

Wieder 35 Stunden IGM gewinnt Prozeß gegen Beru

Über dem Ludwigsburger Automobilzulieferer Beru scheint wieder die 35-Stunden-Sonne. Auch das Landesarbeitsgericht hat mittlerweile bestätigt, daß die Verlängerung der Arbeitszeit um zwei Stunden über eine Betriebsvereinbarung illegal war. Das Gericht ließ keine Revision zu. "Dies ist ein Sieg der Tarifautonomie und des Flächentarifvertrags", sagt Werner Hillenbrand, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall im Kreis Ludwigsburg. Die zu viel geleistete Arbeit kommt jetzt auf ein Gleitzeitkonto. Hillenbrand: "Es gibt Kollegen, denen muß die Firma bis zu 200 Stunden gutschreiben; die können dann mehrere Wochen Urlaub machen."

Geld bekommen die Beru-Leute auch, denn die Kürzung des tariflichen Weihnachtsgeldes um zehn Prozent war laut Gerichtsurteil rechtswidrig. Im Durchschnitt müssen deshalb jedem Beschäftigten, sofern er seinen Rechtsanspruch geltend gemacht hat, 800 Mark überwiesen werden, 400 Mark pro Jahr.

Zu wenig Kooperation der Zulieferer Enorme Gewinne in der Autoindustrie

Die Autohersteller und die großen Zulieferfirmen machen gigantische Gewinne; auch fast alle mittleren und kleinen Teilezulieferer schreiben wieder schwarze bis tiefschwarze Zahlen. Dennoch stehen gerade die kleinen unter Kostendruck. Dies ist das Ergebnis einer Befragung des Stuttgarter IMU-Instituts. Als zweitgrößtes Problemfeld wird die Qualifikation der Beschäftigten genannt. Dies, so Dieter Knauß, der Sprecher der IG Metall in der Region Stuttgart, ist nicht zuletzt das Resultat der Verweigerung vieler Firmen während der 90er Jahre, junge Leute im Betrieb auszubilden.

IMU-Experte Ralf Grammel nennt zwei Hauptgründe für die immer noch nicht befriedigende Ertragslage vieler Teilezulieferer in der Region: Der enorme Kostendruck der Hersteller oder der Systemzulieferer. Und "hausgemachte betriebsinterne Probleme, wie fehlende Managementkompetenz und untaugliche Kommunikationsstrukturen".

Wenn hieran nicht massiv gearbeitet werde, "werden etliche kleinere Unternehmen die nächste Krise kaum überleben", sagte Ralf Grammel beim ersten regionalen Zuliefertag im Stuttgarter Haus der Wirtschaft Ende Januar: "Wir benötigen zukunftsweisende Kommunikations- und Kooperationsformen zwischen den Herstellern sowie den Zulieferern und Unterzulieferern." Ziel müsse "die Stärkung der Wettbewerbsposition der Zulieferer und der Erhalt der Beschäftigung in der Region sein". Dabei, so IGM-Sprecher Dieter Knauß, könnte die Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart (WRS) eine wichtige Hilfestellung leisten.

Ludwig Kemeth: Der Metaller hatte einen wichtigen Leitspruch: "Ich höre nicht auf, für die Schwachen einzutreten"

Sein Tod ist ein Verlust für die IGM in der Region

Ludwig Kemeth ist tot. Der bekannte Stuttgarter Metaller wurde völlig unerwartet am 2. Dezember 1998 im Alter von 55 Jahren aus dem Leben gerissen. Kemeth wurde 1986 als Nachfolger von Klaus Zwickel zum Ersten Bevollmächtigten der IG Metall Stuttgart gewählt, die auch für den Kreis Böblingen zuständig ist.

"Ich werde nicht aufhören, für die Schwachen einzutreten." Dies war sein Leitspruch. Der gelernte Betriebsschlosser hatte immer sein Ohr und sein Herz bei den Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Opportunistisches Verhalten war ihm fremd. Er war als Gewerkschafter ein "Überzeugungstäter".

In der Debatte um das "Ende der Bescheidenheit" hatte er sich Ende 1998 zum Fürsprecher mutiger Lohnforderungen gemacht. Die Verkürzung der Arbeitszeit galt ihm als ein wichtiges Mittel zur Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit und zur Sicherung bestehender Arbeitsplätze. Unrecht beseitigen, die Schwachen organisieren, den Lohnabhängigen zu ihrem Recht verhelfen dafür stand Ludwig Kemeth nicht nur bei Tarifaueinandersetzungen. Er stritt auch gegen vergangenes Unrecht, zum Beispiel für die Rechte der ehemaligen Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen. Mehrmals hat er sich in dieser Zeitung dafür eingesetzt, zuletzt wenige Tage vor seinem Tod. Für die Dezember-Ausgabe rief er "zur Errichtung von Patenschaften der örtlichen Zwangsarbeitsbetriebe mit überlebenden Arbeitssklaven auf". Denn die Gewerkschaften seien "die natürlichen Verbündeten dieser geschundenen Menschen, von denen nur noch sehr wenige am Leben sind".

*Dieter Knauß und Jürgen Stamm
Sprecher der IG Metall in der Region Stuttgart*

LESERBRIEFE

Im Dezember hatten wir in IGM REGIONAL über die Parkplatzdiskussion bei Daimler-Chrysler in Stuttgart-Untertürkheim berichtet. Tom Adler regte einen Bonus für Beschäftigte an, die ohne Auto ins Geschäft kommen. Dazu ging folgende Zuschrift ein:

Dank guter Autokonjunktur sind die Produktionskapazitäten fast überall voll ausgeschöpft. Damit stellt sich für Daimler-Chrysler auch im Zusammenhang mit der Fusion die Frage nach Kapazitätserweiterungen. Was liegt da näher als auf vorhandenen Parkplätzen Parkhäuser zu bauen und die Restfläche für Produktionsgebäude zu nutzen. Deshalb plant der Konzern, mehrere Parkhäuser zu bauen.

Aufgrund der täglichen Staus auf den Zufahrtsstraßen zu den Produktionsstätten stellt sich die Frage, ob dies die beste Lösung ist? Unter anderem ist Daimler-Chrysler an dem mit Millionen prämierten Projekt "mobilität" beteiligt. Das Projekt strebt eine optimale Mobilität für die Nutzer an. Es stellt sich die Frage, ob dies Alibiaktivitäten sind, oder ob man ernsthaft an Alternativen interessiert ist.

Heutzutage wird im Unternehmen jede Mark zweimal umgedreht. Das heißt aber, daß Mitarbeiter, welche mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen, indirekt die Parkplätze der Kollegen mitfinanzieren. Da wäre es doch nur konsequent, auch im Sinne eines besseren Verkehrsflusses, Anreizsysteme für den öffentlichen Nahverkehr und Fahrgemeinschaften zu schaffen.

Auch bessere Parkmöglichkeiten für Radfahrer oder Firmenbusse, die ins Werk fahren, wären Alternativen. Nachdem der externe Busverkehr aber nahezu ganz abgeschafft wurde, dürfen wir uns über mehr Staus im Berufsverkehr freuen. Es lebe das Kästchendenken.

Udo Bangert Betriebsrat bei Daimler-Chrysler in Untertürkheim
udo.bangert@daimlerchrysler.com.

IN EIGENER SACHE

Ernst Eisenmann, der frühere Bezirksleiter der IG Metall in Baden-Württemberg (1983 bis 1988), hat uns auf einen Fehler in der Dezember-Ausgabe von IGM-REGIONAL hingewiesen. Berthold Huber (48) ist nicht, wie berichtet, der siebte, sondern der achte Bezirksleiter der IG Metall in Baden-Württemberg. Eisenmann verwies uns darauf, daß wir Sigmund Löwi vergessen hatten, der in den Jahren 1950 bis 1953 Bezirksleiter gewesen ist. Zuvor hatte Hans Brümmer die Metallgewerkschaft in der amerikanisch besetzten Zone Nordwürttemberg-Nordbaden geführt. Sie nannte sich damals "Industrieverband Metall".

ZWANGSARBEITER

Stuttgart will im September mit einer öffentlichen Gedenkfeier an das Schicksal der 35.000 Zwangsarbeiter erinnern, die in der Stadt gearbeitet hatten, die Mehrheit in Rüstungsbetrieben. Bereits am 24. März veranstaltet das Stuttgarter Stadtarchiv zusammen mit der Bibliothek für Zeitgeschichte im Stuttgarter Rathaus ein Symposium zum Thema Zwangsarbeit. Dabei sind auch Vorträge über Daimler und Bosch vorgesehen. Weitere Informationen beim Stadtarchiv (Fax: 07 11/ 2 16-44 56).

IGM-Bevollmächtigter Hartmann:
Region muß einheitlich auftreten
Wissen bündeln und nutzbar machen
Für die regionale Kompetenz- und Innovationszentren

INTERVIEW

Der Esslinger IG-Metall-Bevollmächtigte Helmut Hartmann wurde 1995 ins erste Parlament der Region Stuttgart gewählt. IGM REGIONAL sprach mit ihm über seine Erfahrungen und Ziele.

Kritiker nennen das Regionalparlament eine weitere Quasselbude, die nichts zustande bringt. Die Landräte wollen den Verband der Region Stuttgart am liebsten abschaffen. Was ist schief gelaufen?

Der Wettbewerb der europäischen Regionen ist nicht nur ein Schlagwort. Die Region Stuttgart muß nach außen einheitlich auftreten. Ein Ballungsraum wie diese Region verträgt keine Landkreisgrenzen. Den anderen Ballungsräumen im Land sollte generell freigestellt sein, sich regional oder über Landkreise zu strukturieren. Bei uns sollten die Kompetenzen der Landratsämter an die Region sowie an die Kommunen abgegeben werden.

Die IG Metall hat sich immer für die Region stark gemacht, ist sogar Gesellschafterin der regionalen

Wirtschaftsfördergesellschaft geworden. Was hat das Engagement den Arbeitern und Angestellten in der Region bisher konkret gebracht?

Ich bin noch heute stolz darauf, daß uns dies gelungen ist. Wir dürfen die Wirtschafts- und Strukturpolitik nicht den Verbänden und der IHK überlassen. Immerhin hat die Region mittlerweile ihre Strukturprobleme erkannt. Die von der IG Metall seit über zehn Jahren in Auftrag gegebenen Strukturgutachten werden jetzt vom Regionalverband und der IHK mitfinanziert. Die Regionale Beschäftigungsagentur (Rebag) ist mittlerweile fest installiert. Nach der Aufbauphase wünsche ich mir jetzt allerdings wesentlich mehr Dynamik.

Die Region Stuttgart kümmert sich außerdem um ein sinnvolles Management der verschiedenen Gewerbegebiete und -brachen und hat erstmals alle relevanten wirtschaftspolitischen Daten zusammengestellt. Jetzt wollen wir in Verbindung mit wissenschaftlichen Einrichtungen regionale Kompetenz- und Innovationszentren aufbauen. Damit soll Wissen gebündelt und für die Wirtschaft nutzbar gemacht werden. So wollen wir Studienabsolventen und Existenzgründer mit Räumen und Risikokapital unterstützen. Ich denke zum Beispiel an die Fachhochschule Nürtingen mit ihrer Nebenstelle in Geislingen. Sie hat im Bereich der Stadt- und Landschaftsplanung einen sehr guten Ruf.

Die Mehrheit des Regionalparlaments befürwortet zwei Großprojekte, die wir mehrfach kritisch durchleuchtet haben, "Stuttgart 21" und die Filder-Messe.

Baden-Württemberg braucht einen zukunftsfähigen Standort für eine Landesmesse. Dafür ist das vorhandene Killesberg-Gelände auf Dauer nicht geeignet. Doch die Filder-Messe soll keine Konkurrenz zu München, Leipzig, Frankfurt oder Hannover werden.

Nicht einmal die Wirtschaft, die die Filder-Messe so lauthals fordert, ist zu einem nennenswerten finanziellen Beitrag bereit. Es fehlt ein Nutzungskonzept. Muß man da Mängel nicht an der Professionalität der Befürworter zweifeln?

Die Paar Mark, die die IHK angeboten hat, sind nicht der Rede Wert. Ein Konzept fehlt tatsächlich. Ich setze deshalb auf den früheren Esslingen Oberbürgermeister Uli Bauer, der mittlerweile die Geschäftsführung des Projekts übernommen hat. Als Architekt und Stadtplaner ist er sicher der geeignete Mann.

Beide Projekte, Messe und "Stuttgart 21" sind in Verzug, beide kämpfen mit finanziellen Problemen. Die Deutsche Bahn AG schreibt rote Zahlen; ein Milliardengrab in Stuttgart würde sie in den Ruin treiben.

Bei "Stuttgart 21" habe ich durchaus eine gewisse Skepsis, was die Vermarktung betrifft. Vermutlich waren die ursprünglichen Zahlen zu optimistisch. Das Ziel, Stuttgart erstklassig in das Netz der europäischen Schnellbahn zu integrieren, ist aber sehr wichtig.

HELMUT HARTMANN

Der Sozialdemokrat Helmut Hartmann (56) gehört dem Regionalparlament seit dessen Konstituierung im Jahr 1995 an. Er ist Mitglied des Wirtschaftsausschusses. Hartmann wurde 1996 zum Ersten Bevollmächtigten der IG Metall in Esslingen gewählt. Zuvor hatte der gelernte Maschinenschlosser und Techniker 29 Jahre lang in der Wendlinger Maschinenbaufirma Cross gearbeitet, die später von Giddings & Lewis und dann von Thyssen übernommen wurde. Der Thyssen-Konzern hat das renommierte Unternehmen 1998 geschlossen.

IMU-Experte Ralf Grammel: Der Wettbewerb in der Automobilindustrie wird sich verschärfen Kleinzulieferer müssen sich umstellen Ohne Kooperation düstere Zukunftsaussichten

Das Jahr 1998 war für die Autoindustrie in der Region ein Rekordjahr. Dies gilt allerdings nicht für die Arbeitsplätze. Trotz Neueinstellungen konnten die Verluste der vergangenen Jahre bei weitem nicht aufgefangen werden. So beschrieb IMU-Forscher Ralf Grammel beim Zuliefertag im Stuttgarter Haus der Wirtschaft die derzeitige Lage. Organisiert wurde die Konferenz vom Steinbeis-Europa-Zentrum, der Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart (WRS) und dem IMU-Institut.

Die Produktionskapazitäten werden nach Ansicht von Experten weltweit bis zum Jahr 2001 von derzeit 65 Millionen Fahrzeugen auf 77 Millionen ansteigen, die Nachfrage aber wird bei 60 Millionen stagnieren. Dies, so Ralf Grammel, wird auch in der Region zu einer Verschärfung des Wettbewerbs führen. Ein deutliches Signal dafür seien die drastischen Preissenkungen bei Honda.

Abgesehen von den großen Zulieferern sei die Zulieferindustrie der Region aber auf künftige Herausforderungen schlecht vorbereitet, Klein- und Mittelbetriebe ohnehin überfordert. "Wie soll ein kleiner Teilezulieferer die

Globalisierung mitmachen, ständig innovativ sein, den schnellen Wechsel von Produkten und Technologien bewältigen und das ganze auch noch für immer weniger Geld", fragte der IMU-Experte. Leider seien sich viele dieser Unternehmen des Problems noch nicht bewußt, ergab eine Befragung des IMU-Instituts.

Die Zusammenarbeit unter den verschiedenen Akteuren werde immer wichtiger. Grammel verlangte eine "gezielte Einbeziehung der regionalen Kompetenzen zur Bewältigung der globalen Herausforderungen". Dies sei auch eine Aufgabe der Regionalpolitik. Dabei gehe es um das Qualifikations- und Forschungspotential, das Infrastrukturangebot sowie die Entwicklung von Strategien zur Förderung der firmeneigenen Potentiale.

Zwischen den Autobauern und den Zulieferern hätten sich in den vergangenen Jahren neue Formen der Kooperation eingespielt. Wie das sogenannte Tandem-Projekt von Daimler-Chrysler. Daimler hält dabei freilich das Lenkrad in der Hand und der Zulieferer darf strampeln. So interpretieren jedenfalls einige Zulieferer dieses Bild.

Weit schlechter ist das Verhältnis zwischen Systemzulieferern und Teilezulieferern, berichtete Grammel. Je tiefer sich ein Unternehmen in der Wertschöpfungskette befindet, desto höher werde in der Regel der Kostendruck. Der Kontakt zum Hersteller gehe immer häufiger völlig verloren. Noch beliefern immerhin 42 Prozent der Zulieferer der Region die Hersteller direkt.

Auch wenn die allermeisten Teilezulieferer derzeit schwarze Zahlen schreiben, können sie kaum die Investitionen nachholen, die sie seit den Krisenjahren zurückgestellt hatten. Ganz abgesehen von Investitionen zum Aufbau einer neuen Substanz. Grammel sagt voraus, daß "viele Kleinzulieferer entweder aufgeben müssen oder von einem größeren Unternehmen übernommen werden, wenn die betreffenden Firmen nicht mit anderen Zulieferern kooperieren, um so ihre jeweiligen Defizite auszugleichen."

BDA-Präsident: Keine kritische Fragen zum eigenen Unternehmen Hundt verweigert zugesagtes Interview IG Metall macht sich Sorgen

77 Männer und Frauen hat der Uhinger Automobilzulieferer Allgaier im Vorjahr eingestellt. Überstunden und Sonderschichten waren an der Tagesordnung. Das Geschäft boomt. "Trotzdem hat die IG Metall Sorgen", sagt Michael Gustke, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall im Raum Göppingen, "denn der nächste Einbruch kommt bestimmt und ich bin mir nicht sicher, ob die Firma darauf vorbereitet ist". IGM REGIONAL hat deshalb den geschäftsführenden Gesellschafter Dieter Hundt um ein Interview gebeten. Doch Hundts Pressesprecher hat die Zusage nach der gewünschten Vorlage der Fragen wieder zurückgenommen.

Nicht zum ersten Mal wollte IGM REGIONAL bedeutende Unternehmer oder Manager in der Region Stuttgart interviewen. Vor zwei Jahren sprachen wir mit Meno Harms, dem Chef von Hewlett Packard in Böblingen (rund 7.000 Beschäftigte). Im vergangenen Jahr interviewten wir Hermann Haug, den Werkleiter von Daimler-Chrysler in Stuttgart-Untertürkheim (rund 19.000 Beschäftigte). Keiner der beiden Spitzenmanager verlangte vorab die Fragen. Nur Dieter Hundt. Ein unübliches Verfahren, doch wir wollten dem viel beschäftigten Unternehmer, der zugleich Chef der bundesdeutschen Arbeitgeberverbände ist, entgegenkommen. Und dann verweigerte sich der im Interview geübte Wirtschaftsmann trotz anfänglicher Zusage.

"Der sonst so weltoffene BDA-Präsident ist plötzlich presseschau geworden", wundert sich Michael Gustke, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall Göppingen. "Wenn Herr Hundt davon ausgeht, daß in seinem Betrieb alles bestens läuft, dann kann ich davor nur warnen. Ich erinnere nur an die Probleme mit der Gruppenarbeit." Mehrmals habe Dieter Hundt bei Betriebsversammlungen die Auffassung des Betriebsrats bestätigt, daß man in diesem Bereich noch mehr machen müsse.

Obwohl die IG Metall seit über zehn Jahren vor zu starker Abhängigkeit von der Automobilindustrie warnt und obwohl viele Zulieferer in den Krisenjahren Anfang bis Mitte der 90er Jahre bittere Erfahrungen gemacht hatten, haben sie daraus oft keine Lehren gezogen. So ist Allgaier auch heute noch überwiegend von den Aufträgen der Automobilindustrie abhängig. Der Anteil an der Gesamtproduktion ist sogar weiter gestiegen. Die Uhinger liefern Preßteile und Werkzeuge an Audi, Porsche, Daimler und andere, und dabei deckt Allgaier oft nur die Spitzen ab. Beim zweiten, relativ unbedeutenden Allgaier-Standbein, dem Maschinen- und Apparatebau, gibt es Probleme. Der Auftragsbestand liegt um 24 Prozent unter dem Vorjahrsniveau.

Dazu wollten wir Dieter Hundt befragen. Außerdem wollten wir wissen, in welchen Segmenten Allgaier ein echter Systemzulieferer ist und wo nur Unterlieferant. Wir wollten auf die guten Leistungen der Firma auf dem Gebiet der Aluminium-Technologie eingehen, aber auch auf die Kunststofftechnologie, die Allgaier nicht beherrscht. Dies könnte problematisch werden, da dieser Technologie bei den Tanks vermutlich die Zukunft gehört.

Wir wollten den Allgaier-Chef fragen, warum er auf Forschung und Entwicklung so wenig Wert legt, warum es kaum Kooperationen mit Forschungseinrichtungen oder Diplomanten in seinem Unternehmen gibt.

Viele der Fragen sind Dieter Hundt übrigens nicht neu. Auch das Frauenhoferinstitut, das er um Rat gefragt hatte, stellte diese Fragen. Kann es sein, daß Dieter Hundt als früherer VMI- und jetziger BDA-Chef in den vergangenen Jahren nicht genügend Zeit für das eigene Unternehmen hatte? Dies war die letzte Frage, die IGM REGIONAL dem Allgaier-Chef stellen wollte.

**Reitter und Schefenacker:
Völlig abhängig von der Autokonjunktur
Es fehlt eine Zukunftsstrategie**

Seit Jahren fordern wir ein zweites Standbein", berichtet Claus Strecker, der Betriebsrat von Reitter & Schefenacker in Schwaikheim im Rems-Murr-Kreis. "Doch die Geschäftsleitung sperrt sich. Auch an strategische Allianzen ist nicht gedacht." Das Familienunternehmen ist mit den Standorten Schwaikheim (550 Beschäftigte), Esslingen (420 Beschäftigte) und Geislingen (300 Beschäftigte) voll von der Autoindustrie abhängig. Es fertigt Spiegel und Rückleuchten. In Oberrot (knapp 300 Beschäftigte) werden Geräte für Landschaftspflege hergestellt, in geringem Umfang auch Ersatzteile für die Autoindustrie.

"Zwar läuft das Geschäft zur Zeit sehr gut, doch die Ertragslage könnte besser sein", sagt Jürgen Groß-Bounin von der IG Metall Esslingen. Grund: vor allem interne Probleme. Am hierarchischen Führungsstil habe sich trotz einiger Bemühungen nur wenig geändert. Materialfluß und Arbeitsorganisation könnten verbessert, die Ausschußrate müßte verringert werden.

Die Geschäfte im Geislinger Werk, der Firma Ulo, die als Konkursbetrieb übernommen wurde, laufen zwischenzeitlich hervorragend. Die Auftragslage ist so gut, daß Personal eingestellt werden mußte. Doch auch bei Ulo vermissen Betriebsrat und IG Metall ein Zukunftskonzept. Gerhard Wick, IGM Geislingen: "Hier werden zwar auch für Zweiräder Leuchten gefertigt, doch dies ist viel zu wenig für ein zweites Standbein."

Statt sich intensiv mit den internen Problemen und einer Diversifizierung zu befassen, hat das Familienunternehmen in den

vergangenen Jahren mehrfach versucht, die "lieben Mitarbeiter" zu kostenloser Mehrarbeit zu nötigen. Die Geislinger hatten

dagegen Unterschriften gesammelt; in Esslingen und Schwaikheim ließen sich anfangs vor allem Angestellte erpressen. Walter Rödel, Betriebsratsvorsitzender in Geislingen: "Wenn die Beschäftigten in dieser Situation dem Betrieb Geld schenken sollen, was erwartet Reitter & Schefenacker dann von ihnen, wenn die Konjunktur nicht mehr so

**Ein Sieg für alle Teilzeitbeschäftigten
Daimler-Frauen erstreiten Zuschläge
Folge: Auch andere Unternehmen müssen nachzahlen**

Sechs Frauen von Daimler-Chrysler in Sindelfingen haben den Konzern in die Knie gezwungen. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) in Kassel hat ihnen bestätigt, daß sie als Teilzeitbeschäftigte von den Spät- und Nachtzuschlägen nicht ausgenommen werden dürfen. "Das ist ein Urteil gegen die Diskriminierung von Frauen im Betrieb", freut sich die Daimler-Arbeiterin Ellenore Haid, "denn Teilzeitkräfte sind fast immer Frauen".

Die sechs Frauen arbeiten im wöchentlichen Wechsel zwei oder drei volle Schichten, in die auch Spät- und Nachtarbeitsstunden fallen, für die Daimler die Zuschläge verweigerte. "Was glauben sie eigentlich, eine Frau gegen Daimler", fragte ein Beauftragter der Personalabteilung 1994 im Arbeitsgericht Stuttgart eine der Klägerinnen. Doch die Frauen ließen sich nicht einschüchtern. Die IG Metall hatte ihnen Rechtsschutz gewährt.

Nach dem Sieg der Kolleginnen beim Arbeitsgericht und beim Landesarbeitsgericht klagte Daimler vor dem Bundesarbeitsgericht. Denn der Konzern konnte sich immerhin auf eine Formulierung des Tarifvertrags stützen.

"Es war ein anstrengender Tag für uns", berichtet Ellenore Haid. Um vier Uhr früh mußten die Frauen aufstehen, um rechtzeitig vor Prozeßbeginn in Kassel zu sein. Als das letztinstanzliche Urteil verkündet wurde, war die Freude riesengroß. "Das war sagenhaft; wir gegen Daimler, wer hätte dies gedacht ..."

Jetzt bekommen die Frauen jeweils eine Nachzahlung von 7.000 bis 8.000 Mark. Nachzahlungen erhalten auch alle anderen Teilzeitbeschäftigte bei Daimler und anderswo, denen die Zulagen seither verwehrt wurden. Sie müssen diese allerdings schriftlich geltend machen. Und das geht jeweils nur für zwei Monate rückwirkend. Bei Daimler will der Betriebsrat eine Kollektivregelung durchsetzen.

Zufrieden mit dem Urteil zeigte sich auch Jens Herbst, der Leiter der Rechtsabteilung der IG Metall in Stuttgart.

"Damit konnte eine frauenfeindliche Formulierung des Tarifvertrages gekippt werden, die die IG Metall schon in den 80er Jahren beseitigen wollte. Doch die Arbeitgeber weigerten sich damals."

Gewerkschaften: Gegen althergebrachte Kirchturmpolitik Kompetenzen müssen her

Die Gewerkschaften in der Region fordern mehr Kompetenzen für den Verband der Region Stuttgart. Dies erklärten Dieter Knauß und Jürgen Stamm für die IG Metall sowie Wolfgang Brach für den DGB. Sie widersprechen damit den Landräten und Teilen der CDU, die die Region zu einem Zweckverband machen wollen.

"Wenn es nach den Landräten geht", so der Stuttgarter DGB-Vorsitzende Wolfgang Brach, "dann wird die Regionalpolitik wieder auf die althergebrachte Kirchturmpolitik reduziert". Genau das Gegenteil sei erforderlich. Die Gewerkschaften fordern deshalb, daß die Kompetenzen der Region Stuttgart erweitert werden. Dies sei für eine aktive Strukturpolitik unerlässlich. Auch im Nahverkehr hält IG Metall-Sprecher Dieter Knauß das derzeitige Angebot für unzureichend. "Wenn wir eine echte Mobilitätsregion werden wollen, dann müssen wir gerade im öffentlichen Nahverkehr beweisen, daß wir zukunftsfähige Konzepte auf den Weg bringen, die nicht vor irgendwelchen Stadt- oder Kreisgrenzen Halt machen."

Aufsichtsrat Bruno Nickel: Mahle ist voll von der Autokonjunktur abhängig Auf einen Auftragsrückgang nicht vorbereitet

Mahle gehört zu den großen Automobilzulieferern der Region Stuttgart. Dem Unternehmen geht es derzeit bestens, "doch auf einen Auftragsrückgang der Kraftfahrzeugindustrie ist man nicht vorbereitet", kritisiert Bruno Nickel, Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat und dessen stellvertretender Vorsitzender.

Am traditionsreichen Standort an der Pragstraße in Stuttgart-Bad Cannstatt arbeiten derzeit 1.350 Männer und Frauen, in den 70er Jahren waren es in der Spitze noch 3.100. Heute dominieren die Angestellten aus Entwicklung, Versuch und Verwaltung. Produziert wird im Ausland, in Rottweil, Alzenau und in Markgröningen. Dort stellen 1.000 Arbeiter und 160 Angestellte größere und sehr große Kolben her.

Zum Mahle-Konzern gehören außerdem die Firmen Filter-Knecht (1.700 Beschäftigte) und MWP (Mahle, Wizemann, Pleuco), wo rund 2.300 Leute auf den Lohn- und Gehaltslisten stehen. Knecht fertigt in Lorch bei Schwäbisch Gmünd und in Öhringen bei Schwäbisch Hall. In Cannstatt sind Verwaltung sowie Forschung und Entwicklung angesiedelt. "Auch der Versuch von MWP wird in Cannstatt stärker konzentriert", berichtet Bruno Nickel, "sodaß eine enge Zusammenarbeit der Unternehmensbereiche möglich wird". Dies sei "ein sinnvoller Schritt in Richtung Systemlieferant".

Scharf kritisiert Nickel dagegen den Ausverkauf der Fellbacher Werkteile in den 90er Jahren. Dies sei nicht nur unfair gegenüber den Fellbacher Kolleginnen und Kollegen gewesen, sondern auch ein strategischer Fehler. "Mit den dort ansässigen Bereichen hätten wir unsere Abhängigkeit von der Autoindustrie verringern können," sagt Nickel. Statt in die Aluminiumgußtechnik zu investieren, habe man das Werk hängen lassen, um es schließlich zu verkaufen. Die Firma Leibfried Mahle (circa 300 Beschäftigte) befindet sich in Konkurs. Verkauft wurde auch die 1990 nach Fellbach verlagerte Kompressorenfertigung (rund 200 Beschäftigte); sie heißt mittlerweile Compair Mahle und gehört dem englischen Siebe-Konzern.

Erst Ende 1998 veräußerte Mahle eine mögliche High-Tech-Perle des Konzerns, die in Fellbach ansässige Mahle Raumtechnik. Das Unternehmen gehört zu den führenden Doppelbodenherstellern, die beispielsweise für Reinräume bei der Chipherstellung benötigt werden. Der Protest der knapp hundert Beschäftigten im vergangenen Jahr hatte Mahle-Chef Junker nicht zum Umdenken bewegen können. Bruno Nickel: "Sollte die Autokonjunktur in zwei Jahren wieder einbrechen, was Fachleute vorhersagen, dann trifft es Mahle aufgrund der Automobilabhängigkeit voll."

BRUNO NICKEL

Bruno Nickel kennt den Mahle-Konzern wie kaum ein anderer. 1957 hatte er in Stuttgart-Bad-Cannstatt seine Werkzeugmacherlehre bei Wizemann begonnen; 1961 ging er zu Mahle, wurde 1965 in den Betriebsrat gewählt

und war von 1978 bis 1982 dessen Vorsitzender. Dann holte ihn Ernst Eisenmann, der damalige Erste Bevollmächtigte, ins Stuttgarter bzw. Sindelfinger IG-Metall-Büro, wo er für die Betreuung von Daimler-Benz zuständig war. Im Jahr 1993 wählte die Vertreterversammlung Nickel zum Geschäftsführer der IG Metall Stuttgart/Böblingen.

RÄTSELECKE

Berlin- oder Bonn-Reise

zu gewinnen

Wie heißt die Firma, die vor dem Bundesarbeitsgericht von sechs Teilzeit-Arbeiterinnen bezwungen wurde?

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 gespendet hat. Die übrigen Gewinner erhalten einen Buchpreis.

Beim vorletzten Spiel (Ausgabe Oktober 1998) lautete die Antwort "mobilst". Mit dieser Abkürzung wirbt das Projekt "Mobilität im Ballungsraum Stuttgart". Damals gab es folgende Gewinner: Die Berlin- bzw. Bonn-Reise ging an Hermann Schneider, Lauffen. Den zweiten Preis erhielt Leonhard Neumayer, Stuttgart. Die übrigen Preise gingen an Franz Eisele in Geislingen, Helmut Henek in Oberboilingen, Günter Kurz in Stuttgart, Gisela Niederberger in Tamm, Daniel Reiter in Schorndorf, Günther Strambach in Waiblingen, Rolf Stumpp in Ludwigsburg und Günther Ziegler in Stuttgart.

Beim letzten Spiel (Ausgabe Dezember 1998) lautete die Antwort Kohl. Der frühere Bundeskanzler Helmut Kohl hatte Ende der 80er Jahre bei IBM die Produktion von Vier-Megabit-Chips eröffnet. Hier die Gewinner: Die Berlin-bzw. Bonn-Reise für zwei Personen geht an Eberhard Scholz in Böblingen. Den zweiten Preis bekommt Norbert Rosen in Stuttgart. Die weiteren Preise gehen an Sabine Grau in Bietigheim-Bissingen, Magda Herrmann in Köngen, Elfriede Yugutbasi in Murrhardt, Paul Petzolt in Remshalden, Caroline Reiter in Schorndorf, Helmut Stahl in Grafenau, Josef Winkler in Weissach i. Tal und an Gerd-Rüdiger Zander in Wolfschlügen.

Bitte ausfüllen und an folgende Adresse schicken:

IG Metall · Redaktion REGIONAL

Fronackerstraße 60 · 71332 Waiblingen

Fax 0 71 51/95 26 22

Einsendeschluß: 1. März 1999

Alle Gewinner werden von der IG Metall benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.