

<http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=18824>

Solidaritätsfest mit dem trotzigen Motto „Wir bleiben Opel Bochum“

Zukunft einer ganzen Region gefährdet

Von Lothar Reinhard

Veranstalter des Opel-Solidaritätsfests mit dem trotzigen Motto „Wir bleiben Opel Bochum“ am Sonntag, 3. März, war die IG Metall, unterstützt u.a. von der Stadt, der IHK-Bochum, dem Schauspielhaus und zahlreichen Initiativen, Kaufleuten und Verbänden. Das Fest sollte sowohl Protest gegen die drohende Werksschließung, als auch Ersatz für die im vergangenen Jahr von der Opel-Mutter General Motors abgesagte Feier zum 50jährigen Werksjubiläum sein. Vertreter von Landes- oder Bundesregierung waren allerdings ebenso rar wie die der anderen Opel-Standorte Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach.

Unter dem Artikel ein Interview mit dem BR Vorsitzenden Einenkel „Spaltung pur!“



Quelle des Fotos links: <http://www.wir-gemeinsam.eu/>

Rund um den Bochumer Rathausplatz fanden sich trotz zum Glück ausgebliebenem Dauerregen leider höchstens 10.000 Besucher ein. Dabei ist (bzw. bald war) gerade das Opelwerk in Bochum das Symbol schlechthin für gelungenen Strukturwandel im ehemaligen Kohle- und Stahlrevier Ruhrgebiet, der größten deutschen Städteagglomeration mit seinen über 5 Millionen Menschen. Auf ehemaligem Zechengelände wurde 1962 das Werk errichtet. Es ist mit rund 5.000 Mitarbeitern immer noch der größte industrielle Arbeitgeber in der Region.

„Es geht nicht nur um die Zukunft des Werkes und der Marke Opel. Daran hängt auch die Zukunft einer ganzen Region“, betonte Betriebsratschef Rainer Einenkel zu Recht.

Betriebsrat, IG-Metall und Stadtpitze forderten Sicherheiten für alle Beschäftigten und konkretere Perspektiven für das Werk. Die Autoproduktion soll allerdings laut der letzte Woche in Rüsselsheim - ohne die Bochumer! - getroffenen Vereinbarung 2016 in Bochum auslaufen. Die Nachtschicht soll schon in Kürze wegfallen, d.h. Streichung der ersten 700 Stellen! Das Management hat angekündigt, 1200 Jobs erhalten zu wollen, unter anderem bei Komponentenfertigung und als Warenverteilzentrum. Mehr dazu aus Bochumer Sicht weiter unten.

Kurzum: Das Opelwerk in Bochum wird in Raten abgewickelt, halt nicht ganz so schnell wie Nokia, aber auch bei Opel gehen weitere tausende hochqualifizierter Arbeitsplätze dem Ruhrgebiet verloren. Landes-, Bundes- und EU-Politik scheinen sich damit längst abgefunden zu haben, und die meisten Menschen scheinen resigniert. Vor Jahren, als der Mutterkonzern GM wegen katastrophalem Missmanagement am Boden lag, wurde wenigstens noch angedacht, die Adam Opel AG aus der maroden GM herauszulösen und selbständig zu machen, um überlebensfähig zu bleiben. Davon redet heute niemand mehr, leider! Die gesündere Tochter Opel musste dann in den letzten Jahren nicht unwesentlich zur Erholung von GM beitragen, doch ein Hauptgrund für die große Opel-Krise liegt nun darin, dass die Mutter nicht zulässt, dass Opel-Autos auf den Wachstumsmärkten China und Indien den sicher nicht besseren Autos von GM Konkurrenz machen. Der wegen der Eurokrise schrumpfende europäische Markt als Hauptabsatzgebiet musste aber Opel - anders als z.B. VW - vollends ins Schleudern bringen. Und so kämpft nun jeder Standort ums Überleben und auch gegeneinander. Das Zweitligaspiel des VfL Bochum gestern in Kaiserslautern war da symbolisch: Der FCK steht besser da, der VfL spielte viel besser, das Ergebnis war aber 0:0 - irgendwie beide Verlierer!



Kundgebung auf der Bühne
mit dem Totenkreuz

Foto: Lothar Reinhard

Für das Ruhrgebiet wurden
mit der Opel-Abwicklung
schwierige Zeiten eingeläutet,
denn auch Thyssen-Krupp hat
sich massiv vergaloppiert und
wird schrumpfen müssen,
Hochtief wird filettiert, um
die bankrotte spanische
Mutter ACS – Mutter nur per
feindlicher Übernahme, also

eher eine „Kindesentführung“ – am Leben zu erhalten, RWE hat sich durch große
unternehmerische Fehlentscheidungen gigantisch verschuldet und muss schrumpfen, Karstadt
ebenfalls uswuf..

**Wo aber bleibt bei den düsteren Wolken über dem Ruhrgebiet ein Rettungsschirm aus
Brüssel? Sind etwa die hochqualifizierten Arbeitsplätze u.a. im verbliebenen
industriellen Bereich des Exportweltmeisters Deutschland nicht systemisch? Für die
größte Menschenansammlung im Herzen Europas sind sie jedenfalls zum Überleben viel
wichtiger als die Arbeitsplätze einiger gieriger Spekulanten im Bankensektor o.ä..**

Stellungnahme zum "Mastervertrag"

Zu den Vereinbarungen, neudeutsch "Mastervertrag", hier die Bochumer Stellungnahme von
der Opel-Webseite <http://wir-gemeinsam.eu/>:

Am 28. Februar 2013 wurde der Mastervertrag Drive! 2022 zwischen den Vertretern des
Opel-Vorstandes, der IG Metall und den Betriebsratsvorsitzenden beschlossen.

Es waren sehr ungewöhnliche Verhandlungen:

1. Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Wolfgang Schäfer-Klug gab der Nachrichtenagentur
dpa ein Exklusiv-Interview zum neuen Vertrag, und erklärte, dieser Vertrag sei soeben
beschlossen worden. Alle anderen Betriebsratsvorsitzenden hatten diesen Vertrag bis dahin
nicht vorliegen und kannten ihn nicht. Frage aus dem Betrieb: Dummheit oder Absicht?
2. In der anschließenden kurzen 'Verhandlung' erklärte der Opel-Vorstand, dass es nichts zu
verhandeln gibt. "Entweder ihr akzeptiert das vorliegende Papier oder für alle Werke gilt
nur noch der Schutz bis 2014!"
 - Zum Bochumer Teil des beschlossenen Vertrages: Bochum soll kein neues Fahrzeug
bekommen. Gleichzeitig soll nach dem Auslauf der Fahrzeugproduktion das Werk
'umgewandelt' werden. Die Verantwortung für die Umwandlung und Schaffung einer
vierstelligen Anzahl von Arbeitsplätzen soll auf Basis der Initiative "Bochum
Perspektive 2022" gemeinsam durch Land und Stadt erfolgen. Ob die von ihrem
'Glück' bereits wissen?
 - Als Ersatz für den Wegfall der Fahrzeugproduktion sollen zusätzlich zu den 600
Arbeitsplätzen im Ersatzteillager weitere 600 Arbeitsplätze im sogenannten
hochwertigen Komponentenbereich festgelegt werden.
 - Welche Arbeitsplätze, für welche Modelle und für welche Laufzeit konnte seitens des
Vorstandes niemand sagen. Außer Überschriften gab es nichts.
 - Gleichzeitig haben die anderen Werke entschieden, dass ab dem 2. Quartal die
Umstellung auf einen Zweischicht-Betrieb erfolgt.
 - Spätestens ab 1.1.2015 kann unter bestimmten Voraussetzungen betriebsbedingt
gekündigt werden.
 - Ab 1.1.2017 gibt es gar keinen Schutz mehr.
 - Über 2.000 Arbeitsplätze sollen bis 2016 verschwinden. Gehen zu wenige, drohen
betriebsbedingte Kündigungen.

Rainer Eienkel, Betriebsratsvorsitzender in Bochum, hat als einziger dieser Vereinbarung
nicht zugestimmt. (PK)

»Das ist Spaltung pur«

Mit dem »Mastervertrag« wird die Abwicklung des Bochumer Opel-Werks akzeptiert. Die Belegschaft wehrt sich. Ein Gespräch mit Rainer Einenkel
Interview: Daniel Behruzi in <http://www.jungewelt.de/2013/03-09/044.php>



Rainer Einenkel

Rainer Einenkel ist Betriebsratsvorsitzender bei Opel in Bochum

Am vergangenen Wochenende sind Tausende Menschen zum »Solidaritätsfest« für das Bochumer Opel-Werk gekommen. Was bedeutet das den Beschäftigten?



Deutlich mehr als 20000 Menschen aus der ganzen Region haben gezeigt: Die Bochumer Opelaner haben unsere volle Unterstützung beim Kampf um den Erhalt des Werks und der Arbeitsplätze. Das hat eine ganze Menge Stärke vermittelt. Es ist wichtig zu wissen, daß man nicht allein ist und sich auf die

Menschen dieser Region verlassen kann.

Sie haben als einziger Belegschaftsvertreter Ihre Unterschrift unter den sogenannten Mastervertrag für Opel verweigert. Warum?

Zum einen wegen des sehr merkwürdigen Zustandekommens der Vereinbarung. Noch vor der letzten Verhandlungsrunde hat Wolfgang Schäfer-Klug, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats sowie der Rüsselsheimer Belegschaftsvertretung, über Nachrichtenagenturen verkündet, der »Mastervertrag« sei bereits unterschrieben. Das war für die Vertreter aller anderen Standorte eine Überraschung. Bis heute hat er nicht erklärt, warum er das getan hat. Bei der Verhandlung hat sich der Opel-Vorstand dann gar nicht erst viel Zeit genommen, mit uns über die Vereinbarung zu sprechen. Es wurde nur gesagt: Der Vertrag ist, wie er ist. Es wird keine Kommastriche geändert, und wer nicht unterschreibt, ist raus. Das entsprach ja durchaus der Logik der vorherigen Verkündung in den Medien.

Zum anderen habe ich den Vertrag aus inhaltlichen Gründen abgelehnt. Darin ist festgehalten, daß in Bochum die dritte Schicht gestrichen wird - was den Verlust von 700 Arbeitsplätzen bedeutet. Ab Ende 2016 sollen wir keine Fahrzeuge mehr produzieren. In Bochum kann betriebsbedingt gekündigt werden - auch das ist Bestandteil dieses Vertrags. Es werden keinerlei Perspektiven für den Standort aufgezeigt. Im Gegenteil: Alles, was möglicherweise eine Alternative darstellen könnte - wie das gemeinsam mit der Politik geplante Projekt »Bochum Perspektive 2022« - wird von unserer Zustimmung zur Abwicklung des Werks und zu den Kündigungen abhängig gemacht. So etwas kann ich nicht unterschreiben.

Gesamtbetriebsratschef Schäfer-Klug behauptet, mit der Vereinbarung werde die Aufgabe des Standorts Bochum verhindert.

Der Herr Schäfer-Klug sollte mal die Größe haben, nach Bochum zu kommen und mit den Beschäftigten, Vertrauensleuten und Betriebsräten hier vor Ort zu reden. Das hat er bis zum heutigen Tag nicht gemacht. Und er sollte zur Kenntnis nehmen,

daß sämtliche Bochumer Mitglieder der Tarifkommission den Verhandlungsstand einhellig abgelehnt haben. Vielleicht sollte man diejenigen, die man »retten« will, erst mal fragen, was sie von dieser vermeintlichen Rettung halten. Hier in Bochum kann man niemandem vermitteln, warum ein Vertrag, der uns einen Mühlstein um den Hals bindet, unserer Rettung darstellen soll.

Ist die vorgesehene »Umwandlung« in ein Komponentenwerk keine Perspektive? Jeweils 600 Arbeitsplätze sollen dort und im Lagerbereich bestehen bleiben, weitere über das Projekt »Bochum Perspektive 2022« geschaffen werden. Reicht das nicht, um die Zukunft des Werks abzusichern?

Das Unternehmen sagt zu, daß wir das bekommen könnten - aber nur, wenn wir allen anderen Maßnahmen zustimmen, also dem schrittweisen Abbau von Personal bis hin zu Kündigungen. Wenn man sich die »Angebote« genau anschaut, merkt man, daß sie nicht viel wert sind. Im Warenlager könnte es 600 Stellen geben. 450 davon existieren aber bereits, es wären also nur 150 mehr als jetzt. Was die 600 Arbeitsplätzen im »hochwertigen Komponentenbereich« angeht: Das Unternehmen ist bis heute nicht in der Lage, auch nur einen einzigen davon konkret zu benennen. Auch von den Arbeitsplätzen in vierstelliger Zahl, die durch die »Bochum Perspektive 2022« entstehen sollen, ist kein einziger definiert. Es wird also sehr viel mit dem Prinzip Hoffnung gearbeitet. Man sagt: Es könnte etwas kommen, aber vorher müßt ihr der Abwicklung des Bochumer Werks zustimmen. Das machen wir nicht mit.

Teil der Vereinbarung sind der vorübergehende Verzicht auf Lohnerhöhungen und übertarifliche Entgeltbestandteile sowie ein eigener Tarifvertrag für die Dienstleistungsbereiche. Hat das Unternehmen zu letzterem genauere Vorstellungen geäußert?



Foto: na Fassbender / Reuters

Unterstützung für die Autobauer: Der Bergmannchor auf dem »Solidaritätsfest« bei Opel Bochum am 3. März

Es geht um die Einführung einer zweiten, abgesenkten Tarifebene, von der das Management immer wieder spricht. Welche Arbeitsplätze im einzelnen davon betroffen sein sollen, wurde bislang nicht erklärt. Es soll um Bereiche gehen, die von Auslagerung bedroht sind. In der Vergangenheit wurden uns immer wieder Pläne vorgelegt, denen zufolge alles ausgelagert werden sollte, was nicht zum Kerngeschäft gehört. Von daher kann ich mir gut vorstellen, daß man einem Teil der heutigen Opel-Belegschaft anbieten will zu bleiben - mit deutlich abgesenkten Bezügen. Das orientiert sich an anderen Automobilkonzernen, die das bereits auf diese Weise machen.

Während die Autoproduktion in Bochum Ende 2016 auslaufen soll, wird den Betrieben Rüsselsheim und Eisenach der Bau von jeweils zwei Fahrzeugmodellen zugesagt. Im Komponentenwerk Kaiserslautern soll das jetzige Beschäftigungsniveau erhalten bleiben. Fühlen Sie sich von den anderen Belegschaftsvertretern, die diesen Plan akzeptieren, im Stich gelassen?

Ich stelle mir Solidarität nicht so vor, daß die anderen Werke darüber entscheiden, wie das Bochumer Werk abgewickelt wird. Das wird dann auch noch mit der Behauptung kaschiert, man habe für Bochum zwei weitere Jahre Lebenszeit ausgehandelt. Ich kann der von manchen geäußerten Einschätzung nicht widersprechen, daß andere Werke womöglich hoffen, sie würden im Gegenzug

abgesichert. Das betrifft weniger Eisenach, wo weiterhin die Modelle »Adam« und »Corsa« vom Band laufen sollen. Die Frage ist aber immer noch, wo der neue »Zafira« gebaut wird. Diverse Planungen sehen vor, das neue Modell könne ab 2017 in Rüsselsheim gefertigt werden. Wir haben mehrfach nachgefragt, wo der »Zafira« gebaut werden soll, haben aber keine Antwort bekommen - obwohl das eigentlich auch Thema im Aufsichtsrat sein sollte. Viele vermuten, daß die Vergabe des »Zafira« verkündet wird, sobald die Bochumer die Hoffnung auf Fortsetzung der Fahrzeugproduktion aufgeben. Das Verhalten des Kollegen Schäfer-Klug hilft nicht gerade, solche Stimmungen zu korrigieren.

Könnten sich die anderen Belegschaften denn sicher fühlen, wenn Bochum geschlossen würde und damit entsprechende Überkapazitäten beseitigt würden?

Es gibt keine Sicherheit. Im »Mastervertrag« werden den anderen Standorten viele Versprechungen gemacht, aber erst für die Zeit nach der Restrukturierung. Wir hatten in Bochum schon Verträge mit konkreteren Zusagen, die dann doch nicht eingehalten wurden. Wenn Bochum abgewickelt wird, ist das nur der erste Schritt, später auch an die anderen Werke heranzugehen. Denn mit der hiesigen Belegschaft hat das Management die größten Probleme. Sind wir aus dem Weg, hat die Konzernspitze leichtes Spiel. Ich hoffe, daß die anderen Belegschaften und Betriebsräte das verstehen.

Was passiert, wenn Bochum den »Mastervertrag« als einziger Standort ablehnt?

Auch das ist ein Punkt, der eigentlich nicht erklärbar ist - insbesondere, da dieser Vertrag unter Beteiligung der IG-Metall-Vorstandsverwaltung ausgehandelt wurde. Er sieht nämlich explizit vor, daß eine Belegschaft, die die auszuhandelnde Tarifvereinbarung ablehnt, raus und auf sich allein gestellt ist. Das ist Spaltung pur.

Es hat in der Stadt das »Solidaritätsfest« und eine Reihe kleinerer, betrieblicher Protestaktionen gegeben. Wie soll es weitergehen?

Ich denke, wir haben bereits einiges gemacht. Nach jeder Verhandlungsrunde haben wir die Belegschaft informiert. Dafür habe ich die Möglichkeiten des Betriebsverfassungsgesetzes genutzt und die Kollegen während der Arbeitszeit mal eine halbe, mal eine Stunde zusammengestellt und ausführlich über den Verhandlungsstand berichtet. In der vergangenen Woche haben wir eine elfstündige Belegschaftsversammlung durchgeführt. Dann hatten wir wie gesagt das »Solidaritätsfest«, mit dem wir gezeigt haben: Wir stehen nicht allein. Mit den Vertrauensleuten haben wir diskutiert, daß wir auch in den kommenden Tagen kreative Dinge tun werden. Wir haben viele Möglichkeiten, der Konzernleitung in Detroit klarzumachen, daß man auf Bochum nicht verzichten kann.

Wäre es nicht an der Zeit, beim Protest eine Schippe draufzulegen?



Ich setze immer noch darauf, daß die Belegschaften der anderen Standorte einen Vertrag nicht akzeptieren, der im Kern die Schließung eines Werks bedeutet. Es gibt auch einigen Klärungsbedarf von Seiten der IG Metall. Darüber hinaus haben wir viele Möglichkeiten, mit den Menschen dieses Betriebes und dieser Region etwas auf die Beine zu stellen. Wir werden das Richtige zur richtigen Zeit tun.