschneiden und senden an/V.i.S.d.P.: Kimmerle, c/o SAV, Littenstr. 106/107, 10179 Berlin

„Es wäre deutlich mehr drin gewesen“



Interview mit Tom Adler
Solidarität, Nr. 28, November 04

Tom Adler ist Betriebsrat der IG Metall im DaimlerChrysler-Werk Stuttgart-Untertürkheim, Werksteil Mettingen. Während der Auseinandersetzungen um die vom Vorstand geforderten Kürzungen von 500 Millionen Euro auf dem Rücken der Beschäftigten ging von dort eine spektakuläre Aktion aus: 2.000 KollegInnen zogen über die Hauptverkehrsstraße im Neckartal am 15. Juli zu den Protestaktionen im Rahmen des Daimler-Aktionstages der IG Metall und legten unterwegs auch noch eine der umkämpften „Steinkühler-Pausen“ ein. Bundesweit beteiligten sich 60.000 mit Streiks und Protesten am Aktionstag der IG Metall. 7.000 KollegInnen des Werks Untertürkheim empfinden die Vorschläge des Gesamtbetriebsrats (GBR) nach der Einigung mit einem gellenden Pfeifkonzert. Mit drei Belegschafts-Flugblättern waren kämpferische KollegInnen,

unter ihnen Tom Adler, öffentlich für eine klare Linie gegen die Arbeitgeberangriffe aber auch gegen den Abschluss eingetreten.

Das Interview führte Ursel Beck

Der Daimler-Abschluss wurde sowohl vom Daimler-Management als auch vom Gesamtbetriebsrat und der IG-Metall-Führung als Erfolg verkauft. Der IG-Metall-Bezirk verkauft den Abschluss mit der Überschrift: „Sichere Jobs, sicheres Entgelt, sichere Tarifverträge“. Was ist Sache?

Vorstand und Gesamtbetriebsrat (GBR) haben vereinbart, dass bis 31. Dezember 2011 auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet wird und dass die vorher vom Vorstand in Frage gestellten Investitionen für verschiedene Produktlinien in einzelnen Werken jetzt getätigt werden. Was aber nicht heißt, dass die Zahl der Arbeitsplätze garantiert wird, die es heute gibt. Personalabbau mit andern Mitteln ist also nicht ausge-

schlossen.

Im Gegenzug hat der GBR ein Kostensenkungspaket in der Höhe akzeptiert, wie es der Vorstand von Anfang an gefordert hat: Einsparung von 500 Millionen Euro. Dazu gehört zum Beispiel eine Absenkung der Lohnlinie ab 2006 um 2,79 Prozent, das heißt also: Lohnkürzung. Und das in einem Konzern, der derzeit wegen seiner hohen Profite trotz aller Schlupflöcher wieder Gewerbesteuer zahlen muss. Was das für ein Signal nach außen ist, braucht man nicht mehr besonders betonen.

Für die sogenannten „Dienstleistungsbereiche“ wurde eine stufenweise realisierte unbezahlte Arbeitszeitverlängerung auf 39 Stunden vereinbart, also Stundenlohnkürzung um rund zehn Prozent, plus eine Lohnsenkung ab 2006 um drei Prozent. Dafür sollen die entsprechenden Bereiche vom Unternehmen nicht fremdvergeben werden.

Lohnverzicht und Arbeitszeitverlängerung wird also allen Ernstes



als Instrument verkauft, um Fremdvergabe zu verhindern. Wer diese Logik akzeptiert und solche Vereinbarungen macht, bringt die Gewerkschaften auf eine so schiefe Ebene, dass es schwierig wird, beim Abrutschen noch Halt zu finden. Dazu kommt noch, dass ab sofort für Neueingestellte und nach der Ausbildung übernommene Kolleginnen und Kollegen ein um 20 Prozent abgesenkter Einstell-Lohn gilt. Auch nach der ERA-Einführung soll ihr Lohnniveau dauerhaft um acht Prozent niedriger liegen als bei der bisherigen Stamm-Belegschaft. „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“, eines der elementarsten gewerkschaftlichen Prinzipien, wird von den Verantwortlichen damit abgehakt.

Wie schätzt Du die Kampfbereitschaft und Kampffähigkeit der Daimler-Belegschaft ein? Gab es zum Verzicht eine Alternative?

Darüber gehen die Ansichten weit auseinander. Die Verhandlungsführer und viele, vielleicht die Mehrheit der Betriebsräte, sagen: Nein, mehr war nicht drin. Meiner Meinung nach gab es aber durchaus Alternativen: Die Kampfbereitschaft war so enorm und immer noch am Anwachsen. Die öffentliche Meinung hatte sich zu unseren Gunsten und gegen den Vorstand und die Unternehmer gedreht. Überall in den Betrieben gab und gibt es ähnliche Erpressungsprogramme, also Betroffenheit. Und in dieser Situation wäre es möglich gewesen, die Auseinandersetzung weiterzuführen, die

Gangart zu verschärfen und die Widerstandskräfte über die Betriebsgrenzen raus zu tragen und zu bündeln. Daraus hätte eine Gegenoffensive der Gewerkschaft entwickelt werden können. Es wäre also deutlich mehr drin gewesen.

Welche Konsequenzen sind aus dem Daimler-Abschluss für andere Betriebe zu befürchten?

Wer die Auswirkungen einschätzen will, muss die Presse des Gegners lesen. Die bürgerlichen Medien waren durch die Bank begeistert und haben den Daimler-Abschluss in einer Reihe mit dem schlimmen Abschluss bei Siemens gesehen. Das lässt für die Fläche nichts Gutes erwarten. Das wird im Unternehmerlager als Aufforderung zum Nachsetzen interpretiert: „Wenn so etwas sogar beim Daimler durchsetzbar ist, dann holen wir das bei unserer Belegschaft auch – und noch was drüber hinaus.“

Andererseits kann die kämpferische Gegenwehr der Kollegen von Daimler durchaus auch ausstrahlen und Mut machen.

Was müsste Deiner Meinung nach die Antwort der IG Metall auf den Häuserkampf der Unternehmer sein?

Die IG Metall müsste gemeinsam mit den anderen Gewerkschaften eine Mobilisierungskampagne gegen jede Form der Arbeitszeitverlängerung führen. Dass das erfolgversprechend sein kann, hat man in der Tarifrunde im Frühjahr gesehen. Die Kampagne „Längere Arbeitszeiten vernichten

Arbeitsplätze“ war überzeugend, die KollegInnen waren sehr schnell bereit, in Aktion zu gehen. Völlig kontraproduktiv sind dagegen die Arbeitszeitverlängerungen von Siemens bis Daimler – das beschädigt die Überzeugungskraft der eigenen Argumente, die sich noch im Frühjahr als mobilisierend erwiesen haben.

Was muss sich in der IG Metall ändern, damit endlich gemeinsame Gegenwehr organisiert wird?

Erstens muss sich die Einsicht durchsetzen, dass wir es mit einem fundamentalen Angriff des Kapitals, flankiert von der Berliner Allparteienkoalition, zu tun haben. Das heißt, Abschied zu nehmen von der Illusion, dass es eine Neuauflage der Sozialpartnerschaft geben kann, nur eben auf einem bisschen niedrigerem Niveau für die Arbeitenden. Darauf scheinen viele führende Gewerkschafter immer noch zu hoffen und scheuen deshalb den Großkonflikt mit Politik und Unternehmern, obwohl ihnen tagtäglich der Fehdehandschuh ins Gesicht geknallt wird. Und zweitens: Was letztlich zählt, sind Mobilisierungskraft und Kampffähigkeit und die Bereitschaft, sie auch für ein glaubwürdiges, überzeugendes Alternativkonzept einzusetzen. Das neoliberale Credo „There is no alternative“ – „Es gibt keine Alternative“ – kann und muss praktisch widerlegt werden! ■

August 73: Höhepunkt der wilden Streiks

„Wann tun wir endlich was gegen die Schweinerei?“

Solidarität, Nr. 17, August 03

Bürgerliche Politiker und Journalisten aber auch GewerkschafterInnen reden nach dem Desaster des Ostmetallerstreiks davon, dass in Deutschland jetzt nachgeholt wird, was in den USA bereits Anfang der 80er Jahre mit der Zerschlagung der Fluglotengewerkschaft PATCO beziehungsweise in Britannien mit dem Sieg Thatchers über die britische Bergarbeitergewerkschaft Mitte der 80er eingeleitet wurde: eine kampflose Niederlage nach der anderen. Doch die Parallelen bestehen eher mit dem Wechsel von den 60er zu den 70er Jahren. Damals hatte die Politik der Gewerkschaftsführung dazu geführt, dass die Basis ohne Billigung der Gewerkschaftsführung dazu überging, mit wilden Streiks ihre Interessen zu verteidigen. Dadurch wurde eine Periode großer betrieblicher und gewerkschaftlicher Kämpfe eingeleitet, die die Gewerkschaften revolutionierte.

von Ursel Beck, Stuttgart



Rassistische Hetze auch in den bürgerlichen Zeitungen sollte die Streikbewegung spalten und aufbrechen.

Die 60er Jahre waren gekennzeichnet von starkem Wirtschaftswachstum, das sich hauptsächlich in den Kassen der Unternehmer bemerkbar machte. Den ersten Knacks bekam der Nachkriegsaufschwung mit der ersten Rezession 1966 / 67. Die Propaganda vom krisenlosen Kapitalismus und der Beseitigung der Massenarbeitslosigkeit verlor an Glaubwürdigkeit. Es kam zu einem enormen Autoritätsverfall von Staat und Parteien, vor allem der regierenden CDU.

In der Folge davon stürzte im November 1966 die CDU-Regierung unter Erhard. Es kam zur Bildung einer Regierung der Großen Koalition von CSU/CDU und SPD. Zwei Spitzenfunktionäre der Gewerkschaften avancierten zu Bundesministern.

Bis Mitte der 50er Jahre war die Linke in den Gewerkschaften noch sehr stark. Zwei Jahre nach der derzeit vielzitierten Niederlage eines IG-Metall-Streiks in Bayern 1954 waren es vor allem BetriebsrätInnen und Vertrauensleute, die von der 1956 verbotenen Kommunistischen Partei (KPD) geschult waren, die im 16 Wochen langen Streik für 100 Prozent Lohnfortzahlung mehrere Versuche des IG-Metall-Vorstands den Streik abzubrechen, verhinderten und so den Erfolg des Streiks sicherten.

Nachkriegsaufschwung und Kalter Krieg bildeten die Grundlage dafür, dass rechte SPD-Funktionäre die Linken aus KPD und SPD weitgehend isolieren konnten und die Kontrolle über die Gewerkschaften und Betriebsräte gewannen.

Die Folge davon waren Entpolitisierung der Gewerkschaften, Co-Management auf allen Ebenen, äußerst moderate Tarifabschlüsse, Tatenlosigkeit gegenüber den körperlich immer härter werdenden Bedingungen an den Fließbändern, völlige Abgehobenheit gegenüber den Sorgen und Nöten der einfachen Mitglieder.

Die Gewerkschaften waren von der Gegenmacht zum Ordnungsfaktor geworden.

Schließlich wurde die offene Zusammenarbeit mit dem Klassegegner 1967 in der „Konzertierten Aktion“ institutionalisiert. Die Gewerkschaftsführer ließen sich auf Lohnleitlinien ein, die Reallohnverluste für die Beschäftigten bedeuteten. Dieser Kontrollverlust der Basis über ihre Gewerkschaften hatte eine enorme Entfremdung gegenüber der Gewerkschaftsspitze zur Folge.

Obwohl die Beschäftigung in den 50er und 60er Jahren explodierte, gab es Ende der 60er Jahr nur 1,5 Millionen mehr Gewerkschaftsmitglieder als 1951. Der Organisationsgrad war von 39 Prozent im Jahr 1951 auf 29 Prozent im Jahr 1968 gesunken. Teils traten Mit-

glieder frustriert aus, Neueingestellte traten weniger in die Gewerkschaft ein.

Septemberstreiks 1969

Die massenhafte Unzufriedenheit mit der Politik der Gewerkschaftsführung und vor allem mit der Politik des Lohnverzichts entlud sich plötzlich im September 1969. Anlass waren Lohn- und Gehaltsdifferenzen in zwei Dortmunder Stahlwerken, die fusionierten. Um eine sofortige Erhöhung der Löhne durchzusetzen, legten die Arbeiter der Hoesch-AG-Hüttenwerke in Dortmund am 2. September die Arbeit nieder. Sie erhielten sofort 30 Pfennig mehr in der Stunde und beendeten ihren Streik einen Tag später.

Der Funke sprang jedoch auf andere Betriebe und Branchen über. Innerhalb von 18 Tagen legten 140.000 Beschäftigte aus 69 Betrieben die Arbeit nieder.

Die Septemberstreiks waren eine ernste Warnung an die Gewerkschaftsführung. Sie schufen ein ungeheures Selbstbewusstsein an der Gewerkschaftsbasis, das in die Gewerkschaften hineinwirkte und die Gewerkschaftspitzen enorm unter Druck setzte.

Unter diesem Druck waren sie gezwungen mit Tarifabschlüssen von zehn bis zwölf Prozent die Lohnleitlinien zu durchbrechen. Aber wie immer, kommt mit dem Essen der Appetit. Die Kampfbereitschaft und das neu erwachte Selbstbewusstsein der Lohnabhängigen geriet alsbald in noch heftigere Kollision mit der Gewerkschaftsspitze.

Streikwelle 73 ohne Gewerkschaftsführung

Der Tarifabschluss 1973 von 8,5 Prozent für die Stahlindustrie provozierte den Unmut der StahlarbeiterInnen. Sie wollten mehr. Deshalb kam es – Friedenspflicht her oder hin – bereits kurz nach dem Tarifabschluss zu den ersten Streiks.

Den Anfang machten hundert Beschäftigte der Schlossfabrik Hülsbeck & Fürst in Velbert. Sie traten in einen zweiwöchigen Streik. Wenige Tage später folgten ihnen rund 15.000 Hoesch-ArbeiterInnen der drei Dortmunder Stahlwerke, die bereits an den Septemberstreiks beteiligt waren. Weiter ging es in anderen Stahlbetrieben des Ruhrgebiets. Bei Mannesmann und Duisburg-Huickingen kam es sogar zu einer einwöchigen Betriebsbesetzung. Im April schmissen 10.000 Beschäftigte des VW-Konzerns die Brocken hin.

Im August 1973 erreichten die wilden Streiks ihren Höhepunkt. In 100 Betrieben legten etwa 80.000 Beschäftigte die Arbeit nieder.

Die Welle wilder Streiks zog sich von Februar bis Ende Oktober hin. Insgesamt beteiligten sich 275.000 Beschäftigte in 335 Betrieben. Kennzeichnend für die gesamte Streikbewegung war, dass auch viele kleinere und mittlere Betriebe einbezogen waren und dass vor allem die am schlecht bezahltesten Schichten – ausländische ArbeiterInnen und

Frauen – eine aktive Rolle in diesen Kämpfen spielten.

Und selbst im öffentlichen Dienst wurde wild gestreikt. Im Anschluss an die Tageschau gab es 1973 eine tägliche Streikkarte. Welch ein Kontrast zu den täglichen Börsenberichten 2003.

Ford-Streik

Der bekannteste Streik in dieser Zeit war der Streik bei Ford Köln. Hier legten 17.000 Beschäftigte vom 24. bis 30. August die Arbeit nieder.

Ford nutzte die Absatzkrise um 500 türkische KollegInnen, die auf Grund von zu kurzem Urlaub nicht rechtzeitig nach den Werksferien zurückgekommen waren, kurzerhand zu entlassen. Unbezahlter Urlaub wurde verweigert. Anderen KollegInnen wurde die Mehrarbeit, die durch die Entlassungen entstand, aufgedrückt.

Ein Kollege empörte sich über den zunehmenden Arbeitsdruck. Schließlich hörte er ganz auf zu arbeiten und schrie: „*Kollegen, wie lange sollen wir uns das noch gefallen lassen? Wann tun wir endlich was gegen die Schweinerei?*“ Und innerhalb von Minuten unternahm die ganze Y-Halle (Endmontage) was gegen die Schweinerei und legte die Arbeit nieder.

Sie formierten einen Demonstrationzug und zogen durch das ganze Werk. Ein deutscher Kollege nahm ein Stück Pappe und schrieb darauf „*60 Pfennig mehr*“.

Vor allem türkische KollegInnen protestierten: „*60 Pfennig zu wenig – muss 1 Mark*“.

So entstand die zentrale Forderung des Fordstreiks von einer Mark mehr für jeden pro Stunde.

Es wurde völlig unabhängig von den gewerkschaftlichen Strukturen ein Streikkomitee gebildet. Es erschienen regelmäßig Flugblätter der „*Kölner Fordarbeiter*“. Die Forderungen wurden erweitert: 6 Wochen bezahlten Urlaub, weg mit den 500 Entlassungen, Senkung der überhöhten Arbeitsnormen, mehr ArbeiterInnen an Maschinen und Bändern, Bezahlung der Streikstunden, keine Disziplinarmaßnahmen gegen die Streikenden.

Die Werksleitung reagierte mit Spaltung der Belegschaft und ungeheurer Härte gegen die Streikenden.

Rassistische Spaltung

Bereits vor dem Streik war den 800 FacharbeiterInnen – meist deutschen KollegInnen – „freiwillig“ ein Teuerungszuschlag von 15 Pfennig pro Stunde gewährt worden, während die schlechter bezahlten – meist ausländischen KollegInnen – leer ausgehen sollten.

Diese rassistische Spaltung wurde während des ganzen Streiks betrieben, die gesamte bürgerliche Presse hetzte über den „*Türken-Terror*“ bei Ford. Und sie wurde unterstützt von den IG-Metall-Betriebsräten. Sie nutzten den Streik um mit der Geschäftsleitung Zugeständnisse auszuhandeln, die vor allem die Situati-

on der deutschen KollegInnen verbesserte und die besonderen Forderungen der türkischen KollegInnen nicht berücksichtigte.

So wurde die Spaltung in der Belegschaft weiter vertieft. Schließlich kam es zu einer von der Geschäftsleitung organisierten Schlägerei mit Streikbrechern und massivem Polizeieinsatz. Die Streikführer wurden entlassen.

Streikerfolge

Die wilden Streiks 1973 brachten den Streikenden außerhalb der Tarifrunden Zugeständnisse: Teuerungszulagen von 20 bis 30 Mark im Monat oder Erhöhung der Stundenlöhne um bis zu einer Mark oder um einige Prozentpunkte. In einigen Betrieben wurden bessere Eingruppierungen erreicht, 100 Prozent Weihnachtsgeld durchgesetzt, höhere Zuschläge für Samstags- und Schichtarbeit erkämpft oder bessere Arbeitsbedingungen erreicht. Aber vor allem wurden ganz neue Schichten von Beschäftigten aktiviert und politisiert.

Reaktion der Gewerkschaftsführung

Die Streiks waren eine schallende Ohrfeige für die Tarifpolitik der Gewerkschaftsführung, zumal sie unmittelbar nach Abschluss oder kurz vor einer Tarifrunde stattfanden.

In der Stahlindustrie nahm die IG-Metallführung weiteren inoffiziellen Streiks den Wind aus den Segeln, indem sie im Mai 1973 kurz nach dem Tarifabschluss erneut mit den Arbeitgebern verhandelte und eine sogenannte „*stahltypische Zulage*“, als einmalige Sonderzahlung von 280 Mark vereinbarte.

Ansonsten liebten die Gewerkschaftsfunktionäre es nicht wie 1969 mit der Verweigerung jeglicher Unterstützung bewenden, sondern kritisierten die Streiks offen als gewerkschaftsschädigend. Ihre Haltung unterschied sich durch nichts von den Unternehmern und der bürgerlichen Presse. Sie forderten die Mitglieder zur Wiederaufnahme der Arbeit auf und versuchten über Vorstandsmitglieder, Arbeitsdirektoren und Betriebsräte, die auf ihrer Linie lagen einen Abbruch der Streiks herbeizuführen.

Der Versuch die Autorität der Gewerkschaftsführung gegenüber den Mitgliedern auf diese Weise wieder herzustellen schlug jedoch fehl. In vielen Betrieben spielten Betriebsräte und Vertrauensleute eine aktive Rolle im Streik. In Betrieben, in denen die betrieblichen Funktionäre gegen die Streiks arbeiteten, bildeten sich Streikkomitees, die völlig unabhängig von den gewerkschaftlichen und Betriebsratsstrukturen arbeiteten.

Als die Streikwelle sich immer mehr intensivierte, sah sich die Gewerkschaftsführung der Gefahr ausgesetzt, völlig die Kontrolle über die Mitgliedschaft zu verlieren und änderte ihre Politik.

Die ötv-Spitze (die Spitze der Vorgängergewerkschaft der heutigen ver.di im öffentlichen Dienst) reagierte auf die um sich greifen-

de Forderung nach Teuerungszulagen. Trotz Friedenspflicht und ohne Kündigung des Tarifvertrags verlangte sie unter Streikandrohung ein volles 13. Monatsgehalt, setzte dies durch und verkündete diesen Erfolg triumphierend in Schnellbriefen an alle Mitglieder.

Trotzdem konnte sie wilde Streiks im öffentlichen Dienst nicht ganz verhindern. In Hannover zum Beispiel erkämpften sich die Beschäftigten der Stadtverwaltung zusätzlich durch spontane Arbeitsniederlegungen eine einmalige gestaffelte Zulage.

Gewerkschaftliches Selbstbewusstsein

Die Streikwelle führte innerhalb der Arbeiterklasse zu einem enormen Selbstbewusstsein und zu einem Gefühl von Stärke. SozialistInnen, die in den 50er und 60er Jahren isoliert waren, wurden wieder ermutigt, in die Offensive zu gehen und spielten eine führende Rolle in der Streikbewegung.

Diese Ermutigung begann bereits durch die Studentenbewegung und durch internationale Ereignisse, wie die Revolution im Mai 68 in Frankreich, und die vorrevolutionäre Entwicklung des heißen Herbst in Italien 1969.

In der IG Metall kam es bereits 1971 auf dem Wiesbadener Gewerkschaftstag zu einer offenen Konfrontation zwischen einem harten oppositionellen Kern und dem Vorstand. Auch bei den Vorstandswahlen forderte die Opposition den Vorstand heraus und stellte vier Gegenkandidaten auf.

Walter Malzkorn, noch heute aktiv in der Gewerkschaftslinken in Köln, erhielt rund ein Viertel der Stimmen.

Insgesamt kamen die Gewerkschaftsspitzen durch die aktive Basis immer mehr unter Druck und mussten darauf reagieren, um nicht völlig die Kontrolle zu verlieren. So musste der damalige ötv-Vorsitzende Kluncker 1974 im öffentlichen Dienst einen Streik für 15 Prozent Lohnerhöhung führen, der zum Sturz von SPD-Kanzler Willy Brandt führte.

Rechte Betriebsräte bekamen Konkurrenz von linken oppositionellen Listen. Vertrauensleute wurden in den 70er Jahren zur aktiven und politischen Basis der Gewerkschaften.

Die Antwort auf die Rezession 1974 / 75 waren tarifpolitische Abwehrkämpfe und die Forderung nach 35-Stunden-Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich. Wie breit die Radikalisierung ging, zeigte sich daran, dass zum Beispiel 1975 im ländlichen westfälischen Erwitte 150 Beschäftigte eines Zementwerkes im Kampf gegen die Schließung das Werk ein Jahr lang besetzten.

Diese Radikalisierung und Aktivierung vieler Belegschaften führte nicht zuletzt dazu, dass die Mitgliedszahlen der DGB-Gewerkschaften von 1969 bis 1979 um mehr als 1,3 Millionen auf 7,8 Millionen anstieg und ein Organisationsgrad von 34 Prozent allein bei den DGB-Gewerkschaften erreicht wurde. Zum Vergleich: in den 90er Jahren lag das Arbeitskampfvolumen um 77 Prozent unter dem der 70er Jahre. Der DGB verlor in den 90er Jahren fast vier Millionen Mitglieder. ■

Ursel Beck ist gewerkschaftspolitische Sprecherin der SAV



Die Blockade der Gewerkschaftsführungen sorgte dafür, dass der Druck von unten solange aufgestaut wurde, bis er sich mit wilden Streiks andere Bahnen, zunächst an den Gewerkschaften vorbei, suchte.