

# Wo kein Absatz ist, nützt auch das alternative Produkt nichts

## Wie Beschäftigte eines Rüstungsbetriebes Krise und Rationalisierung empfinden und welche Auswege sie sehen

Die Forderung, Rüstungsproduktion auf „sozial nützliche Produkte“ umzustellen, wie sie in verschiedenen betrieblichen Zirkeln seit geraumer Zeit entwickelt wird, soll auf dem Gewerkschaftstag der IG Metall vom 9. bis 15. Oktober mit den höchsten programmatischen Weihen versehen werden. Wie aber eigentlich die Beschäftigten in Betrieben, in denen für die Rüstung produziert wird, darüber denken, darüber gab es lange Zeit keine empirischen Kenntnisse. In einer der „Urzellen“ dieser Ideen-Produktion, bei den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen, wo in diesen Jahren über 1000 Arbeitsplätze abgebaut werden sollen, hat der „Arbeitskreis Alternative Fertigung“ es wissen wollen und mittels eines Fragebogens, der zusammen mit Wissenschaftlern, überwiegend aber von gewerkschaftlichen Vertrauensleuten erarbeitet wurde, die Belegschaft, die „Bas'is“, dazu befragt. Ziel war es, „sowohl einen Überblick über die Krisen- und Rationalisierungsbetroffenheit der Kollegen zu bekommen als auch die Phantasie der Beschäftigten im Hinblick auf mögliche alternative Produkte zu aktivieren“. Werkleitung und „unabhängige Betriebsräte“ riefen zum Boykott der im Dezember 1982 durchgeführten Befragung auf, was wohl einer der Gründe ist, warum von 3500 Fragebogen nur 400 ausgefüllte abgegeben wurden. Was daraus aber noch als „bedeutende Meinungen innerhalb der Belegschaft“ herausgekommen ist – immerhin seien je rund ein Drittel der Antworten auch von Technikern und Ingenieuren einerseits und nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitern andererseits –, haben die Sozialwissenschaftler Edgar Einemann und Edo Lübbling zusammengefaßt. Ihr – gekürzter – Ergebnisbericht lautet:

## Die Krisenbetroffenheit

Die von der Bundesregierung unter anderem durch die Ankündigung von Zahlungseinstellungen zur Airbus-Subvention erzwungene Fusion von MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) und VFW hatte eine Verlagerung der Entscheidungszentrale nach Süddeutschland zur Folge. Die geplante „Bereinigung“ von sich überschneidenden Bereichen im neuen Konzern, forcierte Rationalisierungen und die Verlagerung einzelner Arbeiten von VFW zu MBB sind wichtige Rahmenbedingungen für den absehbaren Beschäftigungsrückgang bei VFW, der sich akut aus dem Auslaufen des MRCA-Tornado-Programms und den Einbrüchen beziehungsweise der Stagnation bei der Airbus-Produktion ergibt. Die Aufforderung der Bundesregierung an die Unternehmen vom März 1982 lautete denn auch: „Überkapazitäten... sind von den Firmen abzubauen, um die Kosten zu senken...“

Der Ende 1982 geplante Abbau von zirka zwanzig Prozent aller Konzernarbeitsplätze (Reduktion um 7000 Beschäftigte, von 33 000 auf 31 000) bedeutet für das Werk Bremen in der Zeit von 1982 bis 1984 einen Arbeitsplatzverlust für 1011 Kollegen (20 Prozent der Belegschaft von 5113 im Dezember 1981 auf geplante 4102 im Jahre 1984). Am 1. Dezember 1982 kam es deshalb zu einer spontanen Arbeitsniederlegung mit anschließender Demonstration zum Rathaus von ca. 2000 VFW-Beschäftigten.

Die Antworten der befragten Arbeitnehmer signalisieren denn auch ein ausgesprochen entwickeltes Problembewußtsein. 90 Prozent glaubten an eine ernste Krise bei VFW, und nur zehn Prozent sahen entweder keine Probleme oder hielten die Schwierigkeiten für schnell überwindbar. Bei dieser Einschätzung gab es weder Differenzen zwischen den Arbeitern, Ingenieuren und kaufmännischen Angestellten noch zwischen gewerkschaftlich organisierten Metallern und Unorganisierten. Lediglich die Betriebswirte (insgesamt aber nur sieben Befragte) vertrauten zu 43 Prozent darauf, daß die Probleme schnell überwunden werden.

Die schlechte gesamtwirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik (die Arbeitslosenzahl hatte die Zwei-Millionen-Grenze überschritten), und die besonders ungünstige Arbeitsmarktlage in Bremen (die Arbeitslosenquote lag mit über zehn Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt) sowie die Strukturkrise in fast allen für Bremen bedeutenden Industriebranchen bilden den Hintergrund für die pessimistische Beurteilung der Arbeitsmarktchancen durch die befragten VFW-Beschäftigten. Man hat davon auszugehen, daß der das Arbeiterdenken noch vor wenigen Jahren trotz Millionenarbeitslosigkeit prägende Satz „wer arbeiten will, der findet auch Arbeit“ zumindest für die VFW-Belegschaft keine ungebrochene Gültigkeit mehr besitzt. Fast zwei Drittel der Befragten rechneten für den Fall

eines Ausscheidens bei VFW mit einer längeren Arbeitslosigkeit, ein Drittel hatte keine genaue Einschätzung, und lediglich drei Prozent waren sich sicher, schnell eine neue Arbeit wiederzubekommen. Die Haltung der Arbeiter, technischen und kaufmännischen Angestellten unterschied sich ebenso wenig wie die von Mitgliedern und Nichtmitgliedern der IG Metall. Der einzig auffällige Unterschied bestand darin, daß kein einziger kaufmännischer Angestellter damit rechnete, schnell eine neue Arbeit wiederzubekommen, dies aber immerhin elf Prozent der Ingenieure annahmen — allerdings hielten auch 60 Prozent der Ingenieure für den Fall ihrer Entlassung eine längere Arbeitslosigkeit für unvermeidlich. 74 Prozent der Techniker sahen eine längere Arbeitslosigkeit auf sich zukommen — dies ist eventuell ein Indiz für betriebliche Qualifizierungsprozesse, die möglicherweise für zumindest in Bremen nicht übertragbar gehalten werden.

Die Ergebnisse der Befragung rechtfertigen die These, daß zumindest ein Großteil der Beschäftigten die betriebliche Situation als krisenhaft einschätzte, den eigenen Arbeitsplatz für gefährdet hielt und zugleich für den Fall der Entlassung mit einer längeren Arbeitslosigkeit rechnete: Von den 151 Befragten (38 Prozent), die den eigenen Arbeitsplatz als gefährdet ansahen, machten 95 Prozent eine „ernste Krise“ aus und rechneten 80 Prozent mit einer längeren Arbeitslosigkeit. Die arbeitsmarktpolitische Perspektivlosigkeit und Verunsicherung wird auch daran deutlich, daß kaum noch ein Arbeitnehmer davon ausging, einen sicheren Arbeitsplatz zu haben bzw. schnell wieder einen neuen zu finden. Von besonderer Bedeutung ist, daß diese Einschätzung durchgängig für die Belegschaft eines „Angestelltenbetriebes“ gilt und nur ein kleiner Teil der Ingenieure (11 Prozent) die eigenen Zukunftschancen sehr optimistisch beurteilte. Auch wenn die nicht reklamierbare Repräsentativität der Befragung hier Einschränkungen erfordert, machen die Ergebnisse doch den bestehenden Handlungsbedarf deutlich: Die fehlenden Arbeitsplatزالternativen erfordern die Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Beschäftigungssicherung im jetzigen Betrieb.

## Die Rationalisierungsfolgen

Bei VFW/MBB kann man von einer — auch staatlich verordneten — Rationalisierungsoffensive der Konzernleitung sprechen. So heißt es in dem im März 1982 vom Bundeskabinett verabschiedeten „Bericht zur Luft- und Raumfahrtindustrie“: „Insbesondere sind die im größeren Unternehmensverbund MBB/VFW gegebenen Rationalisierungsmöglichkeiten unverzüglich, konsequent und voll auszunutzen, um eine wirtschaftliche und internationale wettbewerbsfähige Unternehmensstruktur zu erzielen.“

Rationalisierungsschritte bei VFW lassen sich z. B. festmachen am Einsatz

von neuen Taktstraßen, eines integrierten Blech-Fertigungs-Zentrums (IBFZ), eines NC-Oberfräsen-Zentrums, von NC- und DNC-gesteuerten Maschinen, der computergestützten Fertigungssteuerung, der Entwicklung von Systemen zum computergestützten Konstruieren (CAD), dem Ausbau der Betriebsdatenerfassung (BDE) und der Personalinformationssysteme (PIS), dem Einsatz von Textautomaten und Bildschirmgeräten sowie einer Reihe von organisatorischen Maßnahmen, die von der Einführung von Leistungslohnsystemen (MTM) und Schichtarbeit über den Abbau der gleitenden Arbeitszeit und der Ausweitung des Werkurlaubs bis hin zum Versuch der Senkung der Bürofläche pro Mitarbeiter reichen.

Angesichts dieser nur knapp skizzierten Rationalisierungsschritte ist es nicht verwunderlich, daß 70 Prozent der befragten VFW-Beschäftigten auf eine zumindest punktuelle Verschlechterung ihrer Arbeitssituation durch die Folgen der Rationalisierung hinwiesen, während nur 29 Prozent keine negativen Veränderungen ausmachten. Fast alle angelernten Angestellten (94 Prozent) registrierten Arbeitsverschlechterungen, und bei den Facharbeitern waren es mehr als drei Viertel der Befragten (77 Prozent).

Dies auf geringe Abweichungen kann man von einer durchgängigen Rationalisierungsbetroffenheit der Befragten sprechen, deren Arbeitssituation sich im Gefolge innerbetrieblicher Veränderungen verschlechtert hat. Dies gilt für nahezu alle Bereiche und Berufsgruppen in gleicher Weise — Unterschiede gibt es allerdings in der spezifischen Art der Betroffenheit.

Zunächst ist festzuhalten, daß sich die „Hauptbetroffenheit“ als verstärkte Arbeitshetze (41 Prozent) und — wohl dadurch bedingt — erhöhte Gesamtbelastung (44 Prozent) darstellt. Fast ein Drittel der Befragten registrierte verminderte Aufstiegschancen (31 Prozent) und verringerte eigene Spielräume in der Arbeit (26 Prozent). Die Wahrnehmung von Qualifikationsverlusten (18 Prozent) und stärkerer Isolation von den Kollegen (15 Prozent) signalisiert ebenfalls eine Verschlechterung der Möglichkeit, sich in die Arbeit einbringen zu können, während die materiellen Verluste durch Lohn- und Gehaltsabbau (11 Prozent) noch begrenzt erscheinen. Immerhin 11 Prozent der Befragten wurden schon aus Rationalisierungsgründen versetzt, während von der Einführung der Schichtarbeit nur 1 Prozent der Befragten betroffen war.

### Für sozial nützliche Produkte

Die nähere Analyse weist im Arbeiterbereich eine deutlich überdurchschnittliche und im Ingenieurbereich eine unterdurchschnittliche (aber doch bemerkenswerte, 13 Prozent der Ingenieure hatten schon Gehaltsabbau zu beklagen) Betroffenheit aus, wobei insbesondere jene fast 50 Prozent der Arbeiter zu erwähnen sind, die eine verstärkte Arbeitshetze kritisierten. Außerdem behaupteten 28 Prozent der Facharbeiter, im Gefolge der Rationalisierungen einen Qualifikationsverlust erlitten zu haben. Qualifikationsabbau, verstärkte Isolation und verringerte eigene Spielräume scheinen im kaufmännischen Bereich eine geringere Rolle zu spielen. Dieser Bereich war in der Befragung allerdings unterrepräsentiert. Die wesentlich größere Häufigkeit der Nennungen durch Gewerkschaftsmitglieder kann nicht uneingeschränkt als Indiz für eine erhöhte Sensibilität gewertet werden, da die IG-Metall-Mitglieder zu 54 Prozent aus dem besonders betroffenen Arbeiterbereich kommen, während die nichtorganisierten Befragten zu 74 Prozent Angestellte sind.

Die bisher von Rüstungskonzernen und zum Teil auch von den Betriebsräten solcher Unternehmen geforderte Vergabe bzw. Verlängerung von — sichere Profite versprechenden — staatlichen Rüstungsaufträgen ist nicht der Weg der Bremer Betriebsräte und Vertrauensleute von VFW/MBB. Sie wollen nicht in eine Situation kommen, zum Beispiel aufgrund kurzfristiger Beschäftigungsaussichten einen Nachfolgauftrag für das Kampfflagzeug MRCA Tor-

nado zu fordern oder gar zugunsten von Waffenlieferungen an faschistische Regime zu demonstrieren, und wünschen deshalb die Ausweitung der Produktion von sozial nützlichen Gütern. Diese Haltung wurde offensichtlich von der Belegschaft nachvollzogen: zwei Drittel der Befragten des Rüstungsbetriebes VFW/MBB erklärten, daß sie lieber an zivilen statt an militärischen Produkten arbeiten würden, und nur 2 Prozent zogen militärische Aufträge vor — „wegen der Arbeitsplatzsicherheit“, wie einzelne Befragte ausdrücklich notierten. Von den Beschäftigten, denen die Herstellung ziviler oder militärischer Güter „völlig egal“ war, wurde zum Teil zur Erläuterung darauf hingewiesen, daß es ihnen eher gleichgültig sein muß, was sie produzieren, denn „sonst übernimmt MBB in Ottobrunn diese Arbeit alleine“.

Insgesamt gab es in dieser Frage kaum Differenzen zwischen IG-Metall-Mitgliedern und Unorganisierten, wohl aber zwischen den unterschiedlichen Berufsgruppen. Die bei den Arbeitern deutlich gleichgültigere Haltung gegenüber dem konkreten Produkt ging allerdings ausschließlich auf die Facharbeiter zurück: Hier wünschte nur die knappe Mehrheit (50 Prozent) lieber zivile Produkte, während es fast ebenso vielen egal war (bzw. egal zu sein hatte), was sie produzieren (47 Prozent); demgegenüber stehen die angelernten Arbeiter an der Spitze derer, die zivile Produkte bevorzugen (77 Prozent zu 19 Prozent).

Das Hauptproblem der Beschäftigten bei VFW/MBB ist der drohende Arbeitsplatzabbau; die Abwendung von negativen Rationalisierungsfolgen und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ist zwar auch ein Ziel des Arbeitskreises Alternative Fertigung (so fordert er in seiner Grundsatzerklärung „Methoden zur Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen“), zunächst stehen aber Überlegungen zur Beschäftigungssicherung im Mittelpunkt. Der Arbeitskreis und seine Aktivitäten wurden — zumindest von den 400 Kollegen, die auf die Befragung geantwortet haben — ganz eindeutig im Betrieb getragen: der Arbeitskreis wurde von über 90 Prozent positiv beurteilt, über 80 Prozent waren zu seiner Unterstützung bereit und 50 Prozent wollten sogar in ihm mitarbeiten. Die Bereitschaft zur Mitarbeit an zivilen Projekten ist bei den befragten Technikern und Ingenieuren mit 61 Prozent besonders hoch — hier scheint noch ein erhebliches, aktivierbares „Know-How-Potential“ erschließbar zu sein.

Einige Kollegen lehnten die Unterstützung und Mitarbeit im Arbeitskreis ab, weil sie „momentan keine Zeit“ (Weiterbildung, Hausbau) hatten, „keine

Aussicht auf Erfolg“ sahen oder sich schlicht für „nicht kompetent genug“ erklärten. Ein Ingenieur verknüpfte seine Bereitschaft zur Mitarbeit mit der ausdrücklichen Bemerkung, daß der Arbeitskreis „keine politische ‚Einfärbung‘“ haben dürfe. Ein kaufmännischer Angestellter formulierte ausdrücklich in den Fragebogen, warum er im Arbeitskreis mitarbeiten will: „Die verschiedenen Interessenbereiche haben zweierlei Wirkung: Arbeitsplatzbeschaffung und Nutzen für die Allgemeinheit“. Allerdings wurden in einzelnen Notizen trotz der artikulierten Bereitschaft zur Mitarbeit auch Zweifel an den Erfolgsaussichten angemeldet, die sich neben der Frage nach der Finanzierung von Entwicklungsarbeiten vor allem auf die Durch- und Absatzbarkeit der zivilen Produkte bezogen. Die schriftlichen Stellungnahmen eines Technikers und zweier Ingenieure:

„Es genügt nicht, einen Arbeitskreis zu bilden. Äußerst wichtig ist der Absatz, denn wo kein Absatz ist, nützt auch die alternative Fertigung nichts.“

Moritz Thape, Finanzsenator von Bremen, in Buten und Binnen (der regionalen Fernsehsendung) vom 10. Dezember 1982: „Produkte aus der alternativen Fertigung sind nicht zu vermarkten.“ Wenn Politiker sich schon negativ äußern, sind die Voraussetzungen für die Vermarktung dieser Produkte wesentlich erschwert.“

## Sozial nützliche Reduktion

„Der Arbeitskreis Alternative Fertigung ist von der Idee her eine gute Sache — aber leider zum Scheitern verurteilt. Grund: 1. MBB/VFW-Geschäftsführung, 2. MBB/VFW-Führungskräfte. Fazit: Das derzeitige MBB/VFW-Kostenniveau läßt frei finanzierten zivilen Projekten keine Chance.“

Daß für die Durchsetzbarkeit von Produktvorschlägen im Unternehmen eine wesentlich erweiterte Mitbestimmung der Beschäftigten nötig ist, deutete ein Arbeiter an:

„Ich glaube, daß Ihr noch nicht wißt, wer in diesem Staat die Produktionsmittel besitzt. Es nützen überhaupt nicht die schönsten Vorschläge der Alternativen Fertigung, wenn wir sie nicht durchsetzen können. Wir haben keine Mitbestimmung!“

Darüber hinaus werden sicherlich auch öffentliche Aufträge nötig sein, um sozial nützliche Produkte abzusetzen — das können kommunale Aufträge ebenso sein wie solche der Bundesregierung aus frei werdenden Rüstungsgeldern.

Die Angaben der Befragten über ihre besonderen Interessenfelder in bezug auf eine Alternative Fertigung zeigen,

daß durchaus der Versuch gemacht wurde, gesellschaftliche Problembereiche mit vermindertem Bedarf und die Produktionsmöglichkeiten von VFW/MBB in einen Zusammenhang zu bringen. Ein besonderes Interesse (was nicht unbedingt die Bereitschaft zur Mitarbeit in der entsprechenden Arbeitsgruppe des Arbeitskreises Alternative Fertigung bedeutet) galt den Arbeitsgruppen Umweltschutztechnologie (47 Prozent) und Energietechnologie (39 Prozent), aber auch die Verkehrstechnologie (26 Prozent) und die Meerestechnologie (25 Prozent) wurden relativ häufig genannt. Die Arbeitsschutz- und die Medizintechnik traten demgegenüber in den Hintergrund. Während sich kaum Unterschiede zwischen den Befragten ausmachen lassen, sollte doch zu denken geben, daß immerhin 88 Prozent der Arbeiter ihr ausdrückliches Interesse für die Arbeit der Arbeitsgruppe Umweltschutztechnologie bekundeten — damit kann sich durchaus andeuten, daß der vielzitierte Gegensatz von Arbeiter- und Umweltschutzbewegung zumindest in der behaupteten Form nicht besteht und ganz im Gegenteil das „Umweltbewußtsein“ in der Arbeiterschaft außerordentlich hoch ist. Das bei den Arbeitern und bei den Mitgliedern der IG Metall überdurchschnittlich hohe Interesse an neuen Arbeitsschutztechniken läßt sich als Indiz für den erheblichen Humanisierungsbedarf in den Betrieben interpretieren, auch wenn zu diesem Bereich kein einziger konkreter Produktvorschlag vorgetragen wurde.

Festgehalten werden kann auf jeden Fall, daß konkrete Produktvorschläge des Arbeitskreises Alternative Fertigung auf ein verbreitetes Interesse der Beschäftigten stoßen und angesichts der großen Vorliebe für zivile Projekte auch mit der Unterstützung der Belegschaft rechnen können.

Die große Sympathie für den Arbeitskreis, die Bereitschaft zur Mitarbeit und das Interesse an einzelnen Projektgruppen setzte sich nur bei wenigen Befragten in der Benennung konkreter Produktideen fort. Lediglich 8 Prozent bzw. 31 VFW/MBB-Beschäftigte haben den Fragebogen dazu benutzt, dem Arbeitskreis bestimmte Vorschläge zu machen. Die Antworten dieser Gruppe waren allerdings dadurch gekennzeichnet, daß sie in der Regel Hinweise auf mehrere Produkt-Alternativen enthielten: Insgesamt gab es 74 Nennungen, davon 47 unterschiedliche. Unter Einschluß der schon im Arbeitskreis Alternative Fertigung entwickelten Ideen kann man davon sprechen, daß insgesamt 62 Projekte in der Diskussion waren.

Die insgesamt geringe Beteiligung der Befragten kann eine zentrale Ursache darin haben, daß eine Reihe von zivilen Projekten schon im Konzern bearbeitet und zum Teil bereits wieder eingestellt worden sind (wie zum Beispiel die Sonnen- und Windtechnologie bei Erno in Bremen) und das Hauptproblem weniger in der Entwicklung von Ideen und mehr auf der Ebene der Durchsetzungsmöglichkeiten gesehen wurde.

Die Hälfte aller Vorschläge wurde von den technischen Angestellten gemacht: die Ingenieure (17 Prozent) und die Techniker (11 Prozent) äußerten sich in dieser Frage überdurchschnittlich häufig, während lediglich 4 Prozent der Arbeiter Hinweise gegeben haben. Die Mehrzahl der Ideen kam zwar von Mitgliedern der IG Metall (18 Vorschläge), prozentual betrachtet waren die Unorganisierten aber doppelt so aktiv (11,7 Prozent zu 5,7 Prozent). Die Vorschläge kamen fast ausnahmslos aus dem Unternehmensbereich Transporter (28). Diejenigen, die Projektideen vorgetragen haben, unterschieden sich in kaum einer Frage wesentlich von den anderen Befragten. Eine Differenz lag nicht etwa in der Rationalisierungs- oder Krisenbetroffenheit, sondern in der Intensität des Wunsches nach ziviler statt militärischer Produktion. Diese Forderung war bei den Befragten mit Produktideen sehr viel deutlicher ausgeprägt (67 Prozent gegenüber 62 Prozent), und die Bereitschaft zur Mitarbeit im Arbeitskreis Alternative Fertigung war hier wesentlich größer (55 Prozent gegenüber 40 Prozent).

Hinzugefügt werden muß noch, daß drei Befragte mit dem ausdrücklichen Hinweis auf Produktvorschläge verzichtet hatten, sie würden bereits im Arbeitskreis Alternative Fertigung mitarbeiten („Habe schon Vorschläge gemacht, bin im Arbeitskreis“); z. T. wurden auch beginnende Denkprozesse erwähnt: „Habe zunächst keine durchdachten Vorschläge, jedoch werden Überlegungen angestellt und dann dem VK-Arbeitskreis mitgeteilt.“

Die 47 verschiedenen Projektvorschläge der Befragten und die zusätzlichen 15 schon in den Arbeitsgruppen

## DOKUMENTATION

und Seminaren des Arbeitskreises Alternative Fertigung diskutierten Produktideen haben eindeutige Schwerpunkte in den Bereichen der Verkehrs- und Energietechnologie, der Umweltschutztechnik und der zivilen Luftfahrt. Eindeutige Zuordnungen sind oft aber gar nicht möglich: Energiesparende Motoren können z. B. sowohl als energie- wie verkehrstechnologische Vorschläge betrachtet werden...

Auf der Basis der bisher von den Kollegen vorgeschlagenen Projekte und der schon diskutierten Ideen konnte der Arbeitskreis Alternative Fertigung bei VFW/MBB seine Arbeit intensivieren: Es war jetzt möglich, bestimmte Projekte (z. B. Luftschiffbau, Kiefernöntgengerät, Windkraftwerk) konkret anzugehen, die Ergebnisse der Projektgruppen und übergeordnete Probleme im Arbeitskreis zu diskutieren und einen Referentenkreis zu bilden, der die notwendige Öffentlichkeitsarbeit (Vorträge, Interviews, Kontakte mit anderen Initiativen) in einem zeitlichen Rahmen wahrnimmt, der die Projektarbeit im Betrieb nicht zum Erliegen bringt.

Das starke Engagement vieler Kollegen im Arbeitskreis Alternative Fertigung deutet ein neues Verhältnis von „Arbeit“ und „Freizeit“ an, die Spaltung der Personen in „Produzenten“ und „Konsumenten“ wird zumindest ansatzweise aufgehoben. Die Forderung nach einer Anrechnung der zeitintensiven Diskussion einer Alternativen Produktion auf die Arbeitszeit im Unternehmen ist nur gerechtfertigt. Damit wäre zugleich ein Beitrag zur Verkürzung der „offiziellen“ Arbeitszeit geleistet.

D/R/S