

**Autor:** Kupilas, Bernd/ Herz, Carsten/ fas/ hz./ lou/ mcs  
**Seite:** 014  
**Rubrik:** Unternehmen & Märkte

**Gattung:** Tageszeitung  
**Auflage:** 169.331 (gedruckt) 138.645 (verkauft)  
 150.023 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,49 (in Mio.)

## Betriebsrat made in Germany

VW-Vorstand Neumann zettelt im US-Werk in Chattanooga eine Kulturrevolution an.

Bernd Kupilas Düsseldorf.

-- Betriebsrat nach deutschem Vorbild geplant.

-- US-Gewerkschaft UAW sieht ihre Chance kommen.

Es ist ein kühner Plan: Ausgerechnet in Amerika, dem Land der Kapitalisten und Gewerkschaftshasser, will VW-Personalvorstand Horst Neumann eine kleine Kulturrevolution anzetteln. In Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee steht das zwei Jahre junge Werk von VW, 3 300 Beschäftigte bauen dort den Passat. Sie sollen, so plant es Neumann, einen Betriebsrat bekommen - nach deutschem Vorbild.

Chattanooga ist ein Ort in den Südstaaten, Gewerkschaften haben es hier schwer. Mitbestimmung ist ein Fremdwort, selbst im VW-Werk. Dabei gibt es wohl kein anderes modernes Weltunternehmen, in dem Gewerkschaft und Betriebsrat eine so wichtige Rolle spielen. Nahezu jeder der 100 Standorte weltweit hat eine Arbeitnehmervertretung, in Wolfsburg koordiniert ein Weltkonzernbetriebsrat deren Arbeit. Nur in Chattanooga - Fehlanzeige. Die United Auto Workers (UAW), Amerikas einst mächtige Autogewerkschaft, scharrt mit den Füßen und will rein. Aber wie?

Neumann war selbst mal bei der IG Metall im Vorstand beschäftigt. Sein Plan klingt unaufgeregt, aber er könnte den amerikanischen Gewerkschaften zu einer Renaissance verhelfen. Schließlich sind nur noch elf Prozent der amerikanischen Arbeitnehmer gewerkschaftlich organisiert.

VW würde mit Neumanns Plan Neuland betreten: Betriebsräte, wie sie in deutschen Firmen existieren, sind in den USA unbekannt. Zwar gibt es auch dort betriebliche Gremien, die ähnliche Aufgaben übernehmen. Sie sind aber jeweils an eine gewerkschaftliche Vertretung in dem Betrieb gebunden. Das deutsche System, in dem Gewerkschaften Tarifverträge schließen und Betriebsräte sich um Arbeitsbedingungen im Betrieb

kümmern, gibt es in Amerika nicht.

VW müsste deshalb eine besondere rechtliche Konstruktion wählen: In Chattanooga würde die amerikanische Gewerkschaft auf Rechte verzichten, die ihr per Gesetz zustehen. Zum Beispiel auf Mitsprache bei Versetzungen im Betrieb. Solche Aufgaben würde, wie in Deutschland üblich, der Betriebsrat übernehmen, der von allen Beschäftigten gewählt wird.

Im Gegenzug würde sich VW verpflichten, die Gewerkschaft ins Unternehmen zu lassen. Sie würde dann die Löhne aushandeln. Bis Mitte des Jahres soll das Konzept stehen, in der zweiten Jahreshälfte könnten Verhandlungen mit der Gewerkschaft starten - sofern der VW-Vorstand zustimmt. Denn noch ist im Topmanagement keine Entscheidung für das Projekt gefallen.

Kommt es, könnte es der Durchbruch für die schlingernde Autogewerkschaft UAW werden. Sie bekäme einen Fuß in einen wichtigen Betrieb, ohne mit anti-gewerkschaftlichen Aktionen der Arbeitgeber kämpfen zu müssen. Die sind in den USA üblich, "selbst in großen deutschen Firmen", sagt Thomas Klebe, Chefjustiziar der IG Metall: "Manche Unternehmen benehmen sich in Deutschland wie Dr. Jekyll, aber in den USA wie Mister Hyde."

Sobald Gewerkschaftswahlen anstehen, die Beschäftigten also darüber abstimmen, ob sie eine Gewerkschaft im Betrieb haben wollen, starten Arbeitgeber ein Störfeuer. Beschäftigte werden dann zum Beispiel zu Einzelgesprächen geladen.

Eine gewerkschaftliche Organisation bei VW hätte Signalwirkung auf andere ausländische Autokonzerne im Süden der USA. Auch Daimler und BMW kämen kaum umhin, die Gewerkschaft zuzulassen. "Ich gehe davon aus, dass dann auch in den anderen Unternehmen das Thema behandelt wird", sagt Klebe. Für die UAW geht es im Süden der USA auch um die Frage des Überlebens.

Mit der Krise der US-Autoindustrie erlebte die Gewerkschaft einen Niedergang. Sie hatte früher fast 1,9 Millionen Mitglieder, jetzt sind es noch 380 000.

Neumann legt sich allerdings ausdrücklich nicht auf die UAW fest. "Die UAW wäre der natürliche Partner", erklärt er. Am Ende würden aber die Beschäftigten entscheiden, welche Gewerkschaft sie wollen. Der Personalchef bleibt gegenüber der US-Autogewerkschaft neutral, denn sie war mal ein überheblicher Haufen. Eine reine Rettungsaktion für die UAW darf das Vorhaben nicht werden, das hätte keine Chance.

Das deutsche Modell mit einem starken Betriebsrat neben der Gewerkschaft ist in Wolfsburg hingegen gut zu vermitteln, es entspricht dem Selbstverständnis bei Volkswagen.

Unter ihrem Vorsitzenden Bob King, 66, hat sich die UAW allerdings radikal gewandelt, betonen deutsche Gewerkschafter. King hat der UAW einen Reformkurs verordnet, seine Organisation sucht Orientierung. Und findet sie in Deutschland. "Ich glaube fest an das deutsche System der Mitbestimmung", erklärt King und verspricht einen "offenen, fairen und respektvollen Dialog".

Mitarbeit: Carsten Herz.

/// MITBESTIMMUNG //

/// Mehr Geld - und wenig zu sagen //

Deutsche Konzerne zahlen in den USA höhere Löhne. Mitarbeiter haben so weniger Anreiz, sich zu organisieren. Betriebsräte sind in deutschen Konzernen gang und gäbe. In Werken und Töchtern in den USA gibt es jedoch bei den meisten deutschen Konzernen keine Mitbestimmung.

Die deutschen Auto-Hersteller haben zwar alle ein Abkommen unterschrieben, das sie verpflichtet, auch im Ausland die Gewerkschaften zu respektieren und kollektive Verhandlungen zuzulassen. Doch um ihren Arbeitern den Anreiz zu nehmen, sich gewerkschaftlich zu organisieren, zahlen VW, BMW und Daimler freiwillig Löhne, die deut-

lich über dem örtlichen Durchschnitt liegen. Der Reifenhersteller Continental zahlt weltweit eine Erfolgsbeteiligung an die Arbeitnehmer.

So ist die 2011 von der amerikanischen Autogewerkschaft UAW verkündete Attacke auf die Werke der ausländischen Autokonzerne nicht recht vom Fleck gekommen. Noch 2011 werde das erste Werk eines ausländischen Autoherstellers im Süden der USA gewerkschaftlich organisiert sein, hatte die US-Gewerkschaft lauthals verkündet.

Autoverbands-Präsident Matthias Wissmann sagt, der Geist in den deutschen Werken sei gut und kooperativ. Alles andere sei die Entscheidung der Belegschaften in den USA. Doch die haben vielfach noch schlechte Erinnerungen an die US-Gewerkschaft. Viele Analysten

halten die Gewerkschaften für mitverantwortlich für die schwere Krise der US-Autoindustrie 2008/09: Die von der UAW ausgehandelten hohen Lohnabschlüsse hätten die Wettbewerbsfähigkeit der großen drei US-Autobauer unterminiert.

Ein Durchbruch bei VW wäre für die UAW wichtig. "Wenn ein großer Konzern wie VW vorangeht, dann werden sich die anderen deutschen Unternehmen in den USA auch nicht mehr verweigern können", heißt es aus dem Arbeitnehmerlager der deutschen Autokonzerne. BMW allerdings erklärte gestern, es gebe für das Werk in South Carolina aktuell "keine Pläne, eine Mitbestimmung nach deutschem Vorbild einzuführen".

In anderen Branchen sieht es ähnlich

aus. Verdi wirft der Telekom seit Jahren vor, die Mitarbeiter in den USA einzuschüchtern und Gewerkschaftsvertretern den Zugang zum Betriebsgelände zu verwehren. "Die Situation spitzt sich immer weiter zu, weil die Telekom-Personalvorständin den Kern unserer Vorwürfe ignoriert", sagte Verdi-Bundesvorstand und Telekom-Aufsichtsratsvize Lothar Schröder dem Handelsblatt. fas, hz, lou, mcs.

#### ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Die Personalvorständin der Telekom ignoriert den Kern unserer Vorwürfe. Lothar Schröder, Verdi-Bundesvorstand.

**Abbildung:** Endkontrolle im VW-Werk Chattanooga: Mitbestimmung ist ein Fremdwort.

**Abbildung:** dpa

**Wörter:** 1020