

Das globale Produktionsnetzwerk und die Folgen

Seit einigen Monaten beschäftigt sich die Presse relativ intensiv mit Daimler und verfolgt den Konkurrenzkampf der Premium-Hersteller sehr genau. Im Rahmen dieser Berichterstattung werden Aussagen von Daimler-Topmanagern zitiert, die durchaus hellhörig machen sollten.

Dr. Zetsche sieht das **Renditeziel** im Pkw-Geschäft von **10 %** in greifbarer Nähe. Andererseits stehe Daimler vor großen Herausforderungen, die **hohe Investitionen** erfordern. Um die erreichte Rendite zu halten, seien somit weitere Effizienzsteigerungen und Einsparungen notwendig. Dazu ist das Programm „**Next Stage**“ aufgelegt worden, das bis 2020 laufen soll und in Summe höher angesetzt ist, als das aktuelle Programm „*Fit for Leadership*“, das in den vergangenen drei Jahren immerhin mehr als **zwei Milliarden Euro** eingespart hat.

Bei „**Next Stage**“ geht es vor allem um strukturelle Änderungen in Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Vertrieb und Produktion.

Speziell die Produktion dürfte vor einem großen Umbruch stehen, wenn man die Aussagen des MBC-Bereichsvorstands für Produktion und Einkauf, Markus Schäfer, analysiert, übrigens - so scheint's - ein echtes Herzchen, an dem wir alle noch viel „Freude“ haben werden.

Dieser verweist zunächst auf Vereinbarungen mit den Betriebsräten, die zu noch flexibleren Arbeitszeiten an den deutschen Standorten führen. Sie erinnern sich, dass allein das kürzlich beschlossene „**Zukunftsbild Werk UT**“, laut Schäfer, **300 Millionen Euro** einsparen soll.

Außerdem verfolgt Daimler seit Jahren den Aufbau eines **globalen Produktionsnetzwerkes**. Ziel dabei ist, so Schäfer, dass der Wettbewerb unter den Fabriken weltweit verstärkt wird, indem die Stückzahl pro Jahr bei **300.000 Fahrzeugen** standardisiert wird. Damit seien die Werke besser vergleichbar und es gebe **keine Ausreden** mehr. Derzeit variieren die Produktionsstückzahlen noch zwischen 50.000 und über 500.000. Das Ziel der Stückzahlangleichung gilt übrigens auch für die Aggregatwerke.

Die Auswirkungen liegen auf der Hand: Das Werk Untertürkheim wird es als **Leitwerk** für Aggregate nicht mehr geben. Es wird dort produziert werden, wo es am **kostengünstigsten** ist.

Natürlich sagt auch Schäfer, dass man die deutschen Standorte brauche. Zitat aus einem Interview mit der „*Automobil Produktion*“: „Wir brauchen die Kapazität der deutschen Standorte und **vor allen Dingen das Know-how. Sie sind für uns ein starkes Rückgrat, um unser weltweites Netzwerk hocheffizient am Laufen zu halten.**“

Vordergründig werden also die Spezialisten der deutschen Standorte nur zum **Know-how-Transfer** gebraucht, bis die Auslandswerke richtig laufen. Und dann?

Beim GBR-Vorsitzenden Brecht, scheint – laut Stuttgarter Zeitung – das neue Sparprogramm „**Next Stage**“ jedenfalls nicht für Aufregung zu sorgen. Mit Zielzahlen könne er ohnehin wenig anfangen (Zitat StZ)!? Eine interessante Aussage die unweigerlich zu der Frage führt, ob Herr Brecht an der für ihn richtigen Stelle sitzt oder einen für ihn besser geeigneten Beruf schwänzt.

Generell haben die einzelnen Betriebsratsgremien und vor allem der Gesamtbetriebsrat (GBR) die Interessen der deutschen Standorte mehr schlecht als recht vertreten. Es hätte unbedingt darauf geachtet werden müssen, dass die Standorte aufgrund des Fertigungsprogramms **nicht gegeneinander ausgespielt** werden können und so die vom Unternehmen angestrebte **Konkurrenzsituation** entstehen kann. Stattdessen wurde die Unternehmensstrategie abgenickt mit dem Ergebnis, dass wir genau diese Konkurrenzsituation haben und ab sofort im Wettbewerb mit den diversen Auslandswerken stehen und dabei unsere **angeblichen Kostennachteile** nicht hilfreich sind.

Dass das Unternehmen dabei gelegentlich mit gezinkten Karten gespielt hat, ist womöglich nicht erkannt worden. Man hat beispielsweise den Beteuerungen geglaubt, dass man in China nur Motoren und Motorenteile für den asiatischen Markt fertigen würde. Nur seltsam, dass bereits seit geraumer Zeit diverse **Motorenteile aus China** nach UT geschippert und hier verbaut werden.

Apropos China, haben Sie gewusst, dass in China das **größte MBC-Werk** überhaupt entstehen wird? Dort werden neben E-, C- und GLK-Klasse auch bald Kompaktfahrzeuge produziert, beginnend mit dem GLA. Des Weiteren werden derzeit noch 4-Zylinder-Motoren produziert und es gibt eine (noch) überschaubare Entwicklungsabteilung.

Weiteres Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit, welches das Versagen der Mehrheitsfraktion im BR widerspiegelt: Das Nachfolgeaggregat des derzeit in Hedelfingen produzierten **Front-Doppelkupplungsgetriebes** (F-DCT) wird in Sebes, Rumänien, gefertigt werden, genauso wie die Hälfte der Gesamtstückzahl des **NAG 3**. Als vor einigen Jahren die große Gefahr bestand, dass das F-DCT zum Getriebehersteller Getrag fremdvergeben wird, organisierte der BR spontan **Arbeitsniederlegungen** und **Kundgebungen**. Und jetzt?

Abgesehen von ein bisschen Gemurre, keinerlei Widerstand seitens der Verhandlungsführer des BR oder im Aufsichtsrat, dem auch der BR-Vorsitzende des Werkes UT angehört.

Dieses demonstrativ friedfertige Verhalten provoziert das Hinterfragen folgender These:

Wir brauchen eine starke IG Metall

Diese Aussage hört man gebetsmühlenartig auf jeder Betriebsversammlung und bei anderen mehr oder weniger passenden Gelegenheiten.

Fakt ist, **wir haben bereits eine starke IG Metall**, wie sie stärker kaum sein könnte! In jedem deutschen Werk, ausgenommen der Zentrale (dort gibt es jedoch eine zweifelhafte unabhängige Gruppierung, die als Mehrheitsbeschafferin der IGM fungiert), stellt die IG Metall die **absolute Mehrheit** im jeweiligen BR-Gremium oder ist völlig unter sich (z.B. in Gaggenau). Im **GBR** sitzen **nur** IG Metalller.

Es wird immer von BR-Seite betont, dass es sich bei Standortentscheidungen um unternehmerische Entscheidungen handeln würde und man als BR nur ein Beratungsrecht habe.

Verschwiegen wird dabei aber, dass **sämtliche Arbeitnehmervertreter** im **Aufsichtsrat** der IG Metall angehören und entweder BR-Vorsitzende bzw. stellv. BR-Vorsitzende oder hohe Funktionäre dieser Gewerkschaft sind. Im Aufsichtsrat werden Standortentscheidungen getroffen und abgesegnet. Dabei wird großer Wert auf **Einstimmigkeit** gelegt.

Spätestens dort wäre eine kritischere Auseinandersetzung mit dem globalen Fertigungsverbund und den Folgen für die heimischen Standorte angezeigt gewesen. Aber offenbar ist der IG Metall ein Arbeitsplatz in China, Rumänien oder den USA genauso wichtig, wie einer in Deutschland.

Also, **wofür** brauchen die Beschäftigten der deutschen Standorte eine **starke IG Metall**, wenn diese Organisation deren Interessen bzgl. der **Zukunftsfähigkeit** und **Existenzsicherung** nur halbherzig oder gar nicht mehr vertritt? Nur um die satten Funktionäre mit ihren Beiträgen noch mehr zu sättigen und die **Co-Manager** aus den jeweiligen BR-Gremien im Glauben zu lassen, sie wären unheimlich wichtig und würden auf **Augenhöhe** mit Zetsche & Co verhandeln?

Gibt es zukünftig überhaupt noch etwas zu verhandeln? Wenn das weltweite Produktionsnetzwerk erstmal vollständig ist und läuft, wenn der notwendige **Wissenstransfer** abgeschlossen ist, welches **Druckmittel** hat dann die starke IG Metall noch?

Unsere These dürfte viel näher an der Realität sein: **Daimler braucht eine starke IG Metall.**

Daimler möchte **einen** Verhandlungspartner. Damit dieser auch offen für die Strategien des Unternehmens ist und diese möglichst wohlwollend bewertet und mitträgt, wurde und wird auch einiges seitens des Unternehmens in die IG Metall und deren BR-Fraktionen investiert.

Die Belegschaft sollte sich jedenfalls nicht darauf verlassen, dass das Management aus **sentimentalen** Gründen den **deutschen** Standorten einen **Sonderbonus** einräumen wird, auch wenn die Beschäftigten hierzulande hauptsächlich für den Erfolg des Unternehmens verantwortlich sind und das nötige Kleingeld für den Aufbau der Auslandswerke erst erwirtschaftet haben.

Und die IG Metall hat letztlich **selbst** dafür gesorgt, dass ihre Macht zukünftig äußerst beschränkt sein dürfte. Damit ist auch klar, wozu wir zukünftig eine starke IG Metall brauchen: zum **Abnicken**. Aber das ist ja Gott sei Dank nichts Neues für sie, darin hat sie jahrelange Übung.

Die Zeiten dürften härter werden.

© Michael Leonhardt, Tel. 56903

Betriebsrat der UAG 78 / DU - Werk UT und Pkw-Entwicklung