

In den "Wirtschaftspolitische Informationen" (Ausgabe Nr 02/Juni 2014) einer Publikation des IG Metall Vorstandes zu Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik wurde auf 15 Seiten eine Veranstaltung resümiert, die in Frankfurt bereits vor den Europawahlen stattfand.



Bestandteil der zwei tägigen Veranstaltung war eine eineinhalb stündige, informative Gesprächsrunde mit Betriebsräten zum Thema „Krise in Europa – Krise in den Betrieben?“.

So quasi als Vertreter der Landtechnik beteiligte sich daran auch Johannes Müllerschön, Konzernbetriebsratsvorsitzender des Land- und Baumaschinenbereichs von CNH Industrial. CNH Industrial ist mit weltweit ca 70 000 Beschäftigten einer der größten Investitionsgüter Herstellern (Ackern, Baggern und Transport) und gehört zum Fiat Konzern. (jom) im

Folgenden den Bericht dazu im Wortlaut)

3. Krise in Europa – Krise in den Betrieben?



Zu diesem Thema diskutierten **Georg Leutert** (Ford), **Johannes Müllerschön** (CNH) und **Jo-hannes Hauber** (Bombardier). **Dr. Aline Hoffmann** vom Europäischen Gewerkschaftsinstitut moderierte die Diskussion.

Wie zeigte sich die Krise in den Unternehmen?

Die Branchen waren sehr unterschiedlich von der Krise betroffen. Vor allem in der Autoindustrie gab es heftige Einbrüche. Ford hatte 2007 in Europa zwei Millionen Autos produziert, 2013 waren es nur noch 1,25 Millionen. In den USA wurden 13 Werke geschlossen. Neue Kollegen bekamen nur noch die Hälfte des bisher üblichen Lohns.

Die Bahntechnik bei Bombardier hat sich dagegen als wenig konjunkturabhängig erwiesen. Allerdings wurden sinkende Auftragseingänge für eine restriktivere Personalpolitik genutzt. Die Landtechnik hat vom Trend zu immer stärkeren Schleppern profitiert. Bei Baumaschinen gab es aber einen deutlichen Einbruch.

Ist die Krise von den Unternehmern instrumentalisiert worden?

Die Erfahrungen waren in allen drei Unternehmen ähnlich: Der Druck auf die Belegschaften ist gewachsen, der soziale Dialog hat sich verändert. Der Standortwettbewerb wird härter, die Personalkostenvergleiche immer absurder. Standorte werden gegeneinander ausgespielt.

„Die Schließung eines Werks in Belgien ging so: In 5 Minuten hat man der Belegschaft erklärt, dass der Standort zumacht und dass es Sozialplanverhandlungen geben wird. Diese ‚Qualität‘ kannten wir bei Ford früher nicht.“

Georg Leutert (Ford)

Die EBRs haben häufig nicht die Kraft gehabt, sich gegen diese Entwicklung zu stemmen und eine europäische Zusammenarbeit der Standorte zu koordinieren.

Welche Ansätze gibt es für eine koordinierte Branchenpolitik?

Die Situation in den Branchen ist sehr unterschiedlich. Aus Sicht von Ford muss die Branchenpolitik dringend verbessert werden. In Deutschland funktioniert die Zusammenarbeit der Auto-Betriebsräte gut. Auf der Ebene von IndustriAll Europe läuft dagegen derzeit nichts, während IndustriAll Global besser funktioniert.

Bei den Branchentreffen der Bahnindustrie spielt natürlich auch die Politik immer eine große Rolle. Wichtiges Thema bei der Koordinierung sind die Arbeitsbedingungen, Überlastungen sind ein großes Problem geworden. Wichtig ist, dass die An-

sätze der Arbeitnehmer auch den Beschäftigten in den einzelnen Ländern bekannt gemacht werden, z.B. über Betriebsratszeitungen.

„Auf europäischer Ebene machen wir Branchenpolitik im sogenannten Train-Projekt, das auch von der EU gefördert wird. Nach drei Treffen ist daraus jetzt ein Ad-hoc-Ausschuss geworden.“

Johannes Hauber (Bombardier)

Die Landtechnik-Branchenarbeit findet in enger Zusammenarbeit mit der IG Metall statt, es gibt beispielsweise Branchenseminare. Wichtiges Thema zwischen den Standorten sind flexible Arbeitszeitmodelle.

Was sind die Erwartungen an die Politik?

Der Autosektor wird in Europa nicht mehr wachsen, der Konkurrenzdruck durch billige Anbieter wird stärker. Die Politik der EU unterstützt die Autoproduktion in Europa zu wenig.

„Standortwettbewerbe können wir nur gemeinsam verhindern, zum Beispiel können wir uns auf ‚rote Linien‘ verständigen, die kein Standort unterschreiten darf. Keinesfalls darf unsere Tarifautonomie abgeschafft werden.“

Georg Leutert (Ford)

Die EU geht vom Wachstum des Bahnsektors aus. Dann müssen auch entsprechende Gelder in den Ausbau der Netze fließen. Das würde Arbeitsplätze schaffen und die Verkehrswende fördern.

„Bei uns sind jetzt Welttreffen nötig, an dem alle Standorte vertreten sind. Denn vor drei Jahren ist der EBR bei der Trennung des Unternehmens in Fiat Auto und Fiat Industrie geplatzt, es gab einfach keine Sitzungen mehr, der Arbeitgeber hat keine einberufen.“

Johannes Müllerschön (CNH)

Wir brauchen schärfere Gesetze für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und Arbeitszeiten. Gleichzeitig brauchen wir eine bessere Überwachung der Einhaltung dieser Gesetze.

Der folgende Text (grau hinterlegt) basiert auf einem Referat von Dr. Jannis Milios, Professor für Politische Ökonomie und Geschichte des ökonomischen Denkens an der TU Athen, Griechenland, vorgetragen von Giorgos Chondros, Bürgermeister einer kleinen Gemeinde in Mittelgriechenland, auf der makroöko-