



Umgestaltung der Daimler AG

Der Vorstand hat beschlossen die Daimler AG in Holdings aufzuteilen. Es sollen eine Dachholding – heute Daimler AG – und die 3 Sparten, Cars und Vans, LKW und Busse und Financial in Holdings unter der Daimler Holding entstehen. Zweck ist es, dass jede Holding dank eines eigenen Vorstandes schneller in seiner Branche reagieren kann. Das sieht der jetzige Vorstand als notwendig an, um (ins Besondere in der Autobranche) auf die Unsicherheiten der Umgestaltung zur E-Mobilität und Industrie 4.0, die extrem auf die Arbeitsplätze wirkt, umgehend reagieren kann.

Was passiert mit uns?

Erst einmal gar nichts, da die Unternehmensform Holding die gleichen Risiken birgt wie die Jetzige. Das Unternehmen will und kann sich in dieser verschärften Wettbewerbsform auch keine Unruhe in der Belegschaft leisten, deshalb sollen auch alle bisherigen Vereinbarungen weitergelten. Im Gegenteil, das Unternehmen macht ungewöhnliche große Zugeständnisse. So wird zum Beispiel die Zukunftssicherung mit der Zusage des Ausschlusses von Betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2029 verlängert.

Was können wir dagegen tun?

Im Endeffekt nichts, da die Unternehmensform Sache der Besitzer/Aktionäre ist. Wir könnten den Prozess verzögern, aber nicht aufhalten.

Meinung der **alternative**

Das Unternehmen braucht Ruhe in der Belegschaft. Dies bekommt sie aber schon seit Jahren von den gewählten Vertretern im Betriebsrat mit Zukunftsvereinbarungen und Programmfüllungen. Der Glaube an diese Vereinbarungen ist in allen Belegschaften ungebrochen. Wir konnten uns seit Jahren mit unseren Warnungen nicht durchsetzen. Alle anderen Gruppierungen, die sich im Werk Hamburg gebildet und auch wieder vergangen sind/werden haben diesen Glauben weiter geschürt. Jetzt

treffen wir auf einen gehörigen Widerspruch! Das Unternehmen will schneller agieren können um den möglichen Umschwung in der Antriebstechnik (E-Mobilität) und der

Digitalisierung (Industrie 4.0) um den damit verbunden Arbeitsplatzabbau begegnen zu können. Welchen Bestand haben diese Vereinbarungen, wenn dieser Wandel sich schnell vollzieht? Die **alternative** ist der Meinung, dass wir **für Versprechen unsere Rechte aufgeben** haben. Die Arbeitszeitverkürzung auf 35 Stundenwoche verraten, die 5 Tage Woche immer mehr unterlaufen und mit dem neuen Lohnsystem ERA unsere Löhne (besonders im direkten Bereich) immer weiter

abgesenkt, wenn nicht durch Leih- und Fremdarbeit Arbeitsplätze gänzlich aus dem Unternehmen hinaus gedrängt.

Fazit

Wir sollten uns auf uns und unsere Rechte konzentrieren, die es zu verteidigen und auszubauen gilt. Wenn wir uns in der neuen Ära der E-Mobilität und der Digitalisierung nicht unsere Plätze erkämpfen, werden wir ganz alt aussehen. Dazu müssten wir uns erst einmal neu entdecken und erkennen warum uns nur Solidarität weiter hilft und nicht eine weitere Aufspaltung der Interessen, wie durch Wunscharbeitszeiten, mobiles Arbeiten und natürlich der Kampf gegen Leih- und Fremdarbeit!!!



Der Dieselskandal

Die Diesellaffäre ist kein Versagen einzelner Unternehmen. Sie ist das Ergebnis einer jahrelangen Kungelei deutscher Autohersteller. Audi, BMW, Daimler, Volkswagen und Porsche sprachen sich in mehr als tausend Treffen ab.



Den Schaden der betrügerischen Absprachen haben jetzt die Käufer von Dieselfahrzeugen.

Zum ersten Mal lässt sich belegen: Es waren Absprachen dieser fünf Marken, die dafür sorgten, dass die Abgase der Dieselfahrzeuge nicht so gut gereinigt wurden, wie es technisch möglich ist. Es ging darum sich Vorteile gegenüber der Konkurrenz zu verschaffen und das obwohl sich dieses System dadurch auszeichnen soll, dass der Wettbewerb uns Verbrauchern günstige Preise beschert.

Das Problem war die Größe der Tanks für den Harnstoff, der beim Diesel die Stickoxide in die harmlosen Bestandteile Stickstoff und Wasserstoff verwandelt.

Man wollte Kosten für einen größeren Tank, der nötig gewesen wäre das durchgängig zu tun, sparen. Nicht zuletzt ist der Platz in einem Auto, für Teile die für den Kunden nicht relevant sind, gering und andere Arbeitskreise beanspruchten diesen Platz für sich, um teure Extras zu verbauen.

Ebenso sollte kein Konzern mit einem größeren Tank auf den Markt kommen, um sich mit korrekter Abgasreinigung einen Vorteil zu verschaffen.

Das ist ein Vergehen gegen die Wettbewerbsbestimmungen und ein Betrug am Kunden und am Souverän

dem Staat, somit an uns. –und die Politik hält schützend die Hand über diese Machenschaften!

Jetzt drohen den Konzernen Milliardenstrafen und das in einer Phase, in der sie alle Kraft und alle Finanzen eigentlich für anderes benötigen: für den Übergang zur Elektromobilität und den Wandel zu Mobilitätsdienstleistern. In einer Phase, in der sie durch neue Konkurrenten aus dem Silicon Valley und aus China herausgefordert werden.

Die EU-Kommission prüft den Fall des Autokartells jetzt. Sie hat bei den beteiligten Unternehmen Unterlagen beschlagnahmt und erste Zeugen befragt.

Soweit so gut; oder auch nicht so gut!

Bezieht man dies auf uns, betrügt man uns um unsere Gewinnbeteiligung. Nach der Auffassung der alternative ist die Gewinnbeteiligung doch nur eine Wandlung von festen Lohnbestandteilen in flexible Lohnbestandteile. Da nehmen unsere Bosse sich heraus durch ihre kriminellen Machenschaften unsere Gewinnbeteiligungen zu kürzen. Das war letztes Jahr durch die Absprachen in der LKW-Branche so und sie nehmen es jetzt in Kauf bei dem Absprachen im PKW-Bereich. Glaubt denn jemand ernsthaft, dass unsere Bosse die Strafen aus eigener Tasche zahlen?!



Die Frage nach der Rolle und dem Selbstverständnis der Qualitätssicherung und der Aufsichtsräte aller fünf Konzerne lässt nicht auf Ausführung ihrer Aufgaben schließen!

Umweltbilanz Elektromobilität

Die Diskussion um die Umweltfreundlichkeit der Dieselfahrzeuge ist absolut unreal! Gerade in Hamburg wo große Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe an- und ablegen, die größtenteils noch mit Rohöl befeuert werden, sollte man sehen, dass hier andere Verursacher einen wesentlich größeren Teil an der Umweltverschmutzung leisten.

Es ist auch ein Trugschluss zu glauben, dass ein Auto ohne Auspuff eine positive Ökobilanz hat. Akkus sind nicht nur sehr schwer und sehr teuer, ihre Herstellung verschlingt auch Unmengen von Energie. Die Produktion eines 100 Kilowattstunden Akkus verursacht eine Klimabelastung von 15 – 20 Tonnen Kohlendioxid. So eine seriöse Studie. Dafür müsste ein Kleinwagen über 150 000 km fahren. Dass die Produktion eines konventionellen Antriebsstranges weniger Energie verbraucht, bestreiten Fachleute nicht. Mehr noch: Eine Umstellung auf Elektroautos würde den Stromverbrauch in Deutschland derart erhöhen auf den die Energieversorger gar nicht vorbereitet sind. Und das schon gar nicht mit Öko – Strom.

Es ist wie es ist: Beim Fahren eines Elektromobils steht der Auspuff nur woanders. Man verstehe uns nicht falsch! Auch wir sind sehr für einen Einhalt des Klimawandels. Auch wir glauben nicht, dass der Klimawandel eine Erfindung der Chinesen ist, wie es no. 45 im Weißen Haus meint. All diese Probleme sind aber nicht „übers Knie zu brechen“. Es soll auch nicht immer auf das Auto und deren Industrie eingeschlagen werden! Da der menschliche Geist unergründlich ist, wird auch hier eine Lösung gefunden werden. Man kann sich daher des Eindrucks nicht erwehren, dass wir nur Getriebene einer allzu euphorisierten und überstürzten Verkehrspolitik sind. Es hat was von: „Die Geister die ich rief, werde ich nicht mehr los.“

Stand der E-Mobilität und deren Alltagstauglichkeit?

Ein Auto definiert sich über seine Reichweite und genau hier liegt das Problem. Die momentane Langstreckentauglichkeit wird von den Entwicklern bei einer Reichweite von 500 Kilometern gesehen und der potentielle Kunde sieht das auch so. Für diese Reichweite benötigt man sogenannte Großakkus, die bei einer Leistung von 100 Kilowattstunden liegen, die wiegen dann aber weit über eine halbe Tonne und die deshalb nur in SUVs oder große Limousinen realisierbar sind. Das nächste Problem ist die gefahrene Geschwindigkeit. Für eine Reisegeschwindigkeit von 130 km/h braucht ein PKW von mittlerer Größe etwa 30 Kilowatt Antriebsleistung. Bei dieser Geschwindigkeit reduziert sich die Reichweite auf etwa ein Drittel, so dass von 500 km gerade mal 200 km übrigbleiben. Denn die angegebene maximale Reichweite ist unter Optimalbedingungen im Kriechgang ermittelt worden.

Ein weiteres Problem sind die langen Ladezeiten der leeren Akkus und die fehlende Infrastruktur der Ladestationen. Zwar hat Tesla schon ein firmeneigenes Netz mit 120 Kilowatt Ladeleistung aufgebaut, aber selbst damit dauert ein Tankstopp immerhin noch eine Stunde. Im Übrigen sind schnelles Fahren und

schnelles Laden eine Tortur für den Akku und reduziert deren Lebensdauer auf Grund der vielen Be- und Entladezyklen. Außerdem hat sich noch keiner so richtig Gedanken gemacht wie die Entsorgung alter Akkus geregelt werden soll. Nach den jetzigen



Stand der Entwicklung ist es eher eine Zumutung, ein Elektroauto zufahren. Aber das traut sich niemand zu sagen. Soweit ein kurzer Abriss der technischen Fragezeichen. Wir glauben auch, dass den meisten von Euch diese Themen bekannt sind.

Die Hindernisse für eine Wende zur E-Mobilität begründen sich technisch/physikalisch und in der Kapazität der Stromerzeugung unter Einhaltung der Nachhaltigkeit – also Umweltverträglichkeit!

Tarifrunde 2018

6 Prozent mehr Geld und eine Wahloption zur Verkürzung der individuellen Arbeitszeit. Das hat der IG Metall-Vorstand als Forderung für die kommende Tarifrunde in der Metall- und Elektroindustrie beschlossen.

Die **alternative** meint, dass sich die Gewerkschaft immer unglaubwürdiger macht. In der Diskussion und in Sonntagsreden verurteilen sie, dass in unserem Land die Schere zwischen Arm und Reich immer größer wird. Anstatt dem mit einer **Festgeldforderung** entgegen zu wirken wird durch eine Prozentforderung diese Entwicklung weiter vorangetrieben.

Erstaunlich ist die Forderung nach Absenkung der Arbeitszeit. Zwar ist sie nur individuell, aber immerhin soll die Verkürzung der Arbeitszeit zu Neueinstellungen führen. Man hat in der Gewerkschaft also doch nicht vergessen welchen Erfolg die 35-Stundenwoche für die



Karikatur: Heinz Pinta

Schaffung von Arbeitsplätzen hatte. Doch mit individuellen Anpassungen spalten wir weiter unsere Interessen! Angebracht wäre eine Rückkehr zur Solidarität und der Erkenntnis, dass wir unsere Rechte gegen die Unternehmer nur Kollektiv erkämpfen und verteidigen können.

Durch die Spaltung in Stammarbeitsplätze und Leih- und Fremdarbeitsplätze und durch Flexibilisierung ist die Arbeitszeitverkürzung vielfach ins Gegenteil umgeschlagen. Menschen erhalten nur Verträge mit geringen Stunden. Sie sind darauf angewiesen mehr Arbeiten zu „dürfen“. So erpressen Arbeitgeber Beschäftigte und brauchen im Krankheitsfall nur die vertraglich vereinbarte Zeit als Ausfall zahlen.

Nachtschichtzuschlag 25 Prozent?!

Leider ist die IG Metall der Forderung der **alternative** in Hamburg endlich den **Nachtszuschlag auf 25%** zu erhöhen nicht nachgekommen. Wir werden diese Forderung weiter aufrechterhalten. Die Belastungen der Nachtarbeit sind in Stuttgart genauso hoch wie in Hamburg. Außerdem kann es doch nicht sein, dass der Tarifvertrag der richterlichen Rechtsprechung nachsteht.

Tariffahrplan Tarifrunde 2018

Am 15. November beginnen die Verhandlungen in den Bezirken.

Am 31. Dezember 2017 laufen die Entgelt-Tarifverträge aus.

Gleichzeitig endet auch die Friedenspflicht

Die Betriebsratsmitglieder der **alternative**

www.alternative-hamburg.info



Sascha Heinbockel,
Achsen + Komp
Halle 11
Tel.: 0176/30921101



Tobias Koch,
Halle 4 1 12
Halle 12
Tel.: 0160/8636362 2427



Ralf Maurischat
Halle 4 1 12
Messtechnik Halle 12
0160/8636353 3543



Ulf Wittkowski
Halle 4 1 12
Halle 4
Tel.: 0160/8636305 2139



ViSdP
Horst Helfen,
Reeseberg 104
21079 Hamburg
Eigendruck