

Über die Arbeiterklasse, „aufrechten Gang“, glimmende Funken und Luftzüge:

Und sie bewegt sich doch ...

In mehreren Ausgaben der KAZ hat die Arbeitsgruppe „Stellung des Arbeiters in der Gesellschaft“ beschrieben, welche Hemmnisse der Formierung der Arbeiterklasse (der Klasse aller auf Lohnarbeit, auf den Verkauf ihrer Arbeitskraft an einen Kapitalbesitzer Angewiesenen) zum gemeinsamen Kampf für ihre Interessen entgegenstehen – im allgemeinen und besonders heute in Deutschland. Wir erleben aber auch mutmachende Beispiele, wie neue Abteilungen unserer Klasse in den Kampf eintreten, so in diesem Jahr die Erzieherinnen und die Beschäftigten des Gebäudehandwerks. Und wenn eine Belegschaft erst einmal gelernt hat, sich in kollektiven Aktionen zur Wehr zu setzen, wenn sie erst einmal den „aufrechten Gang“ geübt hat, dann glimmt der Funke des Widerstand auch unter der Asche ausweglos erscheinender Bedingungen weiter und kann sich bei frischem Luftzug neu entfachen. Ein Beispiel:

Eine „kampfstarke“ Belegschaft ...

Die Karmann-Belegschaft in Osnabrück bildete seit Anfang der 90er Jahre bei jedem Tarifkonflikt mit ihren Warnstreiks und mit öffentlichkeitswirksamen Demonstrationen das „stärkste Bataillon“ der Osnabrücker IG Metall. Das Rückgrat dieser als „kampfstark“ geltenden Belegschaft waren die Arbeiter im Fahrzeugbau, im Verdeckbau und in der Fertigung von Betriebsmitteln (Werkzeugen und Produktionsanlagen) sowie in Instandhaltung und Materialwirtschaft. Auch die produktionsnahen technischen Angestellten vor allem in den Bereichen Betriebsmittelbau und Dachsysteme sind gewerkschaftlich gut organisiert und beteiligten sich in hoher, im Laufe der Jahre gewachsener Zahl an gewerkschaftlichen Aktionen.

Anders dagegen viele Angestellte in der technischen Entwicklung – sie kamen oft ohne vorherige Betriebserfahrung direkt von den Hochschulen und brachten den Glauben mit, wegen ihrer hohen fachlichen Qualifikation könnten sie ihre Interessen auch individuell ohne starke Organisation vertreten. Ähnlich dachten viele Angestellte in Vorgesetztenfunktionen, in Personalverantwortung und in kaufmännischen Bereichen. Unter diesen Beschäftigtengruppen war der gewerkschaftliche Organisationsgrad niedrig, bei Warnstreiks und Aktionen standen sie an den Fenstern und guckten zu – zum Ärger vieler Arbeiter, die wussten, dass sie auch für die doch etwas üppiger ausfallende Gehaltssteigerung dieser Beschäftigten (bei prozentualen Erhöhungen) mit auf die Straße gingen und die sich so in ihren allgemeinen Vorbehalten gegen alle „Schlipsträger“ bestätigt fühlten.

Die Karmann-Belegschaft beteiligte sich auch an verschiedenen politischen Auseinandersetzungen gegen die Regierung mit betrieblichen Pro-

testaktionen und Demonstrationen während der Arbeitszeit – im Januar 1986 gegen die Verschlechterung des Streikrechts durch Verweigerung des Kurzarbeitergeldes an „kalt Ausgesperrte“, im Juni 1996 gegen das Sozialabbau-„Sparpaket“ der „schwarz-gelben“ Kohl-Regierung, im Dezember 2000 gegen die „Rentenreform“ von „Rot-Grün“ (Riester, Ausstieg aus der paritätischen Finanzierung der Rente) und Ende 2003 zur Verteidigung der Tarifverträge.

... gegen Arbeitsplatzvernichtung ...

Die Wellen des Personalabbaus in den letzten fünf Jahren beantwortete diese Belegschaft immer wieder mit Protesten und Aktionen. Zwar führten die ersten Entlassungswellen aus dem Fahrzeugbau im November 2004 (770 befristet Beschäftigte) und im Mai 2005 (360 Beschäftigte: ältere über „sozialverträgliche“ Altersregelungen, überwiegend jüngere nach „Sozialauswahl“) noch nicht zu Protesten der „Stammebelegschaft“. Doch nachdem die Geschäftsführung Ende Januar 2006 im Anschluss an längere Kurzarbeit und Arbeitszeitabsenkung mit Lohnverlust (nach Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag) einen „erheblichen“ Personalabbau ankündigte, da „begleitete“ die Belegschaft die Verhandlungen um einen Sozialplan mit drei größeren Arbeitsniederlegungen, von denen zwei mit Demonstrationen (zum Rathaus und zum Arbeitsamt) verbunden waren, und mit vielen kleineren Aktionen.

Die weiteren Entlassungswellen in den folgenden Jahren waren ebenfalls mit Arbeitsniederlegungen, Demonstrationen innerhalb und außerhalb der Arbeitszeit und anderen Aktionen verbunden. Dabei gab es immer wieder drei große Probleme der Mobilisierung:

- Erstens bewirkte das „Sterben auf Raten“ über fünf Jahre, mehrere Sozialpläne und Massenentlassungen aus verschiedenen Bereichen bis zur Schließung des Fahrzeugbaus (Mitte 2009) sehr unterschiedliche Betroffenheit in den verschiedenen Abteilungen. Zusammen mit dem oben geschilderten unterschiedlichen Stand des gewerkschaftlichen Bewusstseins erschwerte dies eine gemeinsame Gegenwehr aller Beschäftigten.
- Zweitens war der Gegner oder Adressat der Belegschaftsforderungen nicht immer klar sichtbar: während der Kampf um ein möglichst hohes Sozialplan-Niveau sich eindeutig gegen die Karmann-Eigentümer und ihre Geschäftsführung richtete, konnte eben dieses von den Aufträgen der Automonopole abhängige Karmann-Kapital die Forderung „Arbeit für Karmann – Die Region muss leben“ offensichtlich nicht erfüllen. In diesem Zusammenhang er-

schienen die „eigenen“ Karmann-Bosse selbst als „Opfer“ der Konzerne ...

- Dies erschwerte auch die Wahl der Aktionsformen: für den Kampf gegen das „eigene“ Kapital um das Sozialplanniveau war Arbeitsniederlegung offensichtlich die geeignete Kampfform, doch für die Forderung nach Erhalt des Fahrzeugbaus als Herzstück des „Standorts“ konnte man nicht, so wie bei Opel 2004, den „eigenen“ Vorstand mit Streik unter Druck setzen. Stattdessen richtete „die Region“ im November 2007 in einer Großkundgebung an einem Samstag einen „Appell an die deutsche Autoindustrie“ – viele unmittelbar Betroffene sahen darin eher eine hilflose Geste ...

Seit Ende 2007 wurde in Belegschaft und Interessenvertretung immer wieder darüber gestritten, ob und für welche Zwecke Arbeitsniederlegungen oder andere Aktionsformen die geeigneten Kampfmittel darstellen. Trotz dieser Probleme, die niemals ganz überwunden wurden, kam es auch immer wieder zu beeindruckenden Gegenwehraktionen der Karmann-Belegschaft.

... bis zum Ende ...

Einen letzten Höhepunkt finden die Belegschaftsaktionen im Frühjahr 2009. Bis dahin hatten alle Aktionen den Personalabbau und das Sterben des Fahrzeugbaus bestenfalls verzögert, aber nicht verhindert. Immerhin war es bei allen bisherigen Sozialplänen bei einem aus Sicht der Betroffenen „akzeptablen“ Niveau geblieben: mindestens halbes Bruttomonatseinkommen pro Beschäftigungsjahr, Transfergesellschaft für die doppelte Kündigungsfrist (maximal ein Jahr) mit ca. 80 Prozent des vorherigen Einkommens. Die Geschäftsführung hatte bereits Ende 2007 versucht, dieses Sozialplan-Niveau auf etwa die Hälfte bis zwei Drittel abzusenken - doch so lange noch Fahrzeuge verkauft wurden, konnte eine Belegschaft, die ihren Unmut mehrfach in spontanen Arbeitsniederlegungen gezeigt hatte, diese Absenkung verhindern.

Jetzt aber geht es ums Ganze: um die komplette Schließung des Fahrzeugbaus und um einen „Sozialplan“ für die 1335 Entlassenen, der zwar noch eine Transfergesellschaft vorsah, aber keine (null!!!) Abfindungen. Diese Botschaft verkündete die Geschäftsführung in einer Betriebsversammlung am 19. Februar 2009.

Am Tag vorher hatten 1000 Beschäftigte nach einem Aufruf der IG Metall um 12:00 mittags im Vorfeld einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung die Arbeit niedergelegt, um unter dem Motto „Es ist fünf vor zwölf“ auf dem Werksgelände für ihre Forderungen zu demonstrieren. Zunehmend stehen die „Verhandlungen“ nun unter der Drohung einer Insolvenz der Wilhelm Karmann GmbH. Diese Gefahr ist um so realer, als nicht nur durch das Wegbrechen von Aufträgen immer weniger Geld in das Unternehmen hereinkommt, sondern auch die Eigentümer über eine ausgeklügelte Unternehmenskonstruktion bis zum Schluss Geld aus der Betriebsgesellschaft („Wilhelm Karmann GmbH“) über Mietzahlungen an eine davon getrennte, ebenfalls ihnen gehörende Besitzgesellschaft („Wilhelm Karmann GmbH & Co KG“) aus dem Unternehmen gezogen hatten (siehe dazu „UZ“, 17. April 2009).



Die Reaktion der Fahrzeugbau-Belegschaft auf die Betriebsversammlung schildert die Osnabrücker DKP-Zeitung „KarlOS“ (Februar 2009, II): „Karmann Osnabrück, Freitagmorgen, 20. Februar 2009: Etwa 700 Beschäftigte – die Früh­schicht im Fahrzeugbau – legen spontan die Arbeit nieder, versammeln sich beim Betriebsrat, informieren sich über die Sozialplanverhandlungen. Vor allem aber demonstrieren sie Wut und Protest über ihre bevorstehende Entlassung und die Verweigerung einer Abfindung durch die Karmann-Eigentümer. Die Bewegung begann gleich nach Schichtbeginn in der Fertigung. Arbeiterinnen und Arbeiter aus den anderen Fahrzeugbauabteilungen folgten im Laufe des Tages. Die Produktion ruhte und wurde nicht wieder aufgenommen.“

Am folgenden Dienstag legt die gesamte Belegschaft die Arbeit nieder und demonstriert zusammen mit den Streikenden – aber nicht in die Innenstadt, sondern in das Osnabrücker Villenviertel „Westerberg“, vor die Wohnhäuser der in Osnabrück lebenden Teile der Eigentümer-Familien. Am nächsten Tag nehmen die Beschäftigten die Arbeit wieder auf. Die Geschäftsführung ruft die tarifliche Schlichtung an.

Die „KarlOS“ kommentiert am 3. März 2009: „Am Mittwoch morgen haben die Beschäftigten die Arbeit wieder aufgenommen. Damit zeigten sie die Verlogenheit aller, die ihnen und ihren Aktionen den „schwarzen Peter“ für die bedrohliche Situation der Firma zuschieben wollen, z.B. in der NOZ. Sie gingen damit auch der Gefahr aus dem Weg, dass Teile der Belegschaft so lange die Arbeit niederlegen, bis ihnen „die Puste ausgeht“ – ohne etwas erreicht zu haben.“

Gefährlich könnte es aber auch sein, jetzt nur noch stillzuhalten und die Schlichtung oder weitere Verhandlungen abzuwarten. Die Kapitaleseite könnte die Taktik verfolgen, Betriebsrat und IG Metall unter massivem Druck zu Zugeständnissen zu drängen, die der Belegschaft dann als fertige Ergebnisse vorgelegt werden. Die letzten Tage lassen allerdings erwarten, dass die Beschäftigten weiterhin wachsam bleiben, die weiteren Verhandlungen mit geeigneten Aktionen „begleiten“ und sich das Heft des Handelns nicht aus der Hand nehmen lassen.“

Solidaritätsdemonstration der Osnabrücker am 03.11.09.



Demonstration gegen Entlassungen, 18.02.09.

... in „Schockstarre“

Belegschaft und IG Metall „begleiten“ die Schlichtung mit Arbeitsniederlegung und Demonstration. Doch das „Heft des Handelns“ haben sie nicht mehr in der Hand. Als angesichts der drohenden Insolvenz die Schlichtung Karmanns Verweigerung von Abfindungen bestätigt, ballen die Betroffenen nur noch die Faust in der Tasche – ihr „Waffenarsenal“ ist erschöpft ...

Um die drohende Insolvenz zu verhindern, hatten die Beschäftigten aus Fahrzeugbau und Dachsystemfertigung ihren Streik abgebrochen. Aus den gleichen Gründen stimmt nun der Betriebsrat einem völlig unzureichenden „Sozialplan“ zu. Das alles hilft nichts: am 8. April meldet Karmann die Insolvenz an. Die Belegschaft fühlt sich ohnmächtig: auch ein längerer Streik hätte offenbar ihre Forderungen nicht mehr durchsetzen können, sondern nur die Insolvenz beschleunigt.

Noch einmal gibt es Versuche, öffentlichen Druck auf die Karmann-Gesellschafter aufzubauen. In der Osnabrücker Öffentlichkeit entwickelt sich eine kritische Diskussion über die Rolle dieser lange Zeit hochverehrten „bodenständigen“ Unternehmerfamilie beim Zustandekommen der Insolvenz und der ganzen Situation. Alle Fraktionen des Osnabrücker Stadtrates schließen sich am 5. Mai 2009 einem Appell des Betriebsrates an und kritisieren deren Verhalten. Die Teilnahme einiger Eigentümer an einer Aufsichtsratssitzung bietet am 7. Mai erneut Gelegenheit zum Protest der Belegschaft. Die IG Metall ruft auf: „Zeigen wir ihnen unsere Empörung und unsere Wut!“

Dem Aufruf folgen ca. 800 Beschäftigte aus allen Unternehmensbereichen – angesichts der kaum noch vorhandenen Aussichten, materiell etwas zu erreichen, keine schlechte Beteiligung. Man demonstriert zum Ort der Aufsichtsratssitzung (die nach dem Aktions-Aufruf der IG Metall aus dem Werksgelände heraus in das nahegelegene Gebäude der Besitzgesellschaft verlegt wurde) und führt vor dem Tor eine Kundgebung durch. Mitgeführte Transparente werden mit Kabelbindern am Tor befestigt, für einen Moment kommt ein Hauch von „Bossnapping“ auf – viele Kollegen hatten in den Tagen zuvor voller Bewunderung über die Aktionen französischer Belegschaften diskutiert.

Doch die Herrschaften bekommen von der „Empörung und Wut“ der Belegschaft nur wenig zu spüren: als sie gute zwei Stunden später zum Mit-

tagessen gehen, sind nicht nur die Transparente und die Kabelbinder um die Torpfosten, sondern vor allem die protestierenden Beschäftigten verschwunden. Nicht die herbeigeeilte Polizei (zwei Streifenwagen) hatte sie abgeräumt, sondern allein der eigene Mangel an Ausdauer. So blieben Appetit und Verdauung der anwesenden Vertreter des Karmann-Kapitals von der Belegschaft unbehelligt. „Bossnapping“ geht anders, „Französisch lernen“ auch ...

Diese Aktion und ihr Ausgang zeigen die tiefe Resignation, welche inzwischen die einst so kampfstärke Karmann-Belegschaft ergriffen hatte. Mit der Insolvenz war auch der unmittelbare Gegner „Karmann-Kapital“ weggebrochen, Mittel zur Durchsetzung greifbarer Erfolge waren nicht mehr sichtbar. So nahm das weitere Geschehen seinen Lauf: weitere Entlassungen durch die Insolvenzverwaltung, Zustimmung einer überwältigenden Mehrheit der Karmann-Metaller zu einem „Sanierungstarifvertrag“ mit Lohnverzicht, dann trotz aller Zugeständnisse noch einmal 720 weitere Entlassungen Ende Oktober ...

Frühlingserwachen im Herbst?

Doch trotz Niederlagen und Resignation: der Funke ist noch nicht erloschen ...

„Karmann droht zum 1. November das Aus“, unter dieser Schlagzeile berichtet die „Neue Osnabrücker Zeitung“ (NOZ) am 23. Oktober 2009, Karmann könne kurzfristig weder Löhne noch Rechnungen bezahlen, wenn „Auftraggeber ... keine offenen Rechnungen begleichen“ und „dass zu den größten Schuldnern Karmanns der Stuttgarter Autobauer Daimler gehöre“. Ca. 70 Karmann-Metaller fertigen Karosseriemodule für den bei Daimler in Bremen produzierten SLK. Sie reagieren auf diese Nachricht mit einer spontanen Arbeitsniederlegung und fordern: Auszahlung der Oktoberlöhne noch vor Monatsende, zeitnahe Information durch die Insolvenzverwaltung sowie keine weiteren Überstunden, solange die Mittel für deren Ausgleich nicht durch Zahlungen von Daimler garantiert sind. Nach der Zusage der Insolvenzverwaltung, alle drei Punkte zu erfüllen, nehmen sie die Arbeit wieder auf.

Am folgenden Donnerstag (29. Oktober) teilt die Insolvenzverwaltung ihnen mit, dass die Verhandlungen mit dem Hauptschuldner Daimler noch zu keinem Ergebnis geführt hätten, während durch Zahlungen anderer Autokonzerne Karmanns Zahlungsfähigkeit bis Mitte November gewährleistet sei. Die Kollegen beschließen daraufhin, die Produktion der SLK-Module einzustellen und kollektiv Freizeitausgleich für geleistete Überstunden oder Urlaub zu nehmen, bis durch eine Einigung mit Daimler die Zahlung ihrer Löhne und die Weiterführung der Produktion bis auf weiteres gesichert sind.

In weiteren Versammlungen an den folgenden Dienstagen, 3. und 10. November, erneuern die Kollegen diesen Beschluss trotz der ausdrücklichen Aufforderung der Insolvenzverwaltung, die Arbeit wieder aufzunehmen. In einer dieser Versammlungen erhalten sie „Verstärkung“ von den Angestellten aus dem Betriebsmittelbau, die von der Versammlung erfahren und sich spontan zur Teilnahme entschlossen hatten. Auch Angestellte sind lernfähig ...

Die Aktion der Kollegen führt in der SLK-Produktion bei Mercedes in Bremen sehr schnell zu mehrtägigem Produktionsausfall. Erst durch die Verwendung von Lagerbeständen, die für kurzfristige, unvorhersehbare Produktionsstörungen in Bremen eingelagert worden waren, kann Mercedes die Produktion wieder aufnehmen.

Am Freitag, 13. November 2009 teilt die Insolvenzverwaltung dann den versammelten Beschäftigten der Karosseriemodul-Fertigung mit, es gebe eine Einigung mit dem Daimler-Konzern über die Zahlung offener Rechnungen und über die Abwicklung der laufenden Daimler-Aufträge. Damit ist auch die Gefahr vom Tisch, dass die Insolvenzverwaltung kurzfristig wegen akuten Geldmangels die Geschäftstätigkeit einstellt und alle noch bei Kar-

mann Beschäftigten, auch die über 800 bisher nicht Gekündigten, ohne Bezahlung „freistellt“. Für die Beschäftigten der Karosseriemodul-Fertigung bedeutet das zunächst Weiterbeschäftigung bis Mitte nächsten Jahres, also länger als bisher geplant.

Die Kollegen nehmen daraufhin am Montag, 16. November 2009 die Arbeit wieder auf. Vorher haben sie noch deutlich gemacht, dass sie nicht bereit sind, in den letzten Monaten der Auslaufproduktion für Daimler noch eine Produktionsplanung mit Neun-Stunden-Tagen und ständiger Wochenendarbeit hinzunehmen. Dies soll nach Zusage der Insolvenzverwaltung durch längere Beschäftigung von zusätzlichem Personal vermieden werden.

Achim Bigus

Infos, Archiv der Aktionen und Publikationen, aktueller Pressespiegel: www.arbeit-fuer-karmann.de

Karmann am Ende – „VW Osnabrück“ am Start

„Christian Wulff wird als Retter von Karmann gefeiert“, so die „Osnabrücker Nachrichten“ am 22.11.2009 zum Beschluss des VW-Aufsichtsrates zur Gründung einer „Volkswagen Osnabrück GmbH“. Die Freude ist getrübt: Volkswagen übernimmt die Gebäude und Anlagen von der (nicht insolventen) Besitzgesellschaft „Karmann GmbH & Co KG“, nicht aber die (insolvente) „Karmann GmbH“ mit den arbeitenden Menschen. Die Unternehmenskonstruktion von Karmann macht es möglich (s. UZ, 17.04.2009).

„Osnabrück bleibt Autostadt“, so Karmann-Betriebsratsvorsitzender Wolfram Smolinski – trotz allem die erste gute Nachricht für die Region nach fünf Jahren Arbeitsplatzabbau. Ende 2004 arbeiteten bei Karmann noch 6.700 Menschen. Bei Volkswagen Osnabrück sollen in den nächsten Jahren 1.000 neue Arbeitsplätze entstehen, die IG Metall rechnet mit weiteren 1.000 bei Zulieferern.

Die „Rettung“ kommt für viele zu spät: die ehemaligen Autobauer von Karmann stehen seit spätestens Sommer 2009 auf der Straße. In den übrigen Karmann-Sparten Dachsysteme, Entwicklung und „Metall-Gruppe“ arbeiten noch 1600 Menschen, 720 davon sind schon gekündigt. Viele hoffen, dass Volkswagen jetzt mit Aufträgen z.B. für Entwicklung oder Betriebsmittel ihre Abteilungen auslastet. Wie es für sie weitergeht, ob bei VW oder bei einem anderen Investor oder gar nicht, ist unklar.

Für die Azubis hat die IG Metall mit Volkswagen die Übernahme ihrer Ausbildungsverhältnisse und den Erhalt der Ausbildung auch in Zukunft vereinbart. In der Sparte Dachsysteme hoffen ca. 300 Beschäftigte auf den Verkauf an einen möglichen Investor. Die Zukunft aller anderen Ex- und Noch-Karmann-Beschäftigten ist weiter unsicher. Sie alle können sich bald auf die neuen Auto-Jobs in Osnabrück bewerben – doch vor allem Ältere befürchten dabei, „letzten Endes doch noch auf der Strecke zu bleiben“, so Elektriker Carlos Oliva (Neue Osnabrücker Zeitung, 21.11.2009).

Für die neuen Jobs gilt der „Sanierungstarif“: bis 2014 kein Urlaubsgeld, kein Weihnachtsgeld, 5% weniger Monatslohn. „VW kommt vergleichsweise billig an einen flexiblen Standort für Kleinserien – ein Geschäft, das man aus betriebswirtschaftlicher Sicht machen kann, aber nicht machen muss“, kommentiert Stefan Winter in der HAZ (21.11.2009). Volkswagen steckt, auch mit Landesbeteiligung, als kapitalistischer Konzern in der Profitlogik („betriebswirtschaftliche Sicht“), in der Konkurrenz um Höchstprofite. Das belegen viele Auseinandersetzungen der Konzernspitze mit den Arbeitenden

bei VW, in Deutschland und weltweit. Die „Rettung“ des Autostandorts Osnabrück als VW-Standort widerspricht nicht dieser Logik, folgt aus ihr aber auch nicht zwingend ...

Ohne die Landesbeteiligung am VW-Eigentum wäre „das größte ungelöste Problem der Landesregierung“ (Ministerpräsident Wulff über den Autostandort Osnabrück) „ungelöst“ geblieben: ohne öffentliches (Mit-)Eigentum kein Einbringen öffentlicher Interessen bei der VW-Standortplanung und kein Auftritt des Ministerpräsidenten als „Retter“ im Heimatwahlkreis Osnabrück. Dafür musste Christian Wulff sich über neoliberale Glaubenssätze („das regelt der Markt“, „Wirtschaft wird in der Wirtschaft gemacht“) hinwegsetzen und Landesbeteiligung und VW-Gesetz verteidigen – gegen die Angriffe von Teilen der Porsche-Familie auf das VW-Gesetz, gegen deren Interessenvertreter in seiner CDU (Oettinger), gegen ähnliche Positionen in seiner Partei und beim Koalitionspartner FDP.

Auch in Osnabrück mussten private Kapitalinteressen überwunden werden: „Bis zuletzt hatten die Eigentümerfamilien um den Preis gepokert“ (HAZ, 21.11.2009). Am Ende schienen sie begriffen zu haben, dass sie ohne den Verkauf an VW auf einer wertlosen Industrie-Brache sitzen bleiben würden. Die betroffenen Beschäftigten haben sich in den letzten Jahren mehrfach dagegen zur Wehr gesetzt, nach jahrzehntelanger Arbeit für Karmann und die Autokonzerne entlassen und von den Karmann-Eigentümern mit Billig-Sozialplänen abgespeist zu werden: mit Arbeitsniederlegungen, Demonstrationen, Mahnwachen, Delegationen zum IGM-Gewerkschaftstag, zum Niedersächsischen Landtag und zu anderen von Arbeitsplatzvernichtung bedrohten Belegschaften (Nokia in Bochum, Conti in Hannover) sowie mit anderen Aktionen.

Sie haben die Menschen in der Region mobil gemacht und mit breiter Solidarität von Verbänden, Kirchen, Sportvereinen und Parteien auch die Landesregierung immer wieder in die Pflicht genommen. Sie haben die Rolle der Karmann-Eigentümer öffentlich angeprangert, und einige von ihnen haben noch in den letzten Wochen mit Druck auf Daimler die drohende kurzfristige Schließung verhindert (s. UZ, 20.11.2009).

Ohne diesen Einsatz der Arbeitenden, ohne ihre Aktionen wären die Automobilarbeitsplätze in Osnabrück sang- und klanglos untergegangen. Darum muss, wenn vom „Retter Wulff“ die Rede ist, auch von ihnen gesprochen werden. Sie haben jetzt den Anspruch, bei der „Rettung“ nicht auf der Strecke zu bleiben...

Achim Bigus (aus UZ vom 11.12.2009)