

Schöne neue GM-Welt : Strategien für ein globales EDV-System bei General Motors

Autor(en): **Roth, Siegfried / Franz, Klaus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **7 (1985)**

Heft 26

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-652994>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Siegfried Roth/Klaus Franz

Der amerikanische Automobilkonzern General Motors ist dabei, alle Datenverarbeitungsaktivitäten seiner Tochterunternehmen zusammenzufassen und sie in eine gesonderte Firma auszulagern. In diesem Zusammenhang begann der Konzern auch ein ehrgeiziges Projekt zur Verwirklichung der „Fabrik der Zukunft“.

Die Autoren Siegfried Roth, Gewerkschaftssekretär der IG Metall-Vorstandsverwaltung, und Klaus Franz, Betriebsrat bei Opel in Rüsselsheim, beschreiben die Strategie, Folgen und Auswirkungen dieses Vorgehens auf die westeuropäische Automobilbranche insbesondere bei der Opel AG und auf die betroffenen Mitarbeiter.

Hintergründe

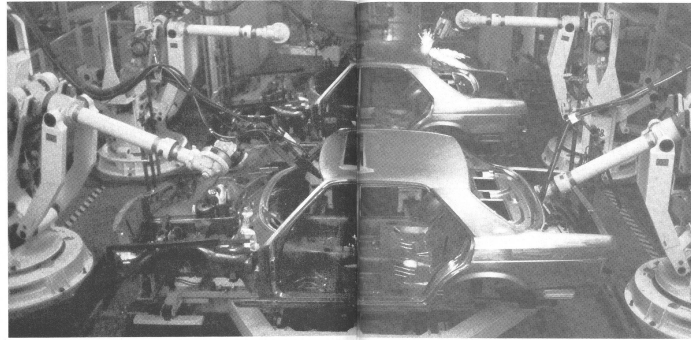
1984 hat General Motors (GM) das amerikanische Computerunternehmen Electronic Data System Corp. (EDS) zu 100% übernommen, um eine Strategie zu verwirklichen, die weltweit alle Unternehmen des Konzerns umfassen soll. Die gesamte Datenverarbeitung und -übertragung der GM-Tochter – von der Buchhaltung bis hin zur computerunterstützten Konstruktion und Fertigung – einschließlich aller dazugehöriger Mitarbeiter werden an EDS ausgelagert. Die betroffenen Unternehmen schließen dann Dienstleistungsverträge mit EDS, so daß die neuen EDS-Mitarbeiter z.T. weiterhin in ihren alten Firmen arbeiten können.

In Deutschland sind von diesem Schachzug rund 600 Mitarbeiter in der Rüsselsheimer EDV-Abteilung der Opel AG betroffen. Der Schachzug entpuppt sich auch immer mehr als ein Manöver gegen die Gewerkschaften: Die EDS gehört keinem Arbeitgeberverband an, so daß Tarifverträge und die mit dem Opel-Vorstand geschlossenen alten und zukünftigen Regelungen nicht für die EDS-Mitarbeiter gelten und ebenso wird bei EDS weitergearbeitet, wenn beispielsweise bei Opel gestreikt wird – das „Herzstück“ des Unternehmens soll arbeitskampfsicher gemacht werden.

Konzernweite Datenvernetzung

Im Rahmen der Übernahme der gesamten Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen von General Motors durch die Firma EDS werden sehr weitreichende Integrationsziele angestrebt. So ist vorgesehen, eine weltweite MIS-Strategie (Management-Information-Systeme) und Kommunikationsstrategie für den gesamten Konzern zu entwickeln. Eine der Hauptaufgaben von EDS ist es, das „Global-Netzwerk“ in den nächsten zwei bis drei Jahren zu einem digitalen Telekommunikationsnetzwerk zu verknüpfen, für das auch Satellitenkapazität eingeplant ist.

Im wesentlichen soll sich die Strategie auf den westeuropäischen Automobilmarkt richten, um mit der Erhöhung der Marktanteile, effizienterer Produktion und Kostensenkung größere Gewinne einzubringen. Von den 250 Millionen Dollar für Datenverarbeitung sollen alleine 200 Millionen Dollar in Westeuropa investiert werden, um auf den neuesten datentechnischen Stand zu kommen. Nach Aussagen von Gary Fernandes (Vizepräsident von EDS) arbeitet die komplexe Struktur der elf Telekommunikationsnetzwerke von GM in Europa zwar recht gut, jedoch bedeutend zu teuer. Von daher wird es ein



Schöne neue GM-Welt

Strategien für ein globales EDV-System bei General Motors

Hauptprojekt von EDS sein, ein neues Kommunikationsnetzwerk insbesondere für die PKW-Fertigung zu errichten. Die Einsparungen, die sich General Motors davon verspricht (Reduzierung der Informationskosten, Reduzierung von Personalkosten, Wegfall von „Doppelarbeiten“), werden mit 100 bis 200 Millionen Dollar im Jahr angegeben.

Ein wesentliches Element eines neuen „digitalen Kommunikationsnetzwerkes“ wird die „just-in-time“-Kommunikation sein. Ein Telekommunikationssystem soll bereits in den nächsten fünf Monaten im europäischen GM-Bereich die Werke selbst mit ihren Einkaufs- und Verkaufsabteilungen sowie das Handlungssystem und die Zulieferer in einem einheitlichen Netzwerk miteinander verbinden. Ein solches digitales Telekommunikationsnetzwerk wurde als zentralisiertes System von GM bereits in Teilbereichen realisiert. Man verspricht sich jedoch von der Übernahme dieser Funktionen durch EDS eine schnellere Realisierung und insbesondere eine enorme Produktivitätssteigerung durch eine bessere Kontrolle und Steuerung der Anzahl der Beschäftigten. Für die nächsten drei bis fünf Jahre sollen nicht nur die Telekommunikationssysteme weltweit verknüpft werden. Im Bereich der Forschung und Entwicklung (CAD) und der automatisierten Fertigung (CAM) soll der weltweite Datentransfer ohne jeglichen persönlichen, menschlichen Kontakt realisiert werden. Die Verknüpfung bestehender, wie auch der Aufbau neuer Computersysteme zu einem Datenverbund für Entwicklungs- und Produktionsdaten steht im engen Zusammenhang mit den Aktivitäten von EDS im Rahmen des Zukunftsprojekts SATURN von General Motors. Hinter SATURN, auch eine Tochterfirma von GM, verbirgt sich im wesentlichen einerseits das „Weltauto“ von GM und andererseits eine noch zu entwickelnde Fertigungsstrategie für Automobile. Diese hochautomatisierte und integrierte Fabrik der Zukunft (Investitionsvolumen 5 Milliarden US-Dollar) soll zum über-

wiegenden Teil von EDS geplant und konstruiert werden. Sie soll ihre Produktion 1987 aufnehmen.

„SATURN“ – die Fabrik der Zukunft

Hauptziel aller Aktivitäten der großen Automobilkonzerne ist es, mit riesigen Investitionsprogrammen die automatisierte Fabrik der Zukunft zu entwickeln. Denn am „Vorabend der Revolution“ in der Automobilindustrie wird entscheidend sein, welches Unternehmen dieses Ziel zuerst erreicht. GM-Präsident R. B. Smith: „Dieses weltweite Technologieren ist ein Rennen ums Überleben – ein Rennen, das einige Unternehmen nicht überleben werden, weil es sie dann schon gar nicht mehr gibt. Den besten Rat, den ich angesichts unserer technologischen Zukunft bis zum Jahre 2000 geben kann, ist der, die Sicherheitsgurte anzulegen und sich auf die Fahrt des Lebens gefaßt zu machen.“ Das Konzept einer automatisierten Fabrik der Zukunft wird, nach Aussagen von GM, sämtliche Funktionen von der Forschung und Entwicklung bis hin zur Fertigung über ein integriertes Informationsnetz verbinden. Integrierte computergestützte Fertigungssysteme sollen die Produktivität um das Vierfache im Vergleich zu anderen Fabriken steigern. Saturn wird jedoch nur der Anfang sein. Dieses Projekt wird als eine Art Versuchswerkstatt verstanden, in der neue automatisierte Anlagen erprobt werden, die anschließend auf alle Betriebe des Unternehmens übertragen werden sollen.

Die EDS-Funktionen im Bereich von CAD/CAM werden sehr vielschichtig sein. EDS verfolgt das Ziel, die bestehenden Computersysteme kompatibel zu machen, die Zugriffsmöglichkeiten von beliebigen Standorten im Konzern auf eine gemeinsame Datenbasis zu realisieren, den interaktiven Dialog im Rahmen dieser weltweiten Vernetzung zu ermöglichen sowie neue

Systeme der Fertigungskontrolle und -steuerung zu entwickeln.

GM will mit dem Saturnprojekt eine Vorreiterrolle in der computerintegrierten Fertigung einnehmen. Der Schwerpunkt dieses Projekts liegt in der Durchsetzung von herstellereutralen einheitlichen Standards in der Kommunikations- und Fertigungssteuerung. Die wesentliche Voraussetzung für die integrierte Produktions- und Fertigungssteuerungssysteme sind die lokalen Netzwerke, die verschiedene Hard- und Software-Systeme miteinander koppeln können. Mit Hilfe von standardisierten Schnittstellen zwischen lokalen Netzwerken kann eine Produktionssteuerung konzipiert werden, deren Maschinen und Computersysteme nicht von einem Hersteller stammen müssen.

Die Grundlagen für diese Integration wurde von GM in den vergangenen Jahren gelegt durch die automatische Steuerung einzelner Abschnitte wie etwa Werkzeugmaschinen, Transportsysteme oder Prüfstände. Heute sind über 20 000 programmierbare Steuerungen und fast 3 000 Roboter bei GM in den USA installiert. Nach Schätzungen wird in den nächsten fünf Jahren diese Zahl vervinfacht. Diese, weltweit verstreuten teilautomatisierten Prozesse werden mit ihrem Rationalisierungseffekt erst richtig zum Tragen kommen, wenn alle Prozesse integriert sind und über gemeinsame Datenbanken gesteuert werden. Z.Z. sind in GM-Konzern nur 15% aller Computersysteme in der Lage, nach außen zu kommunizieren.

In dieser zukünftig geplanten Produktion sollen dann mehr als 60 Automaten aufeinander abgestimmt arbeiten. Material und Rohstoffe werden automatisch vom Lager abgerufen. Der Transport erfolgt mit automatisch gesteuerten Fahrzeugen. Produktionsumstellungen werden vom System selbst gesteuert. Die Übermittlung der entsprechenden Arbeitsprogramme an die Einheit erfolgt automatisch. Jede erforderliche Information wird elektronisch gespeichert und übertragen. Ein weiteres Ziel ist es, die erforderlichen Programmänderungen für die Maschinen und Automationsinseln in weniger als zehn Minuten gespeichert zu haben.

Folgen heute schon sichtbar

Bereits in der Vergangenheit haben die ersten Ansätze einer konzernweiten Datenvernetzung zu gravierenden Auswirkungen geführt: In den amerikanischen Werken des GM-Konzerns wurde, angesiedelt beim zentralen Entwicklungszentrum in Detroit, eine zentrale Datenbank für alle Entwurfs- und Konstruktionsdaten eingerichtet. Von hier aus werden sämtliche Werke mit den entsprechenden Daten für Produktionsstücklisten, Fertigungsunterlagen, aber auch Steuerinformationen für numerisch gesteuerte Maschinen versehen. Insbesondere die zentrale Aufarbeitung und Verwaltung der numerischen Maschinendaten hat nach Aussagen von Experten der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft (UAW) dazu geführt, daß General Motors kurzfristig bei gewerkschaftlichen Schwerpunktionen im Zuge von Tarifverhandlungen auf andere Betriebe ausweichen konnte.

Mit dieser zentralen Datenbank ist das zweite Entwicklungszentrum verbunden, das sich in Rüsselsheim befindet und über eine Standleitung vier Stunden am Tag Daten mit der Datenbank in Detroit austauscht. Ein direkter Zugriff auf die jeweilige Datenbank durch einen dafür befugten Beschäftigten sowie die Möglichkeit eines interaktiven Dialogs sind jedoch beim derzeitigen Stand der Technik nicht gegeben. Es können also nur zu bestimmten Zeiten einseitig Daten abgerufen und weitergegeben werden, die zudem über eine bestimmte Stelle (Datenbank-Management) laufen müssen. Trotz der einge-

schränkten Verwendungsmöglichkeit des bestehenden CAD/CAM-Datennetzes wurden bereits arbeitsteilig Produktteile für neue Projekte in Detroit und Rüsselsheim entwickelt. Einbezogen in das weltweite Informationssystem ist die japanische Beteiligungsfirma ISUZU. Allerdings werden in beide Richtungen bislang keine Daten über Datenfernübertragung weitergegeben, sondern in Form von Datenträgern (Lochstreifen, Kassetten) postalisch verschickt. Die fehlende direkte Austauschbarkeit der CAD/CAM-Daten zwischen den Entwicklungsabteilungen von Opel Rüsselsheim und ISUZU in Japan hat der Verlagerung von Entwicklungsprojekten in Japan bisher enge Grenzen gesetzt.

Der bisherige Stand der weltweiten Datenvernetzung sowie die weltweite Standardisierung bestimmter Produktteile (Konzept „Weltauto“) führte dazu, daß die Zentren für Planung und Entwicklung und teilweise für Fertigungsvorbereitung weltweit auf zwei reduziert wurden. Die Auflösung der Abteilung für Entwicklungs- und Produktionsvorbereitung im englischen Tochterunternehmen von VAUXHALL Ende der 70er Jahre führte zum Abbau von über 1 000 Arbeitsplätzen, davon ca. 600 im Facharbeiterbereich. Eine solche Zentralisierung der Funktionen konnte jedoch nur durch den Einsatz der EDV im Rahmen des GM-Netzwerkes und der Möglichkeiten der Datenfernübertragung realisiert werden. Mit dem Aufbau eines konzernweiten verteilten CAD-Netzwerks wird letztlich mehr als nur ein einfacher Informationsaustausch durchführbar. Es wird vielmehr die Möglichkeit geschaffen, die verteilten Arbeitsfunktionen im Konzern so zu integrieren, als wären sie Abläufe einer räumlich zusammengefaßten Abteilung. Mit den EDS-Aktivitäten auf diesem Sektor werden sich für GM nicht nur kurzfristige Verlagerungschancen von Entwicklungs- und Konstruktionsaufgaben bieten, sondern auch die weitere Zentralisierung durch den „Wegfall von Doppelarbeiten“ ermöglicht.

Konsequenzen

Bislang wurden die neuen Technologien und Verfahren weitgehend dezentral geplant, entwickelt und eingeführt. Diese Funktionen werden nun der einzelbetrieblichen Planung und Entscheidung entzogen. Da es sich bereits heute schon bei der MIS-Planung um Maßnahmen handelt, die alle betrieblichen Funktionsbereiche berühren, ist davon auszugehen, daß die Entscheidungsbefugnis des einzelbetrieblichen Managements für technisch-organisatorische Veränderungen des **Gesamtbetriebes** diesem entzogen und auf EDS übertragen werden. Mit der Übernahme der Funktionen „Entwicklung einer weltweiten MIS-Strategie“ durch EDS werden folgende tiefgreifenden Änderungen geschaffen:

Zentralisierung der Entscheidungsfunktionen durch EDS-Aktivitäten

Die Anwendung umfassender Informationsnetzwerke auf Computerbasis mit „just-in-time-Kommunikation“ macht es möglich, die Entscheidungsbefugnisse, die aus Kapazitäts- und Komplexitätsgründen in der Vergangenheit delegiert werden mußten, wieder auf der obersten Ebene zu konzentrieren. Sie werden rezentralisiert, da die obersten Managementinstanzen mit Hilfe modernster Computersysteme mehr Entscheidungen fällen und die Arbeit der ihnen untergeordneten Organisationsinstanzen besser steuern und überwachen können. Davon unberührt kann eine relative Autonomie für eingeschränkte Funktionen (z.B. „dezentrale Kostenverantwortung“) flexibler und kostengünstiger dezentral verbleiben. Die weltweite Straffung und Zentralisierung der Unternehmensführung ist verstärkt dort zu beobachten, wo unternehmensweite Informationsnetz-

werke auf Computerbasis – wie zum Beispiel bei ITT, SEL und FORD – aufgebaut wurden.

Direkte Übernahme von Managementfunktionen durch EDS

Die Planung, Innovation und Einführung von Informationstechnologien wird heute nach weit verbreiteter Auffassung als strategische Managementaufgabe begriffen. Da es sich in dem vorliegenden Fall nicht um einen Teilauftrag mit begrenzter Reichweite sondern um die Übernahme der EDV-Gesamtfunktionen durch EDS handelt, ist zweifellos die Tatsache gegeben, daß dieser relevante Teil der Managementfunktionen völlig in die Regie von EDS übergeht. Die Aufgabenstellung „Entwicklung und Koordination einer weltweiten MIS-Strategie“ durch EDS sieht aufeinander abgestimmte, vernetzte Computerlösungen vor, die explizit Vorrang vor einzelbetrieblichen Lösungen haben werden. Da zudem durch die Übernahme der EDV-Fachleute durch EDS auch der gesamte qualifizierte Stab fehlt, ist letztlich eine einzelbetriebliche Entscheidung auch real nicht möglich.

Intensivierung und Verlagerung „geistiger Arbeit“

Bereits heute haben wir die Praxis, daß Einzelaggregate eines Fahrzeugs von der Konstruktionsgruppe in jenem amerikanischen oder deutschen Zentrum übernommen werden, die bei Testläufen besser abgeschnitten haben. D.h. konzernweit installierte Systeme ermöglichen eine „zwischenbetriebliche Arbeitsteilung“ mit zentralisierter Datenarchivierung und Kontrolle. Die Datenfernübertragung verbindet dabei weltweit alle Unternehmen eines Konzerns.

Erste Folge einer solchen weltweiten Vernetzung sind:

- Produktivitäts- und Kostenvergleiche zwischen Entwicklungsgruppen führen dazu, daß der Leistungsdruck sich erhöht und die Angst zunimmt, den Arbeitsplatz zu verlieren.
- Steigerung der Leistungshergabe und Zugeständnisse der Interessenvertretung sollen über Verlagerungsdrohungen von Gesamtprojekten erreicht werden.

In einem Fall wurde mit ominösen Kostenvergleichen die Behauptung aufgestellt, ein japanisches Beteiligungsunternehmen könne ein Gesamtprojekt um 50% billiger entwickeln. Sehr leicht war die Absicht zu durchschauen, mit dieser Verlagerungsdrohung eine effektivere Nutzung der CAD-Anlagen und eine Leistungsintensivierung der Beschäftigten erreichen zu wollen. In einem anderen Fall wurden Verlagerungsmaßnahmen ganzer Abteilungen angedroht, falls die gewerkschaftliche Interessenvertretung nicht einer ausgedehnten Nutzung der technischen Anlagen durch Schichtarbeit zustimme.

Dramatischer Personalabbau

Mit der konzernweiten Datenvernetzung, den Zentralisierungseffekten und der totalen Rationalisierungsoffensive für die „Fabrik der Zukunft“ werden Personalreduzierungen mit dramatischem Ausmaß eintreten. Alleine im Saturn-Projekt werden nur noch ein Drittel der Beschäftigten vergleichbarer Betriebsstrukturen Arbeit finden.

Die jährlichen Einsparungen von ca. 200 Millionen Dollar durch das Telekommunikations-Netzwerk werden zu großen Teilen durch den Abbau von Personal erzielt werden, indem die Funktionen, die heute noch vielfach dezentral und damit personalintensiv angesiedelt sind, auf wenige reduziert werden können.

Kontrolle im Sozialbereich

GM will sein gesamtes Leistungswesen im Krankenversicherungssystem umgestalten, indem durch EDS eine gemeinsame Datenbank für alle Träger von Versicherungsleistungen geschaffen wird. Nach Aufbau eines solchen Systems werden weit-



GM Weltauto Saturn

gehende Kontrollmöglichkeiten geschaffen sein. Dann „*wird GM in der Lage sein, Informationen so umfassend zu registrieren, daß sie wissen werden, welcher Arzt welches Medikament für welchen Beschäftigten in welcher Fabrik an welchem Tag verschrieben hat*“, so Dean Linderman, EDS-Vizepräsident der Versicherungsgruppe. Die Abteilung Gesundheitswesen bei GM wird alle benötigten Daten auf ihren Bildschirmen abrufen können.

Mit dem neuen System sollen die Gesundheitskosten, die sich 1984 bei GM gesamt auf 2,3 Milliarden Dollar beliefen, zwischen 5 und 10% gesenkt werden, was einem Betrag von ca. 100 bis 200 Millionen Dollar gleichkommt.

Die „Schöne neue GM-Welt“

Um die geplanten gigantischen Rationalisierungsvorhaben durchsetzen zu können, bedarf es aus Managementsicht der Vermeidung störender Faktoren. Von daher ist es nur folgerichtig, wenn von General Motors eine neue Zeit vermeintlicher „Interessenharmonie“ propagiert wird. Roger B. Smith bringt diese Doppelstrategie in knappen Worten auf den Punkt: „*Wir werden die Produktion in bisher nicht dagewesenem Ausmaß automatisieren. Wir werden das Verhältnis von Management und Arbeitern auf eine neue kooperative Grundlage stellen. Beschäftigte und Unternehmensleitung haben heutzutage vielmehr gemeinsame als gegensätzliche Berührungspunkte . . . , und diese lassen uns die oftmals von Gegensätzen geprägte Vergangenheit vergessen und ein neues Bündnis eingehen, das auf die Zukunft ausgerichtet ist.*“ Diese Kooperationsstrategie setzt bereits frühzeitig präventiv an. So wurde mit der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft ein Vertrag geschlossen, dessen Kernstück eine Art Beschäftigungs-Pool darstellt, für den ein Budget von einer Milliarde US-Dollar bereitsteht. Mit dieser paritätisch verwalteten Institution sollen Umschulungsmaßnahmen im großen Stil zukünftige Massenentlassungen abfedern.

General Motors hat drei Betriebe ausgewählt, in denen u. a. mit dem japanischen Konzept des „Life-Long-Employment“ (lebenslange Beschäftigungsgarantie) experimentiert werden soll, um bereits heute soziale Integrationsformen für die verbleibenden, dezimierten Stammebelegschaften zu entwickeln. Ebenfalls für die Fabrik der Zukunft werden neue Arbeitsstrukturen der Team-Arbeit erprobt („Quality of Worklife“), die mehr Arbeitsinhalte und Verantwortung den Arbeitsgruppen übertragen sollen.

Der „Neue Konsens“ und die Kooperationsangebote sind Teil

einer Übergangsstrategie, um in Zeiten des radikalen Strukturwandels und begrenzter Wachstumsmöglichkeiten einschneidende Rationalisierungsprogramme konfliktfrei durchsetzen zu können. Während auf der einen Seite neue „Konzepte“ mit weitreichenden Beschäftigungs- und Humanisierungsmöglichkeiten für die personalarme Fabrik der Zukunft erprobt werden, wird auf der anderen Seite dort, wo der Widerstand gering ist, ein knochenharter Kurs auch gegen die Gewerkschaften gefahren. So hat EDS erklärt, daß in ihrem Bereich Gewerkschaften weltweit keinen Platz haben. Damit sind in der Konsequenz auch die geltenden Tarifverträge gemeint, was dazu führen wird, daß kein kollektiver Schutz sondern jeweils individuelle Verträge vorherrschend sind. Damit ist der unternehmerischen Willkür gegenüber den Beschäftigten Tür und Tor geöffnet.

Ausblick

Der Fall GM/EDS ist als Anlaß zu nehmen, über die neue Qualität grenzüberschreitender Datenvernetzung und die damit zusammenhängenden politischen und rechtlichen Fragen eine breite öffentliche Diskussion zu führen. Dabei sollten folgende drei Zusammenhänge im Mittelpunkt stehen:

- Technische Angestellte sollen an diesem exponierten Beispiel erkennen, zu welchem Zweck sie eingespannt und in welche Arbeitsbedingungen sie hineingepreßt werden können. Denn GM/EDS ist kein Einzelfall. Ähnliche Zielsetzungen, wenn auch in modifizierter Form, werden in fast allen großen Unternehmen verfolgt.
- Aus dem beschriebenen Fall ergeben sich Datenschutzprobleme neuer Art. Hier liegt eine große Herausforderung, denn es gibt auf diesem Feld zunächst mehr Fragen als Antworten. Insbesondere existiert bis heute noch keine wirksame Form und Rechtsgrundlage für eine effektive Kontrolle des Datentransfers in einem weltweiten Datenverbund.
- In dem anstehenden Prozeß, den die Arbeitnehmer mit Unterstützung der IG Metall gegen GM führen, geht es darum, die Ausgliederung der EDV an EDS wieder rückgängig zu machen. Dieser Prozeß wird jedoch über den Einzelfall der Ausgliederung hinaus Bedeutung und Signalwirkung haben. Denn hier ist der Ort, an dem die neue Qualität von Fragen des Konzernrechts, der Mitbestimmung und der Mißbrauchsmöglichkeiten von Daten – stellvertretend für viele andere Fälle – einer Klärung zugeführt wird. Er bietet zudem die Chance, eine breitere Öffentlichkeit für diese drängenden politischen und juristischen Fragen zu sensibilisieren. □