



„Ohne die Kampfbereitschaft der Beschäftigten stünden wir heute deutlich schlechter da“



In einer Serie zum 130-jährigen Jubiläum des Lkw stellen wir die Situation der Beschäftigten in den Mittelpunkt. Gerechte Entlohnung ist schon immer ein heißes Eisen gewesen. Vor allem die Tarifkonflikte in den 60er, 70er und 80er Jahren hatten es in sich.

An der Wende des 20. Jahrhunderts erfolgte die Entlohnung der Arbeiterschaft in der Automobilindustrie im Festlohn, überwiegend im Akkord, teilweise auch im Gruppenakkord. Die Beschäftigten der Mannheimer Benz-Werke zählten zweifellos zu den Spitzenverdienern der

örtlichen Arbeiterschaft. Auch bei der Daimler Motorengesellschaft (DMG) in Untertürkheim lagen die Löhne im oberen Bereich der ortsüblichen Löhne in der Metallindustrie. Dennoch gab es trotz der verhältnismäßig auskömmlichen Bezahlung kaum die Möglichkeit, Ersparnisse anzusammeln. So war die Furcht vor Armut, Elend und Alter ein weitverbreitetes und ganz alltägliches Phänomen – nicht nur in der Automobilindustrie. Während der Weltwirtschaftskrise ging die Entlohnung auf einen Tiefststand zurück und sie blieb auf diesem Niveau bis Mitte der 1930er Jahre. Der folgende Anstieg lag allein an der Ausweitung der Arbeitszeit.

Während in den Wirtschaftswunderjahren die Tarifrunden aufgrund des Arbeitskräftemangels verhältnismäßig ruhig verliefen, kam es in den folgenden drei Jahrzehnten immer wieder zu heftigen Tarifauseinandersetzungen, bei denen die Arbeitgeber, konservative Regierungen und Verwaltungsorgane durch Aussperrung die Gewerkschaften schwächen wollten. „Ohne die Kampfbereitschaft der Beschäftigten und eine starke IG Metall hätten sich die Kräfteverhältnisse in Deutschland zuungunsten der Arbeitenden verschoben und wir stünden heute deutlich schlechter da“, sagt Udo Roth, Leiter der Entgeltkommission des Gesamtbetriebsrats.



Auf der größten Kundgebung seit der Währungsreform demonstrierten 1954 etwa 30.000 Beschäftigte für acht Prozent mehr Lohn und konnten Erhöhungen durchsetzen. 1955 legte die IG Metall nach und forderte zwölf Prozent mehr. Nach einer umfassenden Mobilisierung der Mitgliedschaft konnte diese Forderung zu zwei Dritteln umgesetzt werden. Zur Machtprobe im Tarifbezirk Nordwürttemberg/Nordbaden kam es 1963 als die Arbeitgeber vertreten durch „Gesamtmetall“ mit der Forderung nach einem Lohnstopp und der Verschiebung der geplanten Arbeitszeitverkürzung in die Verhandlungen gegangen waren. In den vier Daimler-Benz-Standorten Mannheim, Gaggenau, Sindelfingen und Untertürkheim stimmten zwischen 88 und 96 Prozent der

IG Metall-Mitglieder für einen Streik. An den ausgerufenen Schwerpunktstreiks beteiligten sich rund 100.000 Metaller – auch in den vier Daimler-Benz-Werken. Die Gegenseite in Gestalt des Verbands der Metallindustrie Baden-Württemberg (VMI) reagierte zwei Tage später mit der Aussperrung von rund 300.000 Arbeitnehmern. Auch der Vorstand der Daimler-Benz AG sperrte nahezu alle seiner Lohnempfänger aus – es waren rund 44.000 Beschäftigte. Ziel war es, die IG Metall finanziell auszubluten und somit nachhaltig zu schwächen. Der bis dahin größte Streik der Bundesrepublik endete unter Vermittlung von Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard: Vereinbart wurde eine Lohnerhöhung von sieben Prozent in zwei Stufen. Die vereinbarte Kürzung der Arbeitszeit wurde umgesetzt. „Insgesamt wurden mehr als doppelt so viele Beschäftigte ausgesperrt als in den Streik getreten waren. Für die IG Metall und die Beschäftigten stellte sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der Aussperrung. Dies sollte in nächsten großen Konflikten 1971 und 1984 weiter heiß diskutiert werden“, sagt Udo Roth.



In der Tarifrunde 1970 konnte eine Einkommenssteigerung von im Durchschnitt nicht weniger als 15 Prozent erzielt werden – und das ohne Streik. Im Folgejahr schwächte sich die Konjunktur ab. Die Arbeitgeber waren in der anstehenden Tarifrunde nach der „Lohneskalation“ entschlossen dieses Mal hart zu bleiben. Die IG Metall in Baden-Württemberg forderte elf Prozent mehr Lohn und Gehalt bei einer Inflation von sechs Prozent und einer Produktivitätssteigerung von acht Prozent. Es kam zu keiner Einigung und 55.000 Arbeiter legten bei Daimler-Benz in Sindelfingen, Untertürkheim und Mannheim sowie bei Audi die Arbeit nieder. Einen Tag später wurde der Streik auf 145.000 Arbeiter und Angestellte ausgedehnt. Die Arbeitgeber reagierten mit einer flächendeckenden Aussperrung von 360.000 Arbeitnehmern in direkt vom Streik betroffenen Betrieben. Dazu kamen weitere 250.000 Beschäftigte, die „kalt“ ausgesperrt wurden. Verschärft wurde die Situation durch die plötzliche Weigerung der Bundesanstalt für Arbeit den „Kalt Ausgesperrten“ wie üblich Kurzarbeitergeld zu zahlen. Nach einer Protestkundgebung mit über 40.000 Beschäftigten in Stuttgart kam es zur Einigung: Die Löhne und Gehälter wurden um 7,5 Prozent erhöht. Darüber hinaus gelang die tarifliche Verankerung des 13. Monatseinkommens und

des Weihnachtsgelds. Und auch die Bundesanstalt für Arbeit revidierte ihre Entscheidung. Kalt Ausgesperrte erhielten rückwirkend das Kurzarbeitergeld.

Im Jahr 1984 kam es zum nächsten und bislang letzten großen Tarifkonflikt. Die IG Metall wollte perspektivisch die 35-Stunden-Woche durchsetzen und forderte eine Entgelterhöhung von 3,5 Prozent. Sie rief in Nordwürttemberg/Nordbaden zum Streik auf – allerdings überwiegend in Zulieferbetrieben und nicht in den vier Stammwerken von Daimler-Benz. Später traten die Beschäftigten in neun hessischen Betrieben – darunter auch das Daimler-Benz Werk Kassel – in Streik. Die Arbeitgeberseite antwortete mit Aussperrungen. Erneut kam es zum Eklat als der Präsident der Bundesanstalt für Arbeit, Heinrich Franke, verfügte, dass den „Kalt Ausgesperrten“ kein Kurzarbeitergeld gezahlt wird, „um den Arbeitskampf zu verkürzen“. „Dies war ein klarer Verstoß gegen das Neutralitätsgebot und die Arbeitgeber nutzten dies für Aussperrungen im großen Stil“, sagt Udo Roth. Betroffen waren 345.000 „Kalt Ausgesperrte“. Für die IG Metall wurde dieser Konflikt existenzbedrohend, die Streikkasse drohte sich schnell zu leeren und die Stimmung der „Kalt Ausgesperrten“ zu kippen. Der Höhepunkt der folgenden Protestaktionen war der Marsch auf Bonn, wo 250.000 Metaller bei stürmischem Regen gegen die Kalte Aussperrung protestierten. Gleichzeitig klagte die Gewerkschaft und erhielt vom Landessozialgericht Hessen Recht: Der sogenannte „Franke-Erlass“ wurde aufgehoben. In einer Schlichtung erfolgte schließlich die Einigung. Die 38-Stunden-Woche galt zum 1. April 1985. Die Löhne und Gehälter wurden um 3,3 Prozent erhöht. Der Lohnausgleich für die Arbeitszeitverkürzung betrug 3,9 Prozent. „Der letzte große Streik der IG Metall ist lange her, dennoch wurde auch in den vergangenen Jahrzehnten viel erreicht. Aufgrund der veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen haben wir unsere Streiktaktik verändert und in den vergangenen Jahren wohldurchdachte Warnstreik- und Streikmaßnahmen durchgeführt – immer dann, wenn es notwendig war. In der heutigen Zeit stellen leider einige Arbeitnehmer ihre Eigeninteressen in den Vordergrund. Ich persönlich glaube aber, dass in einer Zeit des Umbruchs und der Transformation die Arbeitnehmer nur gemeinsam bestehen können“, so Udo Roth.

Infokasten: Kalte und heiße Aussperrung in Tarifkonflikten

Die Aussperrung ist ein zentrales Mittel im Arbeitskampf und stellt das Gegenstück zum Streik dar. Während beim Streik die Arbeitnehmer die Arbeit niederlegen, geht die Initiative bei der Aussperrung von den Arbeitgebern aus. Sie schließen arbeitswillige Beschäftigte vorübergehend von der Arbeit aus und zahlen keinen Lohn. Für die Gewerkschaften stellt die Aussperrung ein erhebliches Risiko dar. Sie müssen für ihre Mitglieder Streikunterstützung finanzieren und gleichzeitig die Solidarität aufrechterhalten. Ziel der Arbeitgeber ist es häufig, die Streikkassen zu belasten und die Durchhaltefähigkeit der Gewerkschaften zu schwächen.

Man unterscheidet grundsätzlich zwischen „heißer“ und „kalter“ Aussperrung:

Heiße Aussperrung: Sie ist eine direkte Maßnahme des Arbeitgebers im Tarifkonflikt. Sie erfolgt bewusst als Reaktion auf einen Streik oder als strategisches Mittel, um die Verhandlungsmacht der

Gewerkschaften zu schwächen. Beschäftigte werden aktiv von der Arbeit ausgeschlossen, obwohl sie arbeitsbereit wären. Während streikende IG Metall Streikgeld aus der Gewerkschaftskasse erhalten, erhalten die unorganisierten Beschäftigten keine Unterstützung.

Kalte Aussperrung: Sie wirkt hingegen indirekt. Sie entsteht häufig in eng verflochtenen Industrien, etwa in der Metall- und Automobilindustrie. Wenn ein Zulieferbetrieb bestreikt wird, können andere Betriebe nicht mehr produzieren. Arbeitgeber nutzen diese Situation, um Beschäftigte ohne Entgelt nach Hause zu schicken, obwohl diese nicht selbst am Streik beteiligt sind.

Quellen:

„125 Jahre Arbeit und Leben in den Werken von Daimler und Benz“
Gesamtbetriebsrat Daimler AG, Mai 2011 –
INFO & IDEE MedienVerlag

„Strategie Zukunft – 60 Jahre IG Metall Baden-Württemberg“
IG Metall Bezirk Baden-Württemberg – INFO &
IDEE MedienVerlag

„Arbeit – eine Zeitreise von 1945 bis 2005“
IG Metall Gaggenau, Oktober 2005

Daimler Truck
Unternehmenswebseite

Fotos
Mit freundlicher Erlaubnis des
INFO & IDEE MedienVerlags

Subjektive Auswahl und Gewichtung des GBR
nach bestem Wissen und Gewissen.
Kein Anspruch auf Vollständigkeit und objektive
historische Einordnung.
