



## Europäischer Ford-Betriebsrat – Ford European Works Council

Europäischer Ford Betriebsrat · Ford-Werke GmbH · D/NM-1107 · Henry-Ford-Str. 1 · 50725 Köln (Cologne)

### Dieter Hinkelmann

Vorsitzender / Chairman

D/NM-1074

Tel.: 87013498 / +49-(0)221-9013498

Fax: 87018175 / +49-(0)221-9018175

E-Mail: [dhinkelmann@ford.com](mailto:dhinkelmann@ford.com)

### Secretariat

Georg Leutert

D/NM-1107

Tel.: 87014186 / +49-(0)221-9014186

Fax: 87018175 / +49-(0)221-9018175

E-Mail: [gleutert@ford.com](mailto:gleutert@ford.com)

Datum/Date: 25.10.2012

## Schock für die Ford-Belegschaften

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

am 24. und 25.10.2012 wurde ich in meiner Eigenschaft als Vorsitzender des Euro-Betriebsrates, zeitgleich mit den Arbeitnehmervertretern von Ford in Belgien, Großbritannien und anderen Ländern, durch einen Vertreter des Europäischen Managements über die beabsichtigten Restrukturierungsmaßnahmen in Europa informiert. So wurde mir die Absicht dargelegt, das Werk in Genk (Belgien) zum Ende des Jahres 2014 zu schließen. Außerdem wurde mir gesagt, die nächste Generation der CD Fahrzeuge – Mondeo, S-Max und Galaxy – solle im Standort Valencia in Spanien gebaut und die Produktion des C-Max und des Grand C-Max von Valencia nach Saarlouis verlagert werden.

In Großbritannien soll im Werk in Southampton Mitte 2013 die Produktion für immer eingestellt werden. Zusätzlich sollen in Dagenham das Presswerk und der Werkzeugbau geschlossen werden. Darüber hinaus wurde angekündigt, den neuen Dieselmotor namens „Panther“ im Motorenwerk in Dagenham zu bauen. Ford Europa hat außerdem informiert, dass nunmehr auch der Konsultationsprozess mit den zuständigen Arbeitnehmervertretern in den betroffenen Ländern eingeleitet wurde. Soweit zu den Ankündigungen durch den Ford-Konzern bzw. die Ford-Europa Zentrale.

Ist das „One-Ford“? Eine Kahlschlagstrategie gegen die europäischen Ford-Belegschaften? Offenbar will der Konzern mit aller Macht die Konjunkturkrise in Europa nutzen, um ihre selbst verursachten Überkapazitäten abzubauen. Die Zeche sollen die Beschäftigten in Europa bezahlen. Diese Ankündigung, liebe Kolleginnen und Kollegen, stellt die Beziehung zwischen Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretern auf der einen Seite und dem Ford-Management auf der anderen Seite auf eine harte Belastungsprobe. Denn das Ford-Management in Europa hat in vielen Ländern ihre Unterschrift unter Investitionssicherungsvereinbarungen gesetzt und darin Produkt- und Beschäftigungszusagen gemacht. Dies gilt auch für Belgien und Großbritannien. Vor dem Hintergrund dessen, was nun passiert ist, stellt sich für uns die Frage, was ist die Unterschrift des Top-Managements noch wert? Klar ist, dass die Belegschaften mit den unterschiedlichsten Einkommensbestandteilen für diese Vereinbarungen bezahlt haben und zu Recht erwarten, dass die Verträge auch eingehalten



werden. Als besonders perfide ist die Strategie zu bezeichnen, dass ein Werk dicht gemacht und in einem anderen Werk die Produktion aufgebaut werden soll.

Die Ford-Belegschaften in Europa lassen sich nicht gegeneinander ausspielen. Wir werden uns massiv dagegen zur Wehr setzen. In den nächsten Tagen wird sich der Euro-Betriebsrat mit den britischen und belgischen Arbeitnehmervertretern beraten, um ein gemeinsames Vorgehen abzustimmen. Eines sollte das Ford-Management im Konzern wissen:

**Die Solidarität der Ford-Belegschaften in Europa ist unsere Stärke!**

Mit kollegialen Grüßen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Dieter Hinkelmann".

Dieter Hinkelmann  
*Vorsitzender des  
Europäischen Ford-Betriebsrats*