

Zentralkomitee der MLPD
Schmalhorststraße 1c
45899 Gelsenkirchen
Tel. 0209 95194-0

Jugendverband REBELL
Telefon: 0209 95524-48
Mail: geschaeftsstelle@rebell.info
www.rebell.info

Täglich aktuelle Meldungen: www.rf-news.de

Ja, ich möchte:

Bitte ankreuzen und ausfüllen

Name:

Vorname:

PLZ/Ort:

Straße:

- Mitglied werden in der MLPD
- ein persönliches Gespräch
- zu Veranstaltungen eingeladen werden
- das Programm der MLPD (2,00 Euro)
- die Organisationspolitischen Grundsätze (1,80 Euro)
- ein Probeabo der „Roten Fahne“ (2 Ausgaben kostenlos)
- ich möchte Dauerspender/in zur Stärkung der MLPD werden
- Mitglied werden im Jugendverband REBELL

Sonstiges:

Bitte im Umschlag senden an:

Zentralkomitee der MLPD, Schmalhorststraße 1c, 45899 Gelsenkirchen
Mail: info@mlpd.de • www.mlpd.de

V.i.S.d.P.: Dieter Grünwald, Königsbergerstr. 30, D-45881 Gelsenkirchen

VW-KRISE

Wie Automonopole mit Hilfe des Staates
Milliardenprofite durch höchst kriminelle
Machenschaften einstreichen



Member of
ICOR

 **MLPD**
Marxistisch-Leninistische Partei Deutschlands



VW-Arbeiter aus Hannover zum kriminellen Betrug:

„Wir holen die Kohlen aus dem Feuer, wir arbeiten täglich schwer und werden auch noch unter Druck gesetzt, während die da oben Milliarden verschleudern.“

„Die wissen alle Bescheid, ob Vorstand, Regierung oder Betriebsrat, und jetzt will es keiner gewesen sein, und es wird nur Bauernopfer geben. Die lügen uns doch hier nur an.“



VW-Kollegen aus Kassel gegen Samstagsarbeit, 2011

LIEBE KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN,

im Herbst 2015 kam er ans Tageslicht, der kriminelle Betrug des VW-Konzerns mit manipulierten Abgaswerten. Der verharmlosende Begriff „Abgas-Skandal“ geistert seitdem durch die Medien – als handle es sich nur um einen von vielen Skandalen. Seinen Betrug verkaufte VW der Belegschaft gar als ‚Coup gegenüber der amerikanischen Automobil-Konkurrenz‘. Und die Belegschaft sollte sich dafür hergeben, dem Konzernvorstand beizustehen.

Ausgerechnet Kolleginnen und Kollegen, die die kriminellen Machenschaften anprangern und ernsthafte Konsequenzen fordern, werden jetzt attackiert und demagogisch verantwortlich gemacht für die Vernichtung von Arbeitsplätzen.

Der VW-Konzern spielt die Dimension seines menschen- und umweltverachtenden Vorgehens bewusst herunter. In Komplizenschaft mit der Bundesregierung, der EU – und mit Unterstützung der rechten Gewerkschaftsführung. Die Verantwortlichen in Chefetagen und Ministerien spielen die Ahnungslosen

und lügen das Blaue vom Himmel herunter. Kleine Ingenieure werden bezichtigt und entlassen. Offiziell nachgewiesen ist mittlerweile: Martin Winterkorn, ehemals Vorstandsvorsitzender, wusste bereits im Mai 2014 vollständig Bescheid über VWs kriminelle Machenschaften und die Ermittlungen in den USA. Und seine Schlussfolgerung? Er und der Vorstand ließen die Manipulationssoftware sogar noch verfeinern und bei einer Rückrufaktion von 500 000 Autos in den USA im Dezember 2014 Updates aufspielen. Doch damit sind sie gescheitert.

Berthold Huber, ehemaliger IGM-Chef und damaliger VW-Aufsichtsratsvorsitzender, ist damit der offenen Lüge überführt: Hatte er doch Winterkorn im September 2015 in aller Öffentlichkeit von jeder Verantwortung freigesprochen. Und das, bevor irgendetwas aufgeklärt war! Ein Freispruch vor einer Untersuchung? Das macht vor allem Sinn, wenn er selbst bestens Bescheid wusste und selbst dick in die Vorgänge verwickelt ist.



Feinststäube dringen tief in die Atemwege ein und verursachen Herz-Kreislaufkrankungen, Krebs und Allergien. Allein in Deutschland sterben jährlich circa 7000 Menschen durch Abgase aus dem Straßenverkehr – doppelt so viele wie an Verkehrsunfällen.

Mit unserer Broschüre weisen wir nach, dass es sich bei all den Vorgängen nicht um Ausrutscher oder Fehler einzelner Personen handelt. Vielmehr wird mit krimineller Energie und Skrupellosigkeit systematisch beigetragen, die Lebensgrundlagen kommender Generationen mutwillig zu zerstören.

Woher kommt der aggressive Konkurrenzkampf mit allen Mitteln? Neben den traditionell führenden Autoproduzenten aus den USA, Japan und Europa haben sich Länder wie Südkorea oder Indien zu neuimperialistischen Ländern entwickelt. Wie auch China bauten sie die eigene

Automobilproduktion auf und aus. Sie drängen aggressiv auf den Weltmarkt.

Im Kapitalismus geht es nicht um gute Gebrauchswerte für die Massen, wie z. B. umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Es geht darum, wer seine Profitrate am meisten steigert, Weltmarktanteile erwirbt und dafür die Konkurrenz austicht. Der Konkurrenzkampf unter den führenden internationalen Automobilkonzernen hat sich zu einer gnadenlosen Vernichtungsschlacht ausgeweitet. Diese wird mithilfe des Staats und seiner Organe geführt.



Internationaler Kampftag zur Rettung der Umwelt, 2014, Essen

1. MASSENHAFTHE VERGIFTUNG VON MENSCH UND UMWELT

Mehr als sieben Jahre lang hat der VW-Konzern die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Abgasnormen bloß vorgetäuscht. Bei mindestens 11 Millionen Autos. Der tatsächliche Stickoxid-Ausstoß übertrifft die gesetzlich festgelegten – sowieso zu hohen – Grenzwerte um das 25- bis 40-Fache. Das ist kein Kavaliersdelikt: Besonders in Großstädten ist der Verkehr die Hauptquelle von Feinstaub und Stickoxiden.

Stickoxide tragen maßgeblich zum Ozonloch bei, beschleunigen die Klimaerwärmung und verursachen sauren Regen und Smog. Sie schädigen massiv die Atemwege. Allein an Smog sterben jährlich 10 000 Menschen in Deutschland. Winzige Feinstäube sind nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) verantwortlich für jährlich mehr als 6 Millionen Tote. Besonders betroffen sind Großstädte wie Berlin, Peking, Mumbai, Los Angeles oder Teheran. Wissentlich und rücksichtslos wird die Krebsrate auf die Spitze getrieben; die physische und psychische Gesundheit von Millionen Menschen wird massiv geschädigt. Das Festhalten an fossilen Verbrennungsmotoren beschleunigt den Übergang in die drohende globale Umweltkatastrophe.



Ausgangspunkt und Antrieb ist das grenzenlose Profit- und Machtstreben des VW-Konzerns. Mit der Strategie „Mach 18“ verkündete Martin Winterkorn im Dezember 2007 das Ziel der Weltmarktführerschaft: „Wir wollen an die Spitze, vor Toyota!“¹.

Und aggressiv drängte VW auf die Märkte. Die Aufwertung des Diesels als angeblich saubersten, verbrauchsarmen Motor war Kern dieser Strategie. In Europa und den USA. Allein in den USA sollte der Absatz verdoppelt werden, auf eine Million Fahrzeuge².

¹ Autogramm Januar–2008, 15.1.2008

² Neue Presse Hannover, 17. 7. 2008

Dazu wurde eine Medienkampagne inszeniert, um das „schlechte Image“ des Dieselmotors weg zu bekommen.

Gemeinsam mit Bosch, Daimler und BMW gründete VW 2007 die „Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT)“. Ihre Aufgabe war: „... immer neue Zweifel an den seit Langem bekannten Gesundheitsgefährdungen der Dieselpartikel und Stickstoffdioxide zu säen und immer neue Absicherungen zu verlangen.“³

Das VW-Management führte eine weltweite Werbekampagne durch für „BlueMotion“ und „Clean Diesel“. Der VW Jetta mit manipuliertem Motor wurde sogar zum „Green Car of the Year 2009“ gewählt⁴. Die offiziellen Abgas-Grenzwerte hätten, je nach geforderter Motorleistung, gar nicht oder nur mithilfe teurerer Katalysatoren annähernd erreicht werden können. Deshalb wurden die offiziellen Emissionswerte dreist manipuliert!



³ Stern online unter Berufung auf Dr. Axel Friedrich, ehemaliger Leiter der Abteilung „Verkehr und Lärm“ im Umweltbundesamt
⁴ focus.de, 6.10.2015

⁵ Marx/Engels, Werke, Bd. 23, S. 788



„Mit entsprechendem Profit wird Kapital kühn. Zehn Prozent sicher, und man kann es überall anwenden; 20 Prozent, es wird lebhaft; 50 Prozent, positiv waghalsig; für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300 Prozent, und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf Gefahr des Galgens.“⁵

KARL MARX

Wie die kriminelle Manipulierung stattfand?

Auf Druck des Vorstands wurden die Abgaswerte der Fahrzeuge mit dem Motor EA189 auf die Abgaskontrolle bei der Zulassungsprüfung oder regelmäßigem TÜV hingetrimmt. Mithilfe einer „Zyklus-Erkennung“ in der Software werden die eingebauten Abgasreinigungssysteme im Normalbetrieb ausgeschaltet. Das ist vorsätzlicher und gemeingefährlicher Betrug an den Kunden. Und ein Verbrechen an der Menschheit – aus niedrigsten Beweggründen.

CHRONOLOGIE:

Die Aufdeckung erfolgt durch die Umweltbewegung – erst dann handeln US-Behörden

In einer Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) heißt es: „10. Februar 2011: In einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium (BMVBS) spricht die DUH gemeinsam mit Axel Friedrich (ehemaliger



Axel Friedrich

Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm im Umweltbundesamt) die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluskennzeichnung (= Abschalteneinrichtung), an. Das BMVBS erklärt, das Problem zu kennen. Die DUH fordert erneut (und erfolglos) die Kontrolle der von den Herstellern ermittelten Werte durch die Prüfbehörde (KBA) ... Am Beispiel des Passat Euro 6 werden konkret ‚die hohen NOx-Emissionen, die über den Werten für Euro 5 liegen,‘ genannt. Diese sind nach Resch und Friedrich rechtswidrig.“ **Unternommen wurde vom Ministerium: nichts.**

Im Mai 2014 brachte die Umweltorganisation „International Council on Clean Transportation ICCT“⁶, die hohe Diskrepanz der Abgaswerte auf Prüfständen und bei Messungen im Fahrbetrieb in die

Öffentlichkeit⁷. In Zusammenarbeit mit der West Virginia Universität wurde mit einem transportablen Mess-System (PEMS) festgestellt, dass beim VW Jetta VI die ermittelten Stickoxidwerte generell um das 15- bis 35-Fache und beim VW Passat um das 5- bis 20-Fache über dem gesetzlichen US-Grenzwert liegen⁸.

Erst nach der Veröffentlichung verschiedener Studienberichte wurde die US-Umweltbehörde EPA tätig. Die deutschen Behörden taten nichts! VW behauptete gegenüber der EPA, dass die festgestellten Diskrepanzen auf einem Softwarefehler beruhten und spielten bei der Rückrufaktion nur eine verfeinerte Manipulationssoftware auf. Nachdem die US-Umweltbehörde EPA am 18. September 2015 mit Geldstrafandrohung von 18 Milliarden Dollar drohte, gab VW scheinbar den Betrug zu. Am 2. November wurde die EPA-Anzeige auf VW-Dieselfahrzeuge mit Dreiliter-Motor (3.0 TDI) sowie in Audi- und Porsche-Fahrzeugen erweitert. **Bis heute behindert der neue VW-Chef Müller die vollständige Aufklärung.**

⁶ Die Umweltorganisation ICCT wurde 2005 gegründet, Axel Friedrich ist Gründungsmitglied. Sie tritt für ein sauberes Transportwesen ein. Die ICCT wird u. a. von HP (Hewlett Packard) finanziert.

⁷ ICCT_PEMS-study_diesel-cars_2014_factsheet_DE

⁸ http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/WVU_LDDV_in-use_ICCT_Report_Final_may2014.pdf

2. VERBRENNUNGSMOTOR UND INDIVIDUAL-VERKEHR – HAUPTFAKTOREN FÜR DEN TREIBHAUSEFFEKT

Verbrennungsmotoren verursachen heute circa 23 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen und tragen erheblich zum Treibhauseffekt bei. „Das CO₂ in der Troposphäre steigt Jahr für Jahr um mehr als zwei ppm an. Die beschleunigte Erderwärmung, die daraus folgt, stellt die gesamte herkömmliche, über Hunderte Millionen Jahre gewachsene Biosphäre mehr und mehr infrage.“⁹

Schon heute sind die Lebensgrundlagen von Millionen Menschen bedroht. Das zeigt sich an einer steigenden Zahl von Klimaflüchtlingen und auch Todesopfern durch eine Häufung regionaler Klimakatastrophen mit extremen Stürmen, Hitzewellen und Kälteeinbrüchen, Überflutungen und Dürren.

Die Regierungen, einschließlich der UN-Klimakonferenzen, erlauben den großen Konzernen, die gefährlichen Treibhausemissionen immer weiter in die Höhe zu treiben. Der Pariser UN-Umweltgipfel im Dezember 2015 endete mit „unverbindlichen Selbstverpflichtungen“ für die nationalen Regierungen. Damit wird der Übergang in die drohende globale Klima- und Umweltkatastrophe beschleunigt.

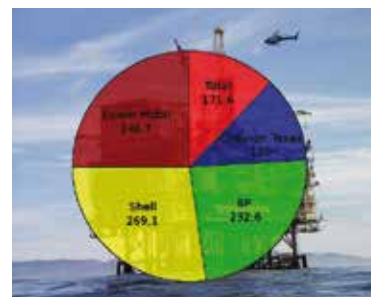
Auf Betreiben der Autokonzerne nahm das EU-Kommissariat die Verkehrsbranche sogar ausdrücklich vom Emissionshandel aus.



Delegation der ICOR (Internationale Koordinierung revolutionärer Parteien und Organisationen, mit 49 Mitgliedsorganisationen) gegen den UN-Umweltgipfel 2015 in Paris

Überholte, auf Verbrennung fossiler Treibstoffe beruhende Technologien, werden ausdrücklich aufrechterhalten

Die Verwirklichung eines umweltschonenden und effizienten Verkehrswesens ist technisch längst möglich: durch die Verbindung von Schienen, Individualverkehr, Flugverkehr und Fahrrad – auf Basis erneuerbarer Energien. Bereits um 1910 gab es in den USA 38 % Elektroautos. Die Erdölmonopole setzten jedoch in den 1930er Jahren Benzinautos durch. Brennstoffzellenfahrzeuge, basierend auf Wasserstoff als Energieträger, wurden bereits in den 1950er Jahren entwickelt, unter anderem von VW. Aber vor allem auch die mächtigen Ölmonopole halten verbissen an den fossilen Energieträgern fest. Der reaktionäre Ölstaat Katar (17 % Anteil an VW) oder Kuwait (6,8 % Anteil an Daimler) gehören dazu.



⁹ „Katastrophenalarm! Was tun gegen die mutwillige Zerstörung der Einheit von Mensch und Natur?“, S. 112

¹⁰ ebenda, S. 191

Lesetipp: Im Buch „Katastrophenalarm! – Was tun gegen die mutwillige Zerstörung der Einheit von Mensch und Natur?“

arbeitet der Autor Stefan Engel heraus: Die kapitalistische Produktion und Konsumtion seit den 1990er Jahren funktioniert nur noch auf der Grundlage chronisch krisenhafter Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschheit. Die Konzerne und Banken haben durch die Ausplünderung von Mensch und Natur gewaltige Reichtümer angehäuft, die sie immer weniger maximalprofitbringend anlegen können. Ihrem Zwang zur Ausdehnung der Produktion steht die Aufnahmefähigkeit der Märkte entgegen. Während sich von 1993 bis 2013 die Beschäftigtenzahl bei den 500 größten Übermonopolen verdreifachte, explodierte das Gesamtkapital um das 20-Fache. Es gibt daher eine chronische Überakkumulation des Kapitals, das krampfhaft nach Realisierung von Maximalprofiten sucht.

Es wurde die „allseitige Zerstörung der lebensnotwendigen Einheit von Mensch und Natur erstmals zu einem ökonomischen



Zwang; anders konnte das allein herrschende internationale Finanzkapital keine Maximalprofite mehr verwirklichen.“¹⁰

332 Seiten
17,50 Euro

3. STETS ZU DIENSTEN: EU, REGIERUNG, STAATLICHE BEHÖRDEN

VW gehört als größter Autobauer der Welt zu den Spitzen des allein herrschenden internationalen Finanzkapitals. Mit anderen in Deutschland ansässigen Übermonopolen hat VW sich den deutschen Staatsapparat zur Durchsetzung seiner Interessen untergeordnet. Und diese Herrschaft bezieht sich auch auf viele weitere Staaten mitsamt der EU. Das vielgepriesene „System VW“ entpuppt sich als **uneingeschränkte Herrschaft der internationalen Übermonopole über die ganze Gesellschaft.**

Die Leitlinien für Politik und Gesellschaft werden bestimmt und generalstabsmäßig organisiert durch die Abteilung **Außen- und Regierungsbeziehungen.** Direkt unterhalb des Vorstandsvorsitzenden Müller hält Thomas Steg alle Fäden in der Hand, „als Chefdiplomat“ des VW-Konzerns. Sein Werdegang zeigt die enge Verflechtung von Staat und VW: Einst Pressesprecher des DGB Niedersachsen, wurde Steg SPD-Wahlkampfleiter. 2003 steigt er auf zum stellvertretenden Büroleiter und

Pressesprecher der Bundesregierung Schröder, später der Regierung Merkel. Sogar noch dann, als der VW-Vorstand durch die US-Behörden zur Aufklärung der Abgasmanipulationen aufgefordert war, behauptete Steg: *„Dank moderner Abgasnachbehandlung spielt der Partikelausstoß beim Diesel praktisch keine Rolle mehr.“* Der Diesel sei *„für das Erreichen ... der Klimaziele absolut unverzichtbar.“*¹¹

Über den **Pkw-Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA)** wird Politik gemacht. Sein Präsident, der ehemalige Verkehrsminister Matthias Wissmann, ist der *„eigentlich regierende Verkehrsminister“*, so Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Die Autoindustrie *„führt der deutschen Bundesregierung regelrecht die Hand bei neuen Gesetzen und Verordnungen.“*¹² Werden neue Gesetzesvorlagen für den Bundestag erarbeitet, sitzen ihre Vertreter als „Sachverständige“ mit am Tisch: entweder in den jeweiligen Ministerien oder in Ausschüssen des Bundestages – alles nichtöffentlich, versteht sich.



Martin Winterkorn

Im „European Round Table“ (ERT), einem erlauchten Kreis führender Vertreter der 48 größten Konzerne der EU, sitzen Vertreter der Autokonzerne, einschließlich VW. Hier werden die Grundlinien der Politik der EU ausgearbeitet und *„politische Empfehlungen“* gegeben, geräuschlos und hinter den Kulissen. EU-Gipfel behandeln und übernehmen diese anschließend.

Auf höchster politischer Ebene sorgt notfalls **Angela Merkel** selbst für die Durchsetzung niedriger Abgas-Grenzwerte. 2013 stoppte sie – mit einem Anruf beim irischen EU-Ratspräsidenten Enda Kenny – eine Abstimmung über strengere Grenzwerte für CO₂. Und aktuell setzte sie mit ihrem Veto in der EU durch, dass Dieselaautos ab 2017 trotz „Verschärfung“ das 2,1-Fache (168 mg) der ursprünglich

geplanten 80 mg NOx ausstoßen dürfen. Und ab 2020 immer noch das 1,5-Fache (120 mg). Die EU-Kommission hatte strengere Regeln vorgeschlagen, die die erlaubte Abweichung auf 60 Prozent begrenzen. Die Autokonzerne jedoch schritten massiv ein. Ergebnis: In Europa dürfen Autos künftig viermal so viel Schadstoffe ausstoßen wie in den USA.

Mit 351 Milliarden Euro hat VW mehr Kapital als der gesamte Bundeshaushalt. VW betreibt 119 Fertigungsstätten in 31 Ländern. Mit mehr als 600 000 Beschäftigten und einem Umsatz von 202 Milliarden Euro belegt er Platz 8 der 500 größten internationalen Übermonopole.



Im April 2010 forderte Merkel von der kalifornischen Umweltbehörde CARB vehement niedrigere Abgas-Grenzwerte. Weil die vorgegebenen Werte den deut-

¹¹ volkswagen-media-services.com-
VIAVISION_Mai_2015, 30.4.2015

¹² NWZ Online, 24.9.2015





schen Autoherstellern schaden würden. Die Leiterin der CARB, Mary Nichols, zeigte sich verblüfft, wie genau Frau Merkel über die „spezifischen Stickoxid-Probleme der deutschen Hersteller“ informiert sei. „Sie klang damals wie eine Sprecherin der Autoindustrie.“¹³

Den legalen Rahmen stellt das **Kraftfahrtbundesamt** mit seinem Chef Verkehrsminister Dobrindt her. Es ist zuständig für Betriebszulassungen von Automobilen. Der reale Schadstoffausstoß wird nicht überprüft, sondern die Hersteller-Angaben werden übernommen.¹⁴ „Unabhängigen“ Prüforganisationen wie dem TÜV ist es sogar verboten, die verschlüsselte Motorsoftware zu überprüfen. Begründung: Software falle unter das Betriebsgeheimnis!



Die **Verschmelzung von VW und Staatsorganen** ist gesetzlich verbrieft mithilfe des VW-Gesetzes und der 20-prozentigen Aktienbeteiligung Niedersachsens. Ex-Kanzler Gerhard Schröder, Ex-Bundespräsident Christian Wulff, Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel – sie alle waren durch ihre Zeit im Aufsichtsrat aufs Engste mit den wichtigen Vorgängen im Konzern vertraut.

Auch über den niedersächsischen Ministerpräsidenten und den Wirtschaftsminister im VW-Aufsichtsrat sichert sich VW **Einfluss auf die internationale Politik**. Keine Reise einer Regierungsdelegation ohne VW-Manager. VW-Produkte werden weltweit auch militärisch genutzt.

Zum **Geflecht der Herrschaftsausübung** gehört auch VWs allseitige Präsenz in den Medien, in der TV-Werbung oder als Sponsor zahlreicher Fußballvereine. Wen wundert es, dass der ADAC mit seinen Manipulationen zum „beliebtesten Auto“ VW jahrelang betrügerisch hochpuschte? Mit 150 Millionen Euro Fördersumme (2013) belegt die VW-Stiftung den Spitzenplatz privater Forschungsförderung. Ende September 2015 flog auf, dass VW mehrere Zeitungen in Frankreich mit Anzeigenentzug bedrohte: falls sie „unan-gemessen“ berichten würden.

Nicht zimperlich ist der Konzern auch bei der **Unterdrückung der kämpferischen Opposition**: 2012 wollte VW mit gekauften „Gegendemonstranten“ Proteste der Umweltbewegung bekämpfen¹⁵. Seit 2007 versuchte VW immer wieder zu verhindern, dass die Kollegenzeitung „Vorwärtsgang“ (siehe unten) an den VW-, MAN-, Porsche- und Audi-Werken Deutschlands verteilt wird. Dieser Versuch, die Meinungs- und Pressefreiheit zu unterdrücken, scheiterte allerdings.

VW unterhält auch beste **Beziehungen zur Staatsanwaltschaft Braunschweig**. Die will sich bei ihren Untersuchungen auf „VW-eigene Untersuchungen“¹⁶ stützen – und abwarten bis zu deren Veröffentlichung. Wahrscheinlich, das ist so durchschlagend, als wollte man vor einer Anklage gegen die Mafia auf die Informationen des „Paten“ warten.

Reformistische Lösungsvorschläge, wie die einer „besseren Kontrolle der Konzerne“,

sind eine Illusion. Wer aus dieser „feinen Gesellschaft“ soll denn hier eine echte Kontrolle ausüben? Was hier in Erscheinung tritt, sind die **Machtverhältnisse im staatsmonopolistischen Kapitalismus**. Und der kann nur revolutionär überwunden werden!

Betrug und Gewalt pflastern seinen Weg: 1937 wurde VW während der faschistischen Diktatur gegründet. Die Gelder dafür kamen maßgeblich aus dem 1933 beschlagnahmten Gewerkschaftsvermögen und den Spargroschen der Arbeiter. Der Name „Volkswagen“ verdeckte geschickt den Aufbau als Rüstungskonzern, der gleich zu Beginn über 50000 geländegängige Kübelwagen für die faschistische Wehrmacht fertigte. Mit dem Lkw-Hersteller MAN ist der VW-Konzern bis heute bedeutender Ausrüster der Bundeswehr und damit **Bestandteil des militärisch-industriellen Komplexes**.

Dokumentiert: Der Vorwärtsgang steht seit Jahrzehnten konsequent an der Seite der Arbeiterinnen und Arbeiter.



Von Kollegen für Kollegen in den deutschen VW-, Audi, Porsche und MAN-Werken

¹³ www.presseportal.de, 09.10.2015, ¹⁴ Deutschlandfunk 23. 9. 2015

¹⁵ Taz, 1.3.2013, ¹⁶ Süddeutsche Zeitung, 22.1.2016



Eine der ersten Produktionsstätten zur Eroberung des Weltmarktes errichtete VW 1951 in Brasilien. Aktuell deckt eine Sammelklage die **Zusammenarbeit des VW-Vorstands mit der brasilianischen Militärdiktatur** in den Jahren 1964 bis 1985 auf.¹⁷ VW do Brasil lieferte mit schwarzen Listen unliebsame Mitarbeiter an die Folterknechte der Geheimpolizei der Militärdiktatur aus.

17 Prozent der **Stammaktien** des VW-Konzerns hält die extrem reaktionäre Monarchie Katar mit ihren feudalistischen Strukturen und einer extremen Frauenfeindlichkeit. Ein Vertreter sitzt im Aufsichtsrat am Tisch. Katar gilt mit Saudi-Arabien, dem türkischen Erdoğan-Regime und anderen als Unterstützer des faschistischen „Islamischen Staats“. Damit ist Katar mitverantwortlich für dessen Massaker an der irakischen und syrischen Bevölkerung, für die Zerstörung der Region und die millionenfache Fluchtbewe-

gung daraus. Kein kritisches Wort der VW-Spitze oder der Bundesregierung gibt es daran.



Katars König Tamim Bin Hamad Bin Khalifa Al-Thani

Peter Hartz (früherer VW-Personalvorstand) arbeitete im Auftrag der Bundesregierung die berüchtigten **Hartz-Gesetze** 2004 aus. Bundeskanzler Schröder setzte diese verhassten Gesetze durch. Damit wurde Leiharbeit auf breiter Front durchgesetzt. Denn die Hartz-IV-Empfänger werden gezwungen, jede Arbeit anzunehmen.

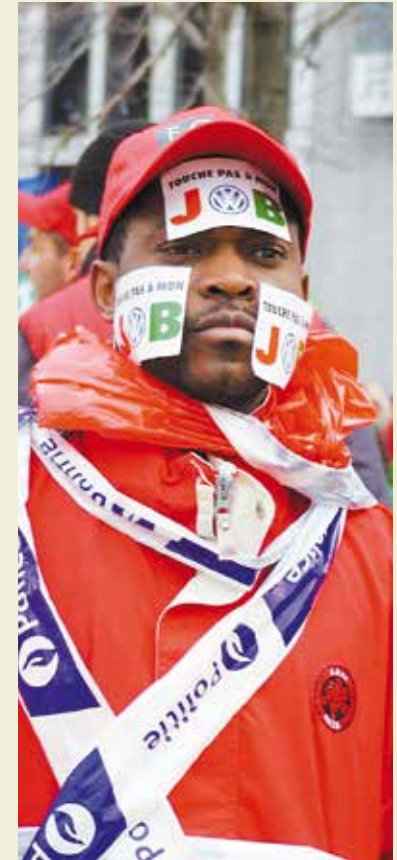


Peter Hartz

¹⁷ Süddeutsche Zeitung, 13.10.2015

¹⁸ Le Monde, 25.8.2015

Lucio Bellantani, von 1964 bis 1972 Werkzeugmacher im VW-Werk Sao Bernardo do Campo bei Sao Paulo: Noch auf dem Werk wurde er unter Aufsicht des VW-Sicherheitschefs geschlagen, gefoltert und ins Folterzentrum verschleppt. Sein Verbrechen? „*Politische Diskussionen mit Kollegen, um sie in der Gewerkschaft zu organisieren und gegen die Diktatur und für Demokratie zu kämpfen.*“¹⁸



Gegen Unterdrückung und Ausbeutung wächst weltweit der gemeinsame Kampf der Automobilarbeiter. Foto: Kundgebung von Delegationen des internationalen Automobilarbeiter-Ratschlags bei Opel Bochum

4. DAS SCHWEIGEN DER ANDEREN AUTOKONZERNE

Wer von den anderen Autoriesen einen Sturm der Entrüstung zu VW erwartet hatte, der sah sich getäuscht. Es herrscht: Schweigen im Walde. Obwohl sie sich gegenseitig beäugen und ausspionieren – keiner will etwas bemerkt haben, ganze acht Jahre lang? Aber bekanntlich hackt nun mal keine Krähe der andern ein Auge aus. Das kann man verstehen – vor dem Hintergrund gemeinschaftlichen Betrugs.



Eine Studie der Berner Fachhochschule stellt fest, dass der Opel Zafira 1.6 CDTi das bis zu 17-Fache an NOx-Emissionen ausstößt als zulässig. Daimler mimte den unschuldigen Engel. Und kündigte gleichzeitig der Deutschen Umwelthilfe (DUH) Schadensersatzforderungen an, wenn sie es weiterhin als Abgasmanipulation bezeichnen würde, dass der Daimler Dieselmotor OM651 einen 25-fach höheren Stickoxidausstoß hat. Kritischen Journalisten wurde mit recht-

lichen Schritten gedroht, sollten sie Ergebnisse über manipulierte Werte aller Autohersteller veröffentlichen – die von der Deutschen Umwelthilfe (DUH), der Fachhochschule Bern oder auch dem ADAC kamen.

Das ZDF-Magazin „Frontal 21“ stellte am 16.2.16 klar, dass bei Daimler, BMW und Renault sowie bei VW die Stickoxidemissionen auf der Straße erheblich höher seien als im Labor-test. „Frontal 21“ erhebt den begründeten Verdacht, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut wurden, ähnlich wie bei VW. Alle Kenner der „Szene“, gehen davon aus, dass die maßgeblichen Mitarbeiter im Umwelt- und Verkehrsministerium seit Jahren von diesen kriminellen Manipulationen wussten.



Kraftfahrt-Bundesamt

Audi, Porsche und BMW betrieben seit 1996 in Weissach, Baden-Württemberg, ein gemeinsames Abgaszentrum zur sogenannten „vorwettbewerblichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Abgasnachbehandlung von Personenkraftwagen mit Otto- und Dieselmotoren“. Und gemeinsam wissen sie bestens Bescheid über die Art und Weise der „Lösungen“ zur Einhaltung von Grenzwerten!



Abgaszentrum der Automobilindustrie

Home
Firmenprofil
Organisation
Karriere / Jobs
Ansprechpartner
Anfahrt
Kontakt
Impressum

Firmenprofil

Das Abgaszentrum der Automobilindustrie ist eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR).

Gesellschafter des Abgaszentrums sind:

- Audi Aktiengesellschaft
- Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft
- Daimler Aktiengesellschaft
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
- Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Gründungs- und Startzeitpunkt des ADA ist das Jahr 1996.

Zielsetzung

Zweck der Gesellschaft ist die vorwettbewerbliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Abgasnachbehandlung von Personenkraftwagen mit Otto- und Dieselmotor.

Audi BMW DAIMLER Volkswagen

Website des Abgaszentrums: www.abgaszentrum.de

5. IGM – ZWEI RICHTUNGEN WERDEN DEUTLICH: KAMPFORGANISATION ODER SPITZEN-FUNKTIONÄRE ALS MITWISSER UND MITTÄTER?

Die MLPD fördert die Gewerkschaften als wichtigste Selbstorganisation der Massen. Die Kommunisten setzen sich „für die Ausbreitung und Stärkung der Gewerkschaften ein“, heißt es in ihrem Buch „Gewerkschaften und Klassenkampf“. Die MLPD kritisiert gerade deshalb das Co-Management reformistischer Gewerkschaftsführer. „Es ist Aufgabe der Kommunisten, in Betrieb und Gewerkschaft dahin zu wirken, dass die Gewerkschaften wirkliche Kampforganisationen werden und nicht Scheinkampforganisationen, das heißt, dass sie zur Durchsetzung der gewerkschaftlichen Forderungen, Reformen, Tagesforderungen zur Verbesserung der Lohn- und Arbeits-



bedingungen den Kampf vorbereiten und energisch führen.“ (S. 275)

Aus den Reihen der rechten IGM-Führung gibt es nur leise Kritik am VW-Vorstand. Zumeist blieb es bei der lapidaren Auf-

forderung nach „Aufklärung“. Zugleich wird aber jede grundsätzliche Kritik an Vorstand und Aufsichtsrat aus der Belegschaft unterdrückt. Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh fordert von der Belegschaft den Schulterchluss mit dem Vorstand.

VW kauft führende Betriebsräte

Der frühere VW-Personalvorstand Klaus-Joachim Gebauer hat dem Gesamtbetriebsausschuss seit 1996 Reisen in Luxusdormen auf Betriebskosten in alle Welt finanziert. 2005 flog dieser widerwärtige Sumpf der Korruption auf. Klaus Volkert, 15 Jahre lang Gesamtbetriebsratsvorsitzender, „kassierte damals fast zwei Millionen Euro an Boni von Personalvorstand Peter Hartz, der einräumte, Volkert ‚gekauft‘ zu haben.“ Volkert erhielt zwei Jahre und neun Monate Gefängnis, Gebauer und Peter Hartz Bewährung.¹⁹

Tatsächlich weist vieles darauf hin, dass die rechte Betriebsrats- und Gewerkschafterspitze bei VW ebenfalls in die Machenschaften verwickelt ist. Als Bestandteil der sogenannten „qualifizierten Mitbestimmung“ und des Co-Managements sind bei VW – neben den reformistischen Gewerkschaftsführern – in den

Aufsichtsrat berufen: der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Osterloh, weitere Betriebsratsvorsitzende der Werke Hannover, Kassel und je einer reihum aus Braunschweig, Emden und Salzgitter. Durch das spezielle VW-Gesetz ist ihnen ein Veto-Recht zugesichert. Keine Investition, kein Vorstoß zur Schließung eines Werkes kann ohne ihre Zustimmung erfolgen. Ein beachtlicher Lebensstandard wird ihnen ermöglicht und Privilegien zugeschanzt, die sie als Arbeiter nie hätten erreichen können. Damit sie im Gegenzug die Grundrichtung der Konzernspitze mittragen, die Arbeiter für den Konkurrenzkampf des Konzerns gewinnen und kämpferische Initiativen der Basis unterdrücken. (s. Kasten)

Noch 2014 prahlte der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats Bernd Osterloh, er sei in „sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden.“²⁰ Über seine Detailkenntnisse weiß „Die Zeit“ zu berichten: „Wenn man auf Augenhöhe verhandeln will, muss man die Daten, Zahlen und Fakten im Unternehmen kennen.“²¹ Heute will er von Details nichts gewusst haben! Der Geschäftsbericht 2008, dem Entscheidungsjahr für die Manipulation der Dieselmotoren, berichtet über die Arbeit im Aufsichtsrat: „In der Aufsichtsratssitzung am 15. Juli 2008 erläuterte uns der Vorstand darüber hinaus seine Strategie, den US-amerikanischen Markt nachhaltig zu erschließen. Wir nahmen die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis.“



Berthold Huber

Seit Oktober 2010 war Berthold Huber, der ehemalige 1. Vorsitzende der IGM, im Präsidium des Aufsichtsrats. Nach der Rückrufaktion für 500 000 Fahrzeuge in den USA im Dezember 2014 und während der Ermittlungen der US-Umweltbehörde kam es im April 2015 zum Machtkampf zwischen dem ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Ferdinand Piëch und Martin Winterkorn. Über dessen Inhalt schweigen die Beteiligten eisern. Piëchs Vorwurf damals: „Winterkorn habe für den US-Markt nicht die richtige Strategie.“²² Der Rest des Aufsichtsrats sah das anders. Und stellte sich hinter Winterkorn. Mit heutiger Kenntnis der Abläufe ist mit ziemlicher Sicherheit davon auszugehen, dass es damals bereits um manipulierte Abgaswerte ging. Und Berthold Huber will nichts mitbekommen haben? Berthold Huber, der auch im Aufsichtsrat von Siemens und ThyssenKrupp sitzt, war nicht irgendein führender Gewerkschaftsfunktionär. Regelmäßige Treffen mit der Kanzlerin, Gespräche in Brüssel auf höchster Ebene im Interesse der deutschen Autokonzerne, dazu enge Verbindungen zu den Leitmedien, gaben ihm eine Schlüsselrolle bei der Vertuschung und Irre-

¹⁹ www.handelsblatt.com, 28.6.2015

²⁰ Geschäftsbericht 2014

²¹ „Zeit.de“ vom 5.6.2014

²² „Die Zeit“, 23.9.2015

führung der Öffentlichkeit. Das ist nur so zu erklären: er selbst wusste bestens Bescheid und ist vollständig in die Vorgänge verwickelt.

Diese Klassenzusammenarbeitspolitik der rechten Gewerkschaftsführung gehört völlig zu Recht abgelehnt und aufgekündigt. Ihre so hochgelobte „qualifizierte Mitbestimmung“ findet – dem Profitstreben von VW verpflichtet – auf dem Rücken der Belegschaft statt – und zum Schaden der Umwelt.

Mitbestimmen kann nur, wer die Macht hat. Im Kapitalismus können die Arbeiter nur insofern Einfluss auf Arbeitsbedingungen, Löhne usw. nehmen, indem sie in harten Auseinandersetzungen und Kämpfen Verbesserungen ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen und für den Schutz der natürlichen Umwelt durchsetzen. Das ist nur im Kampf gegen die Interessen der Monopole möglich – und nicht durch Klassenzusammenarbeit.



Zwei VW-Kollegen aus Braunschweig dazu:

„Wir brauchen die IG Metall! Aber der Betriebsrat beachtet unsere Meinung kaum. Die Gewerkschaft stimmt allzu oft zu. Das kommt auch, weil die da oben sowieso nicht mehr wissen, was hier unten bei uns abgeht usw.“

„Die Gewerkschaft muss kämpfen, statt sich an VW anpassen.“

Buchtipp: Als Anwendung zum Handeln ist es nicht nur eine hervorragende Sammlung von Grundsätzen der marxistisch-leninistischen Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit. Man kann mit Fug und Recht sagen, dass seine Aneignung und Anwendung durch viele tausend klassenkämpferische Kolleginnen und Kollegen deutliche Spuren in der Arbeiterbewegung hinterlassen hat.



375 Seiten
Preis: 14,50 Euro
ISBN: 978-3-88021-169-8

Berthold Huber – Antikommunist und Kapitalistenfreund

Berthold Huber war über viele Jahre bis 1980 führender Funktionär im Kommunistischen Arbeiterbund Deutschlands (KABD), der Vorläuferorganisation der MLPD. Um sich eine Karriere bei der IGM offenzuhalten und sich dafür zu empfehlen, sabotierte er damals Kämpfe zur Verteidigung der Lebenslage der Arbeiter und selbständige Kämpfe für Lohnnachschlag. Damit verriet er offen die Arbeiter. Weil er seine Karriereabsichten weiter verfolgte und aggressiv seinen Weg des Verrats von Arbeiterinteressen durchsetzen wollte, wurde er aus dem KABD ausgeschlossen. Als „Belohnung“ für den Verrat verhalf ihm der damalige IGM-Vorsitzende Franz Steinkühler zu seiner Karriere bis an die Spitze der IG Metall.

Dr. Wolfgang Porsche formulierte Ende 2015 Lobeshymnen: „Berthold Huber war ein konsequenter Verhandlungspartner, stets kompromissbereit, frei von Ideologie und deshalb von allen respektiert.“²³ Dabei ist Berthold Huber ebenso wie Dr. Porsche alles andere als ideologiefrei. Ihr Eintreten für angebliche „Ideologiefreiheit“ richtet sich gegen das Eintreten für eine Gesellschaft ohne Ausbeutung und Unterdrückung und gegen die proletarische Weltanschauung. Die Diktatur der Monopole über die ganze Gesellschaft soll so verewigt und als „unveränderlich“ dargestellt werden.

Berthold Huber ist auch Chefideologe des modernen Antikommunismus. Er bekämpft jeden aggressiv, der es wagt, die kapitalisti-

sche Ordnung grundsätzlich in Frage zu stellen. So war er auch Hauptbetreiber der Aufrechterhaltung und Verschärfung der sogenannten „Unvereinbarkeitsbeschlüsse“ gegen die MLPD in der IG Metall, entgegen einer breiten Stimmung an der Basis. Die „Unvereinbarkeitsbeschlüsse“ gehen auf das KPD-Verbot von 1956 zurück. Sie werden innerhalb der DGB-Gewerkschaften heute nur noch in der IG Metall angewandt – und dort nur noch ausdrücklich gegen Mitglieder der MLPD. Mit Unterdrückung, aggressivem Mobbing und Hetze werden damit klassenkämpferische Kolleginnen und Kollegen bekämpft – oft gerade wenn sie im Kampf etwa gegen Entlassungen „gefährlich“ werden können.

Der IGM-Gewerkschaftstag im Oktober 2015 beschloss die Rehabilitierung vom „Radikalerlass“ betroffener Kollegen. Dieser Beschluss richtet sich – wenn er konsequent angewandt würde – auch gegen die undemokratischen und antikommunistischen „Unvereinbarkeitsbeschlüsse“ gegen die MLPD. Das muss jetzt durchgesetzt und die „Unvereinbarkeitsbeschlüsse“ auch in der IGM endlich zu Fall gebracht werden.



Protest gegen Unvereinbarkeitsbeschlüsse, 2007

6.

„WIR SIND KEINE FAMILIE – DIE KRISENLASTEN MUSS VW BEZAHLEN!“

Um ein Erwachen des Klassenbewusstseins und der Kämpfe der VW-Belegschaft, zu der 600000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören, zu verhindern, wurde der Mythos der „sozialen VW-Familie“ ausgeheckt und über Jahrzehnte gepflegt. Bonuszahlungen, relativ höhere Löhne in den VW-Werken, auch für Leiharbeiter, das Tabu offener Massenentlassungen der Stammebelegschaft usw. Diese Zugeständnisse sollten die VW-Werker ruhigstellen und sie vergessen lassen, was sie sind: Nämlich Teil der weltweiten Arbeiterklasse, die im Kapitalismus ausgebeutet und unterdrückt wird und die ihre Verantwortung übernehmen muss für ihre Befreiung und für die Rettung der Umwelt vor der Profitwirtschaft.

Noch Anfang März 2016 kündigte VW-Chef Matthias Müller eine „Anerkennungsprämie“ für die Belegschaft an – und das trotz der abzusehenden Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Begründung: Weil sie „ihren Einsatz für das Unternehmen auch in schwieriger Zeit“ bringt. Welche Angst treibt diese Herren in der Konzernleitung doch um. Welche Angst vor der Kampfkraft dieser riesigen VW-Belegschaft!

Auf der Wolfsburger Betriebsversammlung am 9.3.2016 schwor Bernd Osterloh die anwesenden 20000 VW-Arbeiter auf „dramatische soziale Folgen“ ein. Aber ohne die im Konzern drohende massenhafte Vernichtung von Arbeitsplätzen konkret anzusprechen. Stattdessen brachte er es fertig, die Höhe der Strafzölle aus den USA für die künftige Arbeitsplatzvernichtung bei VW verantwortlich zu machen.

Wie selbstverständlich geht er dabei davon aus, dass sowieso die Belegschaft die Krisenlasten und alle Folgen der kriminellen Machenschaften zu tragen haben. Osterloh macht die Täter zum Opfer. Wer hat denn mit höchstkriminellen Methoden manipuliert, gelogen und betrogen? Wie bei jedem anderen kriminellen Tathergang muss das Verursacherprinzip gelten: Die Verursacher sollen für die Krisenlasten aufkommen!

Natürlich handeln auch die US-Behörden im Interesse der US-Autokonzerne. Diese wollen aus der Situation Kapital schlagen und im Konkurrenzkampf Boden gutmachen gegenüber VW. Aber warum sollen deshalb die Arbeiter verzichten und sich

auf die Seite von VW schlagen, während die Verantwortlichen frei herumlaufen, in Amt und Würden bleiben oder gar noch fürstlich entlohnt werden?

Als Arbeiterinnen und Arbeiter müssen wir uns länderübergreifend gegen die internationalen Übermonopole zusammenschließen. Gemeinsam kämpfen, statt uns spalten zu lassen. Auch die anderen Autokonzerne der Welt, wie die US-Monopole, steigern die Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft, und sie nehmen mutwillig die Zerstörung der Umwelt in Kauf.

Die Spaltung verläuft nicht zwischen den Belegschaften der verschiedenen Automarken und Ländern. Die Spaltung verläuft zwischen unten und oben!

Die reformistische Politik der Klassenzusammenarbeit verbreitet die Losungen:

„Nur wenn es VW gut geht, geht es auch den Arbeitern gut“. Die Belegschaft müsse mit dem Konzern „gemeinsam aus der Krise“. Dabei stehen sich Arbeiterklasse und Kapital unversöhnlich gegenüber! „Das internationale Industrieproletariat ist heute Träger der fortgeschrittensten Produktionsweise. Es ist der Gegenpol zum allein herrschenden internationalen Finanzkapital und steht an der Spitze der internationalen Arbeiterklasse als der entscheidenden gesellschaftsverändernden Kraft in der kapitalistischen Gesellschaft.“²⁴

Natürlich identifizieren sich viele Arbeiter stolz mit ihrer Arbeit, mit ihrer Belegschaft, mit technologischem Fortschritt. Aber doch nicht mit den skrupellosen Machenschaften der Kapitalisten! Ein gewaltiger Fortschritt tritt für die Menschheit doch gerade dann ein, wenn ihre Geschicke nicht mehr von der Profitwirtschaft und solch dekadenten Leuten



Vertrauensleute auf der Betriebsversammlung in Kassel, 2015



bestimmt wird. Dann kommen die Früchte der Arbeit denen zu Gute, die sie schaffen, dient die Produktion der Befriedigung der Bedürfnisse der Menschheit im Einklang mit der Natur.

Ihre Losung „gemeinsam mit VW“ ist in Wahrheit nur Begleitmusik, um die Krisenlasten ganz und gar auf die breiten Massen und die Beschäftigten abzuwälzen. Um dann in diesem Windschatten zugleich schon länger ausgetüftelte Angriffe auf die Belegschaft durchsetzen zu können.

Für 2016 kündigte VW-Markenchef Herbert Diess die Entlassung Tausender der weltweit 44000 Leiharbeiter an. Die ersten 375 in Hannover erhielten bereits ihre Kündigung zum 31. Januar; weitere 600 in Zwickau sollen im März und Juni 2016 folgen. Aber auch die Stammebelegschaft ist schon betroffen! „Betriebsbedingt“ will man erste Kolleginnen und Kollegen der VW-Tochter Autovision kündigen. Das Phaeton-Werk in Dresden wird für mindestens drei Jahre dichtgemacht. Mit der Ansage von Herbert Diess „alles, was in der Komponentenfertigung defizitär ist, muss raus“²⁵, stehen ganze Abteilungen oder Werke zur Disposition.

Bereits 2014 hatte der VW-Vorstand unter Martin Winterkorn die Ausbeutungsoffensive „Future Tracks“ konzipiert: „VW hat Speck angesetzt ..., jetzt geht es darum, schlanker, schneller, effizienter zu sein“, heißt es in Veröffentlichungen.²⁶ Mit einer Rationalisierungsoffensive plant der Vorstand den massenhaften Einsatz von Robotern „für Routinearbeiten in der Fabrik“. Das Co-Management und die reformistische Klassenzusammenarbeit auf dem Rücken der Belegschaft beginnen Risse zu bekommen. Im November/Dezember 2015 verbreitete sich auf verschiedenen Betriebsversammlungen in den VW-Werken die Losung: „Wir zahlen nicht für eure Krise“. Die Klassensolidarität mit den Leiharbeitern wächst. „Jeder Arbeitsplatz hat ein Gesicht“ und „Eure Fehler nicht auf unsere Kosten“, schrieben Kolleginnen und Kollegen in Emden auf ihre Schilder. In Hannover organisierten Vertrauensleute am letzten Arbeitstag 2015 am Tor eine Solidaritätsaktion gegen die Entlassung der 375 Leiharbeiter. In Kassel erklärten 80 Vertrauensleute auf einer Betriebsversammlung die „Scheidung“ von der „VW-Familie“. Vermehrt wird in der Belegschaft auch über die Umweltpolitik diskutiert.

Das kapitalistische Profitstreben treibt sowohl die Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft auf die Spitze als auch die Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschheit. Umso wichtiger ist, eine seit Langem anhaltende Geringschätzung der Umweltfrage in der Arbeiterbewegung zu überwinden. Sie hat ihren Ursprung im Aufkommen des Reformismus in der Arbeiterbewegung Ende des 19. Jahrhunderts, was damals schon von Karl Marx und Friedrich Engels kritisiert wurde.²⁷ Gerade die großen international verbundenen Belegschaften müssen sich an die Spitze des Kampfs um die Rettung der Umwelt vor der Profitwirtschaft stellen.

Eine Kollegin aus Kassel: „Besonders schlimm ist, dass niemand über die Umwelt spricht. Dabei ist das doch der eigentliche Ausgangspunkt für die Manipulation, nämlich die Grenzwerte von Schadstoffen. Aber das merken die Menschen ja nicht direkt.“

²⁵ mündlich wiedergegebene Aussage laut Betriebsrat. Schriftlich wurde geäußert: „Beginnen werde er seine Sparoffensive wahrscheinlich in den Komponentenwerken“ (160122 manager-magazin.de ...)

²⁶ Autogramm Januar 2015, Rede Winterkorn, Managementkonferenz 2014

²⁷ Gothaer Programm

Die Mitglieder der **MLPD** sind Aktivposten in der betrieblichen und gewerkschaftlichen Arbeit. Sie enthüllen die Zusammenhänge, machen Vorschläge zum taktischen Vorgehen, entwickeln Argumente, fördern den Zusammenschluss und die Organisiertheit in und unter den Belegschaften. Sie treten ein für die Einheit des Kampfs um jeden Arbeitsplatz und für den Schutz der natürlichen Umwelt. Dabei lernen immer mehr Kolleginnen und Kollegen, hinter die Kulissen und über den Tellerrand des Kapitalismus zu schauen. Sie lernen, selbstbewusst ihre Interessen in die Hand zu nehmen und erkennen, dass ein gesellschaftsverändernder Kampf nötig ist – für den echten Sozialismus.



Trommelgruppe aus Kassel

Gegen diese Richtung wird eine aggressive antikommunistische Hetze entfaltet. Tenor: „*Wer jetzt den Namen von VW beschädigt, gefährdet unsere Arbeitsplätze*“. Damit werden die Opfer zu Tätern gemacht. Seit wann interessiert diese Antikommunisten eigentlich, ob Arbeitsplätze, vernichtet werden? Dieser Antikommunismus wird vor allem von den Managern und Co-Managern verbreitet, die ihre guten Posten im Kapitalismus zu verlieren haben. Deshalb ihre zum Teil panische Angst vor Kämpfen, vor Streiks – vor der sozialistischen Perspektive.

6,5 Milliarden Profit haben die VW-Manager zurückgestellt. Faktisch bedeutet das eine Steuerhinterziehung vor allem gegenüber den Kommunen mit VW-Werken. Angesichts der Gewerbesteuererbußen sieht sich die Stadt Braunschweig bis 2019 gezwungen circa 120 Millionen Euro im Haushalt zu kürzen²⁸. Dort, wie in Emden, werden wieder Kindergartenbeiträge eingeführt. In Hannover, Wolfsburg oder Salzgitter werden Parkgebühren erhöht, die Hundesteuern – und Zuschüsse für Vereine werden gesenkt. Betroffen ist die ganze Familie – bis zum Haustier!

Auf Kosten der gesamten Gesellschaft und der Zerstörung der Natur hat der VW-Konzern die Profitmasse enorm gesteigert. „**Profite privatisieren, Verluste vergesellschaften**“ – so lautet ein bewährtes Prinzip staatsmonopolistischen Wirt-

schaftens. Die Arbeiter brauchen sowohl Arbeitsplätze als auch eine intakte Umwelt, in der künftige Generationen leben können.

Die MLPD fordert:

- Kampf gegen die Abwälzung der Krisenlasten auf Belegschaften und Gesellschaft!
- Haftung der Großaktionäre und Top-Manager mit ihrem Privatvermögen!
- Kampf um jeden Arbeitsplatz! Für die 30-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich sowie die 25-Stunden-Woche bei vollen Lohnausgleich bei VW – statt Kurzarbeit und Entlassungen!
- Ausbau eines kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs! Güterverkehr auf Schienen und Wasserwege! Schnellstmögliche Umstellung auf ein Verkehrssystem, das auf die Nutzung fossiler Brennstoffe verzichtet!
- Kampf für eine sozialistische Gesellschaftsordnung, in der die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen abgeschafft ist! Die Einheit von Mensch und Natur ist dann gesellschaftliche Leitlinie!



Stefan Engel, Vorsitzender der MLPD

VW-Belegschaften für die Arbeitereinheit weltweit!

Die Interessen und Forderungen, Kämpfe und Nöte der Automobilarbeiter gleichen sich, unabhängig vom Land, in dem sie leben oder vom Konzern, für den sie arbeiten. Die **1. Internationale Automobilarbeiterkonferenz (IAAC)** in Sindelfingen im Oktober 2015, mit rund 600 großteils aktiven Automobilbeschäftigten aus 21 Ländern, wählte ihre **Internationale Automobilarbeiterkoordination**. Das war eine wichtige Weichenstellung für den weltweiten Zusammenschluss. Ausgehend davon organisierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus zehn Ländern die Solidarität mit Streiks von Autobauern in der Türkei und Brasilien. GM-Arbeiter in Sao José dos Campos (Brasilien) verhinderten so erfolgreich die Entlassung von 798 Kolleginnen und Kollegen. (www.IAAR.de)



Oben: Diskussion bei der IAAC, 2015; unten: Demonstration in Brüssel, 2006



Privatvermögen einiger Großaktionäre

Piëch/Porsche: 12,5 Milliarden Euro;
Stefan Quandt: 11,1 Milliarden Euro;
Susanne Klatten: 12,5 Milliarden Euro;
Georg Schaeffler: 17,7 Milliarden Euro.²⁹

²⁸ Ndr.de, 28.1.2016

²⁹ www.welt.de/wirtschaft/article147296993/VW-wird-für-deutschlands-reichste-zum-milliardengrab.html

Angesichts des Betrugsmanövers der 4-Tage-Woche und Arbeitszeitfixpunkt bei VW

wurde seither immer an der Obergrenze gearbeitet, das heißt mit Lohnverlust von 4,2 bzw. 5,2 Stunden. Der viel gerühmte „hohe Bonus“ gleicht diesen Lohnverlust nicht annähernd aus! „Wir wurden seit 2004 nur noch betrogen“, so ein VW-Kollege aus Hannover ärgerlich: „Seit der Kungelei von Volkert. Alle freuen sich über 7 000 Euro Bonus, aber das ist unser Geld, was sie uns vorher weggenommen haben!“



Opel-Streik 2004 in Bochum, der sieben Tage selbständig geführt wurde und die damaligen Entlassungspläne zu Fall brachte.



„Ein Team mit VW, das ist nicht zutreffend“, erklärt ein VW-Kollege aus Kassel. Er bringt auf den Punkt, was viele denken: „Die nutzen unseren Zusammenhalt aus, um ihn für eine Zusammenarbeit mit denjenigen zu missbrauchen, die verantwortlich sind für diesen Betrug und die Verschlechterung unserer Arbeitsbedingungen.“

Kontinuierlich forcierte VW seit den 1990er Jahren die Auflösung der Tarifeinheit in der Belegschaft. Die Kolleginnen und Kollegen bei VW, Audi, Porsche, MAN usw. arbeiten allein in Deutschland unter mindestens elf unterschiedlichen Tarifverträgen. Besonders die Auslagerung zehntausender Arbeitsplätze in die konzerneigenen Billiglohn-Töchter Autovision und Sitech sind mit Lohnunterschieden von bis zu 100 Prozent verbunden³⁰. Auch Leiharbeit und Ausdehnung der Wochenendarbeit wurden im Geiste der „Wirtschaftlichkeit“ durch die IGM-Spitze mitgetragen.

³⁰ Differenz VW-Haustarif

Was von der Runderneuerung des Vorstands zu erwarten ist?

Neuer Vorstandsvorsitzender ist **Matthias Müller**, seit 2007 Martin Winterkorns Generalbevollmächtigter und Leiter der VW-Produktstrategie.

Hans Dieter Poetsch bekam den Aufsichtsratsvorsitz; er kommt aus dem VW-Finanzvorstand, gehört seit über zehn Jahren der Konzernspitze an. Neu in der Riege ist der skrupellose Opel-Manager **Thomas Sedran**. In Bochum brachte er es fertig, der Opel-Belegschaft in sieben Minuten zu erklären, dass ihr Werk geschlossen wird. Allerdings musste er danach unter dem Schutz von Security vor der wütenden Belegschaft flüchten. Daimler Ex-Vorstandsfrau **Christine Hohmann-Dennhardt** war maßgeblich verantwortlich für die Einführung des Verfahrens zum „Abgleichen von Beschäftigten und Bewerberdaten“. Alle drei Monate werden seitdem die Daten aller 280 000 Daimler-Beschäftigten mit denen des US-Geheimdiensts NSA und den EU-Terrorlisten abgeglichen. Damit stellt der Daimler-Vorstand die Belegschaft pauschal unter Terrorverdacht und lässt sie systematisch bespitzeln. Das richtet sich vor allem gegen linke, kämpferische und revolutionäre Kräfte.

Karl-Heinz Blessing arbeitete bei der IGM in Frankfurt, bevor er in der SPD Karriere machte. Anfang der 1990er schied er im Zuge der „Schubladenaffäre“ als Bundes-

Lesetipp

„Das internationale Proletariat darf nicht Arzt am Krankenbett des unheilbar dahinsiechenden und historisch längst überholten Kapitalismus spielen und mit den imperialistischen Plünderern ein Bündnis gegen die eigenen Klassenbrüder in anderen Ländern schließen. Es ist vielmehr seine Pflicht, die allgemeine Krise zu nutzen, das imperialistische Weltsystem anzugreifen und zu stürzen.“ („Morgenröte der internationalen sozialistischen Revolution“, S. 552)



624 Seiten
Preis: 14,80 Euro (Taschenbuch)

geschäftsführer der SPD aus. Als Manager in der Stahlbranche organisierte er die Vernichtung Tausender Arbeitsplätze. Dies macht ihn wohl für VW in der jetzigen Situation so wertvoll.

7. VORWÄRTS ZUM ECHTEN SOZIALISMUS!

Konzerne und Regierungen müssen auf das wachsende Umweltbewusstsein der Massen reagieren. Ihre Lebenslüge von der scheinbaren Vereinbarkeit von kapitalistischer Ökonomie und Ökologie bröckelt. Die Alleinherrschaft des internationalen Finanzkapitals steht der Lösung der sozialen Frage, der Beendigung der Ausbeutung und Unterdrückung von Millionen Menschen im Wege. Ebenso der Befreiung der Frau, wie auch einem wirksamen Umweltschutz und der Rettung der Menschheit vor der globalen Umweltkatastrophe. Die grundlegende Lösung liegt in der revolutionären Überwindung des Imperialismus – und dem Aufbau der vereinigten sozialistischen Staaten der Welt.

Ein VW-Kollege aus Hannover macht sich grundlegende Gedanken: *„Der Spruch von Karl Marx zur Gier nach Profit ist gut. Da denkt man immer, diese Sachen sind uralte, aber es ist, als ob sie gestern geschrieben wurden. Jedes Wort stimmt. Es braucht eine Revolution, um das ganze System zu ändern.“*

Im Sozialismus wird ein gesellschaftlicher Paradigmenwechsel erforderlich und möglich. Die Gesellschaft wird kritisch-selbstkritisch prüfen, welche Produkte, welche Verfahren der Produktion und Logistik und auch, welche Konsumtion sinnvoll ist. Oder auch: welche müssen aufgegeben oder radikal umgestellt werden? Wir brauchen dringend ein umweltschonendes und leistungsfähiges Verkehrssystem, das überflüssige Transporte abschafft, den öffentlichen Nahverkehr ausbaut, emissionsfreie Antriebe,



Südafrikanische Metaller der NUMSA raymond-numsa – aus linksorg.au

basierend auf solarem Wasserstoff, sowie ein Recycling aller Materialien beinhaltet. Das wäre kostengünstiger, würde auch neue Arbeitsplätze schaffen. Außerdem kann die durch eine Steigerung der Arbeitsproduktivität gesellschaftlich eingesparte Zeit für sinnvolle Arbeit verwendet werden. Für Bildung und Kultur, für die Verkürzung der Arbeitszeit oder auch für die aktive Beteiligung von immer mehr Arbeiterinnen und Arbeitern an der Durchführung der Staatsgeschäfte. Echter Sozialismus, das hat nichts zu tun mit dem bürokratischen Kapitalismus, der nach 1956 in den Ländern in Osteuropa errichtet wurde. Die MLPD hat als Partei neuen Typs aus der Machtergreifung von entarteten Bürokraten grundlegende Lehren gezogen, wie dieser Verrat am Sozialismus künftig verhindert werden kann.

Das internationale Industrieproletariat muss im Bündnis mit der Umweltbewegung, der kämpferischen Jugend- und Frauenbewegung und allen Unterdrückten der Welt seine führende Kraft wahrnehmen im Kampf um eine lebenswerte Zukunft – in der die Ausbeutung von Mensch und Natur ein Ende hat. Stärkt die MLPD als revolutionäre Partei, um diesen Kampf zu organisieren.



Macht mit!

Die MLPD ist eine revolutionäre Arbeiterpartei. Ihre Betriebsgruppen bereiten Kämpfe vor, lösen sie aus und führen sie als Schule des Klassenkampfes. Dabei gilt unverbrüchliche Solidarität im gemeinsamen Kampf und bei Repressalien. Die MLPD macht in und an fast allen Konzernbetrieben eine Arbeit. Bei VW in Hannover, Wolfsburg, Braunschweig, Kassel, Zwickau/Mosel und Emden, in Audi-Werken, bei Porsche und MAN. Sie verfügt über Betriebsgruppen in fast allen Autowerken in Deutschland sowie in zahlreichen Autozulieferbetrieben. Sie ist eine tatsächliche Arbeiterpartei – mit einem Arbeiter- und Angestelltenanteil von 71 Prozent. Sie ist finanziell unabhängig und hat ein festes theoretisches Fundament zu den heutigen Fragen. Parteiführung und Funktionäre sind aufs Engste mit der Parteibasis und den Massen verbunden, die Masse der Mitglieder entscheidet. Die MLPD fördert das selbständige Denken und Handeln ihrer Mitglieder. Die Funktionäre sind zu einem bescheidenen Lebensstil verpflichtet. Das maximale Einkommen hauptamtlicher Funktionäre ist am durchschnittlichen Arbeitslohn orientiert.

Jede Arbeiterin, jeder Arbeiter, der eine revolutionäre Perspektive sucht, gehört in die MLPD. Die Betriebsgruppen treffen sich 14-tägig zur Besprechung ihrer Arbeit und zu Schulungen. In einer Kandidatenzeit kann man sich gegenseitig kennenlernen.