

BREMER BEITRÄGE Nr. 2

DAIMLER · BENZ · ANSIEDLUNG IN BREMEN

Analyse der Probleme

Vorstellung von Forderungen der Jungsozialisten

von
Rüdiger Hiller
Herbert Morgenroth
Reinhold Wetjen
Edgar Einemann
Willi Göttinger

Herausgeber:
UB-Vorstand der
Juso Bremen-Ost



Jungsozialisten in der SPD

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung

1.) Der Konzern Daimler-Benz - Daten zum Unternehmen	S. 1
2.) Kosten und Nutzen der Ansiedlung für Bremen	S. 3
3.) Arbeitsmarktlage und Folgen für die Beschäftigungsentwicklung	S. 8
4.) Arbeitsplatzstrukturen und Humanisierung	S. 11
5.) Probleme der Verkehrsplanung	S. 18
6.) Umwelt- und Anwohnerbelästigungen durch das Werk	S. 21
7.) Zusammenfassende Schlußbetrachtung	S. 22
8.) Politische Forderungen der Bremer Jungsozialisten	S. 27

Anhang

Bremen im Juni 1979

V o r b e m e r k u n g

Die folgende Analyse der Probleme der Ansiedlung der Daimler-Benz-AG in Bremen wurde auf einem Seminar der Bremer Jungsozialisten begonnen und von einer Arbeitsgruppe vervollständigt.

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Broschüre waren die wesentlichen Entscheidungen schon gefallen - sowohl der Aufsichtsrat der Daimler-Benz-AG als auch der Senat der Freien Hansestadt Bremen haben Beschlüsse in Bezug auf die Werkserweiterung gefaßt, die Stadt hat Gelände an Mercedes verkauft und die Bremer Sozialdemokraten haben dem Projekt zugestimmt.

Die Bremer Jungsozialisten haben die Ansiedlungsentscheidung im Prinzip begrüßt, weil angesichts der überdurchschnittlichen Arbeitslosenquote und der Dominanz von Krisenindustrien (Werften, Stahl) in Bremen jeder neue Arbeitsplatz im industriellen Sektor unverzichtbar ist. Darüberhinaus wartet die reaktionäre Opposition nur auf ein Scheitern des Projekts, um weiterhin gemeinsam mit der Handelskammer und der Rechtspresse den "Vormarsch der Sozialisten in der Bremer SPD" für die wirtschaftlichen Probleme des Landes verantwortlich zu machen. Außerdem würden die Gewerkschaften eine Ablehnung der Ansiedlung als Angriff auf die Lebensinteressen der Arbeitnehmer werten, da Daimler-Benz für tausende von Menschen eine existenzielle Perspektive bietet.

Diese grundsätzliche Haltung kann die Bremer Jungsozialisten aber nicht dazu verleiten, auf eine kritische Prüfung der Bedingungen und Folgen der Werkserweiterung in Bremen-Hemelingen zu verzichten. Nur die genaue Analyse aller Probleme ermöglicht die Formulierung von politischen Forderungen, die die Grundlage für Problemlösungen im Interesse der abhängig Beschäftigten und der Bevölkerung sind.

1.) Der Konzern Daimler-Benz - Daten zum Unternehmen

Zunächst wird der Versuch unternommen, zu untersuchen, was Daimler-Benz in Bremen vorhat. Dabei sind wir von der bisherigen Produktions- und Profitentwicklung des Konzerns ausgegangen.

Die Produktionssteigerung für Mercedes-PKW betrug beispielsweise in dem Zeitraum von 1966 - 77 93 %, während die gesamte Automobilbranche nur eine Zuwachsrate von 25 % zu verzeichnen hat. Auch der Vergleich der Zuwachsraten in den bisherigen Autoboommonaten Januar bis April 1973 mit den entsprechenden Monaten des Jahres 1977 verdeutlicht die herausragende Stellung von Daimler-Benz unter den Automobilkonzernen: 18 % gegenüber nur 1 % der gesamten Branche. Als Indiz für die ständige Kapazitätsauslastung - auch in den Rezessionszeiten - können die Zuwachsraten für das Jahr 1976, dem 1. Jahr mit einem Anstieg der PKW-Produktion nach Einsetzen der Rezession, gelten: Daimler-Benz verzeichnet hier eine Rate von 5,8 %, während die gesamte Branche einen Zuwachs von 22 % erreicht. Dieser relativ hohe Anstieg ist dadurch zu erklären, daß die in der Rezession nicht ausgenutzten Kapazitäten relativ schnell wieder ausgelastet wurden, während Daimler-Benz doch ständig voll genutzte Kapazitäten hatte und diese Steigerung der Produktion lediglich auf Kapazitätserweiterungen beruhte.

Betrachtet man nun die Steigerung des einzelkapitalistischen Nettoprofits von 1967 - 75 (berechnet auf der Grundlage von bereinigten Bilanzzahlen nach einer Projektgruppe unter Leitung von Prof. Huffscheidt im Studiengang Wirtschaftswissenschaft an der Uni Bremen), so ist ein Profitzuwachs von über 1,1 Mrd. DM (205 %) zu verzeichnen. Einen fast gleichen Zuwachs hat dieser Berechnung zufolge das Eigenkapital des Konzerns in diesem Zeitraum erfahren.

Entnimmt man nun der von Daimler-Benz veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung von 1977 den ausgewiesenen Jahresüberschuß von 450 Mio. DM, dazu den in der Bilanz ausgewiesenen Posten "flüssige Mittel und WERTPAPIER" mit mindestens 1 Mrd. DM lt. Handelsblatt, so ist doch von einer recht finanzkräftigen Unternehmung zu sprechen. An dieser Stelle sei einmal darauf hingewiesen, daß die letztgenannten Größen der Bilanzdaten schon ausgewiesen werden mußten, weil wohl keine weiteren Bilanzverschleierungen möglich waren.

Die herausragende Stellung unter sämtlichen Industrieunternehmungen verdeutlicht die Rangfolge der größten Dividendenzahler in der BRD. Dort kletterte Daimler-Benz mitten in der Rezession vom 8. auf den 6. Platz im Jahre 1975. Bei Betrachtung des Zinsüberschusses im Jahr 1976 wird mancher Bankier vor Neid erblaßt worden sein: Die 144 Mio. DM Überschuß an Zinsen verdeutlichen eindrucksvoll die finanzielle Stärke des Konzerns.

Der Entwicklung von Produktion und Profit bzw. flüssigen Mitteln ist zu entnehmen, daß Daimler-Benz nach Investitionsmöglichkeiten zur Produktions- und Produktausweitung sucht. So gesehen erscheinen die Investitionen, die von Daimler-Benz in Bremen getätigt werden sollen, zumindest für die Jahre bis 1984 relativ sicher. Unklar ist auf jeden Fall die Entwicklung nach 1984. Daimler-Benz geht davon aus, seine Produktion bis 1990 um 250 % zu steigern. Angesichts geringeren Wirtschaftswachstums und Energieknappheit können die Absatzmöglichkeiten von Automobilen allgemein für die weitere Zukunft nur äußerst pessimistisch betrachtet werden. Insofern ist jede Prognose, die über das Jahr 1984 hinausgeht, nur mit äußerster Vorsicht zu genießen.

2.) Kosten und Nutzen der Ansiedlung für Bremen

Ausgehend von einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zur DB-Ansiedlung wird im folgendem eine kritische Analyse mit dem Versuch vorgenommen, die wahrscheinlich auf Bremen im Zusammenhang mit der Ansiedlung zukommenden Kosten zu quantifizieren.

2.) 1. Die Kosten

In der NKA werden die Kosten für Stadtstrukturverbesserung und für die Bereitstellung und Freimachung von Betriebsflächen differenziert. Im einzelnen wird von Senatsseite von folgenden Kosten ausgegangen:

- | | |
|---|-------------------|
| 1. Maßnahmen zur Verbesserung der Stadtstruktur
u. a. Hochlegung der Sebaldsbrücker Heerstr.
und deren Ausbau sowie weitere Straßenbau-
maßnahmen zur Werksanbindung | 80 Mio. DM |
| 2. Bereitstellung und Freimachung von Be-
triebsflächen einschließlich Kanalbau-
und Erschließungskosten | 144 Mio. DM |
| | <hr/> 224 Mio. DM |

Bei einer kritischen Betrachtung dieser aufgeführten Kosten ist folgendes anzumerken:

1. Grundsätzlich müssen geplante Kosten für Investitionen der öffentlichen Hand angesichts bisher aufgetretener Kostenexplosionen äußerst vorsichtig betrachtet werden. Soweit gesehen sollten die Kosten trotz berücksichtigter Diskontierungsrate grundsätzlich höher angesetzt werden.
2. Bei der Aufschlüsselung der Kosten für die Bereitstellung und Freimachung von Betriebsflächen fehlt unseres Erachtens die Mindereinnahme aus dem Verkauf der Betriebsflächen an Daimler-Benz, die als Subvention zu betrachten ist. Im Bericht der Arbeitsgruppe "Daimler-Benz" des SPD-UB Ost geht man von der Differenz Ankaufspreis - Verkaufspreis aus, 25 bzw. 15 DM / qm betragen soll. Das Gelände Holter Feld ist jedoch als Mischbaugebiet ausgewiesen, dem man amtlicherseits

Die folgenden Auswirkungen der Daimler-Benz-Ansiedlung beruhen auf bestimmte Annahmen, die kritisch beleuchtet werden müssen.

Man nimmt an, daß die Bauinvestitionen im Zusammenhang mit der Werkserweiterung voll in Bremen nachfragewirksam werden. Gerade dieses scheint nicht unbedingt gesichert zu sein, da zur Zeit eine relativ hohe Auslastung im Baugewerbe vorherrscht - als Folge unterlassener Kapazitätserweiterungen in der Rezession. Zudem könnte ein von Daimler-Benz ausgehender Termindruck das Ausweichen auf auswärtige Firmen erforderlich machen.

Bei den Anlageinvestitionen geht man davon aus, daß Bremische Firmen nur beschränkt in der Lage sind, diese Aufträge zu erfüllen. So ist insgesamt in der Bauphase von 10 % der Gesamtinvestitionen auszugehen, die in der Bremischen Industrie nachfragewirksam werden, wobei selbst diese geringe Annahme nicht gesichert ist.

Zur Ermittlung einer mit den Investitionen im Zusammenhang stehenden Volkseinkommenserhöhung ist die Auswirkung auf die Bremer Industrie zu betrachten. Die von Bremer Firmen ausgeführten Aufträge zum Werksausbau führen zu zusätzlicher Nachfrage an Beschäftigung und Material. Die zusätzliche Beschäftigung ihrerseits verursacht einen Kaufkraftgewinn bei den dort beschäftigten Arbeitnehmern und außerdem ein erhöhtes Steueraufkommen. Diese Effekte werden mittels eines Multiplikators bei den in Bremen nachfragewirksam werdenden Investitionen berücksichtigt.

Betrachtet man die 1. Alternative (12000 Arbeitsplätze bis 1990), werden bei den Gesamtinvestitionen von 1,5 Mrd DM ungefähr 150 Mio. DM (= 10 %) in Bremen nachfragewirksam. Daraus soll sich eine Volkseinkommenserhöhung von 425 Mio DM (3,5 % Diskontierungsrate) bzw. 386 Mio. DM ergeben. Diesen Daten liegt also ein Multiplikator von über 2 zugrunde. Man sollte aber von einem so hohen Multiplikator absehen, da gerade in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation dieser Effekt nicht so groß sein dürfte.

Bei der Betrachtung der 2. Alternative (nur insgesamt 8000 Arbeitsplätze) ergeben sich aus den Gesamtinvestitionen in Höhe von 800 Mio. DM (keine weiteren Investitionen nach 1984) ca. 80 Mio. DM, die als Auftragsvolumen von Bremer Firmen realisiert werden. Trotzdem sollen die multiplikativen Effekte zu einer Volkseinkommenserhöhung von 330 bzw. 300 Mio. DM führen. Hier wurde offensichtlich ein wesentlich höherer Multiplikator (ungefähr 4) als bei der 1. Alternative angesetzt, was erstens nicht begründet ist und zweitens selbst der in der 1. Alternative niedrigere Multiplikator unseres Erachtens zu hoch angesetzt wurde. Das führt nun dazu, daß bei relativ großen Unterschieden im Investitionsvolumen beider Alternativen doch nur eine recht geringe Differenz in den berechneten Volkseinkommenserhöhungen auftritt. Dieses zweifelhafte Verfahren bedarf unserer Meinung nach einer eingehenden Überprüfung.

Der Nutzen aus der Produktion wird unter folgenden Annahmen berechnet:

1. Personalaufwand je Beschäftigten und Jahr bei DB 44.500 DM mit jährlicher Reallohnsteigerung von 3 %
2. 1/6 der Beschäftigten wohnen nicht in Bremen
3. Im Zusammenhang mit der Einzelhandelskonzeption des Landes Bremen wird erwartet, daß 90 % der direkten Einkommenseffekte in Bremen nachfragewirksam werden
4. Materialaufwand, übrige Aufwendungen und Ersatzinvestitionen (Abschreibungen) betragen bei DB 93.700 DM je Beschäftigten und Jahr
5. 20 % der Vorleistungen werden von Bremer Firmen erbracht.

Folgendes läßt sich an den erhofften Nutzen bzw. Einnahmen kritisieren:

- Daimler-Benz selbst bezeichnet schon heute den Anteil der auswärtigen Arbeitnehmer mit 30 %. Die Annahme von einem Sechstel als Anteil ist auch deshalb zu optimistisch angesetzt, da eher noch eine Verschlechterung des Anteils an Bremer Arbeitnehmer

bevorsteht. Folglich ist auch die Annahme des Anteils an Arbeitnehmereinkommen, das bei Daimler-Benz erzielt wird und in Bremen nachfragewirksam werden soll, (90 %) zu hoch angesetzt.

- 20 % der Vorleistungen sollen von Bremer Firmen erbracht werden. Da in Bremen kaum spezifisch auf die Automobilindustrie zugeschnittene Zulieferfirmen existieren, ist dieser Anteil der auf Bremen in Zusammenhang mit der Produktion bei DB zukommenden Aufträge doch recht hoch bemessen. Genauerer läßt sich erst nach Anlauf der neuen Produktion sagen, jedoch sollte man diesen Anteil zunächst einmal an der heutigen Leistung der Bremer Industrie als Zulieferer an Daimler-Benz orientieren.
- Die Gefahr der Abhängigkeit Bremens von der Automobilindustrie wird noch größer werden, wenn zusätzliche Vorleistungsindustrie in Bremen angesiedelt wird. Bei einem Abflachen der Konjunktur bei Daimler-Benz wird Bremen dann in ähnlich große Schwierigkeiten kommen, wie heute die Werftindustrie. Deshalb ist es unumgänglich, diesen Aspekt mit zu berücksichtigen.

Aus den oben aufgeführten doch recht optimistischen Annahmen sollen sich für den Fiskus Einnahmeerhöhungen für den Zeitraum von 1977 - 97 von 480 bzw. 380 Mio. DM ergeben. Der Annahme, daß nach 1983 der Ausbau abgeschlossen sei, liegen immerhin noch geschätzte öffentliche Mehreinnahmen von 290 bzw. 240 Mio. DM zugrunde. Angesichts der oben formulierten Kritik müssen die erwarteten Einnahmen um ein entsprechendes Maß reduziert werden, um einen realistischen Nutzen für Bremen zu quantifizieren.

Insgesamt gesehen stellt sich bei dieser Betrachtungsweise der Kosten und Nutzen im Zusammenhang mit der Daimler-Benz Ansiedlung kein sehr positives Ergebnis über das Kosten-Nutzen-Verhältnis dar; es wäre erforderlich, eine realistischere Berechnung durchzuführen und die Bevölkerung erneut zu informieren.

3.) Arbeitsmarktlage und Folgen für die Beschäftigungs- entwicklung

Bis 1984 sind 8000 Arbeitsplätze bei Daimler-Benz garantiert, das sind ungefähr 1800 mehr als heute. Momentan steht im Werk der Anteil von Facharbeitern in Höhe von 60 % ein Anteil von an- bzw. ungelernten Arbeitskräften in Höhe von 40 % gegenüber. Dabei sollte untersucht werden, welche Funktionen die Facharbeiter ausüben und ob dieser Anteil überhaupt noch bei der zunehmenden Technisierung der Massenproduktion aufrecht erhalten werden kann. Es ist durchaus denkbar, daß Facharbeiter bei Daimler-Benz in Zukunft zunehmend durch an- bzw. ungelernte Arbeitskräfte ersetzt bzw. ergänzt werden.

Zunächst ist jedoch festzustellen, daß sich Daimler-Benz keine Facharbeiter auf dem Bremer Arbeitsmarkt anbieten. Bei dem vorhandenen Bedarf ist es möglich, daß diese von Klein- und Mittelbetrieben abgezogen werden, weil dort nicht die von Daimler-Benz gezahlten relativ hohen Löhne realisiert werden können. Deshalb ergeben sich unmittelbar daraus Folgen für die Klein- und Mittelbetriebe, die ihre Fachkräfte durch weniger qualifizierte (oder gar keine) ersetzen. Um den Arbeitsmarkt zu kennzeichnen, auf den Daimler-Benz treffen wird, ist der globale Arbeitsmarkt wie auch der der Berufsgruppen, die an Daimler-Benz vermittelt werden können, zu analysieren.

Unter Betrachtung der Aufteilung bestimmter Berufsgruppen auf die Wirtschaftszweige ist festzustellen, daß insgesamt alle für Daimler-Benz relevanten Berufsgruppen eine Verminderung ihres Anteils in den einzelnen Wirtschaftsgruppen erfahren. Das würde bedeuten, daß sich die Anzahl der Arbeitnehmer in den Wirtschaftsgruppen

- Eisen- und Metallerzeugung
- Fahrzeugbau, Stahl-, Maschinenbau
- Elektrotechnik

vermindern wird, wenn in diesen Branchen keine Arbeitsplatzweiterungen stattfinden. Daraus ergibt sich für Daimler-Benz ein Arbeitnehmerangebot, das seiner Nachfrage sowohl von der Quantität als auch von der Qualität gerecht werden kann. Die Gefahr, daß Daimler-Benz Arbeitskräfte aus anderen Regionen einziehen muß, scheint somit gering zu sein. Aber schon heute besteht bei Daimler-Benz ein Anteil von fast einem Drittel an Pendlern, der damit erheblich über dem Anteil in der gesamten Bremischen Wirtschaft liegt.

Für den Zeitraum von 1978 - 90 ergibt sich bei einer geplanten Produktionsentwicklung von 250 % eine Erhöhung der Belegschaft von ca. 107 %, was knapp 12000 Arbeitsplätzen entspricht. Diese Daten basieren jedoch auf dem heutigen Stand der Technologie, sodaß gerade in Betrachtung zunehmender Rationalisierungen eine eingeschränkte Beschäftigungsentwicklung vorausgeschätzt werden muß. Besonders in der Kfz-Industrie wird eine forcierte Entwicklung in dieser Hinsicht durch die im zunehmenden Maße eingesetzten Industrieroboter zu erwarten sein.

Angesichts der technischen Entwicklung und zunehmender Rationalisierung ist der Senat offenbar schon von 15000 Arbeitsplätzen, die bei Daimler-Benz entstehen sollten, abgerückt. Diese Entwicklung bei Daimler-Benz, die sich durch das Verhältnis von produzierten Kraftfahrzeugen je Beschäftigten ausdrückt (auch Arbeitsproduktivität genannt), sollte ständig beobachtet werden; bei Änderung dieses Verhältnisses sollte sofort die Auswirkung auf alle anderen Folgen betrachtet werden, um unmittelbar alternative Konzepte zur Arbeitsbeschaffung zu entwickeln.

Im Ausbildungsbereich erscheinen uns die Daten von Daimler-Benz ein wenig frisiert. Zu den Auszubildenden direkt am Werk werden noch die in den Bremer Niederlassungen gezählt, sodaß wir insgesamt eine für die Industrie durchschnittliche Ausbildungsquote von 4 % erhalten. Bezieht man die Ausbildungsquote nur auf das Werk, so erreicht Daimler-Benz gerade eine Quote von 3,125 %, mit der man sich nicht zufrieden geben kann.

4.) Arbeitsplatzstrukturen und Humanisierung der Arbeit

Daimler-Benz sucht z. Z. zwar per Zeitungsanzeigen Fachkräfte, stellt aber auch unqualifizierte Arbeiter über das Arbeitsamt ein. Mit dem Beginn der Produktion des "neuen" Mercedes ist zu erwarten, daß in erhöhtem Maße Band- und Schichtarbeiter eingesetzt werden. Damit stellen sich für Daimler-Beschäftigte die gleichen Probleme wie für die ca. 100.000 Bandarbeiter im deutschen Automobilbau und die über 5 Millionen Schichtarbeiter in der Bundesrepublik.

4.) 1. Was charakterisiert Bandarbeit?

Bandarbeit bedeutet für den Menschen, eine stark zergliederte und sich regelmäßig meist in kurzen Abständen wiederholende Arbeit zu verrichten. Ein Beispiel aus dem Automobilbau: Alle 45 Sekunden muß z. B. ein Arbeiter einen neuen Wagen übernehmen und dort den Stoßdämpfer an die Hinterachse festschrauben: Schraubenschlüssel auf die erste Mutter setzen - anziehen - auf die zweite Mutter setzen - wieder anziehen - auf die dritte - wieder anziehen - auf die letzte setzen und wieder anziehen - ... Jetzt sind etwa 40 Sekunden vergangen, und der Arbeiter hat 5 Sekunden Zeit zur Übernahme des nächsten Wagens. Bei diesem wiederholt sich der Vorgang alle 45 Sekunden, also achtzigmal in der Stunde - immer wieder die gleiche Arbeit.

Die arbeitssoziologische Beschreibung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Der Inhalt der Arbeit ist so einfach und so begrenzt, daß höchstens geringe Möglichkeiten zur Variation der Arbeitstechniken übrig bleiben
- Die Fließbandfertigung unterwirft den Arbeiter einer strengen örtlichen Bindung
- In seinem Arbeitstempo ist der Bandarbeiter unausweichlich an die Geschwindigkeit des Bandes gebunden
- Das für diese Arbeiten notwendige Wissen und Können ist alles in allem gering - die Anlernzeit dauert meist weniger als eine Woche

- Die einseitigen Körperbewegungen führen zu einer starken Belastung der einzelnen Muskelpartien und zu deren Ermüdung. Starke Belastungen gehen von der Schichtarbeit und dem hohen Arbeitstempo aus
- Zusammenfassend kann gesagt werden: Die Tätigkeit ist inhaltlich so stark verengt und qualitativ so anspruchslos, daß sie den Arbeiter nicht ausfüllen kann ... zwangsläufig wird die Arbeit dann als monoton empfunden, als anspruchslos und dennoch bindend.

Viele Bandarbeiter sehen ihre Arbeit äußerst kritisch, haben aber kaum andere berufliche Möglichkeiten. Das geht aus vielen Äußerungen hervor, die in soziologischen Studien zitiert sind. Dazu einige Beispiele:

"Jetzt komme ich mir wie ein Roboter vor, am Tag 8.000 Schraubchen zu drehen, diese monotone Arbeit"

"Das ist das Tempo, das einen fertigmacht, und die Wechselschicht"

"Am Band bis zur Pensionierung, das geht doch nicht"

"Was ich mache, ist eine Arbeit original für Bekloppte. Wir fahren 450 Achsen am Tag, alle in einer Schicht"

"Jetzt mache ich Schrauben rein in jeden Block... Bei 1000 Zylindern muß ich Schrauben reinschrauben"

"Also bei mir war Akkord Mord. Das sind die Folgen davon: Hohlkreuz, Lendenwirbelschleiß, Nackenwirbelschleiß, Gehörschleiß ..."

"Mein Arm ist kaputt, der rechte, das Kugelgelenk. Abnützung und zwar durch monotone Arbeit, wie der Arzt gesagt hat. Er hats so ausgedrückt: Wenn mein Körper das Gelenk wäre, dann könnte ich mich mit 40 Jahren schon pensionieren lassen"

Nun äußern sich die Bandarbeiter auf die Frage nach der Zufriedenheit mit ihrer Arbeit zwar unterdurchschnittlich, aber immerhin noch zu ca. 50 % positiv. Viele Äußerungen

belegen, daß diese "Zufriedenheit" eher eine resignative Anpassung an den Zwang zu Arbeit überhaupt ist und deshalb nur sehr wenig besagt, weil oft im gleichen Atemzug massive Kritik an der Arbeitssituation geäußert wird. Dazu zwei Zitate:

"Es ist schon eintönig, die Arbeit, ... wenn man alle Tage dasselbe macht... Da kommt es auch wieder auf die Arbeiter an: wenn einer eben ein richtiger Arbeiter ist, der macht eben seine Arbeit. Ich mache die Arbeit jetzt schon viele Jahre, ich bin mit meiner Arbeit zufrieden. Ich bin an Arbeit gewöhnt..."

"Man muß ja zufrieden sein. Man kann ja nicht jeden morgen mit schlechter Laune anfangen zu arbeiten. Arbeiten und Geld verdienen muß man ja."

4.) 2. Was bedeutet Schichtarbeit für den Menschen?

Eine Untersuchung von Wechselschichtarbeitern kam zu dem Ergebnis, daß erhebliche Gesundheitsstörungen vorlagen. So litten unter

- Verdauungsstörungen	36 %
- Appetitlosigkeit	49 %
- Vegetat. Störungen	82 %
- Ungenügendem Schlaf	62 %

Andere Studien haben einen durchgängig schlechteren Gesundheitszustand von Schichtarbeitern gegenüber Arbeitern in Normalschicht festgestellt. Arbeiter machen selbst die Schicht für ihre Krankheit verantwortlich:

"Ich habe eine böse Magenentzündung und das war mit der Schicht bei mir. Ich hab abends nix essen können, ... ich hab nicht schlafen können."

Hinzu kommen noch die großen Probleme der Gestaltung der arbeitsfreien Zeit - sowohl das Familienleben wie die Beteiligung am kulturellen und politischen Leben sind für Schichtarbeiter oft durch die Arbeitszeit gestört, hinzu kommen Umstellungs- und Schlafprobleme. Darauf verweist ein Schichtarbeiter:

"Das Umschichten, das belastet mich am meisten. Jetzt geht es mir noch gut, morgen abend bin ich down. Schon allein mit dem Pennen über Tag, ich wohn im Block - das ist nicht das Wahre. Da bin ich die ersten drei, vier Tage geschafft. Das merkt meine Frau dann schon, daß ich dann ein bißchen nervös bin, aber das gibt sich nach drei, vier Tagen, dann hat man erstmal wieder den alten Rhythmus drin - dann kommt wieder das Umschichten auf Tagschicht."

4.) 3. Ursache für die Verbreitung von Band- und Schichtarbeit ?

Sowohl die Band- wie die Schichtarbeit sind Ausdruck des Strebens nach möglichst hohem Gewinn:

- bei der Bandarbeit werden nach den Rezepten von Taylor überflüssige Bewegungen des einzelnen beseitigt und dadurch Kosten gespart, daß schnell erlernbare Handgriffe mit hohem Tempo ständig wiederholt werden (Zerlegung und Intensivierung der Arbeit).
- Schichtarbeit ist genau wie Überstundenarbeit der Ausdruck des Unternehmerinteresses nach optimaler Auslastung der Produktionsanlagen - ein Teil der Fixkosten für die Maschinen würde auch dann entstehen, wenn sie nicht genutzt würden.

Die anhaltende Bedeutung der Bandarbeit und die Ausweitung der Schichtarbeit sind nicht das Resultat technischer Notwendigkeiten, sondern der Unternehmerinteressen nach möglichst kostengünstiger Produktion ohne große Rücksicht auf den "Produktionsfaktor Arbeit". Schutzregelungen für die insgesamt sehr stark belasteten Arbeitnehmer konnten oft nur durch gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen durchgesetzt werden.

4.) 4. Die Position der Gewerkschaften

Die Gewerkschaften haben immer wieder scharfe Kritik an den Arbeitsbedingungen geübt. Der DGB bemängelte in der Begründung für einen Antrag zur Humanisierung der Arbeit 1974 besonders folgende Zwänge und Belastungen:

- Steigende Arbeitsanforderungen, zunehmendes Arbeitstempo und wachsender Zeit- und Pensumsdruck...
- inhaltsleere Arbeiten, eintönige, nichtqualifizierte Arbeiten, Zerstückelung und Schematisierung der Arbeitsabläufe
- isoliertes und taktgebundenes Arbeiten...
- gesundheitsgefährdende Belastungen aus der Arbeitsumwelt wie z. B. Lärm und Hitze
- Belastungen und Benachteiligungen durch die sich ausbreitende Schichtarbeit und Nachtarbeit

Der DGB kam zu der Erkenntnis, daß trotz der sozialen Fortschritte der technische und organisatorische Wandel sowie das Wirtschaftswachstum "nicht zu einer allgemeinen Verbesserung der Arbeitsbedingungen geführt" haben und forderte als weitgehendes Ziel den Abbau und die Beseitigung inhumaner Arbeitszwänge durch die

- Auflösung starrer zeitlicher Gebundenheit an einen bestimmten Arbeitsrhythmus
- stärkere Zusammenführung von Planung, Durchführung und Kontrolle der eigenen Arbeitsvollzüge...
- Begrenzung der Nachtarbeit...
- spezielle medizinische, bauliche, bildungsmäßige und kulturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der in Schichtarbeit tätigen.

Zusätzlich wurden kurzfristig realisierbare tarifvertragliche Regelungen gefordert, die abzielen auf

- Mindestberholzeiten bei nicht längerer Arbeitszeit auf acht Stunden täglich inklusive Pausen
- Festlegung von Mindestarbeitsakten (minimal 90 Sekunden)
- Verkürzung der Schichtzeiten und Zusatzurlaub für Schichtarbeiter, soweit diese unumgänglich ist
- Mehrurlaub und erhöhte Mindestberholzeiten für besonders belastende Tätigkeiten.

4.) 5. Die Position der Jungsozialisten und der SPD

Die Jungsozialisten haben 1975 auf ihrem Bundeskongreß zur "Humanisierung der Arbeit" uner anderem beschlossen:

- Das Ziel einer an den Interessen der abhängig Beschäftigten ausgerichteten Veränderung der Arbeit ist die Anpassung der Arbeitsgestaltung an die Bedürfnisse, Fähigkeiten und Eigenschaften der Beschäftigten... (Dazu) muß man eine grundlegende Umgestaltung der Arbeitsorganisation als solcher in Angriff nehmen. Zielbegriffe dieser Umorganisation sind systematischer Arbeitsplatzwechsel aller an monotonen Arbeitsplätzen Tätigen, systematische Vergrößerung und Verselbständigung der Arbeitsaufgaben sowie zunehmende Selbstorganisation (Teilautonomie) der Arbeitsgruppen... Die im Sinne einer Humanisierung der Arbeit zu schaffenden neuen Qualifikationsstrukturen erfordern eine tiefgreifende Reform des gesamten Bildungswesens, insbesondere im Bereich der Berufsausbildung und der Weiterbildung.

Im Orientierungsrahmen der SPD heißt es:

- Unbefriedigende und belastende Arbeitsbedingungen (z. B. sich ständig wiederholende Teilarbeit, Fließband, Nacht- und Wechselschicht und gefährliche Arbeitsplätze) beeinträchtigen Gesundheit und Entfaltungsmöglichkeiten der Menschen. Gleichzeitig entstehen soziale Kosten für die Gesellschaft, die mit einer humaneren Gestaltung der Arbeitswelt vermieden werden könnten... Dabei muß jede Tätigkeit grundsätzlich mit einem Mindestmaß an Abwechslung, Lernmöglichkeit und Entscheidungsfreiraum verbunden sein.

Das Europawahlprogramm 1979 erklärt zu den Zielen sozialdemokratischer Politik:

- Wichtige Ziele sozialdemokratischer Politik zur Humanisierung der Arbeitswelt sind: ... Entwicklung der schöpferischen Fähigkeit, Eigeninitiative, Selbstverantwortung, sowie der Fähigkeit zur Kooperation. Dazu sind erforderlich: Neue Produktions- und Arbeitsmethoden zur Überwindung von Arbeitszerlegung, Ein-

tönigkeit, Takt- und Akkordzwängen durch planmäßige Aufgabenerweiterung und selbstverantwortliche Gruppenarbeit.

4.) 6. Forderungen der Bremer Jungsozialisten im Zusammenhang mit der Daimler-Benz-Ansiedlung in Bremen

Grundsätzlich sehen die Jungsozialisten die begrenzten Möglichkeiten, in die Produktionsgestaltung der privatkapitalistischen Konzerne einzugreifen.

Deshalb muß aber trotzdem an der Forderung nach einer Humanisierung der Arbeit auch bei Daimler-Benz festgehalten werden - zugunsten von sicheren Arbeitsplätzen und hohen Löhnen darf das Interesse an befriedigender Tätigkeit und guter Gesundheit nicht aus dem Auge verloren werden. Konkret bleibt den Jungsozialisten

- die Unterstützung von gewerkschaftliche Forderungen zur Verbesserung der Situation der Schichtarbeiter
- die Aufforderung an den Senat, sich angesichts der hohen öffentlichen Förderung des Ansiedlungsprojekts bei der Konzernspitze für eine Produktionsstruktur ohne Fließbänder einzusetzen, in der neue Formen der Gruppenarbeit und eine humanere Arbeitsgestaltung ermöglicht werden. Falls hier kein Erfolg zu erzielen ist, müssen die kurzfristigen Gewerkschaftsforderungen nach Mindestnormen (keine Arbeitstakte unter 90 Sekunden, 5 - 10 Minuten Pausenzeit pro Arbeitsstunde) unterstützt werden.

Prinzipiell muß allerdings gesagt werden, daß der auch in der Autokrise sehr gut "verdienende" Konzern Daimler-Benz mit Milliarden Guthaben und fast einer halben Milliarde Jahresüberschuß (vergl. Punkt 1.) durchaus in der Lage wäre, eventuelle Mehrkosten für eine humane Arbeitsgestaltung zu finanzieren. §

5.) Probleme der Verkehrsplanung im Zusammenhang mit der Werkserweiterung durch Daimler-Benz

Um den Wohngebieten unnötige Verschlechterungen zu ersparen, sollen Straßenausbaumaßnahmen erst nach entsprechenden Arbeitsplatzzusagen von Mercedes getroffen werden. Ein Straßenbau "auf Vorrat" ist nicht akzeptabel.

Auszugehen ist zur Zeit von einem notwendigen Straßenausbau zur Bewältigung der Verkehrsprobleme bei insgesamt 8000 Arbeitsplätzen (Zusage bis 1984), das sind 1500 mehr als gegenwärtig. Über die für einen Werksausbau auf 15000 Arbeitsplätze notwendigen Verkehrskapazitäten soll erst in einem zweiten Schritt nachgedacht werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, den Öffentlichen Personennahverkehr optimal auszubauen - im Prinzip sind die Verkehrsprobleme deshalb nicht durch den massiven Ausbau der Straßen zu lösen, weil große Straßen nur noch mehr Verkehr anziehen und irgendwann wieder überlastet sind.

Anzustreben ist, daß 20 % der Arbeitnehmer von Daimler-Benz mit den eigenen PKW zur Arbeit fahren (in Sindelfingen sind es z. Z. ca. 25 %). Das kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Ausbau des Werksverkehrs
- Stärkung von Mitfahrgemeinschaften
- Entwicklung von Park- and Ridesystemen
- Ausbau einer S-Bahn (Vegesack - Hauptbahnhof - Daimler) auf der bestehenden Eisenbahnstrecke
- Begrenzung der Parkflächen auf dem Werksgelände auf Parkplätze für 20 % der jeweils arbeitenden Belegschaft

Wenn bei 8000 Beschäftigten 20 % mit dem PKW anfahren, sind das 1600 PKW pro Tag. Davon entfallen 20 % auf die Normalschicht (320) und je 640 auf die Früh- und die Spätschicht; das sind 60 bzw. 120 PKW mehr als zur Zeit.

Die erforderliche Verbesserung der Verkehrsanbindung des Werkes ist zu erreichen durch

- den vierspurigen Ausbau der Sebaldebrücker/Osterholzer Heerstraße (von den Ortseümtern Hemelingen und Osterholz seit Jahren gefordert) in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen für die Anlieger
- den Ausbau des ÖPNV. Dazu werden die Straßenbahnlinien 2 und 10 entlang der Sebaldebrücker/Osterholzer Heerstraße auf einer eigenen Trasse/Spur geführt und bis nach Osterholz Tenover bzw. zu einem Parkplatz (Park and Ride) nördlich von Radio Bremen an der Kreuzung B 75 / BAB verlängert. Die Eisenbahn soll über Vegesack und den Hauptbahnhof zu Daimler führen. Zusätzlich müssen Querverbindungen in die Gebiete Mahndorf, Arbergen, Blockdiak, Obervieland und Huckelriede geschaffen werden (Busverkehr).
- Einrichtung eines leistungsfähigen Werkeverkehrs, der zumindest teilweise in den ÖPNV integriert werden könnte
- Anschluß der Ampelanlagen an den vorhandenen Zentralcomputer (Verkehrsrechner), wodurch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes um 25 % gesteigert werden kann
- Beibehaltung der gegenwärtigen Schichtzeiten, die außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten (zwischen 7 und 8 sowie 15 und 17 Uhr) liegen.

Der Zu- und Auslieferverkehr mit LKW's ist soweit wie möglich einzuschränken (Priorität für den Schienenverkehr), um Lärm, Luftverschmutzung, neue Straßen und Verkehrsprobleme möglichst zu vermeiden.

Daimler-Benz soll (und kann) die Ankunft und Abfahrt der LKW's so steuern, daß die Lastzüge nicht in den Verkehrsspitzenzeiten die Bremer Straßen belasten. Die aus dem Süden kommenden ca. 300 LKW pro Tag kann die ausgebauten Sebaldebrücker/Osterholzer Heerstraße aufnehmen.

Darüberhinaus sollte untersucht werden, ob ein Lager nahe der BAB-Abfahrt Osterholz (nördlich von Radio Bremen) an dem dort bestehenden Bahngleis eingerichtet werden kann, sodaß Güter dort vom LKW auf Eisenbahnwagen umgeladen und auf dem Schienenweg auf das Werksgelände transportiert werden können.

Bei einem Ausbau des Werkes auf 15.000 Arbeitsplätze nach 1984 würde sich bei der PKW-Benutzung durch 20 % der Belegschaft eine tägliche Anfahrt von 3000 Autos ergeben. Davon entfallen 20 % auf die Normalschicht (600 PKW) und je 1200 PKW auf die Früh- und Spätschicht, das sind 340 bzw. 680 Fahrzeuge mehr als zur Zeit. Diese Mehrbelastung scheint durch den Ausbau der Sebaldebrücker/Osterholzer Heerestraße und den Einsatz des Verkehrsschalters ohne den Bau neuer Straßen bewältigbar zu sein, zumal der Schichtbeginn außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten liegt.

Genauer zu untersuchen sind allerdings die Verkehrsflüsse, die nicht in Richtung Autobahn, sondern in die Stadt hinein laufen.

6.) Umwelt- und Anwohnerbelästigungen durch das Werk

Ober die mit dem Verkehr (Lärm, Luftverschmutzung, parkende Autos in Wohnstraßen) verbundenen Probleme hinaus bilden der vom Werk ausgehende Lärm, die Erschütterungen und die Schadstoffe (Geruch) die Hauptbelastung für die Bevölkerung. Die Belastung ist auch deshalb so groß, weil der Abstand zwischen den Produktionsanlagen und Wohnhäusern nicht wie im Ruhrgebiet vorgeschrieben 800 m und auch nicht wie zunächst angekündigt 250 m beträgt, sondern einzelne Betriebe bis auf 100 m oder noch näher an die Häuser heranreichen. Darüberhinaus müssen die Anwohner den Abriß von ca. 130 Wohnhäusern und den Bau eines Schienenweges (Gleisanschluß, Eisenbahnbetrieb) sowie die Verlagerung von Kleingärten und Sportstätten hinnehmen.

Zwei Probleme sind weitgehend ungeklärt:

- das der Belästigung durch Lärm und Erschütterungen, die vom Preßwerk ausgehen. Das Preßwerk hat seinen Standort sehr nahe an Wohnhäusern und ist nur dann zu verlegen, wenn Daimler-Benz seine Planungen entscheidend ändert. Da davon aber nicht auszugehen ist und die Kapazität des Preßwerks erheblich gesteigert werden soll, ist in Zukunft zumindest von einem Anhalten der Belästigung auszugehen, die von Bürgern so beschrieben wurde: "Bei uns fallen die Tassen aus den Schränken". Ein Vergleich mit Sindelfingen ist nicht möglich, weil hier keine Wohnbebauung in unmittelbarer Werkenähe ist. Zu unterstützen ist die Forderung der SPD-Arbeitsgruppe, notfalls mit allem Nachdruck eine Verlegung des Preßwerkes zu fordern - rechtlich wird eine solche Forderung allerdings kaum durchsetzbar sein.
- das der Belästigung durch Geruch und Schadstoffe, die von der Lackiererei ausgehen. Es scheint zwar ein neues Lackierverfahren mit weniger Schadstoffen zu geben; fraglich bleibt allerdings, ob sich nicht nach der erheblichen Kapazitätserweiterung doch eine insgesamt erhöhte Geruchs- und Schadstoffbelastung ergibt.

Die technisch optimalste Lösung, die kaum mit Belas-

tungen verbunden ist, soll Daimler-Benz allerdings wegen der hohen Kosten nicht zu realisieren beabsichtigen.

Hier sind scharfe Auflagen zu fordern, auch wenn sie rechtlich ebenfalls kaum durchsetzbar sein dürften.

7.) Zusammenfassende Schlußbetrachtung

1. Die gegenwärtige gesellschaftliche Situation ist dadurch gekennzeichnet, daß das Land Bremen wie andere Regionen zum Abbau vorhandener und zur Vermeidung zukünftiger Arbeitslosigkeit auf die Ansiedlung von Industriebetrieben angewiesen ist, die Entscheidungen für den Neu- oder Ausbau von Werken aber von der Privatwirtschaft nach Rentabilitätekalkülen getroffen werden.

Die Konkurrenz zwischen Nationen, Regionen und Gemeinden um Ansiedlungsentscheidungen zu ihren Gunsten setzt insbesondere Großkonzerne in die Lage, für ihre Standortentscheidungen hohe Preise zu fordern und oft auch ohne Nachteile gemachte Zusagen nicht einzuhalten. Jüngstes Beispiel für den Poker der Konzerne ist der Versuch der Fordwerke, angesichts der Konkurrenz zwischen Österreich und Frankreich für ein neues Montagewerk neben Infrastrukturleistungen vom Staat noch einen Investitionskostenzuschuß von 700 Millionen DM zu kassieren.

2. Die Werkserweiterung von Mercedes in Bremen wird von einem äußerst kapitalkräftigen Konzern getragen, der fast 500 Mio. DM als Jahresüberschuß ausweist, mindestens 140 Mio. DM jährlich an Zinsen aus Kapitalanlagen einnimmt und auch in den Krisenjahren der Automobilindustrie noch der fünft- bzw. sechstgrößte Dividendenzahler der Bundesrepublik war.
3. Die vom Senat mit 250 Mio. DM bezifferten Kosten des Landes Bremen, die direkt oder indirekt im Zusammen-

hang mit der Werksenerweiterung anfallen, sind zu niedrig angesetzt. Auch ohne die Einrechnung von Kosten für Straßentrassen müssen der entgangene Gewinn aus günstigen Grundstücksverkäufen und die über der durchschnittlichen Inflationsrate liegende Preissteigerung bei öffentlichen Bauaufträgen berücksichtigt werden, sodaß im Endeffekt eine Summe von 350 Mio. DM Aufwand für Bremen eine realistische Annahme sein dürfte.

4. In die Berechnung der Nutzen für Bremen (Ergebnis: bis 1987 sind die Kosten wieder "eingenommen") sind so viele problematische Annahmen eingegangen (nur 17 % Einpendler, 90 % aller Einkommen bleiben in Bremen, 10 - 20 % der Vorleistungen werden in Bremen erbracht, ein Multiplikatoreffekt von über 2 wird angenommen), daß das Ergebnis in der vorliegenden Form wenig wahrscheinlich ist. Auch wegen des Entfallens von Zuweisungen aus dem Länderfinanzausgleich ist kaum damit zu rechnen, daß die ohnehin zu niedrig angesetzten Bremer Kosten bis 1990 wieder "eingenommen" worden sind. Alle Prognosen über die Entwicklung der Automobilindustrie bis 1990 oder darüber hinaus sind außerdem nicht hinreichend fundierbar.
5. Die Zahl der von Daimler-Benz zugesicherten Arbeitsplätze von insgesamt 8000 (plus 1500) sind angesichts des staatlichen Aufwandes äußerst gering; darüber hinaus ist nicht einmal diese Zahl wirklich garantiert - die Rückzahlung einiger Millionen für die Geländeerschließung hätte für Daimler-Benz die Größenordnung eines Trinkgeldes. Zwar gibt es begründete Hinweise darauf, daß ein Werksausbau auf 12.000 Beschäftigte denkbar ist (geringste Produktionsstückkosten bei über 12.000 Beschäftigten, Markterweiterung für PKW mit geringem Treibstoffverbrauch), allerdings hat Daimler-Benz schon angekündigt, den "neuen Mercedes" nicht nur in Bremen, sondern auch in Stuttgart bauen lassen zu wollen - Produktionsverlagerungen weg von Bremen oder nach Bremen liegen im

völligen Gelieben des Konzerns (wie man an der Verlagerung der LKW-Produktion von Bremen nach Düsseldorf sieht). Da auch die Einstellungspolitik allein Sache des Unternehmens ist, ist durchaus damit zu rechnen, daß sich die Zahl der nicht in Bremen wohnenden Arbeitnehmer weiter erhöht (z. Z. ca. 30 %); die Fachkräfte werden überwiegend aus anderen Arbeitsverhältnissen "abgeworben" (relativ hohe Löhne bei Daimler) und dort möglicherweise nicht ersetzt. Zwar sind positive Effekte für den Bremer Arbeitsmarkt zu erwarten, aber von den 1500 bzw. bestenfalls 5500 zusätzlichen Arbeitnehmern bei Mercedes wird ein erheblicher Teil aus dem Umland kommen und ein weiterer Teil möglicherweise durch außerordentliche Rationalisierungen in anderen Betrieben "freigesetzt".

Die Erhöhung der Ausbildungsplätze auf 80 pro Jahrgang (bei insgesamt 250 Auszubildenden 3,1 % der Belegschaft) ist angesichts des Ausmaßes der Jugendarbeitslosigkeit und der Lehrstellenknappheit in Bremen ein absoluter Hohn - über die Zahl entscheidet allerdings allein der Konzern.

6. Die geringen Ausbildungszahlen sind auch Ausdruck der Tatsache, daß Daimler-Benz die Ausweitung der PKW-Produktion auf die Fließbandmontage stützen will und für die stark belastende und monotone Bandarbeit keine qualifizierten Arbeitnehmer benötigt. Gerade wegen der vorhandenen anderen technischen Lösungsmöglichkeiten und der Erstellung von neuen Produktionsanlagen wäre eine Humanisierung der Arbeit durch die Überwindung der Fließbandarbeit denkbar - der Konzern opfert die Humanisierungsinteressen der Arbeitnehmer aber seinen Rentabilitätskalkülen, obwohl auch geringe Profiteinbußen ohne Schwierigkeiten zu verkraften wären.

7. Die vom Werk ausgehende Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Bürger im Bremer Osten ist das Resultat einer Standortentscheidung für ein großes Automobilwerk "mitten in der Stadt", obwohl Bremen mit großen Mitteln Freiflächen u. a. im Hafenbereich für Industrieansiedlungen hergerichtet hat und freihält. Daimler-Benz war an einem zusammenhängenden Werksgelände interessiert und zur Übernahme der Kosten für die Verlagerung auch der "alten" Produktionsanlagen nicht bereit; der Senat sah sich dazu nicht in der Lage (angebliche Kosten: über 600 Mio. DM). Resultat der letztlich von Daimler-Benz erzwungenen Standortentscheidung (Erweiterung im Holter Feld als Ansiedlungsbedingung) ist eine große Belästigung der Wohnbevölkerung durch: Erschütterungen, Schadstoffe, Zu- und Ablieferungen durch LKW's; an- und abfahrende Beschäftigte mit PKW's, die z. T. in Wohnstraßen parken; Neuanlage eines Gleisanschlusses durch ein Wohngebiet unter "Beanspruchung von Immobilien", auf deutsch: Abriß von Häusern; Verlagerung von Kleingärten, Betrieben und Sportanlagen.
8. Trotz der preiswerten Abgabe von kommunalem Gelände an Daimler-Benz hat das Land keinen Einfluß mehr auf das, was auf diesem Gelände geschieht - die vorhandenen Gesetze und Verordnungen allein reichen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor erheblichen ("legalen") Belästigungen nicht aus. Keine Halle auf dem Werksgelände von Daimler-Benz erfüllt die im Ruhrgebiet geltende Vorschrift, daß ein Automobilwerk einen Abstand von 800 m zur Wohnbebauung einhalten soll, Auch die zunächst angekündigte Differenz von 250 m wird nicht mehr eingehalten; einzelne Betriebsteile reichen bis zu 100 m oder noch näher an Wohnhäuser heran.
- Die zur Zeit vom Preßwerk ausgehenden Erschütterungen bewegen sich im Rahmen der Vorschriften - bei steigenden Kapazitäten sind kaum Verbesserungen zu erwarten; eine Verlagerung des Preßwerkes weg von den Wohnhäusern ist nicht eingeplant.

Die von der Lackiererei ausgehende Belästigung durch Geruch und Schadstoffe soll zwar durch eine neue Anlage gemildert werden, mit der Kapazitätsausweitung und der Nichtbereitschaft von Daimler-Benz zur technisch optimalsten Lösung (ein völliges Wegfiltern des Geruchs soll zwar möglich, aber sehr teuer sein) ist allerdings kaum eine Entlastung der Bevölkerung zu erwarten.

9. Zusammenfassend kann man sagen, daß angesichts der hohen Kosten für das Land Bremen, der mit Problemen verbundenen Arbeitsplatzeffekte, des begrenzten ökonomischen Nutzens für das Land, der anhaltenden Belastungen der Beschäftigten u. a. durch Band- und Schichtarbeit, der großen Belastungen der Bevölkerung des Bremer Ostens und der nicht vorhandenen Beeinflussungsmöglichkeiten der Unternehmenspolitik (Produktionsverlagerungen, Einstellungspolitik, Zahl der Ausbildungsplätze) eine positive Einschätzung der Werkserweiterung schwer fällt. Eine solche positive Einschätzung ist insgesamt nur dadurch möglich, daß die (vage) Aussicht auf die Schaffung von 5.500 neuen Arbeitsplätzen besteht. Den Ausbau des Werkes auf 12.000 Beschäftigte würde man gerne als Ausgangspunkt von politischen Überlegungen akzeptieren - diese Annahme schriftlich zu garantieren ist Daimler-Benz allerdings nicht bereit.

8.) Politische Forderungen der Bremer Jungsozialisten

Die folgenden Forderungen ergeben sich aus der Analyse der Bedingungen und Probleme der Werkserweiterung von Daimler-Benz in Bremen. Sie sind so umfassend wie nötig - darum kann zunächst auf den politischen "Realitätsgehalt" im Sinne von rechtlich und machtmäßig "Machbarem" keine Rücksicht genommen werden. Man muß die "Utopie" fordern, um vielleicht bei den beeinflussbaren Entwicklungen geringe Fortschritte zu erzielen.

1. Die Ansiedlungsentscheidung im Holter Feld mitten in einem Wohngebiet muß erneut durchdacht werden. Die Notwendigkeit eines zusammenhängenden Werksgebietes und die Möglichkeit (Kosten) einer Ansiedlung im Hafenbereich muß geprüft und öffentlich verdeutlicht werden.
2. Angesichts der hervorragenden Gewinnlage bei Daimler-Benz ist zu prüfen, ob nicht zumindest die vom Senat zugegebene "reine Subventionssumme" von 60 Mio. DM vom Konzern selbst getragen werden kann.
3. Daimler-Benz wird aufgefordert, den Ausbau des Werkes auf 12.000 Beschäftigte schriftlich zu garantieren.
4. Daimler-Benz sollte sich mit der Pacht des kommunalen Geländes zufriedengeben (kein Ausverkauf des Kommunen) oder im Falle der Nichtschaffung von 12.000 Arbeitsplätzen zur Rückgabe des ganzen Geländes zum Kaufpreis gezwungen werden.
5. Der Senat muß eine neue Kosten-Nutzen-Analyse unter realistischen Annahmen durchführen und veröffentlichen.
6. Daimler-Benz muß dazu verpflichtet werden, vorrangig Bremer Arbeitslose einzustellen und die Zahl der Ausbildungsplätze wesentlich erhöhen.
7. Angesichts der hohen öffentlichen Kosten und der Gewinnlage von Daimler-Benz muß und kann der technische Fortschritt auch den Arbeitnehmern zugute kommen - in Bremen sollte ein humanes Automobilwerk errichtet werden, indem die Fließbandarbeit abgeschafft ist. Die Gewerkschaften sind bei den Forderungen nach Einschränkung der Schichtarbeit (bzw. Verbesserung der Lage der Schichtarbeiter), Abschaf-

fung des Akkordlohns zugunsten von Festlohn, der Festsetzung von Mindestnormen (keine Taktzeit unter 90 Sekunden, 5 - 10 Minuten bezahlte Pausen pro Arbeitsstunde) und nach Arbeitszeitverkürzungen (mehr Urlaub, 35-Stunden-Woche) zu unterstützen.

8. Ein Straßenbau "auf Vorrat" wird abgelehnt. Insgesamt ist dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs absoluter Vorrang einzuräumen (eigene Spuren für die Straßenbahn, neue Buslinien, Eisenbahnverbindung Hauptbahnhof-Werksgelände), da neue Straßen in der Regel nur noch mehr Verkehr anziehen und daher lediglich kurzfristig zur Problemlösung beitragen. Die Zu- und Ablieferungen sollen soweit wie möglich mit der Eisenbahn erfolgen; die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der LKW's sind außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten zu legen. Erst wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind (Park-and-Ride, Ampelanschluß an den zentralen Verkehrsrechner) und der Konzern Arbeitsplatzzusicherungen schriftlich garantiert, ist an einen weiteren Straßenausbau zu denken. Eine solche Haltung bedeutet nicht, die gesamten Verkehrsprobleme auf einige Ortsteile (Hemelingen) alleine abzuwälzen.
9. Lärmintensive Betriebsteile sollen mindestens 250 m Abstand von Wohnhäusern haben; insbesondere das Preßwerk ist soweit gegen Schall und Erschütterungen zu isolieren, daß die Belästigung der Bevölkerung deutlich abnimmt. Beim Neubau der Lackiererei ist Daimler-Benz zur Installation der technisch besten Einrichtungen (Filter) zu zwingen, damit eine Geruchs- und Schadstoffbelastung möglichst ganz ausgeschlossen wird.
10. Wir wollen nicht nur Industrieroboter und hohe Dividende, sondern humane Arbeitsbedingungen und eine menschliche Stadt! Über die Lebensbedingungen der Menschen dürfen nicht nur die Konzernspitzen entscheiden. Einflüsse der Belegschaft und des Staates auf die Investitionen sind nötig!

Angesichts der gesellschaftlichen Machtverhältnisse und der Notwendigkeit von industriellen Arbeitsplätzen in Bremen kann auf die Ansiedlung von Daimler-Benz auch dann nicht verzichtet werden, wenn die Mehrzahl der begründeten Forderungen nicht durchzusetzen sind. Die Arbeit innerhalb der SPD muß darauf gerichtet sein, zumindest in den Bereichen mit staatlichen Handlungsmöglichkeiten (z. B. Verkehrsplanung) fortschrittliche Haltungen zur Grundlage von Senatsentscheidungen zu machen. Das bedeutet insbesondere das Festhalten an und in der SPD, das Thematisieren von folgenden Forderungen:

- Unterstützung der IG Metall bei ihrer Politik im Interesse der Arbeitnehmer bei Daimler-Benz
- Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs bei allen Verkehrsplanungen; kein Straßenbau auf "Vorrat", sondern nur soweit wie unumgänglich
- Ausschöpfung aller gesetzlichen Bestimmungen des Umweltschutzes zum Schutz der Anwohner vor vermeidbaren Belästigungen (Geruch, Erschütterungen, Lärm)
- Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Beeinflussung der Bauplanung auf dem Werksgelände mit dem Ziel, belastungsintensive Betriebsteile möglichst weit von den Wohnhäusern fernzuhalten
- Weitgehende Gewährung von finanziellen Hilfen für Ausgleichsmaßnahmen für die besonders belasteten Ortsteile, Schaffung von zusätzlichen Grünzonen und ständige Kontrolle der Gesamtbelastung durch Schadstoffe auch anderer Betriebe.

Darüberhinaus sind auch zukünftig eine Humanisierung der Arbeit und die Erhöhung der Zahl der Ausbildungsplätze zu fordern, um zumindest einen "Druck der öffentlichen Meinung" auf Daimler-Benz zu erzeugen.

Außerdem darf nicht verschwiegen werden, daß Daimler-Benz nicht zur Stärkung der IG Metall und des SPD-Senats nach Bremen kommt, sondern um auch hier hohe Gewinne zu erzielen - bei anderen gesellschaftlichen Machtverhältnissen wäre auch eine stärkere Arbeitnehmer- und Bürgerorientierung der Werkserweiterung denkbar und möglich.

A n h a n g

1. Daten zum Konzern (Handelsblatt)
2. Daimler als Dividendenzahler (Stern)
3. Industrieansiedlung im Kapitalismus: Subventionswettbewerb um ein Ford-Werk (Handelsblatt)
4. Daimler-Benz und der bremische Arbeitsmarkt
(Bericht der Arbeitsgruppe des SPD-UB Bremen-Ost)
5. Ausbildungsplätze bei Daimler-Benz (Antrag des OV Schwachhausen-West)
6. Humanisierung der Arbeit (Antrag des OV Peterswerder)
7. Verkehrserschließung (Antrag des OV Gartenstadt-Vahr)
8. Umweltschutz bei Daimler-Benz (Antrag des OV Schwachhausen-West)

Hunderte von Millionen sind bei Daimler in den Sparstrumpf gerollt

Kapazitätsausweitung bringt noch keinen Abbau der Lieferfristen

HANDELSBLATT, Donnerstag, 26. 5. 1977

W.S. STUTTGART. Im Geschäftsbericht findet sich die feine Formulierung: „Für Daimler-Benz war das Geschäftsjahr 1976 ein erfolgreicher Abschnitt einer — abweichend vom allgemeinen Trend — seit Jahren nahezu gleichmäßig günstigen Entwicklung.“ Die Aussage zeigt den Stolz über den eigenen Erfolg, aber auch das Problem, ihn angesichts seiner Dauerhaftigkeit noch richtig herausstellen zu können.

Immerhin blieben 1976 die Zuwachsraten der Untertürkheimer deutlich unter denen der noch aus dem Konjunkturtal herausfahrenden Wettbewerber zurück. Während die gesamte deutsche Pkw-Produktion um 22% stieg, kam man bei Mercedes nur auf 5,8%. Auf dem Nutzfahrzeugsektor hängt der Marktführer Daimler-Benz optisch mit plus 8% ebenfalls deutlich der gesamten Produktionsausweitung um 15,4% nach.

Die Optik ist allerdings — und hier liegt das Daimler-Problem — durch die kurzfristige Betrachtung verzerrt. Vergleicht man 1976 zu 1971 — was die Phase der Automobilkrise einschließt — so überstrahlt der Mercedes-Stern unverändert den Wettbewerb. Während dieser noch um 4,1% unter der 71er Pkw-Produktion liegt, hat Daimler-Benz in den vergangenen fünf Jahren seine Pkw-Produktion um über 30% ausgeweitet. Bei Nutzfahrzeugen übertraf man mit 21% Plus in den Inlandswerken (plus Auslandswerken sogar 32% Zunahme) deutlich die Gesamtbranche mit ihren 12,3% Steigerung.

Betrachtet man Daimler-Benz allein, so wurden 1976 auf allen Gebieten neue Höchstmarken erreicht. Wie zuvor wurde mehr produziert und umgesetzt, aber auch mehr gezahlt an Steuern, Löhnen, Gehältern sowie freiwilligen Aufwendungen für die Mitarbeiter und auch an Dividende. Zwar sind die Anteile, die Mitarbeiter, Zulieferer, Fiskus und Aktionäre am Unternehmen haben, unterschiedlich. Von 100 DM gehen rund 50 DM in den Materialaufwand, netto 18 DM an die Mitarbeiter und einschließlich Lohnsteuern immerhin 17 DM an den Fiskus,

während sich die Gesellschafter mit 1,2% Dividende zufriedengeben müssen. In absoluten Zahlen sind dies aber für 1976 immerhin 225 nach 202 Mill. DM Dividende oder 18 nach 17% auf das AK, das nun um 169,9 Mill. DM zu par erhöht wird.

Möglich war das Mehr, das alle bekamen, nicht allein durch die Umsatzsteigerung um 12% auf 23,5 Mrd. DM im Gesamtunternehmen, sondern auch durch die in allen Bereichen sehr gute Auslastung und die Verlagerung weiterhin zu noch hochwertigeren Produkten.

Daimler-Benz kann sich vor Aufträgen kaum mehr retten. So liegen die Bestellungen in der Mittelklasse, wie Prof. Dr. Joachim Zahn nun bei der Vorlage des Geschäftsberichts mitteilte, in diesem Jahr um 40% über der Produktion. Dies bedeutet,

Han. Blatt (1/24.5.77)

daß auch der im vergangenen Jahr — trotz Modellwechsels — erfolgte Kapazitätswachstums von 350 000 auf 370 000 Personenwagen und auch die für 1977 geplante weitere

Bilanzentwicklung	1976	1975
Gesamtinvestitionen (Mill. DM)	724	924
Sachinvestitionen	687	869
in % vom Umsatz	3,7	5,2
Selbstfinanz.-Quote (%)	166,5	119,5
Eigenkapital (Mill. DM)	2 334	2 165
davon Grundkapital	1 189	1 189
Eigenkap. in % Bl.-Su.	29,7	32,2
Eigenkap. in % Anl.-Verm.	103,2	92,2
Langfr. Kap. in % Anl.-Verm.		
+ Vorräte	90,1	77,1
Verschuldungsgrad ²⁾	0,8	0,9

¹⁾ Brutto-Cash-flow minus EEV-Steuern u. Dividende in % der Gesamtinvestitionen; ²⁾ Gesamtverschuldung zu Brutto-Cash-flow.

Ausweitung auf 400 000 Pkw nicht ausreichen wird, die Nachfrage zu decken. So warten die Inlandskunden gegenwärtig nach Zahns Angaben zwei Jahre auf einen „Mittelklasse-Wagen“. Dieser Wert dürfte allerdings Vorstandstheorie sein, da tatsächlich gegenwärtig nur Aufträge für Frühjahr 1980 bestätigt werden.

Bestätigt sieht man hierdurch die Richtigkeit der Ausbaupläne, die bis 1981 die Pkw-Kapazitäten auf 450 000 Einheiten „Normalkapazität“, d. h. etwa 500 000 Einheiten Spitzenkapazität bringen soll. Bei Nutzfahrzeugen, wo man mit einem stagnierenden Markt rechnet, wird dagegen im Inland nicht erweitert. Dafür verfolgt man neue Montageprojekte im Ausland, so in Saudi-Arabien und Nigeria, längerfristig vielleicht auch in USA. In USA wurde nun der Kauf des Schwerlastwagenherstellers Euclid perfekt gemacht, der rund 1000 Mitarbeiter beschäftigt und 140 Mill. Dollar umsetzt.

Diese Diversifikation in ein noch breiteres Programm sowie neue Märkte gehört mit zur Daimler-Benz Vorsorge, die eine positive künftige Entwicklung sichern soll. Dabei habe man, so Zahn, auch auf dem Pkw-Sektor noch „einige Trümpfe in der Reserve“. Dazu gehöre nicht allein der neue Kombi, der auf der IAA vorgestellt wird und der wohl deutlich über 20 000 DM kosten wird. Die Trümpfe sind wohl neue Motoren,

Geschäft, Ertrag	1976	1975
Weltumsatz (Mill. DM) ¹⁾	23 503	21 008
± %	+11,9	+23,8
davon Auslands-Umsatz	55,7	56,0
Produktion (Tsd. Stck.)		
Pkw	370,3	350,1
Nutzfahrzeuge	247,8	229,3
Belegschaft (1000)	160,9	155,5
Brutto-Cash-Flow (Mill. DM) ²⁾	2 822	2 232
in % vom Umsatz	15,0	13,4
Gewinn nach Steuern ³⁾	880	725
in % vom Umsatz	4,7	4,4
Gewinn je Aktie (DM) ⁴⁾	37,00	30,50
Dividende je Aktie	9,50	8,50
Börsenkurse: Höchst	379,00	354,50
Tiefst	323,00	238,00

¹⁾ Einschl. Mehrwertsteuer; ²⁾ Folgende Zahlen betreffen AG; ³⁾ Jahresüberschuß + EEV-Steuern + Abschreibungen + Zuf. zu lfr. Rückst. ± ao. Positionen; ⁴⁾ Nach Angaben der Verwaltung: Auf Basis des Gewinns je Aktie nach DVFA-Formel, im Gesamtkonzern 42,05 (33,90) DM.

die man nach alter Übung noch in die laufende „Modell-Generation“, also in die gegenwärtigen Karosserien einbauen wird, da man Motoränderungen und Karosserieänderungen zur Risikoverminderung auseinanderzieht, um nicht mit einer kompletten Neukonstruktion durchfallen zu können.

Solche Gefahren sind aber angesichts der fast sprichwörtlichen Daimler-Vorsicht kaum zu befürchten. In den letzten Jahren wurde den Untertürkheimern eigentlich alles, was neu auf den Markt kam, aus der Hand gerissen. Auch der neue Transporter brachte mit der Vorstellung im Frühjahr 1977 einen Bestelleingang, der für fünf Monate Produktion ausreicht. Dies sichert zusammen mit der Pkw-Nachfrage und dem auch weiterhin anhaltenden guten Nutzfahrzeuggeschäft die Vollbeschäftigung, ein Umsatzplus von 8 bis 10% — wie es Zahn für dieses Jahr prognostiziert — sowie einen Ertrag auf Vorjahreshöhe.

Betrachtet man den Abschluß 1976, so erinnert Daimler-Benz an einen Bergsteiger, der lieber zwei als einen Nagel in die Wand schlägt, um sich abzusichern. Dementsprechend haben sich die Untertürkheimer einen Sparstrumpf angelegt, der immer wieder die Grenzen des Wachstums zu erreichen schien, doch nie erreichte. So sah man das Unternehmen 1975 an der Obergrenze der Vorsorge und mußte sich 1976 überraschen lassen, was trotz höherer Dividende, gestiegener Steuern und verstärkter Ausschüttung an die Mitarbeiter noch möglich war.

So nahmen die Bankguthaben und Wertpapiere um rund 650 Mill. DM zu. Dies ist nur der offen ausgewiesene Teil des Sparstrumpfs. In den um mehr als 400 Mill. DM angewachsenen „sonstigen Vermögensgegenständen“ sind, wie Zahn einräumt, weitere Wertpapiere, die man wohl mit zur Liquidität schlagen müßte. Sicher ist der An-

stieg eine Folge der 1976 unter den Abschreibungen liegenden Investitionen. Die Gründe für die geringeren Investitionen liegen dabei im Planungszeitraum, der für die jetzigen Investitionen in den Jahren der Autokrise begann, in denen man bei Daimler — obwohl man sich aus der heutigen Betrachtung dem „allgemeinen Trend“ entziehen konnte — noch vorsichtiger als sonst war.

Nun ist aber bereits abzusehen, daß 1977 der Sparstrumpf nochmals einiges aufnehmen muß. Die Investitionen im laufenden Jahr steigen zwar auf 900 bis 1000 Mill. DM — 200 Mill. DM Auslandsinvestitionen nicht eingerechnet. Dieser Betrag ist aber erneut fast nebenbei aus dem Umsatzüberschuß (Daimler-Definition für Netto-Cash-flow) zu zahlen, der 1976 rd. 1,4 Mrd. DM erreichte und der 1977 kaum geringer, eher höher ausfallen dürfte. Damit werden die Untertürkheimer in verstärktem Maße nicht nur mit Autos, sondern auch mit Geld Geld machen. Immerhin betrug der Zinsüberschuß des vergangenen Jahres rd. 140 Mill. DM, was manchen Banker vor Neid erblassen lassen dürfte.

Die 50 größten Dividendenzahler

Steuern 14. 07. 76

Rangliste in den Geschäfts- jahren		Unternehmen	Branche	Umsatz in Milliar- den	Zahl der Beschäft- igten	Zahl der Aktionäre	Aus- geschüt- teter Gewinn in Millionen DM	Jeder Arbeitnehmer erwirtschaftete für die Aktionäre DM		Verän- derung in Prozent
								1975	1974	
1	1	Bayer	Chemie	17,73	169 400	458 000	267,4	1 579	1 919	- 17,7
2	5	RWE	Energie	10,58	58 067	180 000	255,0	4 391	4 137	+ 6,1
3	6	Siemens	Elektro	18,91	298 000	390 000	240,0	811	730	+ 11,1
4	2	Hoechst	Chemie	20,78	181 650	420 000	238,0	1 310	1 620	- 19,1
5	3	BASF	Chemie	20,01	111 445	400 000	233,0	2 090	2 522	- 17,1
6	8	Daimler-Benz	Auto	21,01	155 543	55 000	201,6	1 296	1 149	+ 12,8
7	12	Deutsche Bank	Bank	-	35 994	194 800	180,0	5 001	4 020	+ 24,4
8	9	VEBA	Energie	24,85	69 825	1 200 000	168,5	2 413	2 019	+ 19,5
9	11	Thyssen	Stahl	21,36	143 542	130 000	150,9	1 051	1 105	- 4,9
10	14	Mannesmann	Stahl	13,09	108 551	150 000	146,6	1 350	978	+ 38,0
11	15	Dresdner Bank	Bank	-	24 410	134 000	134,0	5 490	4 156	+ 32,1
12	-	Ford	Auto	6,37	48 150	1*	122,4	2 542	-**	-
13	16	Preussenelektra	Energie	3,92	16 031	15*	121,2	7 560	4 595	+ 64,5
14	25	BfG	Bank	-	6 217	8*	107,3	17 259	7 219	+ 139,0
15	10	Deutsche Shell	Mineralöl	10,77	4 894	1*	100,9	20 433	30 000	- 31,9
16	17	Commerzbank	Bank	-	18 749	105 000	95,5	5 091	4 802	+ 6,0
17	19	VEW	Energie	2,43	6 793	55 000	78,5	11 262	9 474	+ 18,9
18	20	Karstadt	Kaufhaus	7,06	60 037	18 000	72,0	1 199	974	+ 23,1
19	13	SEL	Elektro	2,51	33 747	500	60,2	1 785	3 435	- 48,0
20	20	Kaufhof	Kaufhaus	6,69	57 100	28 000	60,0	1 051	1 034	+ 1,6
21	30	BMW	Auto	3,25	28 989	18 000	54,0	1 863	1 628	+ 14,4
21	18	Chem. Werke Hüls	Chemie	2,30	15 772	3*	54,0	3 424	4 889	- 30,0
23	31	Bayer. Vereinsbank	Bank	-	9 086	40 000	52,6	5 789	4 556	+ 27,0
24	24	HEW	Energie	1,23	5 598	30 000	50,0	8 941	8 445	+ 5,9
25	28	Nordwestdt. Kraftw.	Energie	1,17	2 940	70 000	46,2	16 735	15 709	+ 6,5
26	26	Allianz	Versicherung	-	67 767	30 000	46,2	711	651	+ 9,2
27	28	Bayerische Hypo	Bank	-	10 628	53 000	48,0	4 516	4 007	+ 12,7
28	32	BEWAG	Energie	1,03	6 119	30 000	46,2	7 550	6 467	+ 16,7
29	27	Schering	Pharma	1,79	18 144	30 000	44,6	2 423	2 339	+ 3,5
30	36	Ruhrgas	Energie	2,94	3 157	7*	40,9	12 972	10 701	+ 21,2
31	7	Mobil Oil	Mineralöl	4,16	2 432	1*	38,0	15 625	68 545	- 77,2
32	34	Horten	Kaufhaus	3,67	35 031	90 000	35,0	999	1 171	- 14,7
33	35	Badenwerk	Energie	1,07	3 323	35 000	34,4	10 363	10 330	+ 0,3
34	37	Gutehoffnungshütte	Maschinen	9,88	86 333	5 500	34,2	396	349	+ 13,5
35	40	Energie Schwaben	Energie	1,23	4 305	11*	31,4	7 293	6 230	+ 17,0
36	39	DUB-Schultheiss	Getränke	1,12	9 741	unbekannt	30,1	3 090	2 829	+ 9,2
37	38	Degussa	Chemie	3,66	12 884	32 000	30,0	2 328	2 301	+ 1,2
38	44	Bremer Vulkan	Schiffbau	0,68	5 690	5 000	26,4	4 640	4 407	+ 5,3
39	45	MAN	Maschinen	4,99	54 463	25 000	25,5	441	461	- 4,3
40	-	Lufthansa	Verkehr	3,47	25 340	30 000	24,8	978	769	+ 27,2
41	43	Allgäuer Alpenmilch	Ernährung	0,56	2 375	800	23,9	10 063	11 589	- 13,2
42	49	Varta	Elektro	1,88	20 551	15 000	23,1	1 123	1 027	+ 9,1
43	41	Sachs	Holding	1,09	16 417	2	22,5	1 371	1 606	- 14,6
44	50	Linde	Maschinen	1,39	14 505	28 000	22,4	1 544	1 266	+ 21,9
45	48	Preussag	NE-Metalle	2,94	19 005	170 000	22,1	1 160	1 120	+ 3,6
46	-	Brinkmann	Tabak	2,65	4 817	4*	22,0	4 474	3 386	+ 32,1
47	42	Wintershall	Öl/Chemie	5,60	18 325	1*	21,1	1 153	1 510	- 23,6
47	-	Deutsche Babcock	Maschinen	3,25	28 284	9 000	21,1	746	647	+ 15,3
49	44	Metallgesellschaft	NE-Metalle	5,48	26 626	6*	20,7	777	875	- 11,2
50	-	BBC	Elektro	3,33	38 500	10 000	20,2	524	499	+ 5,0

* Die Aktien befinden sich im Besitz einer oder mehrerer Muttergesellschaften.
** Die Kölner Ford-Werke AG zahlte 1975 wegen eines Verlustes von 171,6 Millionen Mark keine Dividende

lichen 2000 - Aktiengesellschaften.

Dabei schnitten die einzelnen Branchen unterschiedlich ab. So mußten die Aktionäre der chemischen Industrie etwas zurückstecken. Die Bayer AG konnte zwar den ersten Platz in der Reihe der besten

Dividendenzahler halten, der Ausschüttungsbetrag für die Aktionäre sank jedoch von 324,7 Millionen Mark im Vorjahr auf 267,4 Millionen. Knapper bei Kasse waren wegen der weltweiten Rezession auch die übrigen Chemiekonzerne.

Ein Glanzergebnis haben dagegen die Banken vorzuweisen. Allein die drei großen Geldhäuser Deutsche Bank, Dresdner Bank und Commerzbank vermeldeten Gewinnsteigerungen zwischen 33 und 47 Prozent. Die Banken verdienten besonders

kräftig am Wertpapiergeschäft und an der Differenz zwischen den Zinsen, die sie selber zahlen mußten, und den Zinsen, die sie ihren Kreditnehmern abverlangten.

Von der Konjunkturflaute leicht mitgenommen zeigte sich die Mineralölbranche:

Ford-Konzern

Subventionswettlauf um neues Pkw-Montagewerk

HANDELSBLATT, Mittwoch, 31. 1. 1979

H. DÜSSELDORF. Das Tauziehen um ein neues Pkw-Werk von Ford auf der grünen Wiese zwischen Österreich und Frankreich hat zweierlei deutlich gemacht: Größere Investitionsprojekte mit Beschäftigungsmöglichkeiten für Tausende von Arbeitskräften sind heutzutage auch seitens der Industrieländer heiß begehrt. International operierende Konzerne haben die Wahl, aber auch die Qual der richtigen Entscheidung für einen Standort. Ist diese einmal gefallen, ist sie nicht mehr oder nur unter großen Verlusten wieder rückgängig zu machen.

Ford mußte sich 1977 für ein neues Motorenwerk entscheiden. Die Wahl fiel auf Wales in Großbritannien, obwohl zum Beispiel auch Berlin gut im Rennen lag. Die leidvolle Erfahrung mit dem letzten Streik in Großbritannien, bei dem Ford — zwischen die gegenläufigen Interessen von Regierung und Gewerkschaften geraten — von der Regierung ein Stopp öffentlicher Aufträge für ein Jahr angedroht wurde, werden wohl manchen Ford-Manager inzwischen daran zweifeln lassen, ob diese Entscheidung unbedingt richtig war.

Nun muß das Top-Management des Ford-Konzerns über den Ausbau der europäischen Pkw-Kapazitäten entscheiden. Dem Vernehmen nach soll Ford dabei zunächst drei Alternativen erarbeitet haben.

• **Erhöhung der Kapazität in Saarlouis** von zur Zeit 1000 Einheiten pro Tag mit Investitionen von rd. 500 Mill. DM.

• **Verdoppelung der Kapazität des hochmodernen Werks in Almusafes bei Valencia/Spainien** auf 1800 Einheiten pro Tag. Dabei soll eine gute Verdoppelung der Fiesta-Produktion von 300 Taunus-Modellen pro Tag geplant gewesen sein. Bei Schaffung Produktion von 300 Taunus-Modellen pro Tag geplant gewesen sein. Die Schaffung von 5000 neuen Arbeitsplätzen hätte dies Investitionen von rd. 900 Mill. DM bedeutet.

• **Bau eines Werks auf der grünen Wiese.** Hier sind zur Zeit Frankreich (Standort Lothringen) und Österreich (der ehemalige Flugplatz Aspern bei Wien) heiße Favoriten und es ist bereits zu einem eskalierenden Subventionswettlauf gekommen.

Der Erfolg des Werks bei Valencia sprach durchaus für die Erweiterung der spanischen Aktivitäten. Aber angesichts der konkurrierenden Angebote zur Subventionierung eines völlig neuen Ford-Werks zog die Konzernzentrale im amerikanischen Dearborn die Schraube der Vorbedingungen weiter an: Die Regierung des Standortlandes sollte einen Barzuschuß von bis zu 35% zu den Investitionen leisten, die Importe von Investitionsgütern sollmäßig begünstigen, Zuschüsse zur Facharbeiter-Ausbildung zah-

len, Steuervergünstigungen gewähren, den Investor nicht mit Infrastrukturkosten belasten und für gegenüber den Marktbedingungen billigere Kredite sorgen.

Bei Spanien wollte Ford auch noch die Importrestriktionen bei Autos sowie die beim Bau von Almusafes eingegangenen Verpflichtungen gemildert wissen. Ford hatte sich hier Anfang der siebziger Jahre vertraglich gebunden, einen gewissen Teil des zu beschaffenden Materials in Spanien einzukaufen, der sich nach der Zahl der im Lande abgesetzten Pkw richten sollte. Ferner sollte bei den Verkäufen in Spanien selbst eine Quote von 10% der gesamten spanischen Auto-Neuzulassungen des vorangegangenen Jahres nicht überschritten werden. Nach Ansicht des Ford-Management hat diese Fessel den Konzern im letzten Jahr den zusätzlichen Verkauf von mindestens 14 000 Fiestas gekostet. Denn von der Gesamtproduktion in Almusafes von rd. 270 000 Einheiten habe man „nur“ gut 66 000 auf dem spanischen Markt absetzen können. Madrid ist lediglich bereit, die Ford-Quote schrittweise um höchstens einen Prozentpunkt pro Jahr zu erhöhen, nicht zuletzt wohl aus Rücksichtnahme auf Fiat, dem die staatliche spanische Holding ihre Drittel-Beteiligung an der Fiat-Tochter Seat andrehen will.

Inzwischen dürfte von der Interessenlage her der Ausbau des Standorts Spanien vorerst nicht mehr zur Debatte stehen. Denn keine Seite will weitere Zugeständnisse machen. Zudem verhandelte kürzlich Spanischer Industrieminister Sahagun mit dem Ford-Konkurrenten General Motors über den Bau eines GM-Werkes in der spanischen Hafenstadt Cadix.

Die Entscheidung zum Bau eines Werks auf der grünen Wiese ist zwar noch nicht gefallen. Doch können sich die Ford-Strategen angesichts „harten Konkurrenzkampfes“ zwischen Österreich und Frankreich um die Investitionsbedingungen die Hände reiben. Dem österreichischen Bundeskanzler Bruno Kreisky zufolge sollen die Zusagen der beiden Länder etwa in der gleichen Größenordnung liegen. Nach informellen Angaben soll Österreich jedoch neben gut 700 Mill. DM Barzuschüssen zu Investitionen zwischen 1,5 und 2,3 Mrd. DM für ein Werk mit 200 000 bis 250 000 Pkw Jahresproduktion und über 8000 Mitarbeitern die Zusicherung geboten haben, Autokäufe in der Größenordnung von 500 Mill. bis 900 Mill. DM für die öffentliche Hand zu tätigen. Als wichtigsten Pluspunkt Österreichs gegenüber Frankreich nennt Kreisky das österreichische Sozialklima: Streiks seien nahezu unbekannt. Österreichs Regierungschef hat aber noch ein anderes nicht in Mark und Pfennig zu quantifizierendes, aber wahrscheinlich durchaus zugkräftiges Argument zur Hand: Sollte sich Ford nicht für Österreich entscheiden, werde man mit General Motors verhandeln.

4. Daimler-Benz und der bremische Arbeitsmarkt

4.1 Die Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die gegenwärtige Arbeitsmarktsituation im Lande Bremen ist vor allem gekennzeichnet durch den Beschäftigungseinbruch in der Industrie. Allein im Schiffbau gingen von 1975 bis 1978 mehr als 4 500 Arbeitsplätze verloren.

Um weitere 10 000 Arbeitsplätze reduzierte sich während der letzten fünf Jahre die übrige Industrie, und zwar vor allem in den Bereichen

Maschinenbau	(minus 2 400)
Elektrotechnik	(minus 2 900)
Nahrungs- und Genußmittel	(minus 5 700)

Für die Beurteilung der zukünftigen Entwicklung können Untersuchungen des Senators für Arbeit über berufliche Entwicklungstendenzen in Bremen herangezogen werden.

Aus diesen ergibt sich, daß in den kommenden Jahren gerade in den Wirtschaftszweigen weitere Arbeitsplatzverluste hingenommen werden müssen, in denen heute vorrangig auch für die Automobilindustrie infrage kommende Berufsgruppen beschäftigt sind. Allein bis 1985 müssen in den Wirtschaftszweigen

- Eisen- und Nichteisen-Metallerzeugung

- Schiffbau
- Maschinenbau

4.000 Arbeitsplatzverluste befürchtet werden. Rund 2/3 davon entfallen auf Berufsgruppen, die für Daimler-Benz bedeutsam sind.

Die Untersuchungen der Beschäftigungsentwicklung in den übrigen Wirtschaftszweigen - ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der Berufsgruppen - zeigt darüber hinaus, daß weitere ca. 5 000 Arbeitsplatzverluste in den für die Automobilproduktion infrage kommenden Berufsfeldern erwartet werden müssen.

Die Ergebnisse der erstmalig für Bremen vorgenommenen ergänzender Berufsstrukturuntersuchung machen deutlich, daß das erweiterte Arbeitsplatzangebot von Daimler-Benz zum Ausgleich der geschilderten negativen Einflüsse dringend benötigt wird.

(aus dem Bericht der Arbeitsgruppe des Unterbezirks-
vorstands der SLD Bremen-Ost)

I n i t i a t i v a n t r a g

Die Unterbezirksdelegiertenversammlung möge beschließen

" Die für die Mercedes-Ansiedlung von der öffentlichen Hand aufzubringenden hohen Infrastrukturkosten gehen unter anderem zu Lasten der Schaffung von Berufsausbildungsplätzen.

Es ist darum zu fordern, daß die Quote an Ausbildungsplätzen im Werk Sebaldsbrück wesentlich über die bis zum Jahr 1981 vorgesehenen 250 Plätze gesteigert und die vorhandenen Erweiterungsmöglichkeiten des Ausbildungszentrums schon jetzt in vollem Umfange genutzt werden.

Der Senat wird aufgefordert, diese Position in den weiteren Verhandlungen mit dem Konzern mit Nachdruck zu vertreten und davon sein Verhalten in anderen Einzelpositionen abhängig zu machen. "

Begründung:

Die im Bericht der Arbeitsgruppe genannte Zahl von 315 Ausbildungsplätzen bei 8.000 Beschäftigten im Jahr 1981 gleich 4 % der Belegschaft führt zu dem irrtümlichen Bild einer hohen Ausbildungsleistung der neuen Mercedes-Ansiedlung. In die Zahl sind jedoch die 65 Auszubildenden der Mercedes-Niederlassung Bremen (Werkstatt und Verkauf) eingerechnet, die ohnehin in Bremen vorhanden sind.

Antrag des Ortsvereins Peterswerder:

Betr.: Ansiedlung des Daimler-Benz-Werkes
hier: Für humane Arbeitsplätze bei Daimler-Benz

Die Unterbezirks-Delegiertenversammlung Bremen-Ost möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, gegenüber Daimler-Benz mit Nachdruck auf das Bremer Interesse an qualifizierten und humanen Arbeitsplätzen hinzuweisen. Die Bremer SPD wünscht eine Investitionsentscheidung zugunsten einer Produktionsstruktur, die die Abschaffung der Fließbandarbeit und statt dessen den Ausbau von neuen Formen der Gruppenarbeit ermöglicht. In Bremen soll die Chance genutzt werden, ein nicht nur nach technischen Gesichtspunkten modernes, sondern auch ein humanes Automobilwerk mit Modellcharakter für die Bundesrepublik zu errichten.

Begründung:

Es steht zu erwarten, daß Daimler-Benz aus Rentabilitätsgründen auf die z. B. bei Volvo in Schweden schon überwundene Fließbandarbeit als Kernprinzip der Produktion zurückgreift. Dies kann aber insbesondere angesichts technisch anderer Lösungsmöglichkeiten nicht im Interesse der sozialdemokratischen Vorstellungen von einer Humanisierung der Arbeit liegen. Darum gilt es bereits die Investitionsentscheidung zu beeinflussen, mit der auch die Entscheidung für oder gegen unqualifizierte, monotone und stark belastende Arbeitsplätze getroffen wird.

S P D
UB-Bremen Ost
OV Gartenstadt Vahr

Der Unterbezirk möge zum Thema

Verkehrerschließung der
Daimler-Benz Erweiterung

beschließen:

I Grundsatz

1. Alle zusätzlichen Maßnahmen zur Verkehrsanbindung erfolgen nur zeitlich parallel zu konkreten von Daimler-Benz der Stadtgemeinde Bremen schriftlich mitgeteilten Ausbauplänen des Werkes. Angesichts der langfristigen wirtschaftlichen Probleme der Energieversorgung und damit auch der Automobilbranche sowie der Entwicklung der Automatisierung von industriellen Produktionsprozessen lehnt der UB / die MV eine Verkehrsanbindung auf 'Vorrat' ab.

II Verkehrliche Erschließung für die Arbeitnehmer des
Mercedes Werkes

2. Maßnahmen zur Minderung des Spitzenverkehrsaufkommens
 - 2.1 Schichtbeginn, Schichtwechsel und Schichtende sind zeitlich so zu legen, daß die bestehenden Verkehrsspitzenbelastungen (7.00 - 8.00 h und 15.00 - 18.00 h) nicht erhöht werden.
 - 2.2 Schichtbeginn, Schichtwechsel und Schichtende sind für einzelne Werkteile selbst zeitlich zu staffeln.
3. Aufbau einer leistungsfähigen Werkverkehrs-/ÖPNV-Erschließung
 - 3.1 Für die Erschließung des Arbeitsplatzstandortes Daimler nach Bremen Nord, Bremer Westen und Achim/Verden wird die bestehende S-Bahnverbindung 'Veegesack-Hauptbahnhof' als Werkverkehr erweitert. Eine Haltestelle beim Daimler-Werk

wird eingerichtet. (Vgl. Landesparteitagsbeschluss v. 31.3.1979)

- 3.2 Die Straßenbahnlinien 2 und 10 werden mit ÖPNV-Trasse bis zur Kreuzung B 75/A 27 bzw. bis nach Osterholz-Tenever erweitert.

An der Endhaltestelle der am B 75/ A 27 - Kreuz endenden Linie wird eine 'park & ride'-Anlage eingerichtet,

Die bestehenden Straßenbahndepots werden verlegt.

- 3.3 Die Werkeinzugsbereiche 'Links der Weser' werden durch Werkverkehr, die aus dem Raum *Oberwicke* nach Hemelingen zu führen sind, erschlossen.
- 3.4 Die Erschließung der Ortsteile Mahndorf, Arbergen sowie Vahr und Blockdieck erfolgt über Busquerverbindungen mit Werkverkehrslinien, die bei Bedarf außerhalb des Werkbedarfs der Verkehrserschließung des Bremer Ostens dienen können.

- 3.5 Mit diesen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu anfahrenden PKWs der Belegschaft auf 5 : 1 zu senken.

Der Senat wird daher aufgefordert, mit Daimler-Benz zu vereinbaren, daß PKW-Parkplätze für die Werkangehörigen nur im Umfang eines Fünftels der durchschnittlich anwesenden Belegschaft auf dem Werksgelände bereitgestellt werden. Die Verteilung dieser Parkplätze auf die Belegschaftsangehörigen bleibt unberührt.

4. Leistungssteigerung des bestehenden Verkehrsnetzes

Gemäß Auskunft des Senats vom 9.6.76 (Drs. 9/228) kann das bestehende Straßennetz durch Vollnutzung eines detek-
tor
torgesteuerten *Leuchtsignal*-Netzes um 25 % besser genutzt werden. Die dazu notwendigen Maßnahmen sind unverzüglich zur Entlastung Hemelings einzuleiten.

5. Straßenbaumaßnahmen

Zur Verkehrsanbindung des Daimler-Werkes wird entsprechend langjähriger Forderungen der OA-Bereiche Osterholz und Hemelingen der 4-spurige Ausbau der Osterholzer/Sebaldsbrücker Heerstraße beschlossen. Gleichzeitig sind die an der Heer-
straße
straße liegenden Wohngebiete *im Bereich der Heerstraße* durch geeignete Maßnahmen vor Verkehrslärm zu schützen.

Aus diesem Grunde wird die Hochlage der Sebaldsbrücker Heerstraße im Werkbereich abgelehnt und durch eine Tunnelbauung ersetzt.

OV Gartenstadt Vahr

Begründung zum Daimler-Benz Antrag

zu 1) Daimler hat sich dem Vernehmen nach bisher lediglich verpflichtet, bis 1984 mindestens 8 000 Arbeitsplätze zu schaffen, also etwa 1 500 mehr als gegenwärtig.

Diese Erweiterung würde umfangreiche zusätzliche Erschließungsmaßnahmen für den Arbeitnehmerverkehr und die Zu- und Auslieferung nicht notwendig machen und daher auch nicht rechtfertigen.

Daß andererseits bei einem weiteren Ausbau des Werkes, z.B. auf 15 000 Arbeitsplätze, die entsprechenden Erschließungen notwendig werden, ist nicht zu bestreiten. Nur können sie nicht als Vorleistungen ohne entsprechende Zusicherungen seitens des Unternehmens erfolgen. Zugleich muß deutlich sein, daß die Form der Erschließung in erster Linie städtische Interessenlagen zu berücksichtigen hat.

zu 2) Straßenbau wird ausgerichtet am Spitzenverkehrsbedarf. In den Zeiten außerhalb der 'rush hours' sind die Straßen nicht annähernd ausgelastet. So beträgt das Verkehrsaufkommen z.B. eine Stunde vor den Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens nicht einmal ein Viertel der Spitzenbelastungen. Mit einer zeitlichen Verschiebung der Arbeitszeiten könnten bestehende große Kapazitätsreserven des Straßennetzes ausgenutzt und damit der Neubau von Straßen vermieden werden.

Entsprechende Argumente gelten für die zeitliche Staffelung des Schichtbeginns selbst. Eine solche Staffelung würde den Arbeitsablauf im Werk nicht beeinträchtigen, da zwischen den einzelnen zusammenhängenden Arbeitsgängen (Werkteilen) auch so schon Spielräume liegen, die durch entsprechende Zwischenlager überbrückt werden.

Bei modern ausgelegten Arbeitsprozessen (z.B. Volvo) , die den Arbeitnehmern gewisse Freiräume bei der Festlegung des Arbeitstempos gewähren, sind diese Unterbrechungen in viel größerem Umfang als durch eine zeitliche Schichtbeginnstaffelung notwendig ohnehin eingeplant.

zu 3) Die aufgeführten Einzelmaßnahmen

- 5)**
- sind durchführbar und werden bei anderen Werken mit Erfolg praktiziert
 - sind erheblich weniger kostenaufwendig als der in der Diskussion befindliche Straßenbau, so daß die Mittel für Lärmschutzmaßnahmen frei werden und der Finanzhaushalt außerdem noch weniger belastet wird
 - verringern allein schon die Wohngebietsbelastungen.

Die folgende Rechnung macht dies deutlich und zeigt im übrigen welche Maßnahmen aufgrund der Daimler-Ansiedlung wirklich notwendig sind (und welche nicht):

- a) Bei einem Ausbaustand von 15 000 Plätzen fahren bei einer Zielrelation von 5:1 täglich 3 000 PKWs an und ab.
- b) Sind 20 % der Werksangehörigen in der Normalschicht tätig, so werden die gegenwärtig erreichten Spitzenverkehrswerte um 600 Fahrten erhöht.

Diese Mehrbelastung, die wegen der bisherigen mercedesbedingten Belastungen nicht einmal voll erreicht wird, ist durch den vierspurigen Ausbau der Osterholzer Heerstr. voll abfangbar. (Zusatzkapazität je Fahrspur um 1 000 PKWs je Stunde).

Von den verbleibenden 2 400 PKWs entfallen auf Früh- und Spätschicht je 1200 Fahrzeuge, die auf freie Straßenkapazitäten treffen.

- c) Unterstellt es würden keine Fahrgemeinschaften gebildet und Mitarbeiter kämen weder zu Fuß noch mit dem Fahrrad, die 'Reserve' von über 9 000 Zugangsgelegenheiten also überhaupt nicht in Rechnung gestellt, so verblieben

- für die Normalschicht 2 400 ÖPNV-Fahrten (eine Richtung
- für die Früh- und die Spätschicht je 4 800 Fahrten.

Für 4 Werkbuslinien (Rest Schiene) in Bremen-Ost und eine Links der Weser entfallen 300 bzw. 600 Beförderungen auf eine Linie. Mit 110 Sitzplätzen je Bus werden je Richtung etwa 3 (Normalschicht) bzw. 6 (Früh- und Spätschicht) einzusetzen sein.

nachrichtl.: Für die Autofans: über die 3 000 PKWs hinaus können über die park&ride-Lösung an der B75/A27 noch zusätzlich PKWs kommen.

I n i t i a t i v a n t r a g

Die Unterbezirksdelegiertenversammlung möge beschließen

" Bei der Industrieansiedlung Daimler-Benz muß der Umweltverträglichkeits-Prüfung erste Priorität eingeräumt werden. Dabei muß der Immissionsschutz und insbesondere der Lärmschutz aufgrund der Nähe von Wohngebieten besonders berücksichtigt werden.

Bei den Planungen der Werksanlagen sind die allgemeinen Abstandsempfehlungen stärker als bisher zu berücksichtigen. Der bisher vorgesehene Abstand von 100 m ist unzureichend und muß im Bebauungsplan auf eine Schutzzone von mindestens 250 m erweitert werden."

Begründung erfolgt mündlich