

Region hat Kompetenz und Schlagkraft verloren Informations- und Telekommunikationsbranche: Herausragende Ausnahme: Die Daimler-Chrysler-Tochter debis

Die Region Stuttgart war einst stolz auf ihre Computer-Firmen und die Telekommunikationsbranche. Der frühere Ministerpräsident Lothar Späth träumte in den 80er Jahren gar davon, den Mittleren Neckarraum – nach dem Vorbild des "Silicon Vally" im amerikanischen Bundesstaat Kalifornien – zu einem Zentrum der Informationsgesellschaft zu machen. Doch mittlerweile haben Regionen wie München die Schwaben um Längen überholt.

Beim Strukturwandel in den 90er Jahren hat die Region Stuttgart in wichtigen Bereichen der Informations- und Telekommunikationsbranche an Kompetenz und Schlagkraft verloren. Firmen wie IBM, SEL und Bosch Telekom (früher ANT) haben Tausende von Arbeitsplätzen vernichtet. Eine von der IG Metall in Auftrag gegebene Studie des IMU-Instituts hatte frühzeitig gewarnt und Alternativen genannt. "Doch die Konzern-Lenker haben Weichen falsch gestellt", sagt Jürgen Stamm, einer der beiden Sprecher der IG Metall in der Region Stuttgart. Folge: Die Region hat heute auf dem so wichtigen Software-Markt keine Bedeutung. Und die Chip-Produktion auf der Böblinger Hulb, einst der große Hoffnungsträger, läuft aus. 64-MB-Chips werden anderswo gefertigt.

IBM verabschiedete sich aus der Produktion in Deutschland, die vor allem in der Region Stuttgart konzentriert war: Von den einst 5.600 Arbeitsplätzen in den Produktionsbetrieben blieb – außer denen in Mainz und denen, die von STP und SMST übernommen wurden – keiner übrig. Insgesamt hat IBM Deutschland zwischen 1991 und 1996 über ein Drittel der Stellen abgebaut. Heute arbeiten in der Region noch 6.500 Menschen für "Big Blue" in den Bereichen Service, Verkauf, Entwicklung und Verwaltung.

"IBM hat damit wesentlich dazu beigetragen, daß das Know how und das Image der Region stark gelitten hat", sagt Uwe Meinhardt, der für den IT-Bereich zuständige IG-Metall-Sekretär. Besser bewältigt habe die Umstrukturierung dagegen Hewlett Packard (HP). Der US-Konzern beschäftigt zur Zeit rund 5.000 Menschen in der Region, mehr als je zuvor. Aber auch HP hat sich von der Produktion verabschiedet, zuletzt von der Leiterplattenfertigung in Böblingen, die der US-Konzern Multek übernommen hat.

Ironie der Geschichte: Die Branche kennt einen großen Gewinner, der bereits Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen hat, die Daimler-Tochter debis (Umsatz 15,5 Milliarden Mark), ein Unternehmen, das vor zehn Jahren noch nicht in Sicht war. debis beschäftigt in der Region bereits 3.100 Menschen, darunter 2.100 im Bereich IT-Services und 900 bei debitel.

"Die Entwicklung der Branche zeigt, wie wichtig regionale Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik gewesen wäre". sagt Jürgen Stamm. "Doch dies galt bei den bürgerlichen Parteien und in der Wirtschaft vor zehn Jahren noch als Todsünde", erinnert sich der IG-Metall-Funktionär. Mittlerweile gibt es immerhin den Verband der Region Stuttgart (VRS) und eine Wirtschaftsfördergesellschaft (WRS).

Kfz-Zulieferinitiative: Erste Ergebnisse Region vernetzt sich Strukturelle Probleme bewältigen

Das Stuttgarter IMU-Institut hat eine Kfz-Zulieferinitiative für die Region gestartet. Am 20. Januar wird das Institut mit einem Branchenreport und einer Zuliefertagung im Steinbeis-Europa-Zentrum erstmals Ergebnisse vorlegen. "Die IG Metall in der Region Stuttgart unterstützt das Netzwerk", sagt Sprecher Dieter Knauß. Die Hans-Böckler-Stiftung stellt Fördermittel zur Verfügung.

Trotz günstiger Branchenentwicklung stehen viele Zulieferer – vor allem Mittel- und Kleinbetriebe – seit Jahren unter massivem wirtschaftlichem Druck. "Ein stabiles, regionales Kfz-Zuliefernetzwerk", so IMU-Experte Ralf Grammel, "soll nun zur Bewältigung von strukturellen Problemen und zum Erhalt von Betrieben, Know-how und Beschäftigung beitragen". Nach den Beobachtungen des Instituts besteht bei der Zusammenarbeit zwischen den Teilezulieferern und den Systemlieferanten ein Defizit. Deshalb wird sich das Projekt vorrangig an Teilezulieferer richten, denn ein immer größerer Teil der Lieferanten finde sich auf nachgeordneten Stufen der Wertschöpfungskette. Da der Kontakt zum Endfertiger verloren geht, besteht die Gefahr, daß sich die Positionen der Firmen weiter verschlechtern.

Wie wichtig die Entwicklung der Kfz-Branche für die Region ist, zeigen zwei Zahlen: Der Fahrzeugbau ist mit 45 Milliarden Mark Umsatz und immerhin noch 107.000 Beschäftigten nach wie vor die vorherrschende Branche in der Region. Auch der Maschinenbau und die Elektrotechnik hängen stark von der Kfz-Branche ab.

Das Kfz-Zuliefernetzwerk wird von einer Projektgruppe aus regionalen Agenturen begleitet. Dazu gehören unter anderem

der Verband der Region Stuttgart (VRS), die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS), der Verband der Automobilindustrie, die IG Metall und das Steinbeis-Europa-Zentrum.

**IGM-Bezirksleiter Berthold Huber: Ich befürworte regionale Strukturpolitik
Auf die nächste Krise vorbereiten
Für faire Verhältnisse innerhalb der Kfz-Industrie**

Die Region Stuttgart ist die industrielle Kernregion Baden-Württembergs", sagt Berthold Huber, der neue Bezirksleiter der IG Metall. Deshalb werde er deren Entwicklung besonders aufmerksam beobachten. IGM REGIONAL befragte den gelernten Werkzeugmacher aus Ulm.

Was führt einen Schwaben, der in zentralen Funktionen in der Vorstandsverwaltung der IG Metall gearbeitet hat, nach 14 Jahren zurück ins Ländle?

Huber: Ich komme aus Baden-Württemberg, habe in Ulm mein Handwerk gelernt und weiß, wie wichtig Baden-Württemberg für die Entwicklung der IG Metall und für die Tarifgeschichte war. Dies hat etwas mit den Menschen hier zu tun und mit der industriellen Stärke, mit dem Automobil- und dem Maschinenbau. Ich hoffe, daß wir diese Stärke auch in Zukunft in der Tarifpolitik umsetzen können.

Wo werden die Schwerpunkte der kommenden Monate liegen?

Huber: In der aktuellen Lohn- und Gehaltsrunde wollen wir spürbare Einkommenszuwächse durchsetzen. Perspektivisch hoffe ich, daß wir in absehbarer Zeit endlich ein einheitliches System der Eingruppierung für Arbeiter und Angestellte festschreiben können. Dann kann gleichwertige Arbeit auch gleich bezahlt werden. Dies wäre ein weiterer wichtiger Schritt bei der Gleichstellung der Arbeiter und Angestellten. Es würde aber auch Fehlentwicklungen bei Facharbeitern im Zeitlohn oder bei unteren Angestelltengruppen korrigieren.

Welche Rolle wird die Region Stuttgart für dich spielen?

Huber: Ich befürworte die Aktivitäten der IG Metall im Bereich der regionalen Strukturpolitik. Auch durch das Zusammenwachsen in Europa werden die Regionen übrigens an Bedeutung gewinnen. Die Region Stuttgart ist jedenfalls die industrielle Kernregion Baden-Württembergs. Deshalb werde ich deren Entwicklung besonders aufmerksam beobachten. Dabei geht es nicht nur um die Endhersteller Daimler und Porsche oder um Bosch. Die Stärke der Region liegt in dem großen Netz an Zulieferern und Maschinenbauern, das auch für die Endhersteller außerordentlich wichtig ist.

Die nächste Krise der Automobilindustrie wird für das Jahr 2.000 vorausgesagt. Ist die Region darauf vorbereitet?

Huber: Die Region ist von der Automobilindustrie nach wie vor extrem abhängig und deshalb anfällig. Die IG Metall Stuttgart hat seit Ende der 80er Jahre immer wieder darauf hingewiesen. Besonders schlimm könnte eine Krise für einige Zulieferer werden, die trotz Boom Probleme haben. Ich plädiere deshalb für faire Verhältnisse innerhalb der Kfz-Industrie. Es kann nicht sein, daß die großen Konzerne auf Kosten der Zulieferer absahnen und damit den Ast absägen, auf dem sie sitzen.

Wir müssen zusammen mit den Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik dafür sorgen, daß die nächste Krise nicht zum gleichen Arbeitsplatzabbau führt wie 1992/93. Modelle wie die Vier-Tage-Woche bei Volkswagen führten damals dazu, daß in der Region Wolfsburg weniger Arbeitsplätze verloren gingen als in anderen Regionen. Dies sind Ansätze, über die wir nachdenken müssen. Außerdem sollten wir uns mehr um die Sicherung und die Schaffung qualifizierter Ausbildungsplätze

**"Global Network" soll verkauft werden: Weltweit 6.000 Betroffene
IBM verabschiedet sich von Kernkompetenz**

Statt sich für die Zukunft fit zu machen, hat IBM Ende der 80er und in den 90er Jahren vor allem Arbeitsplätze vernichtet und die Entlohnung sowie die Arbeitsbedingungen verschlechtert. Dies wirft Uwe Meinhardt, der für die IT-Branche zuständige IG-Metall-Sekretär, dem US-Multi vor. "Wie es bei IBM in Deutschland weiter geht, weiß derzeit niemand", sagt Meinhardt. Auch dem neuen IBM-Chef, dem 50jährigen Schwaben Erwin Schaudt, dürften die Hände gebunden sein, denn IBM Deutschland hat innerhalb der letzten Jahre immer mehr an Selbständigkeit verloren. Die wichtigen Entscheidungen werden in der Konzernzentrale im amerikanischen Armonk getroffen.

So wurde jüngst über einen Artikel des Wall-Street-Journal bekannt, daß sich IBM vom Bereich Global Network mit weltweit rund 6.000 Beschäftigten verabschieden will. "Betroffen sind davon vermutlich auch etwa 200 Beschäftigte in Stuttgart-Vaihingen und Ehningen", berichtet Betriebsrat Herbert Rehm. Der Bereich habe zum Kerngeschäft gehört, "für den man noch bis vor kurzem junge Leute angeworben hat". Das Beispiel zeige, daß selbst der "dunkelblaue Bereich" der IBM nicht mehr vor Verkauf oder Entlassung sicher sein könne.

Die strategische Bewertung der IBM-Aktivitäten werde permanent geändert und könne zeit- und marktabhängig immer wieder zu anderen Ergebnisse führen. Rehm lehnt diese Politik nicht nur im Interesse der betroffenen Beschäftigten ab. Er befürchtet, daß

damit auch das hohe Qualitätsniveau, das IBM früher einmal ausgezeichnet hatte, weiter abnehmen wird. Zudem werde so die eigentliche Stärke der IBM unterminiert, komplette informationstechnologische Lösungen anzubieten.

Wie die einst für ihre soziale Einstellung berühmte IBM seit den 90er Jahren mit den Mitarbeitern umgeht, zeigt der jüngste Vorstoß: Man will für Projektarbeiten die 45-Stunden-Woche als Regelarbeitszeit einführen. Hintergrund: Für IBM gilt der übliche Tarifvertrag für die Metall- und Elektroindustrie nicht mehr, denn im Zuge der Neustrukturierung traten die IBM-Töchter (mit einer Ausnahme) dem Verband der Metallindustrie (VMI), dem Tarifpartner der IG Metall, nicht mehr bei; sie waren damit nicht tarifgebunden. Ende 1993 schloß IBM dann mit der Deutschen Angestelltengewerkschaft (DAG) einen Haustarifvertrag ab, der in Verbindung mit diversen Betriebsvereinbarungen wesentliche Verschlechterungen festschrieb, unter anderem die Erhöhung der Regelarbeitszeit auf 38 Wochenstunden ohne Gehaltsausgleich und die Änderung des Entlohnungssystems mit der Folge, daß die Beschäftigten im Durchschnitt fünf Prozent ihres Einkommens verloren haben.

Doch selbst gegen den verschlechterten Tarifvertrag verstößt das Unternehmen permanent. Zum Beispiel bei der Arbeitszeit. Eine Meinungsumfrage des Betriebsrats der IBM-Niederlassung Stuttgart ergab, daß 31 Prozent der Belegschaft durchschnittlich 43 bis 48 Stunden pro Woche arbeitet, 28 Prozent sogar 48 Stunden und mehr. Betriebsrat Hans Joachim Brockerhoff sieht darin nicht nur einen Verstoß gegen den Tarifvertrag, sondern auch gegen das Arbeitszeitgesetz.

Das Ende einer Ära: IBM steigt vorzeitig aus der SMST aus Chip-Produktion in Böblingen läuft aus Ungewisse Zukunft für die Beschäftigten auf der Hulb

Eine Ära geht zu Ende. Von 1999 an werden auf der Böblinger Hulb keine Computer-Chips mehr gefertigt. IBM verabschiedet sich vorzeitig als Miteigentümer (49 Prozent) und als Kunde der SMST. 70 Millionen Dollar, so Gerüchte, soll der US-Multi dafür an Philips überwiesen haben. Das Halbleiter-Unternehmen auf der Hulb wird ab Januar eine hundertprozentige Philips-Tochter sein, nur noch Logikbausteine (zum Beispiel für Mobiltelefone, CD-Laufwerke und Fernsehgeräte) fertigen und dies ausschließlich für den niederländischen Konzern.

1989 hat der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl die Produktion des Vier-Megabit-Chips im IBM-Halbleiter-Werk auf der Hulb gestartet. Das Werk galt als eines der modernsten der Welt. Doch schon wenige Jahre danach weigerte sich "Big Blue", auf die neue Chip-Generation umzusteigen. Der unaufhaltsame Abstieg begann. Anfang 1995 verkaufte IBM 51 Prozent der Anteile seiner Halbleiter GmbH an Philips. Das Unternehmen firmierte fortan unter dem Namen Submicron Semiconductor Technologies GmbH (SMST). Erst 1997 begann auf der Hulb dann viel zu spät die Produktion von 16-Megabit-Chips. Doch mittlerweile sind 64 MB weltweit Standard.

Der Ausstieg der IBM aus der SMST wird dort zu Umstrukturierungen und zum Abbau von Arbeitsplätzen führen. Nach monatelangen Auseinandersetzungen liegt ein Interessenausgleich und ein Sozialplan vor. Die Beschäftigten konnten zusammen mit ihrem Betriebsrat und der IG Metall erreichen, daß die Zahl der Kündigungen verringert wurde. Die Geschäftsleitung mußte außerdem die ursprüngliche Kündigungsliste zurücknehmen, da die Sozialauswahl willkürlich war. Viele Kolleginnen und Kollegen werden die Firma jetzt über Aufhebungsverträge verlassen. Für 40 wird der befristete Arbeitsvertrag nicht verlängert. Von 710 Arbeitsplätzen bleiben 590 übrig.

"Dies war zumindest ein Teilerfolg", sagt Betriebsratsvorsitzender Karl-Heinz Baumgarte. "Und das war nur möglich, weil wir Druck gemacht haben." Höhepunkt der Aktionen war ein Protestmarsch von der Kantine zu Tor 1, an dem sich Ende Oktober mehr als 300 SMSTler beteiligt hatten.

Die Zukunft der SMST bleibt ungewiß, denn Philips betreibt mehrere Werke, die dieselben Logikchips produzieren wie das Werk auf der Hulb. Da es dort keine Entwicklungsabteilung gibt, ist man völlig von Philips abhängig. Und das von IGM und Betriebsrat geforderte Zukunftskonzept mit konkreten Investitionszusagen steht immer noch aus.

Ludwig Kemeth: Patenschaften mit überlebenden Arbeitssklaven einrichten IG-Metall unterstützt Zwangsarbeiter

Die IG Metall Stuttgart wird ehemaligen NS-Zwangsarbeitern bei der Durchsetzung ihrer Rechtsansprüche helfen. Die Zeit sei überreif, sagte Ludwig Kemeth, der Erste Bevollmächtigte. Zudem laufe nächstes Jahr die Verjährungsfrist für die Entschädigung aus.

"Bundeskanzler Gerhard Schröder soll nicht nur mit den Vorstandsvorsitzenden deutscher Großkonzerne über die Entschädigungsforderungen ehemaliger Zwangsarbeiter sprechen, sondern auch mit Vertretern der Betroffenen", forderte Ludwig Kemeth kurz nach dem Bekanntwerden eines Spitzengesprächs in Hannover. Nicht nur die deutsche Wirtschaft habe ein Recht auf Vertretung durch die Bundesregierung, sagte Kemeth, "sondern vor allem die Opfer".

Der IGM-Bevollmächtigte unterstützt die Einrichtung einer Stiftung, die vom Bund und der Industrie finanziert werden soll. Den betagten und oftmals verarmten Opfern müsse der mühevoll Gang vor die Gerichte erspart werden. Kemeth ruft deshalb "zur Einrichtung von Patenschaften der örtlichen Zwangsarbeitsbetriebe mit überlebenden Arbeitssklaven auf; denn wir sind die natürlichen Verbündeten dieser geschundenen Menschen, von denen nur noch sehr wenige am Leben sind".

Die IG Metall wolle nicht Prozesse um jeden Preis, ergänzt Jens Herbst, der Leiter der Rechtsabteilung der Gewerkschaft in Stuttgart. Wenn es aber nicht kurzfristig zu angemessenen außergerichtlichen Entschädigungen komme, und wenn die betroffenen Unternehmen nicht auf die Einrede der Verjährung verzichten, sei die IG Metall bereit, Prozesse gegen Firmen mit Sitz in der Region Stuttgart zu unterstützen. Vorbereitungen dazu laufen bereits, "denn wir haben Kontakte zu etwa hundert Opfern in osteuropäischen Ländern, die unter anderem bei Bosch und Daimler gearbeitet haben und dafür mit Hungerlöhnen abgespeist wurden", berichtet Herbst. "Viele der uns bekannten Opfer wären bereit, den schwierigen Weg des Prozesses auf sich zu nehmen."

Jadwiga Janiszek, ehemalige polnische Zwangsarbeiterin: "Uns kaufte Bosch"

Wir kamen in Stuttgart am Hauptbahnhof an. Dort behandelte man uns wie lebendige Ware. Uns kaufte Bosch". Dies berichtete die 74jährige polnische Zwangsarbeiterin Jadwiga Janiszek kürzlich einem Fernsehteam des SWR. Die Frau war mit ihrer Familie und 50 Nachbarn nach dem Warschauer Aufstand im September 1944 verschleppt worden. Bei Bosch mußte sie zwölf Stunden und mehr arbeiten, Kupferdraht aufrollen von der Stärke eines Haares bis zur Stärke eines Daumens. Da sie bis heute keine Entschädigung erhalten hat, organisierte sie sich im Verein polnischer NS-Opfer.

Während bei Daimler in Stuttgart-Untertürkheim immerhin ein großes Mahnmal an die Verbrechen gegenüber den ehemaligen Zwangsarbeitern erinnert, schweigen die Chefs von Bosch bis heute, allen voran "Gottvater" Hans L. Merkle, der als graue Eminenz im Hintergrund immer noch die Fäden zieht. Der frühere Daimler-Vorstandsvorsitzende Edzard Reuter hat das Thema bereits vor Jahren wissenschaftlich aufarbeiten lassen. Daimler hatte damals immerhin 25 Millionen Mark an Einrichtungen

bezahlt, die sich um Zwangsarbeiter kümmern. Einzelentschädigungen aber lehnt man nach wie vor

ab. Vorstandsmitglied Manfred Gentz bekannte sich allerdings erst kürzlich ausdrücklich zur Verantwortung gegenüber der Firmengeschichte.

Bosch-Geschäftsführer Tilman Todenhöfer ist dagegen nicht einmal zu einer Geste bereit. Als Ludwig Kemeth ihn aufforderte, die Überlebenden nach Stuttgart einzuladen, lehnte Todenhöfer ab. Der Konzern, der sich gern auf das soziale Engagement seines Gründers beruft, will sich aus der Verantwortung stehlen. "Bosch wartet ab, bis keiner mehr von uns lebt", befürchtet Jadwiga Janiszek, die ehemalige Zwangsarbeiterin aus Polen.

SPD-ANTRAG (zu Zwangsarbeitern)

Die Städte Karlsruhe und Ulm haben als Geste der Versöhnung ehemalige Zwangsarbeiter eingeladen, der Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster hatte einen entsprechenden SPD-Antrag abgelehnt. Jetzt hat die Fraktion ihren Antrag erneuert, denn die Situation habe sich "in den letzten Wochen dramatisch verändert". Auch große deutsche Firmen seien mittlerweile zu Entschädigungszahlungen bereit, "nachdem sie sich zuvor jahrzehntelang geweigert hatten, das Problem auch nur zur Kenntnis zu nehmen". Deshalb erwartet SPD-Stadtrat und Bosch-Betriebsrat Werner Neuffer jetzt endlich ein positives Signal des Stadtoberhauptes.

Die SPD verweist zudem darauf, daß die Stadt Stuttgart selbst – zusammen mit den stadt eigenen Technischen Werken – über 1.000 Zwangsarbeiter beschäftigt hatte. Insgesamt schufteten mehrere zehntausend Zwangsarbeiter während des Krieges in der Region Stuttgart.

P.S. Weitere Informationen über Zwangsarbeiter in Stuttgart enthält eine Broschüre der IG-Metall und der Vereinigung der Verfolgten des Nazi-Regimes (VVN). Die Broschüre kann bezogen werden bei der IG-Metall in Stuttgart. Fon: 07 11/1 62 78-0, Fax: 07 11/1 62 78-49

H. Lense über die Gießerei: Technologisch spitze, aber Platzprobleme Erweiterung auf dem Parkplatz möglich T. Adler: Bonus für Beschäftigte, die ohne Auto kommen

Daimler-Chrysler hat mit der Leichtmetallgießerei im Esslinger Stadtteil Mettingen eine der modernsten Gießereien dieser Art. Sie erhöht die Konkurrenzfähigkeit des Standortes Untertürkheim, zu dem der Werkteil Mettingen gehört. Da die Gießerei aus allen

Nähten platz, und da es keinen Platz zur Erweiterung gibt, hatte der zuständige Betriebsrat Thomas Adler eine Idee. "Wir könnten dafür teilweise den Parkplatz nutzen. Ein Teil des finanziellen Vorteils für das Werk könnte dann all den Mettinger Beschäftigten zugute kommen, die per Fahrgemeinschaft, S-Bahn oder Fahrrad ins Werk kommen."

5.000 Menschen arbeiten in Mettingen, 1.700 in der Gießerei. "Sie gehört zur Prozeßkette, die mit dem Guß beginnt und über die Teilebearbeitung und die Montage beim fertigen Motor, Getriebe oder der Achse endet", sagt Helmut Lense, der

Betriebsratsvorsitzende in Untertürkheim. "Und weil wir diese Kette an einem Standort haben, ist dies ein enormer Wettbewerbsvorteil."

Früher wurden in Mettingen alle möglichen Teile gegossen. "Heute hat man sich auf technologisch anspruchsvolle Großteile wie Zylinderköpfe, Steuer- und Kurbelgehäuse spezialisiert und alte Druckgußmaschinen durch neue Anlagen mit großer Schließkraft ersetzt", berichtet Betriebsrat Thomas Adler. Kaum vorstellbar sind die Dimensionen dieser zig Millionen Mark teuren Druckgußanlagen: Sie können fast so groß sein wie ein kleines Einfamilienhaus. Erprobt wird derzeit auch ein neues Druckgußverfahren für sehr dünnwandige Teile, auf das die Versuchsgießer sehr stolz sind. Dabei wird halbweiches Stangenmaterial mit hohem Druck in Formen geschossen. Der Vorsprung der Mettinger ist so groß, daß es technologisch kaum noch eine echte Konkurrenz gibt. Und mittlerweile erwirtschaftet die Gießerei auch wieder ein positives operatives Ergebnis.

"Unser Hauptproblem ist zur Zeit die Auslastungsfalle", sagt Helmut Lense. Die Fertigung im Grenzbereich werde zum Dauerzustand. Dies führe zu einer nicht vertretbaren Überbelastung der Beschäftigten und der Anlagen. Es gebe zu wenig Platz. Dies behindere die Produktion und verhindere die Expansion.

Zwar hatten die Betriebsräte im vergangenen Jahr einige Investitionen zur Verbesserung der Lage durchgesetzt, doch das genügt ihnen nicht. "Mit neuen Arbeitszeitmodellen könnten wir für eine Entlastung der Betroffenen und Neueinstellungen sorgen", schlägt Helmut Lense vor.

Thomas Adler könnte sich vorstellen, "daß man künftig Teile des Parkplatzes bebaut und für die Gießerei nutzt". Um Parkraum freizumachen, sollte die Werkleitung für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs werben und allen Mettingern, die dann ohne Auto zur Arbeit kommen, einen Teil des Gewinns weitergeben, den das Werk mit der Bebauung erzielt. Vorbild könnte die Bausparkasse Schwäbisch Hall sein, deren Beschäftigte mit dem Firmenausweis kostenlos mit dem Bus zur Arbeit fahren können. Die Firma hat damit Geld gespart, denn sie konnte auf den Bau eines zusätzlichen Parkhauses verzichten.

Thomas Adler: "Das Modell ist sicher nicht eins zu eins übertragbar, aber es dürfte auch für uns zukunftsweisend sein – eine intelligente Form, Mobilität zu organisieren mit Vorteilen für das Werk, für die Beschäftigten und für die Umwelt." Der Betriebsrat würde diese Überlegungen gern in das Projekt "mobilität" einfließen lassen (siehe dazu Seite 2 dieser Ausgabe!), an

Weiterbildung: Das bfw macht's möglich: Facharbeiterbrief mit 40

Wenn du keine Facharbeiterprüfung hast, bist du nichts", sagt Filippos Divanis (28) von der Metallschleiferei Venetis in Leutenbach im Rems-Murr-Kreis. Der junge Mann ging deshalb zum Berufsförderungswerk (bfw) nach Stuttgart-Bad Cannstatt, um sich in Abendkursen und samstags auf die Facharbeiterprüfung vorzubereiten. Ein Jahr später machte er die Meisterprüfung und dann den technischen Betriebswirt.

Seit 1983 bietet das bfw, eine gemeinnützige Bildungseinrichtung des DGB, und- oder angelernten Metallern Fortbildungskurse an. Nicht nur junge Männer wie Divanis kommen, auch 40jährige Schichtarbeiter wie Mustafa Tas von Bosch in Feuerbach ließen sich 18 Monate lang beim bfw fortbilden, um dann erfolgreich bei der IHK die Facharbeiterprüfung abzulegen. Jetzt ist der Vater von vier Kindern Industriemechaniker mit dem Schwerpunkt Geräte- und Feinwerktechnik. Bei Bosch hat sich das Angebot längst herumgesprochen, denn seit Jahren gehen Bosch-Arbeiter zum bfw. Zusammen mit Tas hat dieses Jahr Johann Fäitenheimer (34) die Prüfung gemacht, der als Einsteller im Pumpenwerk arbeitet. Da beide im Dreischicht-Betrieb arbeiten, mußten sie häufig direkt nach der Nachtschicht die Schulbank drücken. "Das haben wir trotzdem geschafft, denn die Lehrer sind sehr engagiert", berichtet Tas. Außerdem, so Studiendirektor Richard Stier, der nebenberuflich bfw-Fachbereichsleiter ist, "haben die Männer viel dazugelernt, nicht nur in fachlicher Hinsicht, denn uns geht es auch um soziale Kompetenz und darum, daß die Leute ihren Horizont erweitern können".

Nicht jeder macht allerdings nach seiner Ausbildung beim bfw gleich eine Traumkarriere wie Filippo Divanis. Als er den Facharbeiterbrief bekam, hat ihn die Firma als Programmierer übernommen – mit doppeltem Gehalt, nach der Meisterprüfung bekam er eine Meisterstelle. Divanis: "Das hat mein Leben verändert."

LESERBRIEF

"Ein ansprechendes, erfrischendes Layout. Ist das eine neue Zeitung?" fragte mich ein Mittelständler vor kurzem im ICE von Berlin nach Stuttgart. Von meinem Angebot, "sie können das Blatt gerne lesen", war er irritiert, als er das IGM-Zeichen entdeckte.

Mit einem anerkennenden "Donnerwetter, mit welchen Themen sich diese Burschen heute beschäftigen", gab er mir die Zeitung zurück – sichtlich überrascht von der Mitarbeit der IG Metall beim regionalen Strukturbericht 1996/97. Es war die Oktober-Ausgabe von IGM REGIONAL.

Als ehemaliger Betriebsrat bei Daimler-Benz am Standort Stuttgart und Mitbegründer der auch über unsere Region hinaus bekannten Betriebszeitung SCHEIBENWISCHER freute ich mich über dieses Kompliment. Ich meine, ein Dankeschön haben die Autoren, Macher und Macherinnen von IGM REGIONAL für den Inhalt und die Qualität verdient.

MOBILIST

Das Projekt "Mobilität im Ballungsraum Stuttgart", kurz "mobilst", das wir in unserer letzten Ausgabe vorgestellt hatten, stößt auf Interesse. Mehrere Leser meldeten sich mit der Bitte um weitere Informationen.

Veit Haug von der Wirtschaftsfördergesellschaft der Region Stuttgart (WRS) koordiniert das Projekt. Seine Anschrift: WRS, Friedrichstraße 10, 70174 Stuttgart, Fon 0711/2 28 35-18, Fax 0711/2 28 35-55, E-Mail: VHaug@Region-Stuttgart.de. Näheres über "mobilst" findet sich auch im Internet: <http://www.mobilst.de>.

Beim Verband der Region Stuttgart (VRS) ist Jürgen Wurmthaler für das Projekt zuständig, bei Daimler unter anderem Christian Günther vom Tochterunternehmen Intertraffic.

RÄTSELECKE

Berlin-Reise zu gewinnen

Wie heißt der Politiker, der im Kreis Böblingen Ende der 80er Jahre die Produktion von Vier-Megabit-Chips eröffnet hat?

Bitte ausfüllen und an folgende Adresse schicken:

***IG Metall · Redaktion REGIONAL
Fronackerstraße 60 · 71332 Waiblingen
Fax 0 71 51/95 26-22***

Unter den Einsendungen mit der richtigen Antwort werden zehn Gewinner gezogen. Erster Preis: eine dreitägige Studienfahrt nach Bonn oder Berlin für zwei Personen. Zweiter Preis: zwei Konzertkarten, die die Kulturgemeinschaft des DGB spendet. Die übrigen Gewinner erhalten einen Buchpreis. Alle Gewinner werden benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Beim letzten Spiel lautete die richtige Antwort "mobilst". Mit dieser Abkürzung wirbt das Projekt "Mobilität im Ballungsraum Stuttgart". Die Gewinner des Spiels werden in diesen Tagen ermittelt. Wir werden die Namen in der nächsten Ausgabe (Februar 1999) veröffentlichen.