



Schlaglichter 4 Jahre im Rückblick

Der Ursprung des Übels - Zukunftssicherung

Der Ursprung und der Verkauf an Rechten und Einkommen haben ein Datum, den 23.07.2004, an dem „für uns“ eine „Zukunftssicherung“ abgeschlossen wurde. Der Grund



hierfür war, dass der Vorstand 10.000 Arbeitsplätze in Sindelfingen abbauen und die E-Klasse nicht mehr in Stuttgart produzieren wollte. Parallelen zu heute, bei der Verlagerung der C-Klasse, drängen sich auf. Wir berichteten von dieser Niederlage.

Zukunftssicherung, genannt „ZuSi 2012“

Viele Kolleginnen und Kollegen beruhigte diese Vereinbarung, sie verbanden damit die **Hoffnungen und Erwartungen auf einen sicheren Arbeitsplatz.**

Das Ergebnis sah aber eher aus wie wir euch die Vereinbarung schilderten.

Ein Programm zum Lohnverzicht, verbunden mit einem Stillhalteabkommen zum Arbeitsplatzabbau.

*Lohnsenkung von 2,79 %
ERA-Erhöhung statt 2,79% nur 1,5 %
Sozialpläne bei Verlagerung und Zentralisierung
Dienstleitertarifvertrag, oder Fremdvergabe
Bezahlung Leihmenschen nach DC Move*

Die Voraussetzungen, ERA zu unseren Ungunsten einzuführen, wurde schon hier geschaffen

Durch **NewManageMent und Powertrain** wurde unser Werk von Entscheidungen abgekoppelt.

Durch die Möglichkeit der Kostensenkung und den Dienstleistungstarifvertrag wurde bei uns kein Arbeitsplatz erhalten. **Alle Tätigkeiten wurden rigoros fremd vergeben.**

Weiter nächste Seite

**ES IST FÜNF VOR ZWÖLF !
JETZT MUSS GEHANDELT
WERDEN**

**JETZT MUSS EIN NEUER WEG
EINGESCHLAGEN WERDEN**



**Arbeitsplätze sicher machen
- aber wie?** Seite 3

**Für die Veränderungen müssen wir
Voraussetzungen schaffen**

Doch:

Vorhandene Rahmenbedingungen erschweren schnelle Änderungen.

Deshalb braucht Ihr die **alternative**, einen Betriebsrat, der mit Euch zusammen dies schafft

Ihr müsst mit uns die Voraussetzungen schaffen:

Wir müssen wissen, **was wir wollen**

**Kollegen, wer nicht wählt, verliert
seine Lizenz zum Meckern**

**Schläfst Du noch oder
Wählst Du uns ?**

Ereignisse der letzten Betriebsratsperiode

Smart-Achse

Kaum waren die Betriebsratswahlen gelaufen, sollte die Smart-Achsfertigung an Krupp gehen. Nachdem wir die Kollegen informiert hatten und diese sich beim Betriebsrat beschwerten, kam Druck auf den Kessel. Die Achse wurde im letzten Moment durch fast 5 Euro Subvention pro Achse, vom Werk Hamburg getragen.

Nockenwelle

Die IHU-Technik ist in Hamburg entwickelt worden. Aufgrund von Zuteilungen von Produkten an die Werke ging die Nockenwelle nach Berlin.

New Management Model (NMM)

Nach der Wahl wurde wohl eine der größten Umstrukturierungen bei Daimler umgesetzt. Wir waren von NMM durch die Neuordnung in Powertrain betroffen. Hierbei ist Werk Hamburg Untertürkheim untergeordnet.

Alle Führungspositionen wurden in Stuttgart angesiedelt.

Die Eigenständigkeit unseres Werkes wurde von Entscheidungen abgekoppelt.

Die „ZuSi 2012“ bot die Voraussetzungen zur Schaffung von Sozialplänen. Aufgelöst bzw. zentralisiert wurden unter anderen:

Lohn- u. Finanzbuchhaltung, Rechnungsprüfung, IT, Personalwesen, produktiver/nichtproduktiver Einkauf.

Durch den Stellenabbau wurde die Arbeit auf die verbliebenen Kolleginnen und Kollegen verteilt.

ERA-Einführung

Durch die Absenkung der Löhne um 2,79 % (ZuSi) und bei der Einführung nur eine Anhebung von lediglich 1,5 % waren die finanziellen Voraussetzungen schlecht.

Den grundsätzlichen Fehler bei der Bewertung in ERA stellen die Standardaufgabenbeschreibungen dar. Diese



ersetzen nicht die Stellen- und Arbeitsplatzbeschreibungen, da die Arbeitsaufgaben nicht im Arbeitsablauf beschrieben werden. **Die Reklamationen können nicht erfolgreich**

sein, da der Bezug zur eigentlich geleisteten Arbeit mit den Standardaufgabenbeschreibungen nicht hergestellt werden kann.

Es ist durch ERA nicht erreicht wurden:

- Eine Gleichstellung der Arbeiter und Angestellten
- Ein wirklich verlässliches Lohneingruppierungsverfahren

Das Unternehmen hat erreicht:

- Einseitige, teilweise offensichtlich falsche Zuteilung der Eingruppierung
- Absenkung der einfachen Arbeiten, - Verschleiert durch den TIB

**Die Aussage: „Keiner verliert einen Cent!!!“
...ist leider auch falsch**

Achswerk Nord

Die Hinterachse der A-/B-Klasse wird nach



Kecskemét/Ungarn verlagert. Das macht ca. 300 Arbeitsplätze aus. **Hier gab es keine Kämpfe um die Arbeitsplätze.** Im Gegenteil, es wurde informiert: „Werkleitung und BR haben das Werk gerettet!“ – doch handelt es sich insgesamt um eine Neuordnung der Achsfertigung. Obwohl die Achsen der A-/B-Klasse schon „bezahlt“ waren, gestand der BR der Firma weitere Flexibilisierung zu. Ergebnis: Wir werden im Nordverbund die C-Klasse Achsen für Bremen bauen. Dabei ist jetzt schon absehbar, dass die Achsen für den SL mit nach Stuttgart gehen, wenn der SL dorthin verlagert wird.



Krisenbewältigung: Kurzarbeit, Arbeitszeit- und Lohnkürzung

Krisenbewältigung wurde auf unsere Schultern abgewälzt. Obwohl Daimler echt fette Gewinnjahre hatte, durften wir keine Realloohnerhöhungen erkämpfen. **WIR** werden weiter voll zur Kasse gebeten! Erst durch Block-



pausen, dann durch Entlassung unserer Leihkolleginnen und -kollegen. Danach durch Kurzarbeit und zu schlechter Letzt durch Arbeitszeit- und Lohnkürzung. **SO** wird man der Krise nicht Herr! Erst wenn alle gut verdienen, können Autos gekauft werden.

Das passt nicht!

Arbeitszeitverkürzung und Lohnkürzung, dennoch Sonder-schichten und Mehrarbeit.

Sondern:

Rückführung in die Normalarbeitszeit und ungekürzten Lohn!

Verlagerung C Klasse

Hier zeigt der Vorstand deutlich, was wichtig ist: Die Ausrichtung auf die Gewinne und nicht auf die Sicherung der Arbeitsplätze. Und das, obwohl man von uns gerade 4 Milliarden Euro Einsparungen erpresst hat.

2004 konnte die E-Klasse immerhin noch in Sindelfingen gehalten werden. Bei der Ausein-der-setzung um die C-Klasse

ist das nicht gelungen. Nicht, weil die Kollegen nicht genügend gekämpft hätten, sondern weil wieder zu schnell ein Kompromiss geschlossen wurde.

Für Sindelfingen wurde die neue „ZuSi 2020“ vereinbart,

Wir sparen, aber etwas brauchen wir für die Formel 1



die anderen Werke können sehen, wo sie bleiben. Die Zukunftssicherung 2012 hat nicht einmal bis zum Ende ihrer Laufzeit gehalten. Diese war wenigstens noch für alle deutschen Werke gültig.



Halle 21

Gebäude 21 kommt, welch' ein Glück für unseren Standort!

Ein richtig innovatives Vorgehen unserer Firma. Wir sind alle davon überzeugt das bringt uns nach vorne.

Der Preis ist hoch, es kostet uns ca. 150 Arbeitsplätze.

Und wie sieht es mit dem Parkplatzproblem aus?

Arbeitsplätze sicher machen- aber wie?

Verzicht und Zukunftssicherung haben es nicht geschafft

Verzicht üben wir seit mehr als 20 Jahren, sonst hätten wir heute sichere Arbeitsplätze!?

Standortsicherung richtet sich gegen den Flächentarifvertrag

Standorte sind gegeneinander ausgespielt worden, mit dem Ergebnis:

- Schlechtere Arbeitsbedingungen
- Lohnabbau
- Leiharbeit und Fremdvergabe

Deshalb fordern wir Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich

Daimler hat die Arbeitszeit verkürzt, um bei weniger Aufträgen alle weiter zu beschäftigen.

Was uns fehlte, war das Geld.

Während weitere Flexibilisierung der Entstehung neuer Arbeitsplätze im Wege steht.

Wir brauchen vollen Lohnausgleich, weil man nur mit Geld die produzierten Waren kaufen kann.

Was durch den Aufbau von Krediten passiert, hat uns diese Krise gelehrt

Nicht Verzicht, sondern nur eine vernünftige Verteilung bringt uns aus der Krise

Deshalb brauchen wir mehr Geld, um Produkte kaufen zu können und es sich lohnt sie herzustellen.

Unser Sozialsystem bezahlen wir über unsere Löhne. Darum brauchen viele Menschen Arbeit, damit es erhalten werden kann.

Selbstbewusstes Handeln kann uns alle und vor allem für länger aus der Krise retten

Gerade Firmen wie Daimler tragen da eine große Verantwortung, die wir ihnen zuweisen müssen und nicht auf uns abwälzen lassen dürfen - **kein Verzicht**

Erkennen wir unsere Stärke

Wir bauen die Autos, die Grundlage der Gewinne. Der Vorstand verschenkt das Ergebnis unserer Arbeit an die Aktionäre und verspielt ihn durch Missmanagement. In der Krise stehen nur wir mit unseren Arbeitsplätzen dafür gerade.

Es liegt an uns, uns zu organisieren und das zu unseren Gunsten zu ändern.

- ◆ Das ist nur möglich, wenn wir begreifen dass wir Arbeiten um zu **Leben**
- ◆ In dem wir miteinander **reden**
- ◆ In dem wir einander **zuhören**

Wir können nur gemeinsam Besseres schaffen



Schläfst Du noch oder Wählst Du uns ?



DU hast die Wahl
www.alternativedamm.de

- Euch wie bisher aktuell zu informieren
- Im Dialog mit euch zu bleiben
- Eure Interessen umzusetzen
- Für euch erreichbar zu sein
- Mit euch für eine nachvollziehbare ERA Eingruppierung einzutreten
- Euch aufzuklären über (Richtlinien, Vereinbarungen, Rechte/Pflichten von Arbeitgeber u. Arbeitnehmer)
- Mit euch zusammen eine offene Betriebsratarbeit zu gestalten
- Mit euch den Grundsatz ändern (Geld ist genug da, nur nicht für uns, aber z. B. für die Formel 1)
- Betriebsversammlungen mit und für euch zu gestalten, dass ihr auch informiert werdet
- Mit euch zusammen zu einem neuen Selbstverständnis aufbrechen
- Mitbestimmen, weil wir eine eigene Vorstellung von unserem Leben und unserer Arbeit haben
- Darum wollen wir mit euch zusammen diesen neuen Weg einschlagen
- Es ist Fünf vor Zwölf

<p>Ulf Wittkowski Jahrgang 1955 Freigestelltes BR-Mitglied Elektriker BR-Gebäude Bei Daimler seit 1977</p>	<p>Mainhard Schmidt Jahrgang 1955 Betriebsrat Logistiker Halle 1 Bei Daimler seit 1976</p>	<p>Jan-Uwe Griese Jahrgang 1967 Betriebsrat Werkzeugmacher Halle 2.1 Bei Daimler seit 1983</p>	<p>Tobias Koch Jahrgang 1964 Betriebsrat Logistiker Halle 12.1 Bei Daimler seit 1981</p>	<p>Thomas Unfug Jahrgang 1979 Qualitätssicherung Halle 11.2 Bei Daimler seit 1996</p>	<p>Anja Schmitt Jahrgang 1975 Ersatzmitglied Betriebsrat Einkäuferin Kunststoffeile Geb. 5. 1. OG Bei Daimler seit 1994</p>	<p>Ralf Reinkober Jahrgang 1957 Betriebsselektiker Halle 14 Bei Daimler seit 1988</p>	<p>Sascha Heinbockel Jahrgang 1977 Schweißer Halle 11.0 Bei Daimler seit 1998</p>
<p>Thomas Blanke Jahrgang 1967 Lagerist Halle 17 Bei Daimler seit 1998</p>	<p>Pascal Fengler Jahrgang 1981 Montierer Halle 14.0 Bei Daimler seit 1998</p>	<p>Slavko Rodic Jahrgang 1975 Maschinenbediener Halle 14.1 Bei Daimler seit 1998</p>	<p>Antonio Jose Goncalves Morais Jahrgang 1967 Versuchstechniker Halle 1.1 Bei Daimler seit 1991</p>	<p>Sven Wilke Jahrgang 1973 Schweißer Halle 16 Bei Daimler seit 1997</p>	<p>Maik Noack Jahrgang 1975 Maschineneinrichter Halle 16 Bei Daimler seit 1996</p>	<p>Dragan Bebic Jahrgang 1968 Anlagenbediener Halle 2.4 Bei Daimler seit 1986</p>	<p>Matthias Runge Jahrgang 1967 Maschinenschlosser Halle 17 Bei Daimler seit 1990</p>
<p>Peter Kühle Jahrgang 1963 Maschinenführer Halle 17 Bei Daimler seit 1991</p>	<p>Peter Andresen Jahrgang 1959 Schlosser Halle 4 Bei Daimler seit 1984</p>	<p>Numan Kurt Jahrgang 1953 Maschinenbediener Halle 2.4 Bei Daimler seit 1980</p>	<p>Alfred Bäcklund Jahrgang 1960 Schlosser Halle 4 Bei Daimler seit 1977</p>	<p>Heiko Klamke Jahrgang 1966 Schweißer Halle 16 Bei Daimler seit 1997</p>	<p>Andreas Beyer Jahrgang 1959 Freigabe, Dokumentation u. Archiv Halle 11.2 Bei Daimler seit 1975</p>	<p>Tarkan Gedik Jahrgang 1972 Maschinenführer Halle 11.2 Bei Daimler seit 1997</p>	<p>Impressum Presse- rechtlich verant- wortlich: Horst Helfen Rüstweg 15 21079 Hamburg</p>