

Ulf Wittkowski

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Die Ereignisse in diesem Jahr nehmen eine große Dynamik an. Trotz riesiger Gewinne bei Daimler bekommen wir, selbst Plus 125 Jahre Automobilprämie, weniger wie bei Audi, die ihren Kollegen 6.500,- Euro zukommen lassen (Da lag die Messlatte höher). Gemessen an den Einbussen, die wir eingebracht haben, erinnert sei an Lohnverzicht, oder die 2 Mrd. die wir im Krisenjahr einbrachten. Allein aus diesen 2 Mrd. Euro hätte es für jeden für uns, bei 150.000 Beschäftigten, 13333,33 Euro geben müssen. Das geht natürlich nicht, es kann ja nicht verlangt werden, dass wir vom „Aufschwung“ genauso profitieren wie unser Vorstand: - oder doch?

Der Vorstandsvorsitzende der [Daimler AG](#), Dieter Zetsche, kassierte für das Jahr 2010 eine Vergütung von rund 8,8 Millionen Euro, wie aus dem am Mittwoch veröffentlichten Geschäftsbericht hervorgeht. Damit verdoppelte sich Zetsches Gehalt im Vergleich zu 2009, als er rund 4,3 Millionen Euro einstrich. Für den gesamten sechsköpfigen Vorstand wurde 2010 die Summe von 25,8 Millionen Euro ausgeschüttet, nach 11,8 Millionen Euro im Vorjahr. Quelle Focus Money 2.3.2011 *Wäre auch mal eine Idee, die Lohnsumme einfach verdoppeln!!!*

Doch das sind die üblichen Verfahren, bei Verlust zahlen wir und bei Erfolg kassieren die Bosse. Frei nach dem Motto: „Mal verliert man, mal gewinnen die anderen. Während dessen kämpfen wir gegen Leiharbeit. Die Produktion erfordert eine Sonderschicht nach der anderen. Jeder weiß, dass die viele Arbeit nicht mit der Mannschaft zu schaffen ist. Schon gibt es Verhandlungen darum, wie das Programm geschafft werden kann und **natürlich** der größte mögliche Gewinn erzielt werden kann. Die Bedingungen sind klar mehr Leiharbeit und mehr Schichten. Doch jedem muss klar sein, jede Flexibilisierung verhindert Festeinstellungen. Sieht man sich die Entwicklung der Stammebelegschaft an, ist sie im Verhältnis zur prekären Beschäftigung zurückgegangen. Denn neben der Leiharbeit ist die Fremdarbeit, z.B. in der Logistik Rhenus enorm gestiegen. Wenn man von ca. 100 Leihleuten ausgeht, kommen allein von Rhenus noch einmal ca. 250

Leute dazu. Das macht im Blaumannbereich ein Verhältnis von Stammpersonal zu prekär Beschäftigten von 1200 zu 400. – *Da das Unternehmen 30% Leiharbeit wünscht, kann man sich ja jetzt zurücklehnen. Das Ziel ist erreicht mit 33% prekäre Beschäftigung und braucht nicht weiter verhandelt werden.*

Meiner Meinung nach haben wir nach der Krise versäumt die Leiharbeit zu verhindern, denn genau so schnell wie man die Kolleginnen und Kollegen in an betracht der Krise hinauswarf, genau so schnell holte man sie auch bei Zunahme der Produktion wieder herein. Wenn ihr mich fragt wird hier ein ganz mieses Spiel getrieben!!! Erst ließen wir uns darauf ein Standort gegen Standort gegeneinander auszuspielen und nun spielen wir Kolleginnen und Kollegen gegeneinander aus. Das kann in meinen Augen nicht Gewerkschaftskonform sein. Argumente wie: “Mir ist es lieber ich verdiene ordentlich und die anderen Kolleginnen und Kollegen haben wenigstens Arbeit!“ Das zweite ist: „Wir haben ja mit Dmove gleiche Bezahlung.“ Diese Argumente zeigen, dass wir das Problem noch nicht erkannt haben und welche Gefahren sich dahinter verbergen. So wundert es auch nicht, wenn in Wörth schon die abgemachte Quote verlassen wurde.

Das wir mit Dmove einen wichtigen Schritt zur gleichen Bezahlung gemacht haben ist wohl war, aber dafür haben wir jetzt haufenweise Arbeit Fremdvergeben. Diese Kolleginnen und Kollegen verdienen wirklich unter aller sau. Oder wer kann sich von euch vorstellen für ca. 1400,- Euro Brutto im Monat zu arbeiten. Da muss jemand schon sehr mutig sein, wenn er glaubt, dass dies nicht auch unsere Löhne drückt. Außerdem wirkt sich das auch merklich auf die Sozialkassen aus.

Deshalb dürfen wir die Quote von 8% nicht öffnen. Wenn wir die Leiharbeit nicht abschaffen können, dürfen wir sie zumindest nicht weiter ausbauen.

Eine weitere Verhandlung steht an. Eine Zugesagte Produktion soll nicht nach Hamburg kommen. Die Achse der BR 231 soll nun in Stuttgart gebaut werden, da die Produktion des SL auch dort stattfinden wird. Die ausgewählte Ersatzfer-

tigung kann nicht nach Hamburg kommen, weil sie in Untertürkheim durch eine Betriebsvereinbarung zugesagt ist. Die Verhandlungsposition des Betriebsrates ist, dass in diesem Falle die zugesagte und vereinbarte Produktion in Hamburg stattfinden muss, nämlich der Bau der Achse BR 231. Um aber noch einmal die Geschichte zu bemühen, uns ist die HA 169 und auch die Nachfolge Achse weggenommen worden. Diese Produktion haben wir mit Sonderschichten und Flexibilisierung erkaufte. Also wieso ist die Änderung der Fertigung nicht einfach umgeschrieben worden? Stattdessen ist die Ersatzfertigung wieder mit Sonderschichten erkaufte worden. Da wäre es schon Sinnvoll gewesen eine deutlichere Verhandlungsposition zu beziehen.

Wir sind hier vollkommen darauf ausgerichtet für das Unternehmen viel Geld zu machen. In Japan sehen wir, das es neben wirtschaftlichen Krisen auch noch eine ganz andere Welt gibt. Die Natur hat dort mit einer Gewalt zugeschlagen, so dass sich die Schadensmeldungen nur so überschlagen. Doch die größte Gefahr geht wieder von Menschen gemachten und ihrem Wahn nach Macht und Geld aus. In den Kernkraftwerken drohen Kernschmelzungen und das nicht nur in einem. Nach der Naturkatastrophe, wird dem Inferno dadurch noch ordentlich eine Katastrophe drauf gesetzt. Dies sollte uns bei allem streben nach maximalen Profiten doch etwas zur Vernunft bringen. Schon letztes Jahr ist es zu einer Wahnsinnigen Ölkatastrophe gekommen, weil es zu teuer war ein Sicherheitsventil einzubauen. Da sagte doch mal ein schlauer Mann, ihr geht mit unserer Erde um als wenn ihr noch eine zweite in Reserve habt.

Danke für Eure Aufmerksamkeit

Eure Alternative