



Lernziele

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- die Struktur und Bedeutung der Arbeitsbeziehungen in Unternehmen kennen lernen.
- die Organisation der Interessen von Arbeitgebern und Arbeitnehmer erarbeiten.
- vor dem Hintergrund der wachsenden Internationalisierung den Konflikt zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Deutschland um die Senkung der Arbeitskosten über die Ausweitung von Arbeitszeiten untersuchen.



Aufgaben

- 1) Beschreiben Sie den Konflikt zwischen dem Betriebsrat/der IG-Metall und dem Vorstand des Daimler-Konzerns. Welche Ursachen hat er? Vor welchem Hintergrund findet er statt? Mit welchen Mitteln wird er ausgetragen?
- 2) Sammeln und vergleichen Sie die in der Auseinandersetzung für bzw. gegen eine Senkung der Arbeitskosten über eine Ausweitung der Arbeitszeiten vorgebrachten Argumente. Wie bewerten Sie die jeweiligen Argumente und die Verhandlungspositionen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern?
- 3) Welche Aussagen lassen sich hinsichtlich der Geschlossenheit auf der Arbeitnehmerseite machen? Welche Probleme haben die Gewerkschaften heute damit, die Interessen der großen Gruppe der Arbeitnehmer zu vertreten?
- 4) Verdeutlichen Sie, inwieweit die Globalisierung die ökonomische Situation in Deutschland und damit auch die Herausforderungen für die Gewerkschaften bei der Durchsetzung der Arbeitnehmerinteressen verändert hat.



Vorschläge zur unterrichtlichen Realisierung

Bei der Erarbeitung der Thematik bietet es sich an, Expertenbefragungen bzw. eine Pro- und Kontradiskussion mit Vertretern von Arbeitgebern und Arbeitnehmern durchzuführen.

IG Metall fürchtet einen Präzedenzfall Daimler

Betriebsrat kämpft um Privilegien und den Tarifvertrag

Die IG Metall beschwört den Schulterschluss. „Die kriegen die Daimlers nicht auseinander“, droht im Süden Jürgen Stamm, Leiter der IG-Metall-Verwaltungsstelle Stuttgart. Im Norden stößt Bezirksleiter Frank Teichmüller, zuständig für die Region Bremen, ins gleiche Horn: „Die Solidarität der Beschäftigten steht. Das gilt für alle Werke von Daimler-Chrysler.“

Bei Deutschlands größtem Autokonzern Daimler-Chrysler hängt der Haussegen schief. Seit Mercedes- Chef Jürgen Hubbert damit droht, die Produktion der C-Klasse vom teuren Standort Sindelfingen ins billigere Bremen und nach Südafrika zu verlagern, rüsten Betriebsrat und IG Metall zum Großkonflikt. Am morgigen Donnerstag sollen Proteste der 160 000 Daimler-Beschäftigten in ganz Deutschland zeitweise die Produktion lahm legen. Es geht um mehr als nur die Forderung Hubberts, in Sindelfingen müssten die Arbeitskosten jährlich um 500 Mill. Euro gesenkt werden, damit die C-Klasse dort weiter produziert werden kann und 6 000 Jobs bestehen bleiben.

Die IG Metall fürchtet den Anfang vom Ende der Bindungskraft ihrer Tarifverträge. Schichtzuschläge, Pausenregelungen, Leistungszulagen - vieles von dem, was sie seit den siebziger Jahren im prosperierenden Schwabenlände erkämpft hat, will die Daimler-Spitze mit Hinweis auf den internationalen Kostendruck streichen. Der Elektrokonzern Siemens hatte kürzlich den Vorreiter gemacht. In zwei nordrhein-westfälischen Werken setzte er die 40-Stunden-Woche durch, die Handyfertigung wurde dafür nicht nach Ungarn verlagert. Der Autozulieferer Bosch will ebenfalls die Lohnkosten durch Abstriche am Tarifvertrag senken. Siemens sei die Speerspitze des Arbeitgeberlagers, grollte Mercedes-Betriebsrat Helmut Lense. „Lasst uns die Speerspitze im Arbeitnehmerlager sein.“

Dass der IG-Metall-Vorstand dem Siemens-Deal zugestimmt hat, macht viele Gewerkschafter in Baden-Württemberg wütend. „Die Verärgerung ist groß“, bekennt Verwaltungsstellenleiter Stamm. Als gestern der Vorstand der IG Metall die Folgen beriet, sah sich Gewerkschaftschef Jürgen Peters genötigt, die erbosten Funktionäre mit dem Hinweis zu beschwichtigen, Siemens sei ein Einzelfall. Der Münchener Konzern habe die Zugeständnisse erzwungen. Dies werde man sich an anderer Stelle nicht gefallen lassen. „Wenn die Arbeitgeber versuchen, aus jedem Einzelfall ein Modell für den Flächentarif zu machen, dann macht die IG Metall die Schotten dicht“, warnt Funktionär Stamm.

Doch so einfach ist die Lage nicht. Er nehme die Drohung von Daimler- Chrysler sehr ernst, sagt Bezirksleiter Teichmüller zu Hubberts Plänen des Abzugs der C-Klasse aus Sindelfingen. Sie stelle die Solidarität der Beschäftigten auf eine harte Probe. Denn im Werk Bremen, das dann der Nutznießer wäre, könnte die Verlagerung Stellen retten. 1 000 Jobs sind dort laut IG Metall ab 2006 bedroht. Hinzu kommt, dass die Entlohnung in Bremen deutlich geringer ist. Hubbert nennt die Tarif-Privilegien im Südwesten eine „baden-württembergische Krankheit“. Damit meint er zum Beispiel die „Steinkühler-Pause“, die seit 1973 nur im Tarifgebiet Nordwürttemberg jedem Akkordarbeiter pro Stunde fünf Minuten „persönliche Bedürfniszeit“ gewährt. Spätzuschläge von 20 Prozent gibt es im Südwesten schon ab zwölf Uhr, Nachzuschläge von 30 Prozent ab 19 Uhr. In Bremen gibt es Zuschläge von 15 Prozent überhaupt erst ab 20 Uhr. Konzernbetriebsratschef Erich Klemm vermag zwar keinen Kostennachteil für Daimler im Südwesten erkennen. Dennoch hat der Betriebsrat ein Sparpaket über 180 Mill. Euro angeboten, etwa durch die Streichung von Einmalzahlungen. Gestern trafen sich Management und Arbeitnehmervertreter erneut zu Verhandlungen. Mit schnellen Ergebnissen rechnet niemand. Doch die Zeit läuft. Hubbert hat ein Ultimatum bis Ende des Monats gestellt.

Quelle: Hauschild, H./Herz, C., Handelsblatt, Nr. 134, 14.07.04, 2