



Anflug

**ZUKUNFT
SICHERN.**
TARIFBEWEGUNG ME

VON A-Z

Die neuen Regelungen zum Arbeitsplatzergänzung im Überblick 3

IMPULSE FÜR ZUKUNFTSKONZEPT

Airbus-Standort Bremen: Seismograph für den Konzern 4

NEUE AUFTRÄGE VON NASA UND ESA

Arbeitsplätze bei Airbus Defence and Space gesichert 5



Protest in Hamburg: Arbeitsplätze gesichert. Aktionen in der Tarifrunde M+E gehen weiter.

Auslastungslücke: In Deutschland seien über 5.100 Beschäftigte zu viel an Bord. Würden die angebotenen freiwilligen Maßnahmen nicht greifen, wären betriebsbedingte Kündigungen denkbar. „Angst machte sich breit nach dieser offenen Drohung“, schildert Holger Junge, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats (KBR). Aus dem Management-Plan wurde aber nichts.

Beschäftigte, Betriebsräte und IG Metall haben an allen Standorten des Konzerns mit solidarischen Aktionen für intelligentere Konzepte erreicht, die Auswirkungen der Corona-Krise („Odyssee“) und der Umstrukturierungen („be ready“ und „Future Planning“) sozialverträglich in den Griff zu bekommen. Der letzte große Baustein: ein Konzerntarifvertrag zur Standort- und Beschäftigungssicherung, der kollektive Arbeitszeitverkürzungen mit einem Teilentgeltausgleich vorsieht. Er tritt rückwirkend zum 1. Januar 2021 in Kraft und kann erstmals Ende 2023 gekündigt werden. „Betriebsbedingte Kündigungen sind mit diesem Konzerntarifvertrag auch nach der Kurzarbeit vom Tisch“, sagt Carsten Bremer, Verhandlungsführer der IG Metall.

KEIN KAHLSCHLAG

Intelligente Konzepte sichern Arbeitsplätze

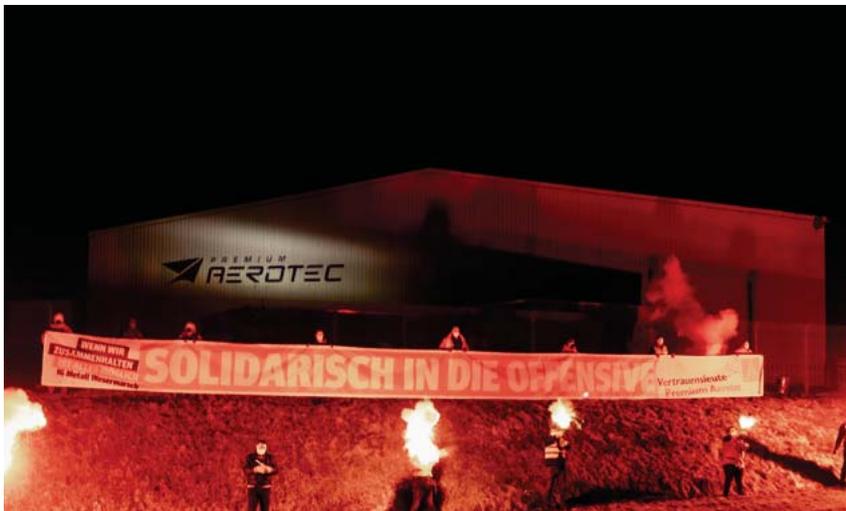
Kein radikaler Kahlschlag und keine betriebsbedingten Kündigungen bei Airbus und Premium Aerotec (PAG): Der Konzern kann stattdessen die von der Corona-Pandemie verursachte Krise mit intelligenten Konzepten überwinden und in die Zukunft fliegen. Die langanhaltende Gegenwehr der Belegschaften, der Betriebsräte und Vertrauensleute mit der IG Metall hat Tausende

von Beschäftigten geschützt und die Standorte in ihrer Substanz gerettet. Das Engagement der Mitglieder wird mit einem Bonus belohnt. Dennoch ist ein schmerzhafter Personalabbau erfolgt.

Nach dem coronabedingten Produktionsrückgang von 40 Prozent im zivilen Flugzeugbau errechnete Airbus eine

► Fortsetzung auf Seite 2

► Fortsetzung von Seite 1



Aktionen bei Premium Aerotec in Nordenham Kampf für Arbeitsplätze und Tarifforderung verknüpft.

Für ein erstes Aufatmen sorgte davor das große Interesse am Freiwilligenprogramm im Sozialplan. Die vom Konzernbetriebsrat durchgesetzten Konditionen waren so attraktiv, dass 1.300 Airbus- und 1.000 PAG-Beschäftigte ihren Arbeitgeber (vorzeitig) verlassen haben. Eine Vielzahl von Leiharbeitern und Befristeten musste gehen. 250 bis 300 Beschäftigte von Premium Aerotec (PAG) in Varel und Nordenham können nach Finkenwerder wechseln. Beschäftigte von der PAG Augsburg können einen Arbeitsplatz bei Airbus Helicopters in Donauwörth finden.

Rund 500 Arbeitsplätze bei Airbus Operations können gesichert werden, weil

das Unternehmen höhere staatliche Mittel für Forschung und Entwicklung erhält. Das sind Investitionen in die Zukunft.

Außerdem hat sich „der Markt stabilisiert. Das Risiko einer weiteren Reduktion von Raten ist gering. Die Erwartung, dass sich das A320-Programm zügig erholt, ist hoch“, berichtet der KBR-Vorsitzende. Gegenwärtig würden pro Monat 40 Maschinen fertiggestellt, ab Sommer 2021 sollen es 43 sein.

„Airbus muss jetzt seine Zukunftsaufgaben anpacken – zum Beispiel beim ökologischen Fliegen – und neue industrielle Konzepte entwickeln“, for-



Vertrauensleute bei Premium Aerotec in Varel mobilisieren für die Tarifrunde und für sichere Arbeitsplätze.

dert Holger Junge. Der Bezirksleiter der IG Metall Küste, Daniel Friedrich, appelliert, „Umstrukturierungen und Investitionen weiter wachsam zu verfolgen.“

„Wir haben ein solidarisches Finanzierungsmodell beschrieben: Airbus trägt mindestens zwei Drittel der Kosten.“ statt Menschen zu entlassen.“

**CARSTEN BREMER, IG METALL
BEZIRKSLEITUNG KÜSTE,
VERHANDLUNGSFÜHRER**

Wir müssen dafür sorgen, dass Produktion und Engineering in Deutschland und Europa bleiben – insbesondere für das neue Single-Aisle-Modell.“ Holger Junge fasst knapp zusammen: „Der Kampf geht weiter.“

GEMEINSAM ERFOLGE ERREICHT

Das Airbus-Paket enthält folgende betrieblichen und tariflichen Erfolge:

- Ohne betriebsbedingte Kündigungen durch die Krise
- Kurzarbeit bis Ende 2021 mit Aufstockung
- Arbeitsverkürzung mit Teilentgeltausgleich, der aus einem Solidaritätstopf finanziert wird
- Attraktive Konditionen im Freiwilligenprogramm
- Alle Standorte bleiben in der Substanz gesichert
- Ausbildung und Übernahme gesichert
- Zukunftsprojekte bei der PAG und am Standort Bremen, der seine Kernkompetenz behält, starten
- Mitglieder erhalten einen Bonus

VON A – Z

Die neuen Regelungen

Arbeitszeitabsenkung

Der Konzerntarifvertrag zur Standort- und Beschäftigungssicherung ermöglicht den Betriebsparteien vor Ort, die Arbeitszeiten für den ganzen Betrieb oder für Betriebsteile in vier Stufen zu senken. Diese Kombinationen sind möglich, und zwar von 35 Stunden auf bis zu 28 Stunden (siehe Grafik). Eine Arbeitszeitabsenkung erfolgt erst dann, wenn das Instrument Kurzarbeit nicht mehr angewendet werden kann, aber immer noch zu wenig Arbeit an den Standorten vorhanden ist. Sie soll möglichst gleichmäßig auf die betroffenen Beschäftigten und kann auch auf die einzelnen Arbeitstage verteilt werden.

Der erforderliche Umfang der Arbeitszeitabsenkung wird quartalsweise beraten und vereinbart. Grundlagen sind Produktions- und Projektplanungen (z. B. Engineering) für einen Betrieb oder für Betriebsteile sowie die Personalplanung (Abgänge, Arbeitszeitkonten, Urlaubstage und Freistellungszeit). Ausgenommen von der Arbeitszeitabsenkung sind Auszubildende und Ausbilder in einer Ausbildungswerkstatt, dual Studierende sowie Beschäftigte in Altersteilzeit.

Azubi-Quote und -Übernahme

Im Zukunftstarifvertrag für Airbus Operations gilt weiterhin die Ausbildungsquote von fünf Prozent und die unbefristete Übernahme. Im Tarifvertrag „Siduflex“ für die PAG sind konkrete Einstellzahlen für die Jahrgänge 2021 – 2025 geregelt. Die Übernahme erfolgt nach dem Flächentarifvertrag.

Bonus für Mitglieder

Der Konzerntarifvertrag gewährt Mitgliedern der IG Metall einen Bonus. Sie bekommen die achttägige Freistellung

STUFE DER ARBEITSZEITVERKÜRZUNG	TEILENTGELTAUSGLEICH
Absenkung auf 32,5 Stunden/W.	60€ Sockel monatlich
Absenkung auf 31,5 Stunden/W.	100 € Sockel monatlich
Absenkung auf 30 Stunden/W.	30,5Std./W.Bezahlung, plus 100 € Sockel/mtl.
Absenkung auf 28 Stunden/W.	29,20Std./W.Bezahlung, plus 100 € Sockel/mtl.

unabhängig von den übrigen Kriterien (Erziehung/Pflege/Schichtarbeit). Der T-Zug A ist weiterhin kollektiv nutzbar.

Kernkompetenz

Der Zukunftstarifvertrag für Airbus Operations ist bis 31. Dezember 2021 verlängert worden und sichert Kernkompetenzen der Standorte – so auch in Bremen.

Kurzarbeit

Die von der Bundesregierung verlängerte Kurzarbeit nutzt Airbus weiterhin vorrangig. Sie endet, wenn die gesetzlichen Kriterien für die Erstattung des Kurzarbeitergeldes an den Arbeitgeber entfallen.

Mobilität im Konzern

Jetzt geht es darum, die geplanten Umorganisationen zu regeln und den geordneten Stellenwechsel innerhalb des Konzerns zu begleiten. Betroffene Beschäftigte müssen qualifiziert und integriert werden. Bei einem Stellenwechsel ist das bisherige Entgelt gesichert.

Solidartopf

Bis zu einem Drittel der Gesamtkosten für den Teilentgeltausgleich deckt ein Solidartopf ab. Dazu tragen im Wesentlichen alle Beschäftigten mit dem T-Zug B (Einmalzahlung von ca. 400 Euro) bei. Die nicht von der Arbeitszeitabsenkung Betroffenen zahlen Teile ihres „Weihnachtsgeldes“ ein. Einen wertgleichen Beitrag leisten die AT-Beschäftigten. Dieses Jahr wird voraussichtlich nur der T-Zug B im Solidartopf sein, weil im Einzelfall eventuell die Vorausset-

zungen für Kurzarbeit entfallen und die im Konzerntarifvertrag vorgesehene Arbeitszeitabsenkung bereits dann greifen muss. Mittel des Solidartopfs, die nicht aufgebraucht werden, fließen im Folgejahr wieder an die Beschäftigten zurück. Die Finanzierungsmodalitäten werden in einer Betriebsvereinbarung vor Ort festgelegt.

Tarifrunde M + E

Für die Standorte besteht keine Friedenspflicht für Forderungen, die im Rahmen der flächenbezogenen Tarifaussinandersetzungen erhoben werden.

Teilentgeltausgleich

Für alle vier Stufen der Arbeitszeitverkürzung erhalten die Beschäftigten einen Sockelbetrag in Höhe von 60 bzw. 100 Euro als Teilentgeltausgleich. Für die beiden letzten Stufen ist außerdem vorgesehen, dass eine halbe Stunde bzw. 1 Stunde 20 Minuten mehr bezahlt werden (siehe Grafik). Außerdem wird das Weihnachts- und/oder Urlaubsgeld „ratenweise“ ausgezahlt, um das monatliche Entgelt auf einem höheren Niveau zu halten.

Zukunftsprojekte

Die Zukunftsprojekte zur Premium Aerotec und zum unternehmensübergreifenden Airbus-Standort Bremen werden entsprechend der Prozessvereinbarung vom 2. Oktober 2020 umgesetzt. Projektgruppen werden eingesetzt. Airbus wird bis März 2021 je einen Vorschlag zur Umsetzung erarbeiten und ihn mit den Betriebsräten und der IG Metall beraten.

IMPULSE FÜR ZUKUNFTSKONZEPT

Airbus-Standort Bremen: Seismograph für den Konzern



Airbus will Flügelausrüstung aus Bremen abziehen.

Der Airbus-Standort Bremen ist ein Seismograph, der sofort registriert, wenn sich im Konzern etwas bewegt. Bis auf Helicopters sind alle Unternehmensbereiche vertreten. Was Beschäftigte, Betriebsräte, Vertrauensleute und IG Metall in den fünf Bremer Betrieben immer bemerken: „Die Standortleitungen sind hinsichtlich der Perspektiven und Lösungen nicht gut abgestimmt. Stattdessen folgt ein Restrukturierungs- und Abbauprogramm dem nächsten“, sagt Ute Buggeln, Erste Bevollmächtigte der IG Metall Bremen.

KERNKOMPETENZ BEDROHT

So will das Management aktuell die Flügelausrüstung für die A330 und A350 bei Airbus Operations aus Bremen abziehen. Wenn die Arbeitnehmerseite dem zustimme, könne überlegt werden, ersatzweise Repair- und Overhaul-Aktivitäten anzusiedeln. Dabei ist zum einen klar, dass die Flügelausrüstung systemrelevant und überlebenswichtig für Bremen als Produktionsstandort ist, der als einziger in Deutschland die „Prozesskette Flügelausrüstung-High-Lift“ beherrscht. Und zum anderen, dass das Repairgeschäft nichts mit dem Bau von Flugzeugen zu tun hat.

Neben wirtschaftlichen Gründen für die Verlagerung führt das Management

auch den Klimaschutz an: Denn die „Rohlinge“ der Tragflächen für A330 und A350 müssten nicht mehr aus Broughton mit dem Beluga-Flugzeug nach Bremen geflogen, dort komplett ausgerüstet, getestet und dann zur Endmontage nach Toulouse verfrachtet werden. Dem setzen die Betriebsräte entgegen, dass Bremen hoch wirtschaftlich arbeite. Zudem eigne sich ein alternativer Tausch ihrer A330- und A350-Flügel gegen den A320-Flügel aus Broughton sogar noch mehr, um Transportkosten und CO₂-Emissionen zu sparen.

POLITIK IST GEFORDERT

Hinter vorgehaltener Hand lässt das Management erkennen, dass es das Ziel ist, die Flügelausrüstung endgültig an Broughton abzugeben. Und spätestens damit betrifft das Thema den Bremer Senat, die Bundesregierung und die EU. Denn Airbus wurde als europäisches Unternehmen durch staatliches Engagement und Steuergelder aufgebaut. „Im Gegenzug gibt es das politische Agreement, jeden Standort mit einem für den Flugzeugbau relevanten Arbeitspaket auszustatten“, betont Ute Buggeln. Das würde aufgekündigt. Und Deutschland würde endgültig eine systemrelevante Fähigkeit im Flugzeugbau an ein Nicht-EU-Land verlieren.

Gut, dass die IG Metall schon seit langer Zeit auf die eigene Kraft setzt, mobilisiert, Öffentlichkeit herstellt, aber auch die Politik in die Pflicht nimmt. Den unkoordinierten Plänen des Managements setzt sie seit acht Jahren ein Standortbündnis entgegen, in dem alle fünf Betriebsratsspitzen und die Vertrauenskörper-Leitungen an einem Strang ziehen: ein Standort – ein Bündnis – eine Belegschaft. So arbeiten Betriebsräte und IG Metall seit Monaten

an einem schlüssigen Zukunftsbild für den Bremer Standort, das bald veröffentlicht werden soll.

Außerdem treiben sie abgestimmt und zukunftsgerichtet das Unternehmen vor sich her: „Wir wollen wissen, wie die Zukunftsbilder des Managements für den Bremer Standort aussehen.“ Bisher gibt es darauf keine plausiblen Antworten. Der Zukunftsprozess kommt aber in eine entscheidende Phase, weil das Unternehmen in Kürze über den Standort für die Flügelausrüstung entscheiden will.

Von März bis September 2021 sollen das Management, die IG Metall und die Betriebsräte ein gemeinsames Zukunftskonzept für Bremen erarbeiten. Prof. Rolf Henke (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) wird diesen Prozess moderieren. IG Metall und Betriebsräte erwarten, dass Bremen die Vielfalt an Divisionen und das gute Miteinander von Engineering und Produktion als Standortvorteil nutzt. Dadurch können Synergien für die Zukunftsthemen – wie Wasserstoff, Materialforschung, Ausbildung und Qualifizierung – generiert werden.

ZUSÄTZLICHES STANDBEIN

Das angekündigte Repair-Geschäft ist ein gutes zusätzliches Standbein für den Standort. „Sollte das Unternehmen die Flügelausrüstung verlagern wollen, verlangen wir aber eine gleichwertige und vor allem systemrelevante Kernkompetenz, die den Standort dauerhaft sichert“, sagt die Erste Bevollmächtigte der IG Metall Bremen. „Betriebsräte und IG Metall verstehen den betriebsübergreifenden Bremer Zukunftsprozess als Chance für ein integriertes industriepolitisches Konzept von Airbus.“

NEUE AUFTRÄGE VON NASA UND ESA

Arbeitsplätze bei Airbus Defence and Space gesichert



Mit dem Bau der Raumfahrtkapsel „Orion“ überträgt die NASA erstmals technologische Verantwortung an ein nicht-amerikanisches Unternehmen.

Neue Aufträge von der NASA und der Europäischen Weltraumbehörde (ESA) sichern Arbeitsplätze bei Airbus Defence and Space (ADS) in Bremen, Ottobrunn und Friedrichshafen. Sie betreffen die amerikanische Raumfahrtmission „Orion“ und das europäische Navigationssystem „Galileo“.

Für mehr als eine Milliarde Euro sollen zwölf neue Satelliten für das europäische „Galileo“-Navigationssystem gebaut werden. „Das ist die nächste Generation und kein einfacher Nachbau“, sagt Arnim Eglauer, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender bei ADS in Friedrichshafen. „Galileo“ sei ein verlässliches System, das nicht gejammert werden könne. Es erreiche eine Genauigkeit von 5 cm und weniger.

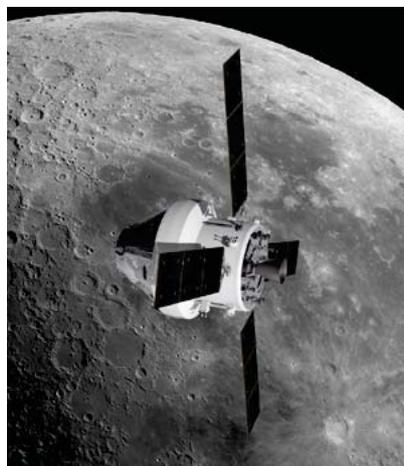
SECHS WEITERE SATELLITEN

Jeweils sechs Satelliten sollen – in industrieller Konkurrenz – von ADS und Thales gebaut werden. „Entwicklung und Produktion verschaffen uns für viele Jahre Planungssicherheit“, erklärt Arnim Eglauer. Die erste Generation von Satelliten ist in Bremen von OHB gefertigt worden.

„Ottobrunn ist verantwortlich für die Spezifikation und Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Nutzlast. Der

Standort baut auch alle Solargeneratoren für die ADS-Satelliten“, berichtet Kristin Böhmer vom Betriebsrat. Außerdem sei er seit der ersten Generation von „Galileo“ für den Systems Support zuständig und treibt die Entwicklung des Systems voran. Ottobrunn sei auch an der nächsten Generation von hochauflösenden Erdbeobachtungssystemen beteiligt.

Die nächste Generation der Radartechnik für die Erdbeobachtung wird federführend in Friedrichshafen entwickelt. Arnim Eglauer erklärt dazu, die 3D-Auflösung Sorge für präzisere Höhenmodelle der Erdoberfläche. Schon bisher



Das europäische Navigationssystem „Galileo“ ist verlässlicher als GPS von den USA.

stammten alle weltweiten Höhenmodelle von Radargeräten vom Bodensee.

HERZSTÜCK VON „ORION“

Bei ADS in Bremen werden drei weitere Servicemodule (ESM) für die Raumfahrtkapseln „Orion“ gebaut, die für die amerikanische Artemis-Mission Menschen zum Mond und Mars bringen werden. Sie sind das Herzstück des neuen Raumschiffs, weil sie das Antriebssystem und Verbrauchsmaterialien für Astronauten (Wasser, Sauerstoff usw.) umfassen. Der Auftrag der ESA hat ein Volumen von rund 650 Millionen Euro. Komponenten kommen auch aus anderen europäischen Ländern. Die Ariane Group in Bremen ist für die Fertigung zuständig. „Die Rede ist immer davon, dass 200 Leute damit beschäftigt werden. Aber niemand weiß genau, in welchem Betrieb“, sagt Kirsten Brauer, Betriebsratsvorsitzende von ADS in Bremen.

TECHNOLOGISCHE VERANTWORTUNG

Die NASA überträgt damit aber erstmals technologische Verantwortung an ein nicht-amerikanisches Unternehmen“, erklärt Kirsten Brauer. Ein erstes Servicemodul sei bereits an die NASA ausgeliefert worden, Nummer zwei und drei würden derzeit gefertigt. Jetzt kämen drei weitere hinzu, die für die Artemis-Missionen IV bis VI vorgesehen seien. Eine weitere Absicherung von Arbeitsplätzen verspricht sich die Betriebsratsvorsitzende auch von geplanten neuen Projekten zur Weltraumlogistik, um die sich ADS bewirbt. Dazu gehört der European Large Logistic Lander (EL3).

Impressum

Herausgeber: IG Metall Vorstand, Jürgen Kerner, Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt/M.;
Redaktion: Frank Bergmann;
Text und Layout: KP Wolf Kommunikation, 10789 Berlin;
Fotos: Airbus, Peter Bisping, von Reeken, IG Metall Wesermarsch, Thomas Range