



Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Es ist doch nur eine Unterschrift. So die Verlautbarung von Arbeitgeberseite, gefolgt von der klaren Botschaft: "Wir sind weiter Bombardier und haben klare Ziele!"

Bombardier sind wir noch, ohne Frage, aber wie?

Geht man heute durch den Standort, so blickt uns an vielen Stellen die nackte Not entgegen. Umstrukturierungen und Verlagerungen ziehen eine Spur des Halbfertigen quer durch viele Geschäftsbereiche. Der Weggang oder die Kündigung vieler Kolleginnen und Kollegen, die Preisgabe oder Verlagerung vieler Mandate und wichtiger Entwicklungsaufgaben. Alles begonnen, nichts richtig zu Ende gebracht. Gegen Gesetze und Verträge verstoßen, den Betriebsrat hintergangen. Auch das ist eine Handschrift von Bombardier!

Wird es diese Unterschrift unter eine Absichtserklärung jetzt richten?

Man müsste für die vor uns liegenden 10-15 Monate eine Einsicht der handelnden Akteure erkennen. Ein Bekenntnis, dass man falsche Entscheidungen getroffen hat. Hat man das? Liest man die vorverfassten Abschiedsreden von Bellemare und seinen Kumpanen kommt dort keinerlei Reue auf. Man ist auf dem richtigen Weg, endlich tilgt man die aufgehäuften Schulden, man habe den Turnaround geschafft und präsentiert sich auch entsprechend stolz. Man bedankt sich

brav bei den Kolleginnen und Kollegen und schaut jetzt schon stolz auf die Impulse, die Bombardier auf seinem selbstzerstörerischen Weg gesetzt hat. Daß man dabei nicht nur die eigenen Mitarbeiter ausgepresst, sondern auch Lieferanten an den Rand der Insolvenz und darüber hinaus getrieben hat, wird hier nicht erwähnt!

Ja, wir hätten Aufgaben. Man hat uns für den Standort Mannheim vieles versprochen: eine Product-Engine für LOC, Reparaturcenter für Stromrichter aller Leistungsklassen (Customer Care Center), Konsolidierung und Festschreibung umfangreicher Entwicklungsaufgaben im Bereich Leittechnik/Visualisierung, usw. Selbst die Betreuung von Bestandskunden, beispielsweise mit Softwareupdates, erfolgt nicht mehr von Mannheim aus. Über all diese Dinge werden wir eventuell auch Öffentlichkeit herstellen müssen, um diese wieder einzufordern. Das ist und bleibt eine unserer Aufgaben als Betriebsrat.

Mit der IG Metall zusammen sind wir immer noch dabei, Anschlußverhandlungen zur Fortführung der GBV95 in die Wege zu leiten. Die Sicherung der Standorte und der Arbeitsplätze auch politisch im „Automobilland“ Deutschland zu verankern und sicherzustellen, ist nur eines der vor uns liegenden Ziele.

Denn wir beenden, was wir angefangen haben.

Euer Betriebsrat



BOMBARDIER TRANSPORTATION

ALSTOM
• mobility by nature •



Erst-Infos kamen wieder nur aus der Presse

Was auch der Betriebsrat (BR) so alles zunächst nur aus der Presse erfahren hat, war deutlich mehr, als man erwarten würde. Denn in Deutschland ist der Arbeitgeber gemäß Betriebsverfassungsgesetz verpflichtet, vor Umsetzung betrieblicher Maßnahmen mit den Betriebsräten zu sprechen. Das ist wichtig, damit wesentliche Interessen der Beschäftigten fristgerecht und sinnvoll gewahrt werden können.

Aber: Die aktuellen, groß angelegten Maßnahmen wurden aus Kanada heraus angebahnt, offenbar ohne den Bereich Bombardier Transportation Deutschland, insbesondere die deutsche Geschäftsführung, einzubinden oder zu unterrichten. Natürlich kann man auf diese Art schnell Fakten schaffen. Aber kooperativ oder „vertrauensvoll“ kann man das leider gar nicht nennen.

Was die oberste Unternehmensleitung in Kanada also bereits verspielt hat, ist ein gewisser Vertrauensvorschuss, der für einen seichten Übergang nötig wäre, wo also eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zu einer zügigen Einigung führen könnte. Wir, der BR Mannheim, werden zusammen mit dem Gesamtbetriebsrat und mit der Gewerkschaft *IG Metall* jeden Vorschlag und jede Aktion des Arbeitgebers detailliert von allen Seiten prüfen. Das braucht mehr Zeit, als standardmäßig nötig. Denn Vertrauen ist hier - wieder - unangebracht.

Aber nun zur Presse. Nebenstehend findet ihr einige Passagen aus den vergangenen Tagen:

Mannheimer Morgen, 18.02.2020:

„Vorausgesetzt, die Kartellbehörden stimmen zu, soll die Übernahme im ersten Halbjahr 2021 abgeschlossen sein.“

„Die gegenwärtige Situation schafft erneut eine hohe Verunsicherung der Beschäftigten, die schnellstmöglich beendet werden muss.“

Frankfurter Allgemeine / FAZ, 17.02.2020:

„Im globalen Vergleich sind die Unternehmen mit rund 35.000 Mitarbeitern etwa gleich groß, doch in Deutschland müssten die 2.600 Alstom Beschäftigten mit den 6.500 Mitarbeitern von Bombardier integriert werden.“

„Als Vorstandsvorsitzender ist der französische Alstom-Chef *Henri Poupart-Lafarge* vorgesehen, der [vor 2 Jahren] auch das Gespann von Siemens und Alstom führen sollte.“

Handelsblatt, 12.02.2020:

„Ob die Übernahme Bombardiers durch Alstom vor der EU-Wettbewerbskommission Bestand haben wird, ist dabei fraglich. Die beiden Unternehmen zählen zu den führenden Anbietern von Regional- und Nahverkehrszügen in Europa. Bei den Hochgeschwindigkeitszügen könnte es jetzt allerdings einfacher sein.“

„Alstom wie Bombardier litten lange Zeit an Überkapazitäten. Die Franzosen haben zu viele Werke in ihrem Heimatland, Bombardier vor allem in Deutschland. Erst zwei Jahre ist es her, dass nur politischer Druck das Unternehmen [Bombardier] davon abhalten konnte, eines seiner beiden Werke in Sachsen zu schließen.“

Handelsblatt, 24.01.2020:

„Die Gespräche mit der französischen Alstom hätten im Juli begonnen und seien im September vertieft worden. Auch auf Hitachi seien die Kanadier im vergangenen Jahr zugegangen. [...] Bombardier braucht Geld, und die Zug-Sparte mit Sitz in Berlin gilt als werthaltigster Teil des Konzerns.“

BOMBARDIER

ALSTOM



Die vollständigen Artikel und auch weitere Presstexte, findet ihr auf unserer BR Homepage:

http://internal.transportation.bombardier.com/sites/Site_Mannheim/BR_Online