

Transformation an der Küste – Gute Arbeit sichern

Die Industrie an der Küste ist breit aufgestellt. Die Betriebe der Automobil-, Luftfahrt- und Schiffbauunternehmen prägen vordergründig das Bild. Ein vielfältiger Maschinenbau (von Tabakmaschinen bis zur Medizintechnik), das größte Holzcluster Europas mit Sägewerken und Laminatherstellern in Wismar sowie die Windindustrie mit ihren On- und Offshore-Betrieben runden es ab. Verteilt auf viereinhalb Bundesländer sind industrielle Zentren um Hamburg, Bremen, Kiel und Rostock mit größeren Standorten erkennbar. Ansonsten sind die Betriebe mit durchschnittlich 200 Beschäftigten überall im Bezirk verteilt.

Veränderung können wir

Überträgt man das norddeutsche »Sturmerprobt« auf die Arbeit der IG Metall in den letzten dreißig Jahren an der Küste, dann kann man sagen »wir können Wandel und Krise«. Waren die Werften und der Schiffbau Jahrzehnte lang beschäftigungspolitisch die bedeutendste Branche im Norden, sind diese heute durch die Automobil- und Luftfahrtindustrie abgelöst. Allein im Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder arbeiten ähnlich viele Menschen wie auf allen Werften in Norddeutschland zusammen. Trotzdem sind die Werften und ihre Zulieferer aus der DNA der IG Metall Küste (und Norddeutschlands) nicht wegzudenken. Das Volkswagen-Werk in Emden mit über 9000 Beschäftigten und das Werk von Mercedes-Benz in Bremen mit über 12000 Mitarbeitenden sind ebenfalls Leuchttürme der Industrie im Norden. Zwar gibt es um diese Werke herum zahlreiche Zulieferer, diese haben aber nicht die gleiche Dominanz wie die Zulieferindustrie zum Beispiel im Saarland oder Baden-Württemberg. Die Windenergie war Heilsbringer und Krisenherd zugleich. In Bremerhaven oder Husum als neue Industrie nach dem Schiffbau angesiedelt, erlebten viele Kolleg:innen nach dem Ende des Schiffbaus auch die Insolvenz oder Schließung ihres Windkraftbetriebes. In der Luftfahrt entwickelte und baute man das größte Flugzeug der Welt und musste dann Jahre später den letzten A380 von Airbus abliefern und die Produktion einstellen. Gelang dies noch ohne betriebsbedingte Kündigungen, kam es während Covid-19 zunächst zu einem massiven Personalabbau bei Airbus und Co. Diesem Abbau folgte der Fachkräftemangel in der gesamten Luftfahrtindus-

trie ab dem Re-Start im Frühjahr 2022. In Mecklenburg-Vorpommern sind nach der Wende tausende Arbeitsplätze – gerade im Schiffbau – abgebaut worden. Massenarbeitslosigkeit, Abwanderung, De-Industrialisierung waren die Folge. Großansiedlungen wie in Sachsen oder Thüringen erfolgten nicht. Kurzum: Den Wandel gestalten. Industrien und Arbeitsplätze neu aufbauen. Für Perspektiven für die Menschen und die Region streiten. Darum geht es. Wenn es um die Gestaltung der Transformation und der Sicherung von Guter Arbeit geht, kann die IG Metall Küste auf reichlich Erfahrungen aufbauen. In diesem Beitrag soll auf den Schiffbau und die zivile Luftfahrtindustrie eingegangen werden.

Schiffbau – Zukunft im Spezialbau

Die Werften in Deutschland haben sich zum Spezialschiffbau entwickelt. Seit über 20 Jahren werden faktisch keine Handelsschiffe, Containerschiffe, Bulker oder ähnliches mehr gebaut. Im zivilen Schiffbau sind Passagierschiffe wie die Kreuzfahrer bei der MEYER WERFT in Papenburg, aber auch Yachten für Superreiche bei Lürssen in Bremen dominierend. Darüber hinaus noch Rettungsboote, Fähren, Behörden- oder Spezialschiffe unter anderem für die Wissenschaft wie das Forschungsschiff Polarstern. Der militärische Schiffbau teilt sich den Überwasserschiffbau (Fregatten, Korvetten, Versorger, Tankschiffe ...) mit der Werften-Gruppe von Lürssen sowie thyssenkrupp marine systems in Kiel. Die Fertigung verteilt sich auf verschiedene eigene und fremde Werften. thyssenkrupp marine systems, besser bekannt als HDW, ist zudem mit an der Weltspitze, wenn es um den Bau von U-Booten geht. Ein weiteres wichtiges Standbein sind die Reparaturwerften. Diese überholen, reparieren oder machen den Umbau sowohl ziviler als auch militärischer Schiffe. Schaut man auf die Transformation im Schiffbau, dann sollten zumindest zwei Ebenen berücksichtigt werden: die Branche und die Arbeitsbedingungen. Vorab sollte eine Frage beantwortet werden: Warum brauchen wir eigentlich Schiffbau in Deutschland und Europa?

Schiffbau eine Schlüsselindustrie für den globalen Handel

Es ist noch nicht ausgemacht, welche Auswirkungen der Ukraine-Krieg auf die globale Arbeitsteilung haben wird. Werden die Abhängigkeiten von Asien tatsächlich wesentlich reduziert? Wenn ja, von ganz Asien oder nur von einzelnen Ländern? Werden Standorte in Europa oder eher Nordafrika aufgebaut? Unabhängig von der genauen Beantwortung, der wesentliche Teil des Welthandels wird weiter über den Wasserweg stattfinden. Heute hat Europa seine Fähigkeiten zum Aufbau einer Handelsschifflotte fast verloren. Der Dominanz für den Bau von Containerschiffen in Korea und besonders

Sozial-ökologische Transformation – Trends und Umbrüche

China hat man kaum noch etwas entgegenzusetzen. China subventioniert mit billigem Stahl, günstigen Finanzierungen und zusätzlichen, sehr profitablen Marineaufträgen seine Werften. Gleichzeitig baut China massiv seine Beteiligungen an Häfen in der Welt und gerade in Europa aus. Kurzum: China hat erkannt, dass es den Welthandel stärker dominieren kann, wenn es zum einen faktisch fast das Monopol zum Bau von Handelsschiffen hat und zum anderen durch die Akquise von Häfen die Logistikketten strategisch kontrollieren kann. Will Europa dem zukünftig etwas entgegensetzen können, dann muss die Kernfähigkeit zum Bau von Schiffen erhalten bleiben.

Grüner Schiffbau und mehr Marine – Perspektiven für die Branche?

Gerade der Klimawandel bringt neue Perspektiven für die Branche. Ob es um klimafreundliche oder -neutrale Antriebe geht, die Entwicklung und den Bau von Plattformen und neuen Schiffstypen für die Offshore-Windindustrie (siehe unten) oder ob es um die Produktion und den Transport von Wasserstoff oder anderen grünen Treibstoffen geht – der deutsche Schiffbau kann hier eine führende Rolle übernehmen. Ein paar Beispiele: Bei den Antrieben kann kurzfristig LNG, Biodiesel oder Methanol eingesetzt werden. Später wären Brennstoffzellen und die Nutzung von Energiespeichern erstrebbar. Langfristig brauchen wir die Verwendung von nicht fossilen Treibstoffen. Unterstützt werden kann die Senkung des Verbrauches durch neue Schiffdesigns, die weniger Energie zum Betrieb erforderlich machen. Die EU sollte zudem rigorosere Vorgaben für einen CO₂-Ausstoß in den Häfen vorgeben und dies mit einem europäischen Flottenaustausch-Programm verbinden. Wenn Europas Reeder in Europa saubere Schiffe bauen lassen, dann profitieren am Ende alle – die Werften, die Bevölkerung, die Reeder und die Umwelt.

Die Ausbauziele für die Offshore-Industrie sind gigantisch. Allein in Deutschland ist von heute 7,7 Gigawatt bis zum Jahr 2045 fast eine Verzehnfachung auf 70 Gigawatt geplant. Schon 2030 sollen es 30 und 2035 dann sogar 45 Gigawatt werden. Leider ist die Industrie in Deutschland (noch) nicht bzw. nicht mehr darauf eingestellt. In Deutschland sind zahlreiche Betriebe geschlossen worden. Dadurch sind tausende Arbeitsplätze verloren gegangen. In Europa gibt es nur noch eine Werft in Spanien, die in der Lage ist, Konverterplattformen zu bauen. Es fehlt auch an Kapazitäten für den Bau von Spezialschiffen für die Offshore-Industrie – etwa für Errichtung und Wartung.

Aufträge werden nach Asien vergeben und Plattformen für die Energiewende werden von Schiffen mit Schweröl tausende Seemeilen nach Europa verschifft. Hier droht eine neue Abhängigkeit von Werften in Südostasien. Die Industrie ist durch die Energiepolitik der letzten Jahre verunsichert und

hat auf Grund der fehlenden Verlässlichkeit der staatlichen Vorgaben zurückhaltend investiert. Ein grünes Jobwunder ist deshalb keineswegs selbstverständlich. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien – insbesondere der Windkraft – muss auch zu mehr Arbeit und Wertschöpfung in Deutschland und Europa führen. Dafür braucht es eine kluge Industriepolitik, die bei den Ausschreibungen soziale und ökologische Kriterien stärker berücksichtigt. Wie bei der Wirtschaftsförderung in einzelnen Bundesländern sollte Tarifbindung ein Kriterium sein.

Den zivilen Schiffbau sowie die Konversion des Marineschiffbaus nicht aus den Augen zu verlieren und zu fördern, ist für die IG Metall weiterhin auf der Tagesordnung. Das mit der Zeitenwende der Bundesregierung beschlossene Sondervermögen für Beschaffung der Bundeswehr führt zu mehr Aufträgen auf den Marinewerften. Details lagen bei Redaktionsschluss dieses Artikels noch nicht vor. Es ist aber davon auszugehen, dass sowohl im Über- als auch im Unterwasserschiffbau zusätzliche Neubaufträge vergeben werden. Da auch auf massiven Druck der IG Metall der Marineschiffbau insgesamt, neben dem Unter- jetzt auch der Überwasserschiffbau, zur Schlüsseltechnologie erklärt wurde, kann die Regierung – und das sollte sie auch – auf eine europäische Ausschreibung verzichten und die Aufträge national vergeben. Es geht darum, das Know-how, die Kenntnisse und Fertigkeiten zur Herstellung dieser hochkomplexen Schiffe in Deutschland zu halten und die Abhängigkeit gegenüber Dritten zu reduzieren und zu verhindern. Mit diesem Blick müssen wir auch die regionalen Zulieferer in die Auftragsvergabe durch die Werften einbeziehen. Darüber hinaus gilt es weiterhin, den europäischen Kontext zu stärken und die Kooperationen im militärischen Schiffbau in Europa auszubauen. Hier müssen allerdings die Zukunftschancen gerecht zwischen den Nationen aufgeteilt werden.

Persönlicher Exkurs: Sollen (jetzt) Metalller:innen für Rüstung sein?

Es ist keine neue, aber leider eine hoch aktuelle Frage: Wie geht die IG Metall mit dem Thema Rüstung um? Wie verhält sich dies mit der friedenspolitischen Tradition der Arbeiter:innenbewegung, dem gemeinsam Ziel von Frieden und Wohlstand in der Welt, der Gewissheit, dass unter Krieg und Gewalt die Schwächsten der Gesellschaft leiden, während das Kapital immer wieder zu den Gewinnern gehört? Dass mehr Waffen das Problem nicht lösen, sondern mehr Probleme schaffen? Führt der brutale Überfall der Ukraine durch Russland und der anhaltende Krieg in Osteuropa zu einer neuen Sicht, einer neuen gewerkschaftlichen Antwort? Ich gebe zu, dass mich diese Frage innerlich fast zerreißt. Politisiert nach dem Fall der Mauer und dem Ende des kalten Krieges, war für mich eine Welt, in der in Europa

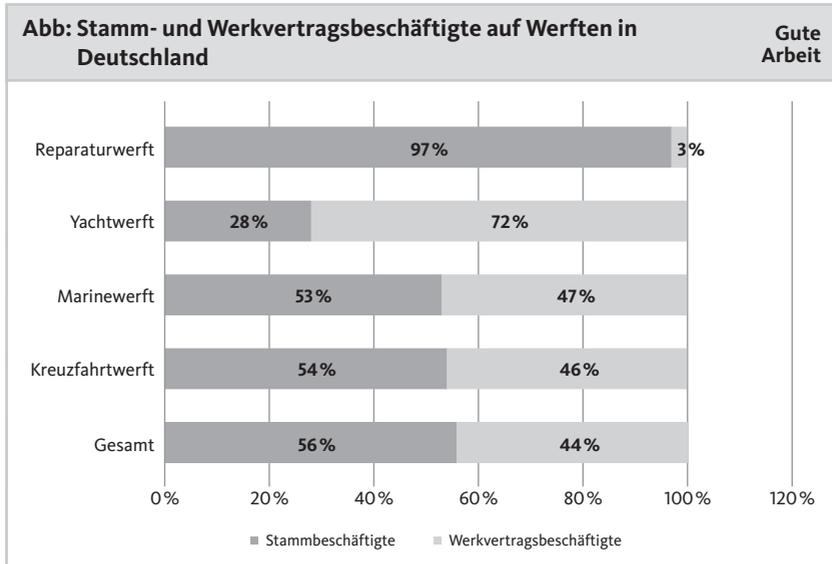
eine Demokratie durch Russland überfallen wird, nicht vorstellbar. Wandel durch Annäherung, gemeinsame Abrüstung, wirtschaftliche Verflechtungen als Garant für Frieden etc. – all dies ist mit Beginn des Krieges am 24. Februar 2022 durch den russischen Präsidenten in Frage gestellt worden.

Ich glaube daher, dass wir beides machen müssen. Weiterhin für eine Welt in Frieden und Sicherheit, für weltweite Konversion und Abrüstung eintreten, und gleichzeitig anerkennen, dass wir zumindest für die nächste Zeit eine handlungsfähige Bundeswehr brauchen, die sowohl zur Landesverteidigung als auch zum Bündnisfall fähig ist. Dies bedeutet nicht, dass man das 2-Prozent-Ziel für Rüstungsausgaben akzeptiert und unterstützt, im Gegenteil. Gerade diese Festlegung – ohne eine entsprechende Einbindung in eine europäische Außen- und Sicherheitspolitik – ist falsch und bedarf einer breiten gesellschaftlichen Debatte. Es bedeutet allerdings, dass wir in Deutschland selbst technologisch in der Lage sein müssen, die Bundeswehr auszurüsten, was entsprechende nationale und internationale Aufträge für deutsche Rüstungsunternehmen bedingt. Dass wir weiter für eine gemeinsame europäische Friedens- und Sicherheitspolitik eintreten und deutsche Rüstungsaktivitäten dort eingebunden werden müssen. Der Staat hat im Rüstungsbereich dabei weiter die wichtigste Rolle. Waffenproduktion darf nicht dem Markt überlassen werden. Herstellung, Verkauf, Exporte etc. bedürfen der staatlichen Vorgaben und Restriktionen. Eine gute Ausrüstung der Bundeswehr unterstützen und gleichzeitig ein Aufrüsten verhindern – auf dem schmalen Grat werden wir leider wandern müssen.

Leiharbeit und Werkverträge – gute Arbeit im Schiffbau?

Nur noch etwas über 50 Prozent der Menschen, die morgens durch das Werfttor zur Arbeit gehen, sind tatsächlich bei der Werft beschäftigt (s. Abbildung). Die andere Hälfte sind maßgebliche Werksvertragsbeschäftigte oder kommen als Leiharbeitsbeschäftigte auf die Werft. Auf manchen Werften sind schon heute mehr »Werkverträger« als Stammbeschäftigte (DIA Werften). Auch wenn traditionell der Eigenanteil beim Bau eines Schiffes bei 20 bis 30 Prozent liegt und der Rest über eine – teilweise globale – Arbeitsteilung mit Zulieferern und Partnern erbracht wird, hat der Einsatz von Werkverträgen eine neue Qualität erhalten. War es früher üblich, dass die Leistungserbringung von Dritten außerhalb der Werft stattfand, sind die Werkvertragsbeschäftigten nun auf dem Gelände tätig. Sie übernehmen immer mehr Tätigkeiten der Stammbesellschaft, sind in den Arbeitsablauf integriert und arbeiten zu wesentlich schlechteren Arbeitsbedingungen als die Stammbesellschaft. Da der größte Teil von ihnen aus Ost-Europa stammt, leben sie häufig in erbärmlichen Unterkünften und haben entgrenzte Arbeitszeiten. Es gilt also – ähn-

lich wie in der Fleischindustrie – den Einsatz von Werkverträgen im Schiffbau gesetzlich so zu gestalten, dass eine Ausbeutung der Menschen verhindert werden kann. Zur Klarstellung: Es geht nicht um die Werkvertragsfirmen, die ihre Beschäftigten zu fairen Bedingungen auf die Werft schicken. Es geht darum, eine Verdrängung der Stammebelegschaft durch die Ausbeutung von Menschen zu verhindern.



Die Werften waren in der Vergangenheit ein Garant für eine gute Ausbildung mit vielen Ausbildungsplätzen. Dieses Image wirkt angekratzt. Jede dritte Werft sagte 2021 eine Reduzierung der Ausbildung in den nächsten Jahren voraus. Die Ausbildungsquote ist zwar auf 6,7 Prozent gestiegen, aber nur, weil 2021 die Zahl der Beschäftigten gesunken ist, und nicht, weil mehr Ausbildungsplätze angeboten wurden. Gleichzeitig klagt die Branche – wie in anderen Bereichen auch – über einen eklatanten Fachkräftemangel. Diesen wird sie nur überwinden können, wenn die Ausbildungszahlen erhöht werden, Auslerner:innen übernommen werden und stark in Weiterbildung und Qualifizierung investiert wird. Es muss zudem verhindert werden, dass die Beschäftigtenzahlen in der Branche weiter sinken, da ansonsten Studiengänge und Forschungseinrichtung zurückgefahren oder eingestellt werden. Kurzum: Um eine Abwärtsspirale aus Personalabbau, fehlenden Zukunftschancen, weniger Bewerbern und weniger Forschung und Entwicklung

Sozial-ökologische Transformation – Trends und Umbrüche

aufzuhalten, brauchen wir eine beschäftigungspolitische Stabilisierung der Werften und Zulieferer.

Jobmotor Airbus – Wie viele Jobs bringt das grüne Flugzeug?

Das Herz der zivilen Luftfahrtindustrie schlägt in Norddeutschland. In Hamburg-Finkenwerder werden die Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeuge von Airbus endmontiert und an die Kunden ausgeliefert. Gleichzeitig ist das Werk das Kompetenzcenter für die A320-Familie. Dies ist deswegen bedeutend, weil diese Flugzeuge das »Brot und Butter«-Geschäft von Airbus sind. An den acht Standorten von Airbus in Norddeutschland arbeiten knapp 30 000 Beschäftigte. Dazu kommen noch tausende Beschäftigte in externen Zulieferfirmen. Die Zulieferbranche ist allerdings anders als zum Beispiel in Frankreich eher kleinteilig organisiert. Größere nationale Zulieferer bestehen nicht. Anfang 2022 vereinbarte die IG Metall nach einer langen und heftigen Auseinandersetzung mit Airbus über das industrielle Setup des Konzerns in Deutschland ein Zukunftspaket mit einer neuen Struktur, Zukunftsinvestitionen und einer Beschäftigungssicherung bis Ende 2030. Zudem durften mit diesem Abschluss erstmals Beschäftigte, deren Werk an einen Investor verkauft werden soll, über den Verkauf mitbestimmen. Die IG Metall-Mitglieder der Airbus Tochter PREMIUM AEROTECH GmbH in Varel stimmten am Ende eines intensiven Verhandlungs- und Diskussionsprozess für den Verbleib bei Airbus. Bis 2025 werden daher die Werke in Varel und Augsburg restrukturiert und dann in den neuen Airbus-Verbund überführt. Auch in den Zulieferbetrieben wie zum Beispiel Diehl Aviation in Hamburg wurde eine entsprechende Restrukturierung durchgeführt.

An der Zukunft beteiligt werden

Airbus hat die Corona-Krise genutzt, um eine Neuausrichtung der industriellen Strukturen auf den Weg zu bringen. Diese ist auch eine erste Weichenstellung für das emissionsfreie Flugzeug der Zukunft. Der Luftverkehr hat einen Anteil von knapp über zwei Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes. Dieser wird aber stetig steigen, wenn zum Beispiel die Umstellung auf Elektroautos Fahrt aufnimmt und auch die Industrie ihren CO₂-Ausstoß reduziert. Airbus hat sich das Ziel gegeben, spätestens im Jahr 2035 das erste Verkehrsflugzeug ohne CO₂-Emissionen zu bauen. Dies bedeutet, dass in den nächsten Jahren die Weichen für die Nachfolge der A320-Flugzeuge gestellt werden. Der Treibstoff der Zukunft wird Wasserstoff sein. Gepaart mit den verstärkten Auslieferungen und Endmontagen von Flugzeugen außerhalb Europas wird dies für die deutschen und europäischen Standorte und Regionen zu enormen Herausforderungen führen:

1. Als gemeinsames europäisches Projekt hat Airbus bisher eine in Europa aufgeteilte Fertigungsstruktur. Zulieferwerke, Endmontagen, Forschung und Entwicklung sowie die Kompetenzcenter für einzelne Flugzeugprogramme wie auch für Bauteile sind entsprechend den Anteilen der Nationen, die Airbus gemeinsam gegründet haben, aufgeteilt. In den letzten zwanzig Jahren hat das Management versucht, den staatlichen Einfluss bei Airbus herauszudrängen. Zwar fordert man und nutzt gerne entsprechende nationale Luftfahrtforschungsprogramme und andere indirekte Hilfen, bei der Zukunft der Fertigung denkt Airbus international.
2. Der Aufbau der Endmontagen und Auslieferungen von A320-Flugzeugen in China (2008) und den USA (2015) stärkte grundsätzlich die europäischen Standorte. Die Anzahl der dort zusammengebauten Flugzeuge ist so gering, dass die internen Zulieferer bei Airbus profitieren. Ein Arbeitsplatz in Übersee führt zu sieben Arbeitsplätzen in Europa. Das hat damit zu tun, dass die geplanten Auslieferungsraten in China und der USA so gering waren, dass eine Verlegung der Zulieferer-Tätigkeiten wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Allerdings konnte man durch die Endmontage vor Ort wesentlich mehr Flugzeuge im Markt verkaufen. Airbus hat nun angekündigt, die Endlinien außerhalb Europas auszubauen und die Rate für Auslieferungen zu erhöhen. Dies führt – gebunden mit einer neuen Flugzeugart – zu der Frage, ob die alte Regel »eins zu sieben« weiter erhalten bleibt oder nun doch mehr Bauteile vor Ort hergestellt werden sollen. Dies würde zu einer geringeren Wertschöpfung in Europa führen, wenn nicht gleichzeitig die Zahl der Flugzeug-Bestellungen signifikant steigt.
3. Die neue Flugzeuggeneration wird ein komplett neuer Flugzeugtyp werden. Mit einem heute in den Flügeln untergebrachten Tank kann es mit Wasserstoff als Treibstoff nicht funktionieren. Faktisch wird das Flugzeug also neu erfunden und neu konstruiert. Wer sich die verschiedenen Studien von Airbus zum Zero-Emission-Flieger anschaut, sieht deutlich, wie weit die Veränderungen gehen könnten (Sitzten die Passagiere zukünftig im Flügel?). Es besteht die Gefahr, dass Airbus dies nutzt, nicht auf den bestehenden Strukturen aufzubauen, sondern diese neu zu gestalten.

Die maßgeblichen Entscheidungen für den Bau der neuen Flugzeug-Generation werden in den nächsten Jahren getroffen. Im oben genannten Tarifabschluss sind entsprechende Gespräche zwischen IG Metall, Betriebsrat und Unternehmen verabredet. Zudem wurden unter anderem Investitionen in die Fertigungsstandorte als auch in die digitalen Entwicklungsfähigkeiten vereinbart. Damit sollen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Die Arbeitnehmervertreter werden weiter für die angemessene Teilhabe an den neuen Flugzeugprogrammen mit dem Unternehmen streiten und

Sozial-ökologische Transformation – Trends und Umbrüche

dabei auch die Politik nicht aus der Verantwortung lassen. Gerade die finanzielle Unterstützung bei Forschung und Entwicklung muss dazu führen, dass auch die Wertschöpfung in Deutschland und Europa gestärkt wird. Auch die Zulieferindustrie kann sich nur weiterentwickeln, wenn die jetzigen Airbus-Standorte bei den Zukunftsprogrammen nicht abgehängt werden. Darüber hinaus wäre es nötig, dass in Deutschland die Zulieferer außerhalb von Airbus stärker kooperieren und einen nationalen Zulieferverband aufbauen. Im Vergleich mit Frankreich oder den USA fehlen in Deutschland starke Player, die sich auch eine entsprechende Unabhängigkeit von Airbus leisten können.

Stammarbeitsplätze sichern und aufbauen

Der Personalabbau während der Corona Krise hat ein großes Loch gerissen. Sowohl Airbus als auch die Zulieferer suchen Fachkräfte auf allen Ebenen (wie in vielen anderen Branchen auch). Es wird unsere Aufgabe sein – bei Airbus wie auch in den anderen Firmen – dafür zu sorgen, dass

- Stammarbeitsplätze entstehen,
- Leiharbeitsbeschäftigte nicht wieder über Jahre im Einsatz sind,
- Ausbildung und Übernahme ausgebaut und gesichert werden und
- Werkverträge nicht zu einer Verdrängung von Stammpersonal und eigenen Fertigkeiten führen.

An die Arbeit

Wie in allen anderen Firmen und Branchen auch, stehen sowohl im Schiffbau als auch in der Luftfahrt-Industrie neben den oben genannten Themen viele weitere Herausforderungen zur Sicherung und Steigerung von Guter Arbeit an. Die Stichworte: Mobiles und hybrides Arbeiten, alters- und altersgerechtes Arbeiten, Arbeitszeitsouveränität und flexibles Arbeiten, Überlastung verhindern und Leistungsentgelt gestalten, strategische Personalentwicklung und vieles mehr. Dies im Sinne der Beschäftigten zu gestalten und darüber hinaus Einfluss auf die Zukunftsfragen der jeweiligen Branche und der Betriebe zu nehmen, das wird nur mit handlungs- und durchsetzungsfähigen Belegschaften, Betriebsräten und einer starken IG Metall gelingen. Machen wir uns an die Arbeit.