

20 Jahre „Internationale Solidarität“ in Wolfsburg

Unterstützung im weltweiten Kampf für Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit

Im Jahr 1950 arbeiteten im Volkswagenwerk knapp 15.000 Menschen, nicht ein einziger VW-Arbeiter war im Ausland beschäftigt. Heute hat der Konzern weltweit rund 322.000 Beschäftigte, davon arbeitet fast die Hälfte in den ausländischen Standorten.

Volkswagen war seit Ende der Kriegsproduktion geprägt durch den Export von Fahrzeugen. Um neue Märkte und Absatzmöglichkeiten zu erschließen, wurden bereits 1953 in Brasilien, drei Jahre später in Südafrika und 1964 in Mexiko eigene Automobilfabriken von VW errichtet. Da die inländische Entwicklung stetig aufwärts ging, wurden die Auslandsinvestitionen von gewerkschaftlicher Seite allerdings lediglich zur Kenntnis genommen. Der Betriebsrat von Volkswagen und die IG Metall hatten keinen direkten Kontakt zu den Kollegen der VW-Töchter im Ausland.

Auslandsstandorte gewinnen an Bedeutung

In den 70er Jahren wurde die internationale gewerkschaftliche Zusammenarbeit intensiver. Grund dafür war die unter dem damaligen VW-Vorstandsvorsitzenden Toni Schmücker international ausgerichtete Konzernstrategie. Es gab Verhandlungen zwischen VW und verschiedenen Ländern wie dem Iran, Ägypten, Algerien, auch dort Montagestätten zu errichten. Mit Volvo wurde über die Entwicklung und Lieferung von Dieselmotoren verhandelt. Außerdem wurde überlegt, wie der japanischen Konkurrenz entgegengewirkt werden konnte. Dies führte konkret zu einer Zusammenarbeit mit Nissan und Toyota.

Der Gesamtbetriebsrat (GBR) und die Vertrauensleute befürchteten, dass diese Investitionen sich zu Lasten der deutschen Werke auswirken könnten und begannen, Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

Der ausschlaggebende Punkt war die Entscheidung von VW, eine Montagefabrik in den USA zu errichten. Jetzt wurden die Befürchtungen konkret. Denn VW Emden produzierte bisher ausschließlich für den US-Markt. Arbeitsplätze, schlimmstenfalls der ganze VW-Fertigungsstandort Emden, waren plötzlich in Gefahr. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von Volkswagen, an ihrer Spitze der Vorsitzende der IG Metall, Eugen Loderer, wurden aktiv und erreichten in langwierigen Auseinandersetzungen, dass der Vorstand die Beschäftigung an den deutschen Standorten garantierte, bevor VW das USA-Projekt realisierte.

Erste Kontakte mit ausländischen Kollegen

Bereits 1966 hatte der Internationale Metallgewerkschaftsbund (IMB) einen Weltautomobilausschuss für VW und Daimler Benz gebildet. Dieser Ausschuss sollte eine internationale gewerkschaftliche Zusammenarbeit sicherstellen, da beide Konzerne weltweit aktiv waren. In den folgenden Jahren blieb es allerdings bei dem „guten Vorsatz“.

Im Oktober 1976 unternahm der VW- Gesamtbetriebsausschuss seine erste Reise nach Brasilien, vier Jahre später besuchte er Südafrika. Die Kollegen wurden dabei ganz konkret mit den katastrophalen Zuständen der fehlenden Gewerkschaftsrechte in diesen Ländern konfrontiert. Walter Hiller, der spätere GBR-Vorsitzende, erinnert sich: "Ich fühlte mich zurückversetzt ins 19. Jahrhundert. Wir mussten erfahren: Es gibt keine autonome Gewerkschaft. Es gibt keine gewerkschaftliche Vertretung im Betrieb. Es gibt keinen kollektiv ausgehandelten Tarifvertrag. Im Betrieb sind politische Diskussionen verboten. Wer dagegen verstößt, wird entlassen." Die technische Ausstattung erinnerte die deutschen Gäste an die Nachkriegszeit. Was in Deutschland nicht mehr gebraucht wurde und veraltet war, wurde dort weiterverwendet.

Neben diesen Eindrücken wurde aber auch die Erkenntnis gewonnen, dass internationale Gewerkschaftsarbeit zunächst darin besteht, sich zu informieren und gemeinsam über die Probleme zu reden und dann zu überlegen, in welcher Weise gegenseitige Unterstützung geleistet werden kann.

Es kam zu ersten persönlichen Kontakten mit den Gewerkschaftskollegen in den besuchten Ländern. 1978 besuchte John Gomomo, der Sprecher der damals noch verbotenen Metallarbeitergewerkschaft COSATO in Südafrika, zum ersten Mal seine Kollegen in den VW-Werken in der Bundesrepublik.

Erste Internationale Arbeitnehmerkonferenz zeigt Probleme der ausländischen Standorte

1979 organisierte der Gesamtbetriebsrat von VW zusammen mit der IG Metall und dem Internationalen Metallgewerkschaftsbund (IMB) die erste „Internationale Arbeitnehmerkonferenz“ des VW-Konzerns. An dieser Konferenz nahmen Kollegen aus den Ländern der VW-Standorte Brasilien, Südafrika, Belgien, USA und Jugoslawien teil.

Es wurde deutlich, dass die Hauptprobleme in Brasilien und Südafrika lagen, weil dort sämtliche Gewerkschaftsrechte unterdrückt wurden. In Brasilien war es durch die damalige Militärregierung nicht möglich, dass die Arbeitnehmer bei VW do Brasil eine Arbeitnehmervertretung wählen konnten. Das VW-Management verweigerte die Anerkennung der freien Metallgewerkschaft als Tarifpartner. In Südafrika verbot die Apartheidspolitik den schwarzen Kollegen, sich in Gewerkschaften zu organisieren. Schwarze Gewerkschaften waren gar nicht zugelassen.

„Wir Arbeitnehmer erwarten vom Management als Minimum, dass an jedem Standort des VW-Konzern in der Welt die gewählten Vertreter der Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften als Verhandlungspartner anerkannt werden. Wir verlangen als weiteres Minimum, dass die Gewerkschaftsarbeit innerhalb und außerhalb der Betriebe, ganz gleich in welchem Land, von keinem Manager mehr behindert wird. Wir Gewerkschafter aus der Bundesrepublik Deutschland nehmen von dieser Konferenz mit auf den Weg, dass wir als Vertrauensleute, als Betriebsratsmitglieder und als Arbeitnehmervertreter keine Ruhe geben werden. Das Management muss mit uns und der IG Metall rechnen.“ (Siegfried Ehlers, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats)

Konkrete Einflussnahme durch IG Metall und Betriebsrat

Ein großes Problem in der internationalen Zusammenarbeit zeigte sich durch den schwierigen Informationsaustausch. Die deutschen Gewerkschafter wurden über die Situation in den Auslandswerken weitgehend über das zuständige Management, aber nicht durch eigene Kontakte informiert. Der Konzernzentrale standen vielfältige Kommunikationsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Gewerkschaftskollegen allerdings hatten mit Sprachproblemen, Telefon- und Postzensur in einigen Ländern, Vorurteilen und hohen Kosten zu kämpfen. „Die simpelsten Dinge wurden zum Problem“, erinnert sich Wolfgang Schulz, heute 1. Bevollmächtigter der IG Metall Wolfsburg.

Daraufhin ergriffen Gesamtbetriebsrat und IG Metall gemeinsam die Initiative: Ende der 70er Jahre wurde eine Basis geschaffen, Positionen und Forderungen in Abstimmung mit den ausländischen Kollegen direkt an den Vorstand der Volkswagen AG zu richten.

Der Gesamtbetriebsrat legte fest, dass jeweils zwei bis drei Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bzw. Mitglieder im Gesamtbetriebsrat nunmehr für Kontakte und Informationen zu festgelegten ausländischen Standorten zuständig waren. Im VW-Vorstandsbereich für Personal- und Sozialwesen wurde eine Stabsstelle eingerichtet, die sich gezielt mit internationalen sozialpolitischen Fragen im Rahmen des VW-Konzerns beschäftigte.

Konkrete Probleme wurden kontinuierlich mit dem Gesamtbetriebsrat und dem Aufsichtsrat besprochen. Eines der Hauptprobleme war die besonders gravierende Situation der schwarzen Kollegen in Südafrika. Die schwarzen Gewerkschaften wurden immer noch nicht anerkannt. Schwarze Arbeiter waren in jeder Hinsicht diskriminiert. So schrieb das Apartheidsgesetz beispielsweise vor, dass Schwarze „niedere Arbeiten“ verrichten müssen und keinerlei Anspruch auf Ausbildung oder Qualifizierung haben.

In den folgenden Jahren fanden viele Begegnungen mit ausländischen Kollegen in Deutschland, aber auch in den ausländischen Standorten statt. Die deutschen Arbeitnehmervertreter besuchten die VW-Tochtergesellschaften, führten Gespräche mit dem Management und Gewerkschaftsvertretern in den verschiedenen Ländern und informierten sich ausführlich über die politischen Rahmenbedingungen. Meinungen wurden ausgetauscht und versucht, massiv Einfluss auf die Politik des VW-Konzerns zu nehmen, um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Kollegen an den VW-Standorten in aller Welt zu verbessern.

„Internationale Solidarität“ weitet sich aus

Ein wichtiges Ziel war es, das VW- Management in Brasilien und Südafrika dazu zu bewegen, endlich Arbeitnehmervertretungen im Betrieb zuzulassen und damit die Gewerkschaften im Betrieb anzuerkennen. Bereits 1980 wurde erreicht, dass die südafrikanische Autoarbeiter-Gewerkschaft NAAWU in Südafrika von VW als Verhandlungspartner offiziell anerkannt und der Gewerkschaft eine für das Land sehr freizügige Entwicklung im Betrieb gestattet wurde. Ähnlich war es in Brasilien. Auch dort erkannte VW schließlich die freie brasilianische Metallgewerkschaft als Verhandlungspartner an.

Im Frühjahr 1985 stellte der damalige Betriebsratsvorsitzende Siegfried Ehlers fest: „Wenn wir uns mit den sozialen Beziehungen in den Tochterunternehmen befassen, dann stehen insbesondere zwei ausländische Standorte im Vordergrund: Brasilien und Südafrika. In beiden Ländern herrschen politische Verhältnisse, die unsere Kollegen bei ihrer gewerkschaftlichen Interessenvertretung stark behindern. Nachdem es in den vergangenen Jahren sehr viel Anlass zur Kritik am Verhalten des dortigen Management gegenüber den Belegschaften und unseren Gewerkschaftskollegen gab, hatte sich nicht zuletzt aufgrund unserer Aktivitäten die Situation entkrampft. In Brasilien und in Südafrika ist es unseren Kollegen gelungen, trotz staatlicher Unterdrückungsmaßnahmen eine gute gewerkschaftliche Organisation aufzubauen und vom VW-Management anerkannt zu werden.“

Der Gesamtbetriebsrat von Volkswagen beschäftigte sich jetzt mit dem Thema „Internationale Solidarität“. Es war aber notwendig, einen größeren Kreis von Betriebsräten und auch Vertrauensleuten einzubeziehen. Nur so konnte die Arbeit auch auf IG Metall-Ebene abgesichert und verbreitert werden. „Internationale Solidarität“ sollte nicht allein eine Aufgabe für wenige Repräsentanten der Arbeitnehmervertretung und Gewerkschaft sein.

Arbeitskreis „InterSoli“ wird gegründet

Im Winterhalbjahr 1982/83 veranstaltete die IG Metall zwei Seminare in der Heimvolkshochschule Hustedt zum Thema „Internationale Solidarität“, an denen Vertrauensleute, Betriebsräte und Mitglieder des Dritte-Welt-Arbeitskreises teilnahmen. In diesen Seminaren wurden die internationalen Verflechtungen von Volkswagen, die wirtschaftlichen Zusammenhänge und die Lebens- und Arbeitsbedingen speziell in Südafrika und Brasilien vorgestellt und diskutiert.

Um die Teilnehmer für die völlig andere unvorstellbare politische Situation in Südafrika zu sensibilisieren und sie Apartheid „selbst erleben“ zu lassen, wurden in Form eines Rollenspiels südafrikanische Zustände „nachgespielt“. Dieses Rollenspiel ist bei den Teilnehmern des Seminars – auch heute 20 Jahre später – in bleibender Erinnerung geblieben. „Wir spielten die Situation in einer fruit company nach. Nach einem Zufallsprinzip wurden die Teilnehmer in weiße Aufseher und schwarze Inhaftierte aufgeteilt und auch so behandelt“, berichtet Wolfgang Schulz. Teilnehmer Karl Morgenstern erzählt: „Ich war ein ‘Schwarzer’ auf Arbeitssuche und wurde von dem ‘Weißen’ immer wieder abgewiesen. Das war schon eine seltsame Situation.“

Das „Spiel“ ging auch in der Mittagspause weiter: Die „Weißen“ bekamen das reguläre Essen, während die „Schwarzen“ mit einer Schale Reis abgespäst wurden, den sie mit den Händen essen sollten. „Einige der Kollegen wurden richtig sauer“, erinnert sich Karl Morgenstern, „sie verließen das Seminar und sind im nächsten Ort in ein Restaurant gegangen“. Wolfgang Schulz ergänzt: „Die Situation ist eskaliert, und genau das hat gegessen.“

Aus diesem Seminar ist letztendlich der Arbeitskreis „InterSoli“ der IG Metall Wolfsburg entstanden. Er teilte sich zunächst in die drei Ländergruppen Südafrika, Brasilien und Mexiko,

denen sich die Mitglieder je nach Interesse anschlossen. Die Arbeitsgruppen arbeiteten voneinander unabhängig, koordiniert durch einen Sprecherkreis.

Der Arbeitskreis setzte sich zum Ziel, nicht nur die VW-Belegschaft, sondern eine breitere Öffentlichkeit aufzuklären und zu informieren – über die sozialen und politischen Entwicklungen an den internationalen Standorten des VW-Konzern sowie die Arbeits- und Lebensbedingungen der dort beschäftigten Kollegen. Darüber hinaus sollten internationale Begegnungen und Kontakte organisiert sowie Kultur- und Bildungsveranstaltungen durchgeführt werden.

Internationale Solidarität wird immer wichtiger

Das Thema „Internationale Solidarität“ wurde in der Bildungsarbeit der IG Metall sowohl im Betrieb als auch in Seminaren zum festen Bestandteil. Ein Spendenkonto wurde von der Vertrauenskörperleitung eingerichtet, durch das vor allem die Kollegen in Südafrika und Brasilien unterstützt wurden, und zwar von konkreter Hilfe für verhaftete Gewerkschafter bis hin zu gewerkschaftlicher Bildungsarbeit. „Das damals eingerichtete Spendenkonto gibt es bis heute – sogar mit derselben Kontonummer“, erzählt Klaus Schneck, heute Sprecher des InterSoli-Arbeitskreises. Seit vielen Jahren organisieren Vertrauensleute den Getränkeverkauf auf den 1. Mai-Veranstaltungen der IG Metall in Wolfsburg. Der Erlös geht regelmäßig auf dieses Intersoli-Konto.

Erste Studienfahrten des Arbeitskreises und Besuche bei den Kollegen in den ausländischen Standorten fanden statt. Persönliche Kontakte wurden aufgebaut, und in Konfliktsituationen war dadurch schnelles Handeln möglich.

Als bei einem Streik in Brasilien die Geschäftsleitung in Deutschland Sonderschichten forderte, wussten die Wolfsburger Bescheid – die Belegschaft wurde informiert und der Betriebsrat lehnte zusätzliche Schichten ab, bis der Streik in Brasilien beendet war.

Solidaritätsaktionen der Wolfsburger IG Metall-Vertrauensleute richteten sich gegen die brutale Vorgehensweise der südafrikanischen Apartheids-Regierung gegen schwarze Arbeiter und ihre Gewerkschaften. Mit Protestbriefen drängten sie auf die Freilassung inhaftierter Gewerkschafter.

Südafrikanische VW-Gewerkschafter auf Wolfsburger Betriebsversammlungen waren nichts ungewöhnliches mehr. John Gomomo hielt auf der Betriebsversammlung am 6. Oktober 1983 vor über 10 000 Kollegen und Kolleginnen eine beeindruckende Rede:

„Es ist für uns außerordentlich wichtig, hier in Deutschland und in Wolfsburg Freunde zu haben, die im Laufe der Jahre sehr viel für die Verbesserung der Situation der schwarzen Arbeiter und den Aufbau unserer Gewerkschaftsarbeit in Südafrika getan haben. Wir möchten dem Gesamtbetriebsrat und der IG Metall herzlichen Dank dafür sagen. Auch in Zukunft brauchen wir Eure Unterstützung bei unserem Kampf für Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit für alle Menschen in Südafrika. Darum möchten wir Euch alle bitten. Es lebe die internationale Solidarität.“

1985 nahmen einige Mitglieder von InterSoli an einem Austauschprogramm nach Brasilien teil. Der Reisebericht wurde in dem Buch „Machen wir uns auf den Weg – Schritte zur internationalen Solidarität von brasilianischen und deutschen Gewerkschaftern“ veröffentlicht. Wolfgang Schulz, der an der Reise teilnahm, erinnert sich: „Wir haben nicht in Hotels, sondern einfach und schlicht bei Familien gewohnt und wurden auch in das Familienleben integriert.“

Die Unterbringung in den Familien blieb in besonderer Erinnerung und gab einen echten Einblick in das brasilianische Leben. „Das Haus ist einfach eingerichtet. In unmittelbarer Nähe vor dem Haus entsteht eine wilde Müllkippe. Das macht das Wohnen dort nicht gerade angenehm. Aber wir werden herzlich empfangen. Die Kinder rücken in diesen Tagen zusammen, damit wir drei noch zusätzlich dort wohnen können; sie teilen sogar ihre Schlafzimmer mit uns.“ (aus: „Machen wir uns auf den Weg – Schritte zur internationalen Solidarität von brasilianischen und deutschen Gewerkschaftern“)

Auch die Reisen nach Südafrika hinterließen bleibende Erinnerungen. Karl Morgenstern, der an einer der ersten Reisen von „InterSoli“ nach Südafrika teilnahm, erinnert sich: „Ich sehe noch wie die Farbigen wegliefen, weil ich mich zu ihnen auf eine Bank setzte oder die Fassungslosigkeit in den Gesichtern von Weißen, als ich einer schwarzen Frau mit ihrer schweren Tasche behilflich sein wollte.“

1988 fuhr die InterSoli-Arbeitsgruppe erstmalig nach Mexiko. Obwohl die Reise viele neue Eindrücke hinterließ, fiel das Fazit der Teilnehmer eher bedrückt aus: „Eine erste Gesamtbewertung der weiteren Entwicklungsmöglichkeiten einer Kooperation mit den mexikanischen Kollegen im Rahmen unserer InterSoli-Arbeit muss zur Zeit eher pessimistisch ausfallen.“

Die gewerkschaftliche Situation in Mexiko war problematisch: Volkswagen de Mexiko hatte zwar seit 1981 eine unabhängige und völlig selbständige Betriebsgewerkschaft. Diese hatte sich jedoch ein Statut gegeben, wonach ihre gewählten Vertreter nach jeweils drei Jahren nicht wieder gewählt werden konnten und meist den Betrieb verlassen mussten. Dadurch sollten Herrschaftstendenzen vermieden werden, aber gleichzeitig wurde jede Autorität und jede politische Kontinuität untergraben.

Aber es gab überwiegend positive Erfahrungen. Klaus Schneck, der den Arbeitskreis mitgegründet hat und heute Sprecher von „InterSoli“ ist, berichtet: „Die in Jahrzehnten gewachsenen menschlichen Beziehungen zu den Kollegen in Südafrika und in Brasilien sind sehr wichtig, beispielsweise zu dem Kollegen Mario Barbosa, bei dem ich vor 15 Jahren zu Hause gewohnt habe und der auch einmal sechs Wochen bei mir gelebt hat.“
Standortkonkurrenz durch neue Produktionsstätten

Die achtziger und neunziger Jahre brachten für die internationale Betriebsrats- und Gewerkschaftsarbeit bei Volkswagen wesentliche Änderungen. VW dehnte sich in Europa und Asien aus, die Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung wurde seit Mitte der 80er Jahre intensiviert.

1985 wurde als Joint venture die „Shanghai-Volkswagen Automotive Company, Ltd.“ gegründet, 1991 kam in Changchun ein zweites chinesisches Werk hinzu.

Zur selben Zeit wurden Produktions- und Montagestandorte in Mittel- und Osteuropa errichtet. Ausschlaggebend für die Attraktivität dieser Produktionsstandorte waren die zu erwartenden Marktzuwächse, aber auch das niedrige Lohnniveau sowie staatliche Subventionen und Begünstigungen und das dadurch bedingte wesentlich geringere Kostenniveau.

Die Struktur des VW-Konzerns veränderte sich damit grundlegend. Aus einem weitgehenden Nebeneinander verschiedener Produktionsstätten entwickelte sich eine intensive internationale Arbeitsteilung.

Die ausländischen Produktionsstätten des VW-Konzerns wurden immer stärker unter den Aspekten der Produktivität sowie der Stand-ort- und Fertigungskosten miteinander verglichen. Fragen der Arbeitszeit, der Anlagennutzung, der Produktionsverlagerungen und auch der Fertigungstiefe erhielten zunehmend eine internationale Dimension.

Betriebsratsarbeit bei VW wird international

Im August 1990 gründeten Arbeitnehmervertretungen von Volkswagen und Audi in Deutschland, VW Brüssel sowie SEAT in Spanien gemeinsam mit den an diesen Standorten vertretenen Gewerkschaften den Europäischen Volkswagen-Konzernbetriebsrat (Euro-KBR). Im Februar 1992 unterzeichnete die Konzernleitung dann den Vertrag zur Zusammenarbeit mit dem Euro-KBR. 1995 wurden auch die Arbeitnehmervertretungen von VW Sachsen, VW Bratislava und Skoda in den Euro-KBR aufgenommen.

Im Mai 1996 wurde mit der Weltarbeitnehmerkonferenz in Wolfsburg dann der Grundstein für die Etablierung einer weltweiten Interessenvertretung bei Volkswagen gelegt. Daraus entstand 1999 der Weltkonzernbetriebsrat (Welt-KBR). Der Welt-KBR vertritt und koordiniert die Interessen der weltweit mittlerweile 330 000 VW-Beschäftigten und ist zentraler Verhandlungspartner gegenüber der Konzernleitung.

Dadurch entwickelte sich die internationalen Gewerkschafts- und Betriebsratsarbeit im VW-Konzern konsequent weiter und reagierte auf die weltweite Expansion und konzerninterne Standortkonkurrenz. Mit Euro-KBR und Welt-KBR haben die Arbeitnehmervertretungen im VW-Konzern weltweit wieder einmal eine Vorreiterrolle in der Automobilindustrie übernommen.

Der Euro-KBR und Welt-KBR arbeiteten – wie schon der Gesamt- und Konzernbetriebsrat – nach dem Prinzip der „kooperativen Konfliktbewältigung“, einem Begriff, der vom VW-Betriebsrat geprägt wurde. Dies bedeutet, Probleme zwischen Belegschaft und Vorstand nach Möglichkeit im kritischen Dialog gemeinsam zu lösen und nicht gegeneinander zu arbeiten und so die Fronten unnötig zu verhärten.

Der Welt-KBR hat international die gleichen Aufgaben wie der Euro-KBR auf europäischer Ebene: Er beschäftigt sich mit der Beschäftigungs- und Standortsicherung, Problemen der Konzernstruktur und der Konzernstrategie, der Arbeitszeit und den Arbeitsbedingungen sowie der Entlohnung, dem Arbeitsschutz, den Sozialleistungen und nicht zuletzt dem Umweltschutz. Darüber hinaus verhindert der Welt-KBR, dass Vorstand und Management die Arbeitnehmer und

Arbeitnehmerinnen gegeneinander ausspielen und setzt sich für die weitere Angleichung des sozialen Niveaus ein.

Die InterSoli-Arbeit erhielt durch den Euro-KBR und den Welt-KBR eine wichtige institutionelle Ergänzung. „Die Arbeit des Welt-KBR und InterSoli ist eine Wechselbeziehung,“ erklärt Hans-Jürgen Uhl, Generalsekretär sowohl des Welt- als auch des Euro-KBR.

Während der Arbeitskreis „InterSoli“ die Lebens- und Arbeitsbedingungen in den ausländischen Standorten transparent macht, Kontakte herstellt und dadurch ein besseres Verständnis der Kollegen und Kolleginnen vermittelt, gewährleistet der Welt-KBR eine vernünftige Zusammenarbeit mit dem Management und behandelt konkrete betriebliche Fragen. Informationsveranstaltungen und ein gegenseitiger Austausch finden regelmäßig statt.

Spendenaktion

„Eine Stunde für die Zukunft“

Im Jahre 1999 haben die VW-Beschäftigten in Zusammenarbeit mit terre des hommes die Spendenaktion „Eine Stunde für die Zukunft“ ins Leben gerufen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Volkswagen haben im Rahmen dieser Aktion zugunsten von Straßenkindern auf einen Stundenlohn verzichtet. Seither sind mit dieser und vielen weiteren Spendenkampagnen weit über drei Millionen Euro zusammengekommen. Damit wurden bislang mehr als ein Dutzend Projekte für Kinder und Jugendliche, die auf der Straße leben, an Konzernstandorten in Mexiko, Brasilien, Südafrika und Deutschland unterstützt. terre des hommes konnte durch die Unterstützung der Volkswagen-Belegschaft für diese Kinder und Jugendlichen Unterkunft und Ausbildungsplätze einrichten.

„Mit dieser Aktion wollen wir ein Zeichen der Solidarität mit den Schwächsten der Gesellschaft, aber auch ein Zeichen der Hoffnung setzen und gerade deshalb muss die Hilfe nachhaltig sein.“ , erklärt Klaus Volkert, Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats von Volkswagen.

Arbeitsgruppen „China“ und „Mittel- und Osteuropa“

Im Februar 1999 erweiterte sich „InterSoli“ um die Arbeitsgruppe China, Anfang 2002 um die Gruppe Mittel- und Osteuropa.

In China sind unabhängige Gewerkschaften verboten, der einzig legale Dachverband ist der ACGB (Allchinesischer Gewerkschaftsbund), deren Funktionäre von der regierenden Partei ernannt werden. In China finden heute noch vielfach Menschenrechtsverletzungen wie Hinrichtungen oder Folterungen statt. Eine besondere Problematik ist es, die zwei chinesischen VW-Standorte in die betrieblichen Mitbestimmungsstrukturen zu integrieren, da der Welt-KBR nur Standorte vertritt, in denen unabhängige Gewerkschaften arbeiten.

Im Februar 2002 gründeten vor allem Vertrauensleute von Volkswagen den fünften InterSoli-Arbeitskreis Mittel- und Osteuropa.

„Sozialcharta“ unterzeichnet

Als erster Autokonzern hat Volkswagen im Juni 2002 weltweit soziale Mindeststandards festgelegt, um die Gleichbehandlung für alle Beschäftigten im Konzern zu garantieren. Außerdem wird die Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmervertretung und Management an allen Standorten des Konzerns geregelt.

Diese „Sozialcharta“, unterschrieben im Juni 2002 auf der Welt-KBR-Sitzung in Bratislava, ist eine Vereinbarung zwischen der VW-Konzernleitung, dem Betriebsrat sowie dem Internationalen Metallgewerkschaftsbund. Sie beinhaltet unter anderem das Recht der Arbeitnehmer zur Bildung von Betriebsräten, grundsätzliche Regelungen zur Vergütung und Arbeitszeiten sowie zur Chancengleichheit der Beschäftigten – unabhängig von Geschlecht, Religion und sozialer Herkunft. In der Charta heißt es außerdem, dass Arbeitnehmer bei Volkswagen ausschließlich auf Grundlage ihrer Fähigkeiten ausgesucht, eingestellt und befördert werden.