

# Betriebsräte zur Krise

**FINANZKRISE** Fünf Betriebsräte und ein Gewerkschafter schildern, wie Finanzmarktkrise und Rezession sich in ihren Unternehmen und Branchen auswirken. Gut ist, wenn die Belegschaften durch gewerkschaftliche Tarifverträge auf schwankende Auftragslagen vorbereitet sind. Aber wird dies für das schwierige Jahr 2009 ausreichen?

## „Es wird schlimmer, als man heute zugibt“



**Gerhard Amann, Betriebsratsvorsitzender beim Automobilzulieferer Peguform, will den erwarteten starken Auftragsrückgang über Kurzarbeit auffangen. Dabei erhalten die Mitarbeiter 90 Prozent ihres Lohns – dank eines Tarifvertrages der IG BCE.**

„Peguform beliefert alle deutschen Autohersteller und wir am Standort Bötzingen vor allem Porsche, Audi und einzelne Modellreihen von BMW. Unsere Kunden haben ihre Stückzahlen mehr oder weniger zurückgefahren und lassen ihre Produktion über Weihnachten ruhen – wir als Automobilzulieferer müssen uns auf einen Zeitraum vom 4. Dezember bis zum 16. Januar einstellen, im Schnitt liegt der Produktionsstillstand bei den Automobilherstellern bei drei Wochen. Wir versuchen, diese Produktionsausfälle zunächst über Urlaub oder Freizeitkonten aufzufangen. Wenn das nicht mehr ausreicht, wird ein Teil unserer 4500 Mitarbeiter an den sechs Standorten in Kurz-

arbeit gehen, das ist auf alle Fälle besser, als zu betriebsbedingten Kündigungen zu greifen.

Auch unser Arbeitgeber sieht inzwischen ein, dass wir an Kurzarbeit nicht vorbeikommen werden – und er nicht an einem Lohnausgleich. Aufgrund des Chemie-Tarifvertrages muss der Arbeitgeber auf 90 Prozent aufstocken, auf ein Nettoeinkommen von 60 bis 67 Prozent drauf, das die Arbeitsagentur bei Kurzarbeit je nach Familienstand bezahlt. Das schmeckt dem Arbeitgeber zwar sicher nicht, aber er hat ja einen großen Teil der Personalkosten durchs Arbeitsamt abgedeckt. Und er braucht ja auch weiterhin das Know-how der Beschäftigten.

Die Kurzarbeit werden wir übrigens abteilungsbezogen machen, heute kann man ja einen Betrieb in mehrere Bereiche aufteilen und dann dort unterschiedliche Kurzarbeitsmodelle fahren. Leiharbeit spielt am Standort Bötzingen so gut wie keine Rolle. Der Finanzinvestor Cerberus hat die Peguform für 218 Millionen Euro an einen strategischen Investor, die österreichische Polytec AG, verkauft. Das gibt uns mehr Sicherheit.

Ich gehe davon aus, dass die Automobilindustrie stärker von der Finanzkrise betroffen sein wird, als es die Branche gegenwärtig eingesteht. Jeder versucht, so lange wie möglich an seinen Planzielen festzuhalten. Aber jedem ist bewusst, dass nächstes Jahr die Produktion noch weiter runtergehen wird. Einige deutsche Hersteller haben bereits veröffentlicht, bei welchen Fahrzeugreihen sie die Stückzahl senken werden, andere nicht. Man versucht hierzulande, zweistellige Zahlen zu vermeiden – mal von Opel und Ford abgesehen. Anders die französische Automobilindustrie, die klare Aussagen zum erwarteten Rückgang zwischen 15 und 20 Prozent gemacht hat. Warum sollte es bei uns anders sein? Wo doch absehbar die hochpreisigen Exportautos nicht mehr so laufen und das Leasinggeschäft rückläufig ist. Bei den Autohändlern stehen doch jetzt schon die Parkplätze voll.“

Textdokumentation: **MATTHIAS HELMER**

## „Ich möchte nicht schwarzmalen“

Als krisenerfahrenes Unternehmen hat die Lufthansa flexible Tarifverträge und Beschäftigungsformen: Dass damit die 55 000 Menschen im LH-Konzern über die Krise hinwegkommen, hofft Christina Weber, Betriebsratsvorsitzende bei der Lufthansa-Tochter LSG und KBR-Mitglied.

„Das Management der Deutschen Lufthansa hat mitgeteilt, dass es wegen des Nachfragerückgangs punktuell Flugzeuge aus dem Tagesgeschäft herausziehen will, das ist schon im Winterflugplan berücksichtigt. Das hat für die verschiedenen Unternehmensteile unterschiedliche Folgen. Für den Caterer der Lufthansa, die LSG, heißt das: Wenn die Flugzeuge nicht fliegen, wird kein Essen benötigt. Auch die Kollegen vom fliegenden Personal sind unmittelbar betroffen. Das Management hat die dortige Personalvertretung bereits zu Interessenausgleichsverhandlungen aufgefordert. In einigen Unternehmensbereichen wird Teilzeit und unbefristeter Urlaub angeboten. Andererseits kann es jetzt bei der Lufthansa Technik anfangs sogar mehr Arbeit geben, weil die Techniker die stillgelegten Flugzeuge überholen.“

Noch hat das keine großen Dimensionen: Es ist von zehn Maschinen die Rede – und LH hat mehrere Hundert im Einsatz. Aber das Management erwartet im ersten Quartal 2009 einen signifikanten Rückgang der Nachfrage – im hochpreisigen Segment und durch eine allgemeine Konsumzurückhaltung.

LH hat seit September bereits einen Einstellungsstopp verordnet, lässt für einen Großteil der befristet Beschäftigten die Verträge auslaufen und fährt den Anteil der Leiharbeitnehmer zurück. Wir bei der LSG haben ja sowieso schon eine hoch flexible Beschäftigungsform: Mitarbeiter auf Abruf, die einen Anspruch auf mindestens 40 Stunden im Monat haben und darüber hinaus je nach Arbeitsanfall unterschiedlich viele Stunden bis hin zur Vollzeit beschäftigt werden. Dieses Beschäftigungsverhältnis macht uns Kopfzerbrechen, aber wir haben diese Form dennoch tarifvertraglich mit ver.di geregelt, weil unser Unternehmen ja immer wieder von Schwankungen betroffen ist und wir so Kurzarbeit verhindern können. Im



Foto: Stefan Wildhirt

LH-Gesamtkonzern gibt es zudem eine ‚Tarifvertrag Krisenvereinbarung‘: Wenn wichtige Kennziffern Handlungsbedarf signalisieren, gibt es bereits die Möglichkeit von Arbeitszeitverkürzung mit Teillohnausgleich.

Die Luftfahrtindustrie hat immer wieder Krisen durchgestanden, da waren der Golfkrieg, der 11. September oder das Sars-Virus – und jedes Mal ist der Luftverkehr stark eingebrochen. Die jetzige Krise hat aber möglicherweise ein ganz anderes Ausmaß. Selbst in der Boomregion Asien haben Airlines bereits erste Strecken stillgelegt, andere haben Insolvenz angemeldet wie unser skandinavischer Kunde Sterling. All dies hat Auswirkungen auf ein global operierendes Unternehmen.

Ich glaube, wir stehen erst am Anfang. Ich möchte nicht schwarzmalen. Es kann sein, dass wir mit einem blauen Auge davonkommen, weil eine weltweite Mobilität in der globalisierten Welt einfach dazugehört. Aber es kann auch noch ganz dramatische Auswirkungen haben.“

Textdokumentation: ANNETTE JENSEN

## „Der Staat muss mitsteuern“

**Manfred Schoch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der BMW Group, fordert mehr Keynesianismus und setzt beim bayerischen Automobilhersteller auf Langzeitkonten, die bis 300 Stunden ins Minus gehen können.**

Foto: Werner Bachmeier



*Manfred Schoch, Sie waren gestern Abend mit den anderen Spitzenbetriebsräten der Automobilindustrie bei Frank-Walter Steinmeier zu Gast. Was haben Sie dem SPD-Kanzlerkandidaten gesagt?*

Ich habe Steinmeier bei diesem Treffen eine Umweltprämie vorgeschlagen. Ich finde, die Regierung sollte fördern, wenn Altfahrzeuge abgelöst werden. Das ist gut für die Umwelt und gut für die Industrie. Wir bei BMW wollen auch, dass die Bundesregierung eine CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Steuer einführt, wie etwa in Frankreich, die Politik muss klimaverträgliche Autos belohnen.

*Aber Wirtschaftsminister Glos sieht wenig Handlungsbedarf gegenüber der Automobilindustrie?*

Das ärgert mich, der sollte mal Keynes lesen, die Politik hat eine Aufgabe wirtschaftlich zu steuern und nicht nur Steuern zu erheben. Steinmeier sagt ja: „Wir müssen die Nachfrage stimulieren“, alle Politiker müssen verstehen, wie dramatisch sich die Finanzkrise in der Realwirtschaft

niederschlägt und wie stark sie bei den Menschen eine Vertrauenskrise auslöst, die dann eben beim neuen Auto oder bei der Reise sparen.

*Wie dramatisch ist bei BMW der Nachfragerückgang?*

BMW wird in diesem Krisenjahr fast genauso viele Autos produzieren wie 2007 – nämlich rund 1,5 Millionen Wagen. Wir können also das Vorjahresniveau knapp halten. Das ist doch insgesamt eine tolle Sache. Nicht gelungen ist es uns, um die geplanten 80 000 Wagen zu wachsen.

*Vier Wochen werden die BMW-Werke im November und über Weihnachten pausieren? Wie soll es weitergehen?*

2009 wird kein leichtes Jahr. Wir werden auf unser neues Langzeitkonto zurückgreifen, damit können wir bis zu 300 Stunden ins Minus oder Plus gehen, im Moment stehen wir bei 80 Stunden im Minus. Mit diesem Zeitkonto und dem Urlaub haben wir vier Monate Flexispielraum, ohne in die Einkommen unserer Mitarbeiter eingreifen zu müssen.

*Und wenn dieser Spielraum nicht ausreicht?*

Wir werden keine 30 Prozent an Produktion verlieren, daher geben wir der Belegschaft das Signal, dass wir ihre Einkommen und Arbeitsplätze abgesichert haben.

*Und die mehr als 5000 Leiharbeiter von BMW?*

Die werden wir entsprechend reduzieren, das ist bei den anderen Automobilherstellern genauso. Da wird man sehen, wie sozial Manpower und die anderen Leiharbeitsfirmen sind.

*BMW sieht hier keine Verantwortung?*

Nein.

*Inwieweit müssen die BMW-Arbeitnehmer auf Erfolgsprämien und Weihnachtsgeld verzichten?*

Wir sind dabei, die Sozialleistungen mit dem Unternehmen neu zu definieren. Wir im Unternehmen leisten unseren Anteil, jetzt muss die Politik mitziehen, gemeinsam könnte es uns gelingen, 2009 zu meistern.

Die Fragen stellte **CORNELIA GIRNDT.**

## „Werften brauchen aktive Banken“

**IG-Metaller Heino Bade hofft auf ein Ende der Finanzkrise, weil die Schiffbauer – trotz voller Auftragsbücher – ansonsten ihre Aufträge nicht finanzieren können. Der 52-jährige Fachsekretär ist ein Kenner der norddeutschen Werftenlandschaft.**

„Eigentlich haben wir eine sehr komfortable Situation auf Norddeutschlands Werften, die Auftragsbücher sind prall gefüllt für drei und mehr Jahre, die Zahl der fest angestellten Beschäftigten ist um sechs Prozent gestiegen, der deutsche Schiffbau steht gut da, wir könnten entspannt in die Zukunft blicken: Wenn nur die Finanzkrise nicht wäre.“

Da die Werften direkt von den Banken abhängig sind, droht das Geschäftsmodell der norddeutschen Werften jetzt einzubrechen. Für fast alle Werften ist die Zwischenfinanzierung ihrer Aufträge durch die Landesbanken und die KfW lebensnotwendig. Denn bei Vertragsabschluss erhält die Werft lediglich zehn bis 20 Prozent des vereinbarten Kaufpreises – die übrigen 80 Prozent muss der Schiffbauer vorfinanzieren – das kann an die hundert Millionen Euro gehen.

Fallen aber die durch die Finanzkrise hoch verschuldete KfW und die Landesbanken als Kreditgeber der klein- und mittelständischen Werftenindustrie weg, droht eine absurde Situation: Manche Werft – die mit Arbeit und Aufträgen für die kommenden Jahre bestens versorgt ist – müsste trotzdem in Insolvenz gehen, weil die Banken den Cashflow abstellen.

Platzen dann noch bereits geschlossene Verträge, droht eine ernste Krise für den norddeutschen Schiffbau. Einige der erfolgreichen Werften sind direkt von der US-Konjunktur abhängig. Sie produzieren Kreuzfahrtschiffe oder sind gut im Geschäft mit den boomenden Luxusjachten – Bereiche, die in Rezessionszeiten von Auftragsabbestellungen besonders bedroht sind. Und natürlich droht auch der Containerbau, der gut die Hälfte der norddeutschen Werftkapazitäten ausmacht, aufgrund von Überkapazitäten einzuknicken. Reeder können aufgrund einer Vorbehaltsformel aus bereits abgeschlossenen Verträgen vor Auftrags-

beginn wieder aussteigen. Heute volle Auftragsbücher können also schon morgen sehr leere sein.

Von daher stellen wir uns als IG Metall zusammen mit den Betriebsräten schon jetzt darauf ein, dass sich die Situation hier und da verschärft. Wir haben für die 20 000 Festangestellten auf den 31 norddeutschen Werften plus die rund 10 000 Leiharbeitnehmer und Werkverträger einige Instrumente an der Hand, bevor es zu betriebsbedingten Kündigungen käme.



Foto: Jörn Breiholz

Doch wie soll es weitergehen? Eine Prognose, die länger als zwei Wochen Bestand haben soll, möchte ich derzeit nicht wagen. Wir wollen jetzt mit Arbeitgebern und Politikern auf Bundes- und EU-Ebene dafür eintreten, dass die Bankenkrise da gelöst wird, wo sie hingehört: bei den Banken selbst.“

Textdokumentation: **JÖRN BREIHZOLZ**

## „Von 19 000 Mitarbeitern sollen 5600 gehen“

Die Beschäftigten des BayernLB-Konzerns wurden von den abenteuerlich hohen Milliardenverlusten ihres Arbeitgebers kalt erwischt. Fast täglich sieht sich der Personalratsvorsitzende Diethard Irrgang mit neuen Hiobsbotschaften konfrontiert. Am 1. Dezember teilte die Konzernführung mit, dass sie in den kommenden vier Jahren 5600 Stellen abbauen will. Alle Niederlassungen in Asien werden geschlossen, viele andere verkleinert. Auch in Bayern sollen 1000 Arbeitsplätze gestrichen werden. Zugleich belastet die Bank die Staatskassen immens. Der Freistaat Bayern will nun zehn Milliarden Euro frisches Kapital in die BayernLB pumpen. Hinzu sollen noch Staatsbürgschaften in Höhe von 20 Milliarden Euro kommen, die sich Bund und Bayern teilen.

„Anfang Oktober hieß es noch, unsere bisherigen Eigentümer – die bayerische Landesregierung und die Sparkassen – sollten die Risiken der BayernLB abschirmen. Doch dann wurde klar, dass auf jeden Fall auch etwas auf der Eigenkapitalseite passieren musste. Deshalb hatte die BayernLB Ende Oktober 5,4 Milliarden Euro aus dem Fonds der Bundesregierung beantragt, dazu sollte noch eine Milliarde der Eigentümer kommen. Einen Monat später hieß es bereits, dass der Finanzbedarf unter anderem aufgrund der eingetrübten Konjunktur bei etwa zehn Milliarden Euro liege. Und wieder drei Tage später war dann von aufgedienten 30 Milliarden die Rede und der massive Personalabbau wurde angekündigt: Von 19 000 Kolleginnen und Kollegen im Konzern sollen 5600 gehen. Das ist schmerzlicher als befürchtet und erfordert viel Kraft, unsere Forderung nach sozialverträglichen Lösungen umzusetzen.

Allen war klar, dass schnell etwas passieren musste. Aufgrund der Vertrauenskrise der Banken untereinander können wir neuen Kunden in Teilbereichen nichts anbieten. Insofern haben wir jetzt auch noch ein massives Ertragsproblem bekommen – zusätzlich zu den gigantischen Verlusten durch die ABS-Papiere, mit denen unter anderem schlechte Immobilienkredite verbrieft worden waren.

Der Kostendruck ist massiv. Ein sogenanntes Effizienzsteigerungsprogramm sollte zunächst Einsparungen von



Foto: Werner Bachmeier

400 Millionen Euro im Jahr bringen, jetzt ist bereits von 670 Millionen Euro im Konzern die Rede. Was das für unser Kernhaus konkret bedeutet, in dem knapp 5000 Menschen arbeiten, wissen wir noch nicht. Die Analyse über mögliche Effizienzsteigerungen hat in einigen Bereichen ja noch nicht einmal begonnen. Zugleich wurde jetzt angekündigt, dass sich die BayernLB künftig auf den Mittelstand, Groß- und Privatkunden sowie das Immobiliengeschäft konzentrieren soll und sich aus vielen internationalen Bereichen zurückzieht. Seit 2007 haben wir bereits einen Arbeitsplatzabbau im dreistelligen Bereich einvernehmlich unter Dach und Fach gebracht. Was jetzt kommt, hat eine ganz neue Dimension.

Die Aussichten? Im besten Falle werden wir Ende 2009 das neue Geschäftsmodell aufgebaut und damit die verbleibenden Arbeitsplätze zumindest mittelfristig gesichert haben. Im schlimmsten Falle hält die schlechte Ertragsituation an und die bisherigen Maßnahmen zur Zukunftssicherung erweisen sich als nicht ausreichend: Was das bedeuten würde, möchte ich nicht zu Ende denken.“

Textdokumentation: ANNETTE JENSEN

## „Wir werden Kapazitäten rausnehmen“

**Bernd Kalwa, Gesamtbetriebsratsvorsitzender von ThyssenKrupp Nirosta, will betriebsbedingte Kündigungen vermeiden und Einkommenseinbußen trotz des massiven Auftragsrückgangs so gering wie möglich halten – mit Arbeitszeitkonten, einem Teil des Jahresurlaubs und dem Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag der IG Metall.**

„So einen massiven Auftragsrückgang wie jetzt habe ich in meinen 43 Jahren hier im Betrieb noch nicht erlebt, denn wir kennen keine wirklich schlechten Beschäftigungszeiten in der Edelstahlindustrie. Unser Hauptproblem ist die Nachfrage. Uns fehlt – auf das Jahr 2008 gerechnet – eine Monatsproduktion. In den Kaltwalzwerken hatten wir in den letzten drei Monaten nur die Hälfte des Auftragsvolumens. Statt der erwarteten 80 000 Tonnen monatlichen Einbuchungen kommen jetzt weniger als 40 000 Tonnen.“

Die Finanzmarktkrise ist bei uns in der Realwirtschaft längst angekommen – unsere Kunden Miele, WMF und die Autozulieferer bestellen momentan weniger, weil weniger Autos, Waschmaschinen oder Nirosta-Spülen gekauft werden.



Foto: Jürgen Seidel

Wir verhandeln gerade mit dem Management, wie wir mit der Minderbeschäftigung umgehen. Ich rede bewusst nicht von Kurzarbeit, die wollen wir so lange wie möglich vermeiden. Kurzarbeitertage bedeuten 33 bis 40 Prozent weniger vom Netto.

Vom 15. Dezember bis 11. Januar macht ThyssenKrupp Nirosta in Deutschland alle großen Werke dicht, der Vertrieb versucht, auch in diesen schlechten Zeiten an Aufträge zu kommen, wobei derzeit auch kleine Tonnagen willkommen sind. Die Weihnachtspause bewerkstelligen wir mit Resturlaub und über die Arbeitszeitkontenvereinbarung, die bis zu 192 Stunden ins Minus gehen kann. Weiterhin könnten wir bis 15 Tage Blockurlaub im ersten Quartal 2009 für Stillstände nutzen, damit können größere Kapazitäten rausgenommen werden, ohne die Einkommenssituation weiter zu belasten.

Unser Ziel als Betriebsrat ist klar – Kündigungen vermeiden und die Einkommen der Kumpel so weit wie möglich absichern. Wir hoffen, dass die Aufträge nach dem ersten Quartal 2009 wieder anziehen. Wenn es dann aber noch dicker kommt, müssen wir zwischen den beiden Instrumenten Beschäftigungssicherungstarifvertrag IG Metall und Kurzarbeit abwägen. Davon sind dann 4300 Mitarbeiter in den Standorten Dillenburg, Düsseldorf-Benrath, Bochum und Krefeld betroffen.

Mit dem Beschäftigungssicherungstarifvertrag haben wir die Möglichkeit, die Arbeitszeit von 35 auf 30 Stunden runterzufahren und der Kapazitätsmindererauslastung bis ca. 15 Prozent zu begegnen. Das wäre das erste Mal, dass wir bei ThyssenKrupp Nirosta diesen Tarifvertrag nutzen, über Kompensationen für den Lohnverzicht müssten wir dann noch mal mit dem Management reden. Auch in den Arbeitnehmerhaushalten kommt zunehmend die Finanzkrise an.

Unsere Politiker fordern die Arbeitnehmer auf, mehr zu konsumieren. Denen sag ich als Betriebsrat: „Liebe Politiker, sorgt erstmal dafür, dass die Leute anständig verdienen und sichere Arbeitsplätze haben – Kaufkraft und Vertrauen in die Zukunft schafft man nicht mit Leiharbeit.“

Textdokumentation: **CORNELIA GIRNDT**