

»Wir wollen nicht am Band krepieren«



Im September 1994 blockierte ein Streik bei VW in Brüssel fast vier Wochen lang die Produktion. Er begann damit, daß sechzig ArbeiterInnen in der Abteilung Armaturen Brett die Arbeit wegen des unerträglichen Tempos hinschmissen. Nach kurzer Zeit stand die gesamte Produktion still. Die ArbeiterInnen handelten **selbständig**, ohne die Gewerkschaften zu fragen. Im Gegenteil, diese steckten mitten in Tarifverhandlungen um Lohn, Arbeitszeitverkürzung und Arbeitsplätze, und wurden wie die Unternehmensleitung von dem Streik überrascht. Das Thema Arbeitstempo stand nicht in ihrem Verhandlungskatalog. Trotzdem mußten sie den Streik anerkennen und nun auch die Drosselung des Tempos fordern, denn die Wut über den Druck und die unerträgliche Hetze waren in der ganzen Fabrik

verbreitet. So sehr, daß selbst die Drohung der Arbeitslosigkeit, mit der in den letzten Jahren überall die Arbeit intensiviert werden konnte, den Streik nicht stoppen konnte.

Den **besonderen Charakter** dieses Streiks brachte der sofort herbeigeeilte Vermittler des Arbeitsministeriums so zum Ausdruck: Der Streik sei völlig untypisch. Was »gewöhnlich beim Dessert« besprochen werde, sei hier zum Hauptgericht geworden. Probleme des Arbeitstempos ließen sich meistens leicht auf der Abteilungsebene lösen, aber diesmal seien sie ins Zentrum der Verhandlungen gerückt und zum Symbol für den Konflikt geworden. Dadurch sei es viel schwerer geworden, eine Einigung herbeizuführen (De Morgen, 15.9.94). In salopper Weise hat er damit auf einen wesentlichen Unterschied zwischen gewerk-

schaftlicher Verhandlungspolitik und dem unauflösbaren Konflikt um die Ausbeutung aufmerksam gemacht, der den Streik bei VW bestimmte. Der *Verkauf* der Ware Arbeitskraft gegen Lohn erscheint wie jeder Kauf und Verkauf – sofern er überhaupt gelingt – prinzipiell als eine Sache des Einverständnisses und der Harmonie. Wenn der Preis stimmt, ist der Tausch gerecht. Der *Gebrauch* der Ware Arbeitskraft durch den Kapitalisten führt aber zu einem Problem, das sich nie »sozialfriedlich« lösen läßt. Denn der Gebrauch dieser besonderen Ware ist die lebendige Arbeit selbst. Im Unterschied zu anderen Waren läßt sich dieser Gebrauchswert nicht ohne die Anwesenheit des Verkäufers »konsumieren«. Was für den Kapitalisten die rechtmäßige Nutzung der eingekauften Ware ist, bedeutet für die Arbeit-

Ein »untypischer« Streik bei VW in Brüssel

rInnen Ermüdung, Qual und Raub an Lebensglück. Statt friedlicher Übereinkunft herrscht daher auf dieser Ebene ein permanenter Konflikt, in dem der Kapitalist ein ganzes Arsenal von Kontrollinstrumenten auffahren muß. Jeden Tag muß aufs neue angetrieben, ermahnt, kontrolliert werden, und jeden Tag versuchen die ArbeiterInnen, sich Luft zu verschaffen, Freiräume zu öffnen oder auszunutzen. Umso wichtiger ist es für das kapitalistische Kommando, diesen Konflikt zu entpolitisieren, ihn nicht als offene und kollektiv organisierbare Konfliktlinie zuzugestehen.¹ Eines der wichtigsten Mittel bei dieser Entpolitisierung liegt in den »Sachzwängen« der Technologie und der mit wissenschaftli-

chen Methoden durchgeführten Lohn- und Leistungsbestimmung. Durch deren Einsatz sollte auch der Konflikt bei VW entschärft werden. Die Geschäftsleitung bot die Einführung des neuen Arbeitsbemessungssystems TAKSI an, das schon seit einiger Zeit in Vorbereitung war und mit dem nun eine »objektivere« Leistungszuweisung erfolgen soll.

Zuvor hatte aber der staatliche Vermittler kurz nach Streikbeginn einen verhängnisvollen Fehler begangen. Er schlug vor, für eine kurze Zeit das Arbeitstempo in der ganzen Fabrik auf 85 Prozent zu drosseln. Mit der Aufstellung einer willkürlichen Zahl wollte er den Konflikt um die Arbeitsbelastung wieder verhandelbar machen. Wobei er sich der Illusion

bediente, eine solche Zahl würde irgendetwas über die tatsächliche Belastung aussagen. Lediglich das Bandtempo, der tägliche Ausstoß von Autos oder ähnliches kann um einen festen Wert gesenkt werden kann, wodurch nicht automatisch die Belastung an den einzelnen Arbeitsplätzen geringer wird. Gerade die immer wieder auftretenden Belastungsspitzen in der Arbeit hatten aber den Streik ausgelöst. Mit der Aufstellung dieser Zahl erreichte er das Gegenteil: Die ArbeiterInnen griffen sie auf, und forderten nun die *dauerhafte* Senkung des Arbeitstempos um diesen Wert. Das Management konnte an diesem Punkt unmöglich nachgeben; denn es war voraussehbar, daß sich die einzelnen ArbeiterInnen in der täglichen Produktion ständig auf eine solche Regelung berufen würden, was eine unübersehbare Kette von kleinen Konflikten zu Folge hätte. Der Grad der Ausbeutung ist sowieso nicht tarifierbar, aber der bloße Anschein einer solchen tariflichen Festschreibung hätte die unternehmerische Kontrolle über die Produktion in Frage gestellt und den Mikrokonflikten eine Legitimation verschafft.

Die **Gewerkschaften** griffen den Vorschlag des Vermittlers begierig auf, und es begann ein endloses Gerangel um diesen Punkt, wobei auch den Gewerkschaften klar war, daß sich eine pauschale Senkung des Arbeitstempos nicht tarifvertraglich festschreiben läßt. Der



1 Hier tritt das ganze Dilemma von Klassenkampf und Reformismus offen zutage. Auf der Ebene, auf der sich der Antagonismus des Klassenkampfes entwickelt, erscheint er individualisiert; und dort, wo er auf der Oberfläche als kollektiver erscheint, organisiert in Gewerkschaften und Parteien, ist der Antagonismus in lösbarer Verteilungs- und Mitbestimmungsfragen verdampft. Daher wird der Konflikt an den Punkten am explosivsten und für die Kapitalisten am bedrohlichsten, an denen der tägliche Kampf gegen die Ausbeutung und der Haß auf die Arbeit kollektive Formen annehmen. Die Kanalisierung des Antagonismus in »friedenssichernde« Tarifverträge ist nicht nur aufgezwungen, sondern knüpft an dieser Zwiespältigkeit in den Interessen der ArbeiterInnen an, die sich zugleich als freie VerkäuferInnen und als ZwangsarbeiterInnen erfahren. Der ärgste Feind der Arbeiterklasse sind die ArbeiterInnen selber!

Verhängnisvoll und zynisch wird es aber, wenn in der heute in Mode gekommenen verkürzten marxistischen Sichtweise hinter den Rauchwolken von gewerkschaftlichem Kampfgetümmel und Friedenspfeifen nicht mehr die Existenz des permanenten Konflikts um die Arbeit gesehen wird. Die heute überall eskalierenden Kämpfe gegen die unerträgliche Arbeit sollten diese warenphilosophierenden Marxisten daran erinnern, daß vor dem Tauschen erstmal produziert werden muß, was für diejenigen, die dazu gezwungen sind, nie eine »ontologische« Selbstverständlichkeit ist.

Streit ging daher letztlich nur darum, wie lange es eine Senkung des Bandtempos geben und in welcher Weise diese Pause zur Neubemessung der Zeiten genutzt werden sollte. Im übrigen brachten sie die Themen ein, die schon zuvor in ihrem Forderungskatalog standen – Sicherung von Arbeitsplätzen durch Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhung –, obwohl diese in den Versammlungen der Streikenden nur noch eine untergeordnete Rolle spielten. Den Gewerkschaften fiel es aus einem zweiten Grund schwer, den Konflikt auf diese verhandel- und regelbaren Fragen umzulenken. Durch den von der Regierung beschlossenen Sozialpakt waren ihnen beim Lohn und bei der Arbeitszeitverkürzung die Hände gebunden. Eine Wiederaufnahme des Kampfs gegen den Sozialpakt von Ende 1993 kam für sie nicht infrage – sie hatten damals erlebt, wie schnell sie bei einer solchen überbetrieblichen Bewegung die Kontrolle verlieren können.

Bei VW behielten die Gewerkschaften trotzdem während des ganzen Streiks das Heft in der Hand. Die radikalen Bedürfnisse gegen die Arbeit hatten den Streik ausgelöst und blieben sein treibendes Moment, aber sie artikulierten sich **nicht selbständig** in dem Streik, gewannen kein eigenständiges Gewicht, wie es eine selbständige Streikorganisation und -leitung hätte sein können. Die Hoffnung vieler ArbeiterInnen bei VW, andere Fabriken, aus denen von ähnlicher Arbeitshetze berichtet wurde, könnten sich dem Streik anschließen, erfüllte sich nicht. Von den Gewerkschaften wurden in diese Richtung keine Anstrengungen unternommen. Um ihre Anerkennung bei den Streikenden zu behalten, waren sie aber zu den verrücktesten Purzelbäumen gezwungen, z.B. unterschrieben sie ein Verhandlungsergebnis und riefen die ArbeiterInnen in der folgenden Versammlung sofort dazu auf, dieses Ergebnis abzulehnen!

In dieser festgefahrenen Situation, als bereits der offene Einsatz der Polizei gegen die Streikenden drohte, nahm sich die **Justiz** der Sache an und erließ ein faktisches Streikverbot, indem sie allen Streikposten empfindliche individuelle Geldbußen androhte. Eine **Lösung**, die allen Parteien Vorteile bot. Der Firma, weil eine tatsächliche physische Auseinandersetzung zwischen den Streikenden, den von ihr mobilisierten Arbeitswilligen und der Polizei die Rückkehr zur normalen produktiven Zusammenarbeit in der Fabrik sehr viel schwerer gemacht hätte. Dem Staat, weil der offene Einsatz seines Gewaltapparates zu einer Politisierung des Konflikts weit über VW hinaus hätte führen können. Die Ausweitung des Konflikts auf andere Autofabriken oder zu einem breiteren Kampf gegen den Sozialpakt be-



trachtete die Regierung als eine ernstzunehmende Gefahr. Den Gewerkschaften, weil sie nun die Justiz als »höhere Gewalt« für ihre Unterschrift unter einen Tarifvertrag verantwortlich machen konnten, für den sie bei den ArbeiterInnen keine Mehrheit gefunden hatten. Natürlich schimpften sie erbost über diese »Klassenjustiz«, beugten sich aber dem Urteil.

Gemessen an dem Verhandlungsergebnis endete der Streik mit einer Niederlage. Ein Teil der bedrohten Arbeitsplätze wird durch Arbeitszeitverkürzung gesichert, aber damit sie kostenneutral bleibt, müssen die ArbeiterInnen auf Lohnbestandteile verzichten. Bezüglich des Arbeitstempos bleibt es bei unverbindlichen Zusagen. Die Unternehmensleitung mag gehofft haben, daß sie durch diesen Streikverlauf und -ausgang auch die alltäglichen Kontrollprobleme wieder in den Griff bekommt, daß die ArbeiterInnen demoralisiert und gesenkten Hauptes an die Arbeit zurückkehren. Bisher sieht es nicht so aus. Bis Mitte Dezember hat es in der Fabrik etwa dreißig bis vierzig kleinere Arbeitsniederle-

gungen wegen des Arbeitsdrucks oder versuchten Maßregelungen von Streikaktivisten gegeben. VW-ArbeiterInnen berichten, daß sie durch den Streik an alltäglicher Macht und Konfliktfähigkeit gewonnen haben.

Im Folgenden betrachten wir die Vorgeschichte und den Ablauf des Streiks: Der besondere Charakter der VW-Fabrik in Forest; die Rolle der Gewerkschaften in Belgien und bei VW; die in dieser Fabrik schon zuvor konfliktreiche Umstrukturierung, wobei der Kampf gegen die Auslagerung der Sitzfertigung eine wichtige Rolle spielte; die Bedeutung des belgischen Heißen Herbst 1993, in dem sich die ArbeiterInnen nicht durchsetzen konnten. Den Streikverlauf selber, vier unruhige Wochen, haben wir anhand von Artikeln aus der bürgerlichen und linken Presse zu rekonstruieren versucht. Mit beteiligten Arbeitern konnten wir nur ein paar kurze Gespräche führen. Diese Schwäche ist uns bewußt, und sollten wir dadurch fehlerhafte Darstellungen, wie sie in der Presse üblich sind, übernommen haben, lassen wir uns gerne korrigieren.





Die Fabrik

1975 übernahm VW die frühere Käfer-Fabrik von D'Leteren im Stadtteil Forest² des Brüsseler Westens zu 100 Prozent. Während der Hochkonjunktur Ende der 80er Jahre wurde die Produktion überstürzt hochgefahren, und VW stellte jeden ein, der zwei Hände hatte. 1991 hatte die Fabrik mit 7700 Leuten den höchsten Beschäftigungsstand. Die meisten, die hier arbeiten, kommen nicht aus Brüssel, sondern sind Pendler aus einem Umkreis von 50 bis 100 Kilometern, also aus Flandern und Wallonien. In den letzten Jahren sind bei VW nur noch Leute mit belgischem Paß eingestellt worden, die Belegschaft ist überdurchschnittlich jung, und es gibt nur noch wenige ausländische ArbeiterInnen. Durch die Auslagerung der Sitzfertigung und anderer Abteilungen ist auch der Anteil der Frauen stark zurückgegangen. Seit 1992 wurde drastisch Personal abgebaut; bei Streikbeginn arbeiteten noch 5 860 in der Fabrik. Dies lag nicht nur an der schlechter werdenden Konjunktur, sondern vor allem an der beginnenden Umstrukturierung entsprechend den Vorstellungen von *lean production*. In den Augen des Managements ist diese »Verschlankung« noch lange nicht abgeschlossen. Der Geschäftsführer von VW-Forest Jules Ackermans in einer Fernsehsendung: »1996 wird es in diesem Werk noch 2500 Leute geben. Das werden die Besten der Besten, die besten Automobilarbeiter der Welt sein.« Dabei stößt das Management aber auf einen hartnäckigen Widerstand.

Die Fabrik in Brüssel gilt im Produktionsverbund von VW als die flexible Fabrik für die Golf- und Passat-Montage. Hier werden die Wagen mit Sonderausstattungen gefertigt, während die einfacheren Modelle in Emden und Wolfsburg von den Bändern laufen. Das Werk ist relativ gering automatisiert, es überwiegt die Handarbeit. Vor dem Streik wurden täglich 1 020 Golf und Passat auf zwei Linien im Modellmix montiert. Auch wenn die Produktivität im Vergleich zu anderen ausländischen VW-Werken gering sein soll, so ist sie immer noch höher als die der Fabriken in Deutschland. Noch eine Woche vor dem Streik hatte Forest den Zuschlag für weitere Produktionsanteile an beiden Modellen erhal-

ten. So schnell wird VW diesen Standort auch nicht aufgeben wollen: Für ein neues Preßwerk und eine neue Lackiererei wurden Anfang der 90er Jahre eine Milliarde DM investiert.

Entsprechend der flexiblen Rolle im Produktionsverbund verlangt VW auch von den ArbeiterInnen eine größere Flexibilität. In den 80er Jahren versuchte das Management mehrmals, Samstagsarbeit oder Neun-Stunden-Schichten einzuführen – ohne Erfolg. Anfang 1990 wurde eine Nachtschicht mit neu eingestellten »Freiwilligen« eingeführt, die Verträge über Drei-Schicht-Arbeit unterschreiben mußten. Die Gewerkschaft ließ sich die Nachtschicht durch die Neueinstellungen abkaufen. Die weitere Umstrukturierung war ständig begleitet von kleinen Arbeitsniederlegungen, Streiks und Konflikten. Dieser auch für belgische Verhältnisse bemerkenswerte Widerstand gegen die Umstrukturierung konnte sich entwickeln, weil bei VW die gewerkschaftliche Kontrolle über die Konflikte und Mobilisierungen in den Abteilungen schwach war.



Gewerkschaft in Belgien und bei VW

Wie in kaum einem anderen europäischen Land sind die Gewerkschaften in Belgien durch eine Reihe von Gesetzen und Abkommen mit den Unternehmern als Ordnungsmacht anerkannt. Darauf beruht auch ihr hoher Organisationsgrad trotz der Existenz von Richtungsgewerkschaften. Die beiden großen Gewerkschaftsbünde sind der sozialdemokratische ABVV/FGTB (Algemeen Belgisch Vakverbond = Fédération Générale du Travail de Belgique), mit heute ca. 1,1 Millionen Mitgliedern und der christliche ACV/CSC (Algemeen Christelijk Vakverbond = Confédération des Syndicats Chrétiens) mit ca. 1,3 Millionen. Der kleine liberale Verband ACLVB/CGLSB hat heute nur noch 200 000 Mitglieder. Hinter den Abkürzungen stehen nicht nur unterschiedliche Sprachen, sondern getrennte gewerkschaftliche Strukturen in den zwei, bzw. drei Landesteilen (Brüssel bildet einen eigenständigen Landesteil). Praktisch bedeutet dies, daß es nicht nur zwei Richtungsgewerkschaften,

sondern sechs mehr oder weniger unabhängige Gewerkschaftsstrukturen gibt. Welche Bedeutung das haben kann, zeigte sich z.B. während des VW-Streiks, als es kaum Kontakte zu den gewerkschaftlichen Strukturen bei Renault-Vilvorde gab, obwohl der Betrieb unmittelbar an der Stadtgrenze zu Brüssel liegt. Dadurch gehören die Gewerkschaften in der Renault-Fabrik aber zu ihren flandrischen Dachverbänden!

Die belgischen Gewerkschaften lassen sich nicht mit den kommunistischen und sozialdemokratischen Richtungsgewerkschaften in Frankreich, Italien oder Spanien vergleichen, deren parteipolitische Anbindung mit einem geringeren Grad an rechtlicher und staatlicher Integration verbunden ist und deren dramatischer Rückgang im Organisationsgrad in den letzten Jahren daher auch nicht durch die Übernahme quasi-staatlicher Funktionen kompensiert werden konnte. Den belgischen Gewerkschaften blieben auch in den Krisenjahren ihre Mitglieder erhalten, weil die Mitgliedschaft ein wesentliches Moment sozialstaatlicher Absicherung bildet. So werden bis heute die Arbeitslosengelder über die Gewerkschaften ausgezahlt, was auf die Subventionierung der gewerkschaftlichen Hilfskassen durch den Staat in den Krisenjahren nach dem Ersten Weltkrieg zurückgeht. Natürlich können auch Nichtmitglieder Arbeitslosenunterstützung bekommen, aber für sie ist es mit einem sehr viel größeren bürokratischen Aufwand verbunden – wer seine Stütze schnell und ohne Aufwand bekommen will, geht daher in die Gewerkschaft. Auch durch andere Maßnahmen erklärten sich die Unternehmer bereit, den Organisationsgrad der belgischen Gewerkschaften – bei den ArbeiterInnen 80 bis 90 Prozent – zu stützen. In vielen Branchen wurden Prämien ausgehandelt, die nur Gewerkschaftsmitglieder erhalten und die an die Einhaltung der Friedenspflicht gebunden sind. Die Gewerkschaften werden auf staatlicher Ebene in Wirtschaftsräte und Sozialpaktverhandlungen einbezogen, was eine lange Tradition hat.

Die hohe Anerkennung der Gewerkschaftsverbände ist daran gebunden, daß sie das Ausbrechen unkontrollierter Kämpfe verhindern können. Auf der betrieblichen Ebene gibt es

² Belgien ist zweisprachig, der Stadtteil Forest (französisch) heißt auch Vorst (flämisch). Dies betrifft auch die Abkürzungen, z.B. der Gewerkschaftsverbände. Wir verwenden hier durchgehend die französischen Bezeichnungen und Abkürzungen. Dabei ist uns klar, daß sich in der Zweisprachigkeit eine tiefgehende politische Spaltung des Landes ausdrückt, die auch die Arbeiterbewegung betrifft (s.u.).

zwei gesetzlich abgesicherte Vertretungsstrukturen, in denen Arbeitervertreter und Unternehmensleitung paritätisch vertreten sind, und die lediglich beratende Funktionen haben. Die Vertreter in diesen Gremien müssen sich von den ArbeiterInnen des Betriebs wählen lassen. Die gewerkschaftliche Vertretung im Betrieb, die Delegierten, werden nicht im Betrieb gewählt, sondern von den Gewerkschaftsführungen ernannt. Sie sind ein Mittelding zwischen Betriebsrat und Vertrauensleuten in der BRD; sie sind die eigentliche Vertretung der ArbeiterInnen im Betrieb, formulieren die Forderungen, überwachen die Einhaltung von Verträgen und Gesetzen, organisieren Streikaktivitäten. Formell sind sie stark von den Gewerkschaftsvorständen abhängig, können sich aber je nach Betrieb auch eine gewisse Eigenständigkeit erobern.

VW ist die einzige der fünf Autofabriken in Belgien, in der die ArbeiterInnen aus beiden Landesteilen kommen. Dadurch und durch die schnelle Neuzusammensetzung der Belegschaft Ende der 80er Jahre ist der Einfluß der Gewerkschaftsführungen hier schwächer als in anderen Betrieben. Die Zuständigkeit verschiedener, nach Landesteil und Dachverband getrennter Sektionen, schafft oft unklare Situationen, in denen die ArbeiterInnen oder die Delegierten im Betrieb selbständig handeln können. »Bei Schwierigkeiten, die in anderen Betrieben durch Reden und Verhandeln gelöst werden können, halten hier die Arbeiter in den Abteilungen gleich das Band an.« (Knack, 27.9.94) Kapitalistische Beobachter machen auch das Management bei VW für diesen Zustand verantwortlich, das im Unterschied zu GM, Volvo, Ford und Renault zu wenig dafür getan habe, ein Klima der einvernehmlichen Konfliktlösung zu entwickeln. »Auf sozialem Gebiet ist VW unter den Autoproduzenten in Belgien das häßliche Entlein.« (Trends, 19.9.94)



Konfliktreiche Umstrukturierung bei VW – das unruhige Jahr 1993

Der Streik 1994 kam nicht aus heiterem Himmel. Er hat eine Vorgeschichte in den anhaltenden Konflikten um alle Versuche des Managements, die Vorgaben der *lean pro-*

duction umzusetzen. Durch diese ständige Politisierung der Umstrukturierung, zugespielt im Kampf gegen die Auslagerung der Sitzfertigung, entstanden bei VW-Forest die Voraussetzungen dafür, sich sehr energisch und geschlossen der Erhöhung des Arbeitstempos, wie es jetzt im Aufschwung überall verlangt wird, entgegenzustellen. Diese Kämpfe hatten für die Erfahrungen der ArbeiterInnen und die praktische Kritik von *lean production* und *partizipativem Management* auch dann eine enorme Bedeutung, wenn sie ihre unmittelbaren Forderungen nicht durchsetzen konnten.

1990 beginnt in der FGTB bei VW die Diskussion um die 35-Stunden-Woche, nachdem deren Einführung bei VW in Deutschland beschlossen ist. Die Gewerkschafter sehen darin eine Möglichkeit, die Arbeitsplatzverluste auszugleichen, die mit der Modernisierung von Preßwerk und Lackiererei verbunden sind. Im Februar 1991 wird auf den Aufruf der FGTB hin vier Tage für Lohnerhöhungen und die 35-Stunden-Woche gestreikt. Ein Angebot des Unternehmens, das nur Lohnsteigerungen vorsieht, wird von 57 Prozent der ArbeiterInnen abgelehnt. Im Frühjahr wird eine Betriebsvereinbarung über *partizipatives Management* abgeschlossen: In paritätischen Studiengruppen soll die Einführung von *just-in-time*, Gruppenarbeit und Qualitätskontrolle untersucht werden. Im Sommer beantragt die Geschäftsleitung vier Samstagsschichten, was von der FGTB abgelehnt wird. Im Dezember fährt eine Gewerkschaftsdelegation aus beiden Gewerkschaften auf Einladung der Geschäftsleitung nach Japan, um die Vorzüge des japanischen Managements kennenzulernen.

Anfang 1992 beginnen die Verhandlungen um den zweijährigen Haustarifvertrag unter dem Druck des geplanten Abbaus von 977 Arbeitsplätzen. Der Plan zur Verringerung der Belegschaft wird mit dem Rückgang der Verkäufe begründet, aber es ist klar, daß er eine unmittelbare Folge der Modernisierung und der neuen Arbeitsorganisation ist, bei der die ArbeiterInnen dazu angehalten werden, alle toten Zeiten auszuschalten (KVP). Die Geschäftsleitung weigert sich, über Arbeitszeitverkürzung zu verhandeln. Sie bietet im Tausch gegen den Arbeitsplatzabbau Lohnerhöhungen und die Einführung einer Anwesenheitsprämie. Bei der ersten Abstimmung weisen 83 Prozent der Arbeiter diesen Tauschhandel zurück, beim zweiten immer noch 55 Prozent. Die FGTB unterschreibt den Vertrag nicht. In dieser Situation weigert sich die FGTB-Delegation, an einer zweiten Reise nach Japan teilzunehmen, woraufhin die Reise abgesagt wird. Die Geschäftsleitung versucht

nun, sich unter Umgehung der Gewerkschaften direkt an die ArbeiterInnen zu wenden. In ihrer Werkszeitung startet sie die Aktion »Karten auf den Tisch«. Die ArbeiterInnen sollen offen ihre Zweifel und Fragen gegenüber der Unternehmenspolitik äußern. Die Geschäftsleitung will so herausfinden, wie sie ihre Devise »Mit weniger Leuten mehr produzieren« besser verkaufen kann. Aber auch auf diesem Weg kann VW den Widerstand nicht aushebeln.

Ende 1992 werden dann doch Freischichten und Tage mit verkürzter Arbeitszeit eingeführt, um das Arbeitstempo steigern zu können. Im Januar 1993 werden dafür zwanzig Minuten Pause während der Produktion abgeschafft; außerdem versucht die Geschäftsleitung, die Freischichten als flexiblen Puffer einzusetzen: Ende Februar will die Geschäftsleitung an einem Tag, der aufgrund der Arbeitszeitverkürzung frei wäre, produzieren lassen. Die Gewerkschaften rufen dazu auf, nicht in den Betrieb zu kommen, aber die Mehrheit der ArbeiterInnen ist anwesend. »Die Geschäftsleitung ruft wieder zu einem solchen Arbeitstag (am 19.3.) auf, aber die Delegierten von allen Gewerkschaften halten diesmal die Produktion an. Die Geschäftsleitung stoppt die Aktion mit einem Gerichtsvollzieher, der jeden Arbeiter, der die Produktion anhält, mit Geldbußen bedroht. Bei der Berufungsverhandlung wird die Geschäftsleitung abgewiesen.« (Gauche, 28.9.94) Im April gibt es einen Streik gegen »schleichenden Arbeitsplatzabbau«.



Die Auslagerung der Sitzfertigung

Am 21. Juni 1993 legen die 120 ArbeiterInnen in der Näherei »spontan«, d.h. ohne gewerkschaftliche Streikankündigung, die Arbeit nieder, weil ihre Abteilung im November zu einer spanisch-italienischen Firma ausgelagert werden soll. Die Abteilungen »Sitzfertigung« (etwa 300 Leute) und »Armaturenbrett und Scheinwerfer« schließen sich dem Streik an, da ihre Arbeit wahrscheinlich auch ausgelagert werden soll. Insgesamt geht es um 5-600 Arbeitsplätze. Ab Dienstag nacht ist die gesamte Montage durch den Streik blockiert.

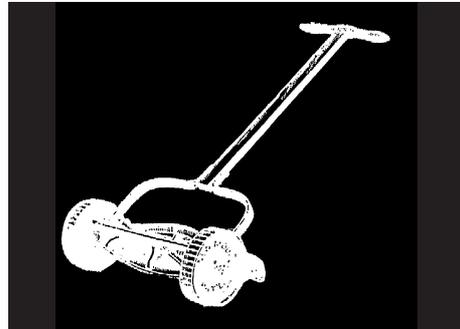
Im Verlauf dieses Streiks wird bereits sehr klar diskutiert, was *lean production* bedeutet.

Die Argumente von Arbeiterseite richten sich nicht nur gegen den Abbau von Arbeitsplätzen als solchen, sondern gegen den Wegfall bestimmter Arbeitsplätze, an denen Frauen oder ältere Arbeiter überhaupt noch arbeiten können. Die Geschäftsleitung versichert nach Streikbeginn sofort, daß niemand entlassen werden wird. Das betroffene Personal werde in die Arbeit am Band integriert werden. »Es ist wahr, daß die Belegschaft jung ist«, sagt ein Delegierter. »Aber in diesen Abteilungen müssen die Älteren und gesundheitlich Eingeschränkten nicht mehr am Band arbeiten, sie können eine weniger schwere Arbeit machen. Wenn man die da rauszieht, was passiert dann mit diesen Leuten?« Ein anderer Arbeiter: »Die Chefs sagen, daß es keine Entlassungen geben wird, aber man weiß ja, wie das läuft. Wer die Arbeit am Band nicht schafft, wird schnell in Ehren entlassen.« (La Lanterne, 24.6.93) »Ende 1993 werden 1 700 Arbeitsplätze innerhalb von zwei Jahren abgebaut sein, d.h. ein Viertel der Belegschaft. Diese Arbeiter verschwinden, aber die Arbeit bleibt. Das ist der wahre Grund für die Überbeanspruchung und die höllischen Rhythmen, die nicht einmal die Jüngeren mehr aushalten können.« (solidaire, 7.7.93)

Das Klima ist sehr gespannt. Von den 6 600 Beschäftigten hat das Management bereits 900 in die rotierende Arbeitslosigkeit geschickt, um die Produktivität zu erhöhen. vw-Chef Piëch hat den Abbau von 35 000 Arbeitsplätzen im gesamten Konzern angekündigt, davon 1 800 in Brüssel. Der gestiegene Arbeitsdruck ist allgegenwärtig. In den Wochen vor dem Streik hat es bereits einige kleinere Aktionen gegeben, die allerdings zu keinem Stillstand der ganzen Fabrik geführt haben.

Nachdem die gesamte Produktion blockiert ist, beantragt die Geschäftsleitung »technische Arbeitslosigkeit« für die restliche Belegschaft beim Arbeitsamt – was einer kalten Aussperung bzw. Nullstunden-Kurzarbeit entspricht. Die Gewerkschaft übernimmt nachträglich den Streik und es beginnen Verhandlungen beim Arbeitsministerium. Zunächst ergebnislos: Die Gewerkschaft verlangt genauere Angaben über die Firma, zu der ausgelagert werden soll, und fordert die Modernisierung der eigenen Näherei – vw will nur über die Integration der betroffenen ArbeiterInnen in die Arbeit am Band verhandeln. Obwohl es zu keinem Ergebnis kommt, wird die Arbeit am Mittwoch der nächsten Woche, dem 30. Juni, wieder aufgenommen. Die Werksferien (9. Juli - 8. August) stehen kurz bevor, und der Streik droht abzubrockeln. Die Geschäftsleitung hat zugesagt, ein detailliertes Dossier über die Auslagerungen vorzulegen,

am 8. August soll weiterverhandelt werden. Die Verhandlungen ziehen sich weiter hin, aber die Auslagerung kann schließlich nicht verhindert werden. Die meisten Frauen gehen mit Abfindungen aus der Fabrik raus. Erst Mitte 1994 beginnt die Zulieferung der Sitze – zunächst mit dem Resultat, daß tausende Wagen mit schadhafte Sitzen nachgearbeitet werden müssen!



Heißer Herbst 1993 in Belgien – »Plan Global« und Generalstreik

Im November wird Belgien durch eine breite Welle von Streiks und Demonstrationen erschüttert, die teilweise von den Gewerkschaften angeführt werden, zum Teil außerhalb ihrer Kontrolle stattfinden. Auslöser sind die Verhandlungen über einen »Plan global für Beschäftigung, Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und den Erhalt der sozialen Sicherheit«. Im August hatte die Mitte-Links-Regierung unter Dehaene von der Christlichen Volkspartei eine Expertenkommission eingesetzt, die Verhandlungen über einen Sozialpakt vorbereiten soll. Die Gewerkschaften erklären ihre prinzipielle Bereitschaft zur Beteiligung. Die Vorschläge der Kommission sehen massive Einschnitte vor: Steuererhöhungen, Rentenreform, Einfrieren der Löhne für 1994 und größere Arbeitszeitflexibilität. Hintergrund sind die Ermahnungen des IWF und der EU, da Belgien mit einer Staatsverschuldung von 130 Prozent des Bruttosozialprodukts einen Spitzenwert in der Europäischen Gemeinschaft hält. Im Oktober geht die Kommission noch weiter: Einfrieren der Löhne bis 1996, Abschaffung der Frühverrentung, Heraufsetzung des Rentenalters und mehr Flexibilität bei Arbeitsverträgen. Innerhalb der Gewerkschaften wird der Ruf nach Abbruch der Verhandlungen laut. Die Regierung kommt dem zuvor und verkündet am 24. Oktober ihren Plan global. Von Ende Oktober bis Mitte Dezember entwickelt sich daraufhin eine breite Streikbewegung im ganzen Land. Zum einen mobilisieren die Gewerkschaften mehrmals zu Generalstreiks und Demonstrationen, die aber die Bewegung ins Leere laufen lassen: Die einzelnen Streiks sind verzettelt, demonstriert wird an Samstagen, ohne gleichzeitig zu

streiken; die einzelnen Arbeitsniederlegungen finden immer getrennt in verschiedenen Sektoren oder Regionen statt. Unabhängig davon verbinden sich konkrete Anlässe in einzelnen Betrieben mit der Wut auf die Regierungspläne. Die Firma Diamond Board kündigt Ende November die Entlassung von über 1 000 der 2 400 ArbeiterInnen an. Der Streik dagegen dauert zwei Monate. Das Unternehmen zieht den Entlassungsplan zurück, dafür stimmen die Arbeiter einer Lohnkürzung, Frühverrentung und Arbeitszeitflexibilisierung zu. Anfang November besetzen 50 Fahrer von ESSO das Verteilzentrum in Brüssel, weil ihre Arbeit an Subunternehmen ausgelagert werden soll. Es gibt eine Reihe von Streiks im öffentlichen Dienst, bei der Post, den Banken und an den Schulen. Die beiden Gewerkschaften FGFB und CSC rufen für Freitag, den 26. November, zum Generalstreik auf, um sich wieder an die Spitze der Bewegung zu setzen und ihren Anspruch auf Beteiligung an den Sozialpaktverhandlungen zu unterstreichen. Anfang Dezember zerbricht die gemeinsame Haltung der beiden Gewerkschaftsbünde gegenüber dem Regierungsplan. Die FGFB ruft zu einer landesweiten Demonstration für den 10. Dezember in Brüssel auf, dem Tag des EU-Gipfeltreffens in der Hauptstadt. Es kommen nur noch 25 000, womit sich ein Ende der Bewegung abzeichnet. Am 15. Dezember akzeptieren die Gewerkschaften den Regierungsplan, nachdem er in einigen Punkten leicht geändert wurde, und sie das als ihren »Erfolg« darstellen können. Die wesentlichen Vorschläge der Expertenkommission sind damit verabschiedet: Die in Belgien gesetzlich verankerte automatische Anpassung der Löhne an die Inflation wird nur noch um acht Monate verzögert gewährt, die Reallöhne werden für 1995 und 1996 eingefroren. Frühverrentungen werden vom Arbeitsamt nur noch finanziert, wenn sich die Firma in einer besonderen Notlage befindet. Die Bedingungen für den Erhalt von Arbeitslosengeld werden verschärft (erstmalig kann die in Belgien unbefristete Arbeitslosenunterstützung bei »Arbeitsunwilligkeit« nach zwei Jahren beendet werden), die Möglichkeit von befristeten Arbeitsverträgen ausgeweitet und den Unternehmen steuerliche Anreize zur Einstellung von Arbeitslosen und Jugendlichen geboten, die Sozialversicherungsbeiträge der Unternehmen für Niedriglöhne gesenkt. Im übrigen werden diverse Steuern angehoben.

Die ArbeiterInnen von vw in Brüssel hatten sich auffällig wenig an den Aktionen gegen den Plan global beteiligt. Am 23. November, einen Tag nachdem in den Provinzen Liège, Anvers und Limbourg erste Streiks und Blockaden ge-

gen den *Plan global* stattgefunden hatten, legten die ArbeiterInnen in der Sitzabteilung ohne Aufruf der Gewerkschaften die Arbeit nieder, um gegen ihre Umsetzung in andere Abteilungen zu protestieren. Die Gewerkschaften übernahmen die Aktion und verlängerten sie bis zum 25., um sie in den Generalstreik am 26. einmünden zu lassen. Ansonsten hat es bei vw in diesem Zusammenhang keine Aktionen gegeben.

Die Niederlage der Kämpfe gegen den *Plan global* stellt einige wichtige Weichen für den Streik bei vw im September 1994. Bei der Forderung nach Lohnerhöhungen kann sich das Unternehmen auf die Regierungsvorgaben berufen. Diese schließen auch eine Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich aus, da dies die realen Stundenlöhne erhöhen würde. Ebenso sind Frühverrentungen erschwert – erst unter dem Druck des Streiks läßt die Regierung durchblicken, daß sie im Falle vw von einer besonderen Notlage ausgehe. Der Streik im September bei vw wird durch die Niederlage der gesamten Arbeiterklasse im Herbst 1993 von Anfang an eine Konfrontation mit dem Unternehmer und der Regierung zugleich. Die Hoffnungen linker Gewerkschaftsaktivisten richten sich darauf, daß der Streik gerade deswegen zum Auslöser eines breiteren Kampfes werden könnte. Da es aber zu keiner Ausweitung kommt, gelingt es auch den ArbeiterInnen bei vw nicht, die Vorgaben des *Plan global* zu durchbrechen.

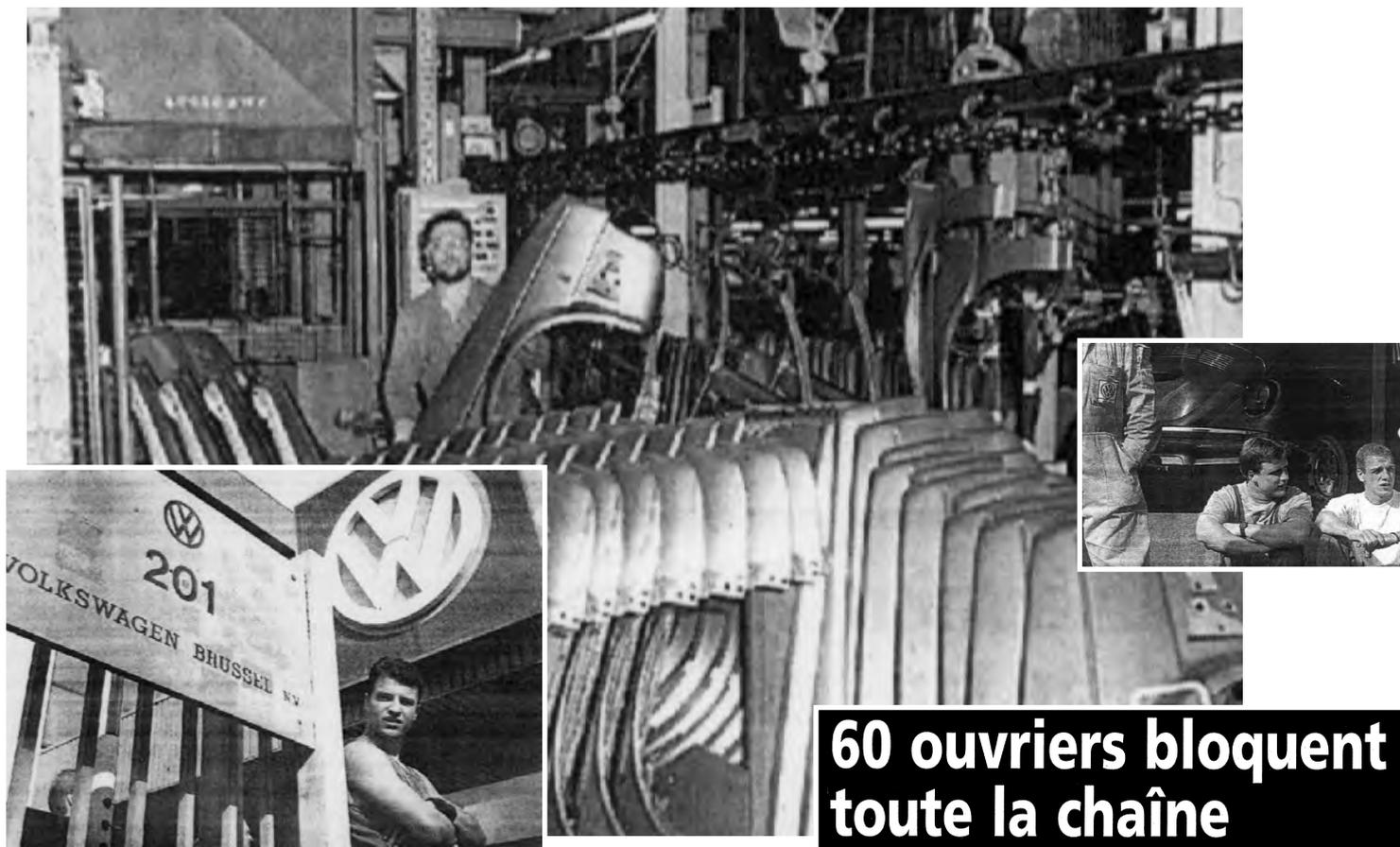
Der Streik im September 1994

Ende 1993 beginnen bei vw die Verhandlungen um den Tarifvertrag 1994/95. Die Gewerkschaften fordern eine Umsetzung der Nominallohnerhöhungen in Arbeitszeitverkürzung, um weitere Entlassungen zu verhindern. Am 15. Dezember hatte sich der Betriebsrat in Deutschland mit vw auf die Verkürzung der Arbeitszeit auf 28,8 Wochenstunden, ohne Lohnausgleich und mit weiten Flexibilisierungsmöglichkeiten, geeinigt. In Brüssel will sich das vw-Management auf etwas Vergleichbares unter keinen Umständen einlassen. Die Verhandlungen gehen das ganze Frühjahr über weiter. Wegen des Arbeitstempus und der Umsetzungen gibt es kleinere Aktionen von Arbeiterseite, z.B. im Februar, als zwei Arbeiter gekündigt werden, die aufgrund der Arbeitsverdichtung bestimmte Arbeitsschritte in der Motorenfertigung ausgelassen hatten. Das Management geht mit Einschüchterung und Abmahnungen gegen Gewerkschaftsdelegierte vor, die sie für Rädelführer hält. Als sich Anfang Juni in den Verhandlungen immer noch keine Übereinstimmung erreichen läßt – die Geschäftsleitung verlangt den Abbau von 850 Arbeitsplätzen und lehnt eine Arbeitszeitverkürzung ab – kündigen die Gewerkschaften einen Streik an, der nach den Ferien am 30. August beginnen soll. Aber

schon vor den Ferien wird die Fabrik durch einen Streik von 30 Leuten aus dem Preßwerk für kurze Zeit blockiert, die sich gegen ihre Umsetzung aufgrund von Roboterisierung wehren. Die Geschäftsleitung schickt die gesamte Belegschaft sofort in die technische Arbeitslosigkeit. Offensichtlich ist sie an einer Ausweitung des Konflikts interessiert, um die Gewerkschaften und die ArbeiterInnen unter Druck zu setzen.

Am ersten Arbeitstag nach den Ferien, dem 29. August, setzt der staatliche Vermittler Van der Heule aus dem Arbeitsministerium einen neuen Verhandlungstermin auf den 8. September ein. Die Gewerkschaften sagen daraufhin den angekündigten Streik ab. Dann kommt aber alles ganz anders.

Seit Anfang 1994 hat sich die Konjunktur in der Autoindustrie wieder belebt und die Produktion war hochgefahren worden. Mit dem Aufschwung versuchten die Firmen überall, die Produktivität drastisch zu erhöhen. Die steigende Produktion soll von genauso viel oder noch weniger ArbeiterInnen erbracht werden. Neueinstellungen werden vermieden, ständig wird der noch vorhandene »Personalüberhang« beschworen. Die Unternehmer wollen jetzt die neue Flexibilität der Arbeit und die neuen Formen von Arbeitsorganisa-



Männer und Frauen bei VW schildern ihre Situation:

(aus: *Le Gauche* Nr. 17 vom 28.9.1994 und *Solidaire* vom 14.9.94)

Marc: »Ich arbeite im Preßwerk. Wir sind zu zehnt in der Schicht. Man muß dabei sein, um zu wissen, was da los ist. Ohne Stopp, von morgens bis abends. Von Zeit zu Zeit eine mechanische Störung, die zum Arbeitsstopp führt. Ich träume von diesen Störungen. Wenn man aus der Fabrik rausgeht, fühlt man sich völlig leer. Es gab bereits schwere Unfälle auf dem Heimweg von der Spät- oder Nachtschicht.

Die Maloche ist so, als ob Dir jemand acht Stunden lang den Kopf unter Wasser drückt. Sprechen wir nicht von der Pause. 20 Minuten um 10 Uhr oder um 18 Uhr, das gibt gerade Zeit, um sein Butterbrot runterzuschlingen und eine »grüne Zone« aufzusuchen, wenn sie nicht zu weit weg ist. Zur Cafeteria kann man sowieso nicht gehen, die ist zu weit weg.«

Patrick aus dem Preßwerk: »Auch ohne Uhr spürt man genau, wann die Sirene ertönen wird. Man fühlt es in den Beinen, wenn es Zeit ist, zur Maloche zurückzugehen. Wenn man nicht direkt geht, schreit der eine oder andere Chef, und man hat nicht jeden Tag Lust darauf.«

Jean aus der Nachtschicht: »Ich arbeite beim Fahrwerk. Seit kurzem müssen wir nicht nur die normale Produktion erledigen, sondern auch noch die Autos mit Mängeln nacharbeiten. Das war vorher nicht unsere Aufgabe. Das zwingt uns zu mehr Arbeit in der gleichen Zeit. ... Die Qualitätskontrolle wird dann gemacht, wenn ein Arbeiter sich weigert, zusätzliche Arbeiten zu übernehmen. In diesem Moment bekommt er eine »Qualitätsarbeit« und wenn er sie nicht gut macht, muß er in's Meisterbüro oder es wird ein Bericht gemacht. Jemand, der nicht gerade stark bei seinem Job ist, steht dann unter ständigem Druck.

Nach Streikbeginn hat uns die Geschäftsleitung persönliche Briefe geschickt. Briefe, die die Arbeiter ein wenig bedrohten und uns sagten, daß sie uns für unsere Arbeitsanstrengungen dankt und uns gleichzeitig die ökonomischen Schwierigkeiten erklärt. Wenn sie uns danken will, dann soll sie was anderes machen, dann soll sie sich unserer Forderungen annehmen. Als ich diesen Brief gelesen habe, war ich noch motivierter zu streiken, um etwas zu erreichen, anstatt an die Arbeit zurückzugehen. Jetzt sind wir alle zusammen, auch mit denen von der christlichen und der liberalen Gewerkschaft. Je mehr wir sind, desto stärker werden wir sein. Solidarität von anderen Autofabriken würde uns sehr gut tun. Um die Regierung und die Metallarbeitgeber unter Druck zu setzen. Wenn



Die Eisenbahnzufahrt zur Fabrik wird blockiert.

tion ausreizen, die sie während der Krise durchsetzen konnten. Das »Management by stress« soll ausloten, wieviele Reserven die ArbeiterInnen durch eigenen Erfindungsgeist mobilisieren können – »Zwangs-KVP«. Bei VW in Brüssel hat diese Politik nur einen kleinen Schönheitsfehler: Nach den Sommerferien steigert die Geschäftsleitung die Produktion durch eine Änderung im Mix aus Golf und Passat, schickt aber gleichzeitig weitere 200 ArbeiterInnen in die rotierende Arbeitslosigkeit, eine Form von Kurzarbeit, von der die Firmen sehr viel leichter und unbürokratischer Gebrauch machen können als in der BRD. In anderen Firmen tut das Management nichts (stellt nicht ein) und läßt die »natürlichen« Marktkräfte (gestiegene Produktion) wirken. Hier tat sie etwas – das machte den Druck unmittelbarer als in anderen Werken als direktes Unternehmerhandeln sichtbar: »Stress by management«. Im Streik haben einige Arbeiter erklärt, daß sie dies als einen besonderen »Skandal« empfanden. Das Wirtschaftsmagazin *Trends* nennt es einen »strategischen Fehler« der Geschäftsleitung, unmittelbar nach den Ferien und ohne ausführliche Gespräche mit den Gewerkschaften die Rhythmen zu erhöhen. Noch vor dem nächsten Verhandlungstermin ergreifen die ArbeiterInnen die Initiative und drosseln das Arbeitstempo für vier Wochen auf Null.

1. Woche

Wie schon bei den vielen kleinen Konflikten zuvor ist es wieder nur eine Handvoll von Arbeitern, die am 6. September in der Spätschicht die Arbeit niederlegen. 60 Arbeiter in der Abteilung Armaturenbrett sind nicht länger bereit, das erhöhte Arbeitstempo mitzumachen. Nach zwei Stunden steht die gesamte Produktion.

Nur einen Tag vorher hatte es eine ganz ähnliche Aktion bei Renault in Vilvorde gegeben, wo der Clio und R21 produziert werden. Nachdem die Geschäftsleitung das Bandtempo erhöht hatte, schmissen zwölf Arbeiter in der Vormontage des Armaturenbretts die Arbeit hin. Nach wenigen Minuten stand die ganze Fabrik. Hier gab das Unternehmen sofort nach und schickte drei zusätzliche Leute in die Abteilung.³ Als am Mittwoch der Streik bei VW bekannt wird, diskutieren die Arbeiter, sich dem Streik anzuschließen. Um das zu verhindern, drosselt die Geschäftsleitung das Tempo an den Bändern um fünf bis sieben Autos pro Stunde.

Bei VW übernehmen die Gewerkschaften nur widerwillig den Streik. Sie haben keine große Wahl: Überlassen sie der Geschäftsleitung das Instrument der kalten Aussperrung, schwächen sie ihre Position bei den laufenden Verhandlungen. Andererseits paßt ihnen der Streik nicht in den Kram. Erst in der Woche zuvor war Brüssel auf einem Treffen des europäischen VW-Managements seine gute Produktivität bescheinigt worden. Brüssel wurden weitere Produktionsanteile zugesprochen. Jetzt sind sie durch den Streik bedroht. Die Gewerkschaften hatten die Frage der Arbeitsplätze und der Arbeitszeitverkürzung in

³ Nach *solidaire* vom 14.9.94. Renault versucht, seine Fabriken in einzelne profit centers, »Unité élémentaire de Travail« (UET) genannt, aufzuspalten und die ArbeiterInnen gegeneinander auszuspielen. Im Werk Douai in Frankreich soll es in der letzten Zeit nur noch zu Aktionen der ArbeiterInnen gekommen sein, bei denen sich eine UET gegen andere zur Wehr setzt, aber zu keinen gemeinsamen Aktionen mehr. Dieses System wurde mittlerweile auch in Vilvorde eingeführt und hat dort bereits zu ähnlichen Konflikten geführt. Nach *solidaire* vom 14.12.94 und *express* 1/95.

den Mittelpunkt gestellt, ohne auf das Thema der Arbeitsbelastung und -hetze einzugehen. Jetzt wird es ihnen aufgezwungen.

Bei dem schon im August vereinbarten Verhandlungstermin am 8. September begehrt der staatliche Vermittler die »Unvorsichtigkeit«, eine konkrete Zahl für die Minderung des Arbeitstempos auszugeben. Für eine Woche solle probeweise das Tempo auf 85 Prozent gesenkt werden. Währenddessen solle eine gemeinsame Arbeitsgruppe Lösungen für das Problem erarbeiten. Damit hat er eine Zahl in die Welt gesetzt, an der sich die Wut über das mörderische Arbeitstempo festbeißt: 85 Prozent für immer! So war es aber nicht gedacht.

2. Woche

Mit Beginn der zweiten Streikwoche, am Montag den 12. September, werden vor dem Haupttor Streikposten aufgestellt und der Zugang blockiert. Die Geschäftsleitung droht, die Konzernzentrale in Deutschland werde Brüssel dauerhaft Produktionsanteile entziehen. Aktiv wird der Streik die ganze Zeit über nur von einer Minderheit geführt, was zum Teil daran liegt, daß die meisten VW-ArbeiterInnen von weit außerhalb kommen und normalerweise mit Bussen zur Fabrik gebracht werden. Die Aktivisten treten dafür um so militanter auf, insbesondere als sich in der letzten Streikwoche eine Eskalation anbahnt. Andererseits deutet aber auch nichts auf eine Selbstorganisation jenseits der gewerkschaftlichen Basisstrukturen hin. Es gibt keine unabhängigen Streikkomitees oder Versammlungen. Vielmehr sieht es so aus, daß der Streik von einigen linken Gewerkschaftsdelegierten angestoßen und durchgeführt wird, die aber der Kontrolle der Gewerkschaftsleitungen wenig entgegenzusetzen haben. Am Mittwoch findet auf Einladung der Gewerkschaften eine große Belegschaftsversammlung statt, an der sich etwa tausend ArbeiterInnen beteiligen (bei den üblichen Versammlungen während des Streiks finden sich nur zwei- bis dreihundert ein). Eine Delegation von GM aus Antwerpen tritt auf und macht Mut: Angesichts ähnlicher Probleme in ihrer Fabrik könne der Streik vielleicht überspringen. Die Beiträge von Gewerkschaftern und Arbeitern konzentrieren sich auf den Arbeitsdruck. Das Thema der Tarifverhandlungen, die Arbeitszeitverkürzung auf 35 Stunden, interessiert kaum noch. Ein Gewerkschafter schreit: »Wir wollen wieder arbeiten, aber wir wollen uns nicht wie Zitronen auspressen lassen. Wir sind nicht bereit, am Band tot umzufallen.« Die Gewerkschaften gestehen ein, dieses Problem vorher unterschätzt zu haben. Die Arbeiter fordern einen »Streik bis zum Ende«. (De Morgen, 15.9.94)

Die Drohungen aus Wolfsburg werden deutlicher. Die ausgefallene Produktion werde nicht in Brüssel, sondern in anderen Werken nachgeholt werden. Das Brüsseler Werk werde nicht mehr als zuverlässig angesehen. Es sei daher fraglich, ob es an der Produktion des neuen Passat-Modells in zwei Jahren noch beteiligt werden könne. Pro Streiktag sollen Brüssel 1 000 Wagen vom Produktionsvolumen für 1995 abgezogen werden.

Eine Lösungsmöglichkeit in der Frage der Arbeitsplätze wäre die Ausweitung der Produktion von 1 020 auf 1 100 Wagen pro Tag, was die Aufstockung der Nachtschicht, in der bisher ein geringeres Volumen produziert wurde, und ihre Anerkennung als normale Schicht für alle ArbeiterInnen bedeuten würde. Die Gewerkschaften wollen dem nicht zustimmen. Dadurch könnten 550 Arbeitsplätze erhalten werden. Für 200 der übrigen 300 will die Firma Frühverrentungen beim Arbeitsamt beantragen. Voraussetzung dafür sind negative Bilanzen in den beiden letzten Jahren, aber das ließe sich hinkriegen. (Het Nieuwsblad, 17.9.94) In der Frage des Arbeitstempos gibt es keine Annäherung.

3. Woche

Auf der Streikversammlung am Montag, dem 19. September, zeigen sich erste Symptome von Streikmüdigkeit. Die Beteiligung geht bis auf einen harten Kern zurück. Von Gewerkschaftsseite tauchen erste konkrete Vorschläge auf, wie eine Arbeitszeitverkürzung und zusätzliche Pausen durch Lohneinbußen finanziert werden können.

Am Dienstag und Mittwoch zwingt der staatliche Vermittler die Parteien in einen 26stündigen Verhandlungsmarathon, aus dem folgender Tarifvertrag herauskommt, der bis Ende 1996 den sozialen Frieden sichern soll:

- Durch verschiedene Maßnahmen der Arbeitsumverteilung werden 366 der 850 bedrohten Arbeitsplätze erhalten. Von den übrigen werden 102 durch Frühverrentung abgebaut. 200 können durch die natürliche Fluktuation 1995 und 1996 eingespart werden. Es bleiben fast 200 Arbeitsplätze für die keine Lösung gefunden ist. VW will beim Arbeitsministerium einen Antrag auf Frühverrentung mit 52 Jahren stellen.
- Das Arbeitstempo wird in der ersten Woche nach dem Streik auf 85 Prozent gesenkt. Währenddessen wird eine Arbeitsgruppe das Problem untersuchen.
- Statt einer 15minütigen Pause soll es zwei 10minütige geben (die Hälfte der Belegschaft hatte diese angeblich schon vorher).
- Verschiedene Prämien und Lohnbestandteile werden in Arbeitszeitverkürzung um-

die Geschäftsleitung die 35-Stunden-Woche akzeptiert, werden alle anderen Autofabriken auch 35 Stunden wollen. Wenn andere Werke Solidaritätsaktionen anfangen, würde uns das helfen, und es wäre für sie auch nicht schlecht.«

Jean-Pierre: »Wenn man dem Bandtempo nicht hinterherkommt, beginnen Lämpchen zu blinken, ein Signalton geht los, direkt kommt ein Vorgesetzter, schaut sich die Schutzbleche an, und Du hast einen Anschiff weg. Wenn Du an Deinem Platz mit einem Auto fertig bist, mußt Du direkt zum nächsten Platz gehen, um Deinem Kollegen zu helfen, die Arbeit bringt dich dazu.«

Marc: »Manchmal sieht der Meister weg, wenn du kleine Fehler machst, aber du weißt genau, daß er sich das in seinem »schwarzen Buch« aufschreibt, und wenn du ihm später einen kleinen Gefallen abschlägst, schreibt er es in sein »weißes Buch«, und da geht's um Deinen Kopf. Es gibt tausende von Möglichkeiten, uns zu erpressen. Die Chefs sind immer hinter dir, um Dich zu drängen, um dich wegen der Qualitätskontrolle anzubrüllen. Und dann gibt es da noch die ARK (Arbeiter ohne festen Arbeitsplatz, die auf ganz bestimmte Arbeiten spezialisiert sind), sie fühlen sich schon wie Techniker oder Ingenieure und verachten uns.«

Luc: »Für mich ist die Fabrik wie ein Arbeitsknastr. Du verlierst Deine ganze Menschlichkeit. Du zählst nur wegen Deiner Leistungsfähigkeit... Es ist völlig egal, wie Du hierher kommst und in welchem Zustand Du wieder gehst.«

Patrick: »Innerhalb von sechs Monaten hatten drei Typen einen Herzinfarkt, einer war noch nicht mal 35. Ein anderer ist regelrecht durchgedreht, er hat alles um sich herum kaputtgemacht und seine Kollegen beschimpft. Er ist von einer Ambulanz abgeholt worden.«

Marc: »Es gibt Leute, die sagen, wir sind privilegiert, weil wir einen Arbeitsplatz haben. Aber welchen! ... Oft kommen Kamerateams in die Fabrik, aber sie zeigen nie, was sich hinter den Kulissen abspielt. In der Lackiererei z.B., wo 45 Grad sind...«

Jean: »Ich habe in Le Soir gelesen, daß Van den Bempt, der Personalchef, sich fragt, warum wir die 35-Stunden-Woche fordern, wo wir sie doch schon haben. Theoretisch ist das richtig, wir haben sie, weil er die rotierende Arbeitslosigkeit einführt, aber wir haben sie mit Lohnverlusten. Der Personalchef hat dadurch mehr Flexibilität erreicht. Wenn es mehr Bestellungen gibt und ein paar Leute krank sind, dann werden andere zur Arbeit geholt, wenn es wieder andersherum ist, dann machen sie wieder Kurzarbeit [chomage rotatif]. Außerdem ist diese vorübergehende Arbeitslosigkeit schlecht verteilt. Im letzten

Jahr waren einige Abteilungen jede dritte Woche betroffen, andere dagegen nur zehn Tage im ganzen Jahr. Damit wird also offensichtlich versucht, die Arbeiter zu spalten. Deshalb brauchen wir die 35-Stunden-Woche für alle ohne Lohnverlust.«

Luc: »Die Arbeitsmediziner sind von der Geschäftsleitung abhängig. Sie machen alles, damit sie keine Kosten hat. Mit einem Bein in Gips bekommst Du eine leichtere Arbeit, das ist alles. Ich hatte mich einmal am Auge verletzt und mußte schon am nächsten Tag wiederkommen.«

Francois: »Einmal kam ich morgens zur Arbeit, und nach 10 Minuten war mir schwindlig, ich mußte kotzen. Der Arzt kam und sagte, das ist nicht schlimm, das geht vorbei. Nachmittags ging ich in's Krankenhaus und mußte mir den Blinddarm rausnehmen lassen.«

Christian: »Wenn ich aus dieser Hölle rauskomme, dann kann ich mich gerade noch vor den Fernseher knallen. Am Wochenende ruht man sich aus, bastelt ein bißchen am Haus rum, und am Montag geht's wieder an's Band.«

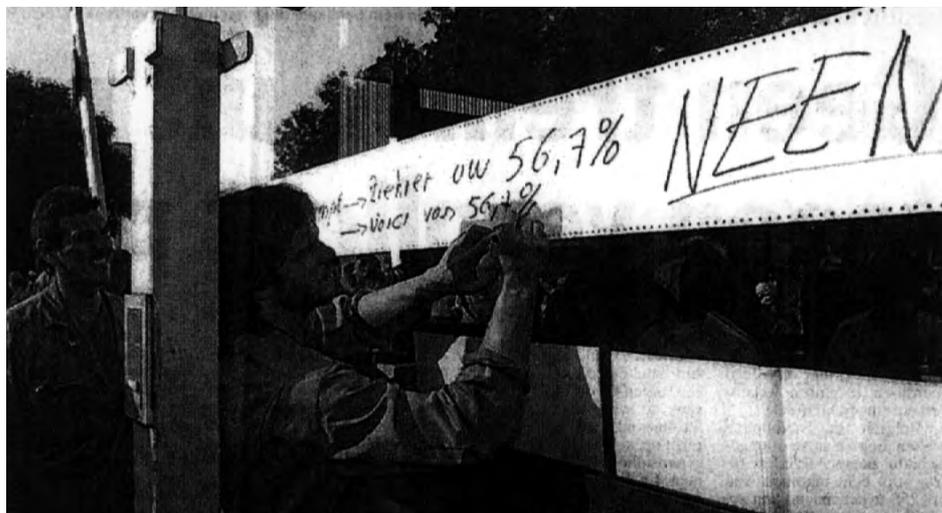
Anne: »Ich habe nicht viel Freizeit. Mein Mann arbeitet auch bei vw und wenn er von seiner Schicht nach Hause kommt, geht er entweder noch weg oder bastelt in der Garage rum. Wir hätten schon gerne ein Kind, aber bei den Schulden für das Haus reicht ein Lohn nicht...«

Pierrot: »Sonntagabend macht man nie Liebe, man stellt sich vor, man wäre schon in der Fabrik. Die Kehle ist zugeschnürt, man hat Angst, sich zu bewegen, damit die Zeit nicht schneller rumgeht. Aber es nützt nichts, der Wecker klingelt automatisch am nächsten Morgen.«

Patrick: »Einmal habe ich geträumt, in der Fabrik rumzulaufen, es war niemand da, eine große Stille, die Maschinen standen still. Der nächste Tag war wie die Hölle. – Die Fabrik verfolgt mich auch draußen. Sie ist in mich reingekommen. In meinen Träumen, war ich wie eine Maschine.«

Anita: »Die Geschäftsleitung schickt welche von uns in die Kurzarbeit, und in dieser Zeit arbeiten wir zu viert, wo wir normalerweise sechs sind, das ist zu viel. Wenn du deine Tage hast und öfters auf's Klo mußt, wirst Du schon schief angesehen. Das Klo ist übrigens fünf Minuten vom Arbeitsplatz weg. Jetzt verstehst Du, daß zehn Minuten Pause nicht gerade viel sind. Es ist schon vorgekommen, daß die Namen der Frauen, die auf's Klo gehen, aufgeschrieben wurden. Da hat die Gewerkschaft sofort reagiert.«

Marie: »Nach einem harten Arbeitstag bei vw kommst Du um 15.30 Uhr nach Hause



Am Montag, den 26. September, vor der Fabrik...

gesetzt: Die im nationalen Tarifabkommen bereits vorgesehene Lohnerhöhung von 6,65 FB (0,30 DM) pro Stunde in zwei Tage 1994 und drei Tage 1995 und 1996; die Produktivitätsprämie von 2000 FB (100 DM), die normalerweise im Juni gezahlt wird, in zwei Tage 1995 und 1996; die zweimal im Monat gezahlte Anwesenheitsprämie, die pro Jahr maximal 24 000 FB (1 200 DM) beträgt, wird auf maximal 18 000 FB (900 DM) gekürzt, wofür es einen weiteren freien Tag ab 1995 gibt.

– Die von der Geschäftsleitung gewünschte Umsetzung von 200 Arbeitern in die Nachtschicht bleibt ungeklärt. (Le Soir, 22.9.94)

folgenden Tag mit »Nein« zu stimmen. Das Ergebnis der Abstimmung – 56,7 Prozent Nein-Stimmen – bedeutet eine Pattsituation. Die Satzung der Gewerkschaften verlangt 66 Prozent Nein-Stimmen für eine Ablehnung, aber eine Mehrheit und die Aktivisten des Streiks lehnen das Ergebnis entschieden ab. Angesichts der geringen aktiven Beteiligung am Streik ist das Ergebnis erstaunlich hoch, aber es zeigt auch den Riß, der durch die Belegschaft geht. Die Gewerkschaften rufen zur Wiederaufnahme der Arbeit am Montag auf.

4. Woche

Als die Verhandlungskommission am Donnerstag der Versammlung das Ergebnis vorstellt, wird sie von den Arbeitern ausgebuht und kritisiert. Die dringlichsten Probleme bleiben ungelöst. Die Gewerkschaftsdelegierten empfehlen selber, bei der Abstimmung am

Die ArbeiterInnen kommen am Montag zur Frühschicht in die Fabrik. Aber es vergeht keine halbe Stunde, und die Abteilung Mechanik hat die Arbeit wieder niedergelegt. Die anderen Abteilungen schließen sich sofort an. Vor dem Tor werden Zettel aufgehängt: »Wir sind



die 56,7 Prozent Nein!« Insbesondere mit der Regelung über das Arbeitstempo sind die Arbeiter unzufrieden: »Nach zwei weiteren Wochen Streik haben wir nichts erreicht. Im Gegenteil, für die Freischichten haben wir unsere Prämien aufgegeben. Am Arbeitstempo hat sich nichts geändert.« (Le Soir, 27.9.94) Die Gewerkschaften müssen den Streik übernehmen. Sie bringen wieder die Forderung ins Spiel, das Bandtempo so lange auf 85 Prozent zu reduzieren, bis die gemeinsame Arbeitsgruppe eine Lösung gefunden hat – solange das Bandtempo nicht wesentlich verringert werde, könnten sie nicht für den sozialen Frieden garantieren, erklären sie. Außerdem fordern sie zwei Pausen zu 15 Minuten und eine deutlichere Zusage bei der Arbeitsplatzsicherheit.

Streikposten ziehen wieder auf, am Abend

wird das Haupttor verbarrikadiert. Der Geschäftsführer Jules Ackermans erklärt den Streik für illegal und führt in der Presse rechnerisch das »Aus« für Brüssel vor: »An den sieben Standorten von vw werden im Moment 6 000 Wagen pro Tag montiert bei einer Kapazität von 8 000 Wagen. Also hätte vw selbst ohne Forest noch eine Überkapazität von 1 000 Wagen.« (Het Nieuwsblad, 27.9.94) Dies ist offensichtlich Unsinn, da Forest speziell auf die Sonderausstattungen ausgerichtet ist und dafür noch vor kurzem investiert wurde. So schnell verzichtet das Kapital nicht auf die Verwertung von ein paar Milliarden Mark! Aber die Presse beteiligt sich daran, die »Drohungen der Deutschen« immer drastischer auszumalen. »Wenn es so weitergeht, schließen uns die Deutschen die Fabrik...« (Le Soir, 28.9.94)

und mußt dann anfangen sauberzumachen, zu kochen, Dich um die Kinder zu kümmern. Dann bist Du kaputt.«

Carine: »Es gibt Männer, die im Haushalt helfen, das find ich gut, aber andere kommen nach Hause und legen sich aufs Sofa. Ich kenne Frauen, die haben nach wenigen Tagen Arbeit in der Sitzfertigung Depressionen gekriegt und sind heulend nach Hause gegangen, weil sie dachten, sie könnten den Rhythmus nicht durchhalten.«

Jan, Gewerkschaftsdelegierter: »Seit ungefähr sechs Jahren kann man eine Entwicklung bei der Arbeit feststellen. Die Nachfrage nach Autos mit vielen Extras wächst ständig. Auf dem Montageband gibt es kaum noch die Standardversionen, sondern eher die mit Aircondition, ABS, Servolenkung etc. Wenn die durchschnittliche Tagesproduktion nicht sinkt, dann erfordern diese Extras mehr Montagezeit. Das Problem ist, daß wir mit immer weniger Leuten ein immer größeres Arbeitsvolumen schaffen sollen.«

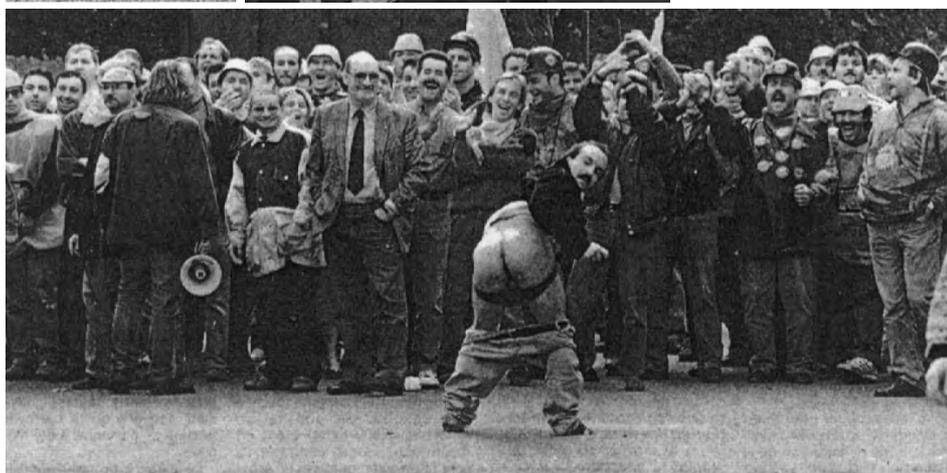
Ein Arbeiter schildert solidaire den Streikbeginn: »Der Streik bei vw begann Dienstag abend, weil wir nicht mehr am Band krepieren wollen. Wir haben maximale Akkordvorgaben von bis zu 180 Prozent, ja selbst 200 Prozent, während die maximale Belastung bei 100 Prozent liegen sollte. Wir wollen nicht mehr die Folgen des japanischen Modells, den »Karoshi« [Tod durch Überarbeitung], akzeptieren. Kein Arbeiter kann diese Überlastung verstehen zu einem Zeitpunkt, wo die Geschäftsleitung gleichzeitig 200 Arbeiter auf Kurzarbeit setzt.«

Ein Arbeiter aus der Nachtschicht in der Polsterei: »Unsere Arbeitszeit ist in Hundertstel Minuten kalkuliert... Aber wir sind keine solchen Uhrwerke! Unsere Mannschaft hat die Arbeit einfach hingeschmissen. Das ist das erste Mal, daß so etwas hier geschieht. ... Früher waren wir zu dritt beim Montieren der Sicherheitsgurte. Heute sind wir nur noch zwei. Nachts muß man sich in ein Auto 102 Mal hineinsetzen und wieder herauskommen. Derjenige, der die ganze Nacht die kurzen Gurtstücke montieren muß. Wir haben nicht mehr genug Zeit, um auf die Toilette zu gehen oder ein Glas Wasser zu trinken. Eine verklemmte Schraube, und du bist im Rückstand.

Mit 40 Jahren wird man aussortiert. Früher gab es Arbeitsplätze für Kollegen, die am Band nicht mehr mithalten konnten. Jetzt kommen die Teile fertig vom Zulieferer. Die Vorbereitungsarbeitsplätze gibt es nicht mehr.

Wer sein Leben lang in der Blechbearbeitung gearbeitet hat, sieht sich jetzt durch einen Roboter ersetzt. Er muß ans Band, wo er die Zeitvorgaben nicht erfüllen kann. Er wird krank. Er kommt wieder, und wird wieder krank. Wer vier Mal in einem Jahr krank war,

Argumente gegen Streikbrecher und Bullen...



wird entlassen. Das sind die sogenannten natürlichen Abgänge.

Dann die Kollegen, die in der Grube arbeiten. Sie arbeiten die ganze Nacht mit erhobenen Händen. Ich weiß nicht, wie sie das überhaupt schaffen.

Früher gab es einen Inspekteur, der die Wagen kontrolliert hat und einen Kollegen, der Fehler korrigiert hat. Jetzt müssen wir alles selber machen. Wir müssen die Schrauben anziehen und selbst die Sicherheitspunkte bestimmen. Das heißt dann »Verantwortung übernehmen! Wir sagen, daß wir auf diese Weise immer die Schuldigen sind. Man gibt uns keine Verantwortung, sondern nur ein Übermaß an Streß.

Man fordert von uns Qualität, »absolute Qualität«, aber gleichzeitig wollen sie immer mehr Quantität. Immer mehr und immer besser produzieren, sagen sie. Wir sagen: Schnelligkeit und Qualität gleichzeitig ist unmöglich!

Vor einigen Monaten wurde ein Arbeiter auf der Brücke zerquetscht. Er kehrte nachts von der Pause zurück, zu Tode erschöpft. Und im letzten Jahr hat sich Simon, mit dem ich selbst noch zusammen gearbeitet habe, erhängt. Kaputt von der Not und dem Streß.«

Am Dienstag ruft VW über die Medien zum Streikbruch auf. Die Angestellten werden aufgefordert, die Streikpostenketten zu durchbrechen. Mehrere hundert tauchen am Mittag vor der Fabrik auf, kommen aber nicht hinein. Der Personalchef Van den Bempt ist persönlich anwesend und droht gegenüber der Presse, er könne »seine Leute« bald nicht mehr im Zaum halten. Nach einer Stunde dürfen die Arbeitswilligen mit der Zusicherung, daß ihnen der Tag bezahlt wird, nach Hause gehen. Einer der Streikenden: »Diesen Karneval hat die Geschäftsleitung organisiert, um in die Medien zu kommen. Da sind fast keine Bandarbeiter dabei, alles nur Angestellte, Kriecher und Spitzel der Meister. Offensichtlich sind denen die Arbeitsbedingungen schießegal.« (Le Soir, 28.9.94)

Die Geschäftsleitung fordert alle Arbeitswilligen auf, am Mittwoch zum Tor zu kommen, und verspricht ihnen, den Tag voll zu bezahlen. Um 5.30 Uhr kommen laut Angaben von VW 1356 Arbeitswillige. Ihre Namen werden von den anwesenden Meistern notiert. Vor dem Tor stehen gut hundert Streikende, die meisten sind Gewerkschaftsaktivisten, mit

Baseballschlägern und Knallkörpern bewaffnet. Um 14 Uhr dasselbe Bild, etwa 900 Arbeitswillige. Außer daß ein paar frische Eier in Richtung Arbeitswillige fliegen, gibt es keine Zwischenfälle. In einem 50 Meter breiten Korridor, der die Streikposten von den Arbeitswilligen trennt, patrouilliert Polizei. In den Seitenstraßen steht Reichswacht bereit. Eine Arbeiterin, die den Streik zuerst unterstützt hat, jetzt aber arbeiten will, erklärt der Presse: »Der Streik ist berechtigt, aber wir haben kein Geld. Ich verdiene 47 000 FB (2350 DM), mein Mann auch, aber wir müssen die Wohnung und das Auto bezahlen. Das Streikgeld von 1.300 FB (65 DM) reicht nicht aus. [Die Gewerkschaften zahlen in der ersten Streikwoche 20 Prozent des Lohns und dann allmählich etwas mehr.] Es muß gekämpft werden, aber leider haben wir nichts erreicht. Es stimmt, daß manche der Jungen wie die Verrückten arbeiten müssen, und es gibt andere, die nichts tun. Das Problem liegt darin, wie unsere Taktzeiten heutzutage von den Chefs bestimmt werden.« (La Lanterne, 29.9.94) Zur Streikversammlung, die jeden Mittwoch vor dem Tor stattfindet, kommen wieder Delegationen aus





anderen Fabriken und diesmal auch einige Gruppen und ein paar vereinzelte VW-Arbeiter aus Deutschland.

Am Donnerstag hat die Geschäftsleitung eine gerichtliche Verfügung in der Hand, nach der jedem eine Strafe von 100 000 FB (5 000 DM) droht, der einen Arbeitswilligen an der Arbeit hindert. Das Urteil bezieht sich nicht nur auf den Zutritt zur Fabrik, sondern auch auf die Arbeit innerhalb der Fabrik, und es gilt für zwei Monate. Mit diesem Trumpf in der Hand geht die Geschäftsleitung in eine neue Verhandlungsrunde, die durch die politische Intervention des Vermittlers zustande gekommen ist. VW droht, die Verfügung durch den bereitstehenden Gerichtsvollzieher, Polizei und Reichswacht durchsetzen zu lassen. Das Arbeitsministerium drängt die Vermittler, eine friedliche Lösung zu finden. Nach 24 Stunden Verhandlung kommt es zu einer Einigung, die nur geringfügig von dem bereits vor zwei Wochen gefundenen Kompromiß abweicht:

- »Ein Streik um fünf Minuten«, schreibt die Presse, denn der wesentliche Unterschied zu dem abgelehnten Verhandlungsergebnis besteht darin, daß es nun eine Pause von 10 Minuten und eine von 15 Minuten gibt. Die ArbeiterInnen haben also nur 10 zusätzliche Pausenminuten pro Tag gewonnen.
- Bei der Arbeitszeitverkürzung und den Lohnabzügen bleibt es beim ersten Verhandlungsergebnis. 225 Arbeitsplätze bleiben durch die sechs zusätzlichen Frei-

schichten erhalten, 70 durch Weiterbildungsmaßnahmen und 41 durch den Verzicht auf die Auslagerung der Scheinwerfermontage. 200 ArbeiterInnen sollen mit 52 Jahren in Frührente gehen, 102 mit 50 Jahren scheiden über ein spezielles VW-Früherrentungsprogramm aus. Es gibt keine festen Zusagen zum Erhalt von Arbeitsplätzen, es wird von der Produktionshöhe abhängen. Wenn alle Punkte der Arbeitszeitverkürzung zusammengerechnet werden, wird laut Gewerkschaft ab Montag 35 Stunden und 10 Minuten in der Woche gearbeitet, statt der bisherigen 37-Stunden-Woche.

- Beim Arbeitstempo gibt es nur eine kosmetische Änderung: Für zehn Tage wird das Tempo reduziert, dabei fünf Tage lang auf 85 Prozent, dann drei Tage auf 90 Prozent und die letzten beiden Tage auf 95 Prozent. In dieser Zeit soll die Arbeitsgruppe nach Lösungen suchen. Ab Dezember soll das neue System zur Bestimmung der Taktzeiten eingeführt werden. Durch TAKSI soll garantiert werden, daß es maximal zu Arbeitsspitzen von 115 Prozent kommt und die durchschnittliche Belastung bei 100 Prozent liegt. Vor dem Streik hatte es Spitzen von 200 Prozent an manchen Arbeitsplätzen gegeben.
- Im Gegenzug haben die Gewerkschaften der Gleichstellung der Nachtschicht unter der Bedingung zugestimmt, daß Forest eine Jahresproduktion von mindestens 210 000 Wagen von VW bekommt. Außerdem

stimmten sie der Einführung einer Wochenendschicht zu.

- Die Firma sagt zu, keine Streikenden zu maßregeln. Der Tarifvertrag gilt rückwirkend ab dem 1. Oktober 1994 bis Ende 1996.

Am Freitag morgen sind alle drei Schichten aufgerufen, zur Frühschicht zu erscheinen. Die Produktion wird allmählich aufgenommen, die ersten Wagen rollen vom Band. Viele kennen zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal den Inhalt der Vereinbarung. »Warum gibt es keine neue Abstimmung?«, wird gefragt. Mittags verteilt die Geschäftsleitung ein Info-Blatt. Währenddessen bemühen sich die Gewerkschaften, ihren Militanten das Ergebnis schmackhaft zu machen, was nicht leicht ist. Um 14 Uhr dürfen alle nach Hause gehen. Ab Montag läuft die Produktion wieder regulär. VW kündigt an, daß 1995 210 000 Wagen produziert werden!

Gewerkschaftlicher Kompromiß und bleibender Konflikt

Das Zitat der nicht mehr streikenden Arbeiterin bringt auf den Punkt, wo das Kapital eine Lösung sucht: Der Haß auf die Arbeit und die Methoden ihrer Abpressung wird umgelenkt in die Kritik an der ungerechten Verteilung des Arbeitsdrucks unter den einzelnen ArbeiterInnen. Unter dem Eindruck der Schwäche und politischen Isolierung, die ihren Kämpfen und ihrer Macht Grenzen setzen, wird die Ar-

beiterkritik an *der Arbeit* entschärft und in die auch von gewerkschaftlicher Seite stets propagierte Forderung nach einer Reform der Arbeitsbedingungen umgemünzt. TAKSI soll die Belastungsspitzen herausnehmen und den Arbeitsstreß »gerechter« auf die einzelnen ArbeiterInnen verteilen. Diese Lösung verwissenschaftlicht und entpolitisiert den Konflikt und sie appelliert an die Konkurrenz unter den ArbeiterInnen: Entlastung der einen wird durch die Belastung der anderen versprochen. Daher kündigte VW auch an, daß nun die Vorarbeiter (ARK), die sich bisher dem Arbeitsstreß entziehen konnten, stärker in die Produktion einbezogen werden und mitarbeiten müssen. Dieser kapitalistische Gebrauch des Arbeiterhasses auf die Kapos ist typisch für die Einführung von *lean production*. Mit Angriffen auf die mittleren »unproduktiven« Hierarchiestufen wird um Zustimmung zu den neuen Methoden bei den ArbeiterInnen geworben.

Dabei ist völlig klar, daß weder die Einführung von TAKSI, noch die neue Rolle der ARK das durchschnittliche Arbeitstempo für



alle ArbeiterInnen, also die Ausbeutungsrate des Gesamtarbeiters, senken werden. Im Gegenteil, die Produktivität muß weiter steigen. Die Einführung von TAKSI hatte das Unternehmen schon lange vor dem Streik geplant – zur Produktivitätssteigerung. Die ungleichmäßige Auslastung der Arbeitskräfte aufgrund des flexiblen Modellmixes machte VW aus andern Gründen Sorgen: Sie bedeutet auch, daß es an einzelnen Arbeitsplätzen ständig zu einer *unterdurchschnittlichen* Auslastung kommt. Zur Beseitigung dieser »Verschwendung« von lebendiger Arbeit war das neue System geplant worden!

Die zweite Kompromißlinie mit der Gewerkschaft war die Nachtschicht. Die Zustimmung zu ihr wurde in die Form eines Tauschhandels gepackt, damit die Gewerkschaft ihr Gesicht wahren kann: Nachtschicht gegen die Zusicherung eines Produktionsvolumens von 210 000, d.h. 30 000 Wagen mehr als 1994, und damit Sicherung des Standorts und weiterer Arbeitsplätze. Durch die weiteren Lohnkürzungen wird sie auch für die einzelnen ArbeiterInnen noch interessanter. Durch die Zulagen komme ein Nachtarbeiter leicht auf 3000 DM netto pro Monat – ein individueller Ausweg bei kollektiven Lohnverlusten?

Die Arbeitszeitverkürzung hat dagegen für die streikenden ArbeiterInnen zu Recht keine besondere Bedeutung gehabt. Im Gegenteil, daß sie durch Lohneinbußen von den ArbeiterInnen selbst bezahlt werden muß, ist einer der Hauptkritikpunkte an der Vereinbarung. Gerade in Deutschland, wo die Gewerkschaften zum international beachteten Vorreiter in Sachen Arbeitszeitverkürzung wurden, muß

dies betont werden. Im Unterschied zu der gewerkschaftlichen Propaganda hatten die ArbeiterInnen bei VW begriffen, daß alle Arbeitszeitverkürzung nichts hilft, wenn die Frage der Arbeitsintensität dabei den Kapitalisten überlassen bleibt. Hierzulande ist diese Frage zwar theoretisch aufgeworfen, aber nie gelöst worden. Im Gegenteil, jeder Arbeitszeitverkürzungsschritt war seit dem wegweisenden Leber-Kompromiß im Metaller-Streik 1984 mit einer weiteren Flexibilisierung verbunden. Da die Anwesenheit der ArbeiterInnen im Produktionsprozeß nun dem Arbeitsanfall angepaßt werden kann, wird die Arbeit enorm intensiviert. Die Frage der Arbeitsintensität kann auch nicht tariflich geregelt werden, sondern nur durch die unmittelbare Arbeitermacht in der Produktion. Eben diese wurde und wird durch die Regelungen zur Flexibilisierung weiter geschwächt, ihrer bisherigen Stützpunkte beraubt. Weil sich die VW-ArbeiterInnen in diesem Streik nicht auf den Spielplatz Arbeitszeitverkürzung abdrängen ließen, sondern das Arbeitstempo unmittelbar angriffen, fiel es den Gewerkschaften auch so schwer, Zugeständnisse bei der Flexibilisierung wie im Falle der Nachtschicht zu machen. Es bedurfte erst des ganzen Getöses der »Standortfrage«, um hier ein Einlenken zu erreichen.

Die bisherige Entwicklung nach dem Streikende – viele kleine Arbeitsniederlegungen, die das gesamte Fließband blockierten und die von den Gewerkschaften trotz der weiterhin geltenden gerichtlichen Verfügung legitimiert werden mußten – zeigt, daß der Konflikt an dem entscheidenden Punkt weitergeht.