

## **Zukunftsbild mit Unsicherheiten**

Am 17.03.2015 wurde im Betriebsrat die gemeinsame Erklärung von Betriebsrat und Werkleitung zum **Zukunftsbild des Werkes UT** nebst Betriebsvereinbarung zu Produktentscheidungen in diesem Zusammenhang verabschiedet.

### **Die wichtigsten Produktentscheidungen und unsere Sicht dazu:**

In UT wird eine **neue Montagelinie** für den **M264** eingerichtet.

Die IGM-Fraktion stellt dies als Erfolg dar, weil das Unternehmen alternativ auch den Standort Köllda ins Spiel gebracht hat.

Verschwiegen wird aber, dass bereits eine **gültige Vereinbarung** besteht die besagt, dass der **modellgepflegte M274** (umbenannt in M264) in **UT** montiert wird. Die Montage nach Köllda zu verlagern, hätte einen Bruch dieser Vereinbarung bedeutet.

Letztlich hat man nichts bekommen, was man nicht schon gehabt hätte.

Der von AMG-abgeleitete **V8-Motor** wird zukünftig im Werk **Bad Cannstatt** montiert, ebenso ein Teil des neuen 4-Zylinder Diesels.

Derzeit werden in **Esslingen-Sirnau** AMG-Motoren gefertigt und dort gibt es außerdem eine flexible Prototypenproduktion, die viel Know-how erfordert.

Die Zukunft von Sirnau sieht mutmaßlich aber eher düster aus, weil – so wird gemunkelt – entweder der bald auslaufende Mietvertrag nicht mehr verlängert oder das Gebäude zukünftig nicht mehr als Fertigungsstätte genutzt werden soll.

Die Fertigung und Montage von **Seitenwellen** wird sukzessive komplett fremdvergeben.

Grund ist, dass man Platz braucht für die Fertigung von Kurbelgehäusen. Teilkompensiert werden soll dieser Ausstieg dadurch, dass die Fertigung der Abtriebswelle des NAG 3 von UT nach Mettingen verlagert wird.

**Hedelfingen** ist besonders betroffen. Derzeit werden dort Automatikgetriebe für **Front- und Heckantrieb** gefertigt. Das **Nachfolgeaggregat** des jetzigen Doppelkupplungsgetriebes (FDCT) für A- und B-Klasse, wird komplett nach **Sebes, Rumänien**, vergeben. Dort wird im Übrigen auch noch die Hälfte der gesamten Stückzahl des NAG 3 produziert. Hedelfingen ist somit definitiv **nicht mehr das Haupt-Getriebewerk**, weil nach Auslauf des jetzigen FDCTs, nur noch die halbe Stückzahl der gesamten NAG 3 produziert wird. Sonst nichts.

Diese Entscheidung ist mit hohem **Risiko** für Hedelfingen behaftet und es verwundert, dass dies die Mehrheitsfraktion so kampflos hingenommen hat. Die IG Metaller sind früher für viel weniger auf die Straße gegangen. Kampfgeist aktuell? Fehlanzeige!

Für die **Gießerei** und **Schmiede** gibt es wenig konkrete Zusagen. Dafür mangelt es nicht an unverbindlichen, hübsch formulierten **Absichtserklärungen**, die allerdings keine Sicherheit für diese Bereiche bieten. Ähnlich sieht es bezüglich **Zukunftstechnologien** (Brennstoffzelle, Hybrid) aus.

Ein positiver Aspekt ist, dass in den kommenden 5 Jahren die Anzahl der **Auszubildenden** auf **190 pro Jahrgang** angehoben wird. Aber auch dies relativiert sich wenn man weiß, dass im Jahr 2000 noch über **400 Auszubildenden** an Bord waren - pro Jahrgang versteht sich.

Das Unternehmen ist mit dem Ziel angetreten, die **Fertigungstiefe** zu verringern und die **Montage** auszubauen. Das ist das genaue Gegenteil von dem, was noch vor wenigen Jahren von Unternehmensseite verlautbart wurde.

Dem BR wurde diese 180°-Wende, die eigentlich auf BR-Seite Misstrauen hätte erregen sollen, dadurch schmackhaft gemacht, dass zwischen Fertigung und Montage ein angebliches **Beschäftigtenverhältnis** von **1:8** bestehen würde. Wenn also das oberste Ziel des BR „**Beschäftigungssicherung**“ heißt, dann gehe das nur so.

Deshalb wurde vom Beginn der Verhandlungen an nur noch **diese eine Richtung** verfolgt. Dieser Weg birgt aber hohe Risiken. Denn vor allem im Bereich der Montage, wird sich die so genannte „**Industrielle Revolution 4.0**“ zukünftig dramatisch auswirken. Einfache Tätigkeiten von Angelernten werden weiter automatisiert und der Einsatz von **Leichtbaurobotern** direkt an den Bändern und zwischen den verbliebenen Beschäftigten wird stark ausgebaut werden.

Es ist kein Geheimnis, dass Daimler die **Montage** hier in Deutschland zu den gültigen Tarifverträgen für zu teuer hält, um sie langfristig aufrechterhalten zu wollen/können. Ein gewichtiger Grund dafür, dass im Ausland Montagefabriken wie Pilze aus dem Boden schießen. Mal ehrlich, so mancher Akademiker, der nicht in der Metallbranche arbeitet, würde sich das Gehalt eines angelernten Montagearbeiters bei Daimler wünschen.

Wir hätten aufgrund der **Nachhaltigkeit** den Schwerpunkt eher auf die **Fertigung von Kernkomponenten** gelegt, die aufgrund ihrer **Komplexität** eben nicht ohne weiteres irgendwo sonst auf dem Globus produziert werden können.

Kurzum: Unser Ansatz ist, **mehr anspruchsvolle Fertigung, weniger anspruchslöse Montage**. Darin sehen wir langfristig bessere Überlebenschancen für die Standorte im Neckartal. Das hätte zwar mehrere Hundert Montagearbeitsplätze gefährdet, die hätte man aber durch den vollständigen Abbau von Leiharbeit, die hauptsächlich in der Montage verbreitet ist, so abfangen können, dass tatsächlich nur wenige Stammarbeitsplätze zur Disposition stünden. Die mit dem jetzt beschlossenen Papier erkaufte Sicherheit kann trügerisch und nur von kurzer Zeitdauer sein, zumal in der Vereinbarung auch der Aspekt „**Wirtschaftlichkeit**“ eine Voraussetzung zu den getroffenen Produktentscheidungen ist.

Im Übrigen gilt die vom BR-Vorsitzenden propagierte „**ausgeglichene Beschäftigungsbi-lanz**“ bis 2020 nicht für alle Bereiche im Betrieb 1 und betrifft **nur die Produktion**. Indirekte Bereiche wie Verwaltung, Logistik, Entwicklung und Instandhaltung sind **nicht abgesichert**. Es gibt Anzeichen dafür, dass in den **indirekten Bereichen Personal abgebaut** werden soll, vermutlich über **Ausscheidungsvereinbarungen** und Nichtersetzen von Fluktuation.

Nicht zufällig wurde vor kurzem im Gesamtbetriebsrat ein **Rahmensozialplan** beschlossen, in dem die Regelungen zu Personalabbau durch Abfindungsangebote festgeschrieben sind. Und dies in Zeiten, in denen Jahr für Jahr neue **Absatzrekorde** aufgestellt werden.

#### **Fazit:**

Wir und unsere BR-Kollegen von der Fraktion „Zentrum“ haben dieser Vereinbarung nicht zugestimmt, weil für uns auch ohne dieses Papier **keine Schlechterstellung** erkennbar ist. Viele Dinge sind in früheren Betriebsvereinbarungen bereits geregelt.

Die Weichen wurden unserer Ansicht nach unter **langfristiger Betrachtung** falsch gestellt, indem der Quantität gegenüber der Qualität der Arbeitsplätze der Vorzug gegeben wird.

Produktionsvorgänge, die sich nicht oder nur bedingt automatisieren lassen, werden zukünftig durch die **Verringerung der Fertigungstiefe** weiter zurückgedrängt. Damit einhergehen ein **Verlust von Fachwissen und Fachkompetenz**.

Die getroffene Entscheidung ist geprägt von **kurzfristigem Denken** und lässt **wenig Nachhaltigkeit** erkennen, was letztlich noch viel mehr Arbeitsplätze gefährden könnte.

© Michael Leonhardt, Tel. 56903

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