



Detlef Wetzel

Zweiter Vorsitzender der IG Metall

Veranstaltung IG Metall – VDA

Zukunft der Automobilproduktion am Standort Deutschland

Frankfurt, 11. September 2013

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Produktion von Automobilen sichert in Deutschland das Einkommen von 750.000 Beschäftigten bei Herstellern und Zulieferern.

Hinzu kommen die Arbeitsplätze, die im Kfz-Handel, der chemischen Industrie, dem Maschinenbau, der Stahlindustrie, der Logistik und den Industriedienstleistungen an der Autoproduktion hängen.

Schätzungen gehen davon aus, dass in Deutschland durch die Produktion von Autos die Existenz von 3,5 Millionen Beschäftigten und ihren Familien gesichert wird.

Insofern ist unser Thema heute - die Zukunft der Automobilproduktion am Standort Deutschland – nicht irgendein Thema.

Es betrifft den Kern der deutschen Volkswirtschaft.

Und nicht nur für die deutsche Volkswirtschaft, auch für die IG Metall, ist die Automobilindustrie die wichtigste Branche.

Mein Referat heute ist deshalb keine theoretische Abhandlung.

Industriepolitik und Gestaltung von Strukturwandel ist für die IG Metall in der Automobilindustrie gelebte Realität.

Jeden Tag und Betrieb für Betrieb.

Der SPD-Politiker Willy Brandt sagte einmal. „Der beste Weg die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.“

Und in diesem Sinne möchte ich zum Abschluss unter dem Stichwort „Veränderungskultur leben“ einige Themen aus der spannenden Diskussionsrunde noch einmal vertiefen.

Niemand aus diesem Kreis hätte 2008/09 erwartet, dass die deutsche Automobilindustrie heute so gut dasteht.

Damals waren Kurzarbeit und zweistellige Produktionsrückgänge prägend für das Bild in der Industrie.

Heute boomt der Export und einige der deutschen Hersteller gewinnen sogar Marktanteile.

Ein Grund hierfür ist, dass in Deutschland 2010 die Produktion schneller wieder anlaufen konnte, als in anderen Ländern.

Gemeinsam haben Betriebsräte, Unternehmen und Gewerkschaften über Arbeitszeitkonten und verlängerte Kurzarbeit die Beschäftigten im Betrieb gehalten.

Die Menschen wurden nicht entlassen. Das war gut und richtig.

Klar ist doch, dass die deutsche Automobilindustrie weltweit so gut dasteht, das verdankt sie vor allem ihren Beschäftigten.

Die hohe Qualität der Produkte und der technologische Vorsprung sind das Ergebnis von qualifizierten und motivierten Belegschaften.

Die Unternehmen der Automobilindustrie haben im letzten Jahr hohe Gewinne vermeldet.

Hieran müssen auch die Beschäftigten beteiligt werden. Und das nicht nur materiell.

Beteiligung bedeutet auch, dass reguläre Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden.

Beschäftigung darf nicht nur im prekären Bereich entstehen.

Beschäftigung im Niedriglohnsektor bietet keine Perspektiven für die Menschen.

Und sie ist auch keine Antwort auf die Zukunftsfragen der Industrie.

Aus der Diskussionsrunde nehme ich mit, dass aktuell niemand genau sagen kann, wie schnell sich neue Technologien durchsetzen werden.

Es ist auch nicht klar, ob die Nachfrage in Europa in den nächsten zwei Jahren wieder auf die Beine kommt.

Aber klar ist - und das spüren wir jeden Tag im Betrieb - die Unternehmen reagieren auf die wachsende Unsicherheit.

Manager lehnen es ab, die Stammbeschäftigung zu erhöhen. Die Leiharbeitsstände sind nach wie vor hoch.

Und das nicht nur, um die Kosten zu senken, sondern vor allem um flexibel zu sein.

Beide Motive, Kosteneinsparung und Flexibilität, sind nicht jenseits des Verständnisses der IG Metall.

Wir waren und sind bereit, hier gemeinsam mit den Unternehmen gute Lösungen zu finden.

Hierzu möchte ich nachfolgend vier Punkt ansprechen:

1. Produktivität

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, werden Beschäftigte und Arbeitgeber weiter daran arbeiten, die Produktivität in den Betrieben zu verbessern.

Aber das gelingt nur dort, wo der Prozess geregelt ist, wo die Menschen gefragt und einbezogen werden. Wo Mitbestimmung im Betrieb gelebt wird.

Ohne das wird es nicht funktionieren.

Nur wenn die Menschen gefragt werden, wenn ihre Interessen Berücksichtigung finden, können Prozesse wie KVP erfolgreich sein.

Kostengetriebener Renditewahn, der auf die Gesundheit geht und Arbeit zur Qual werden lässt, verschlechtert die Produktivität.

Krankheits- und Ausfallzeiten steigen, die Mannschaft ist demotiviert.

Das kann nicht im Interesse der Unternehmen sein.

Und solchen Strategien erteilt die IG Metall eine klare Absage.

Zudem wird die IG Metall auch immer genau hinschauen, dass die Produktivitätsgewinne an die Beschäftigten oder zurück in die Firma fließen.

Und sie wird auch darauf achten, dass nicht nur die Olympiamannschaften im Blickfeld sind.

Für Menschen, die krankheits- oder altersbedingt nicht mehr können, muss es ebenso Lösungen geben.

Kurz gesagt: Veränderungskultur leben – Produktivität verbessern, Arbeitsabläufe optimieren, aber die Arbeitsbedingungen auch.

2. Externe Flexibilität

Ein weiteres Thema war in der Podiumsdiskussion die Veränderung der Wertschöpfungskette.

Berthold Huber erwähnte es auch in seinem Eingangsstatement.

Die Teilung der Wertschöpfung hat in der Automobilindustrie eine lange Tradition.

Nur noch rund 20 Prozent der Wertschöpfung erfolgt heute direkt beim OEM – der Rest wird zugeliefert.

Aber aktuell übernehmen immer mehr Fremdfirmen durch Dienst- und Werkverträge Aufgaben, die bis vor einiger Zeit noch Teil der Wertschöpfung im Betrieb waren.

Die IG Metall hat nichts Grundsätzliches gegen externe Flexibilität, aber nur dann, wenn sie geordnet abläuft.

Ordnung bedeutet für die IG Metall:

1. Es gibt Tarifverträge in den Zuliefer- und Dienstleistungsbetrieben, die eine anständige Bezahlung und faire Arbeitsbedingungen garantieren.
2. Im Vergabeunternehmen ist ein mitbestimmtes „Make or Buy-Komitee“ vorhanden, das nicht nur bei Outsourcing eingeschaltet wird, sondern auch bei Neuanläufen.
3. Kernkompetenzen werden durch Outsourcing nicht gefährdet.

Die IG Metall erwartet nicht, dass jetzt jeder Dienstleister in den Flächentarifvertrag der Metall-/Elektroindustrie aufgenommen wird, (obwohl das eine elegante Lösung wäre).

Aber wir brauchen IG Metall-Tarifverträge entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

IG Metall-Tarifverträge sichern unser erfolgreiches kooperatives Industriemodell.

Wenn wir hier nicht handeln, dann besteht die Gefahr, dass es andere tun, wie bei der Deutschen Bahn oder der Lufthansa.

An dieser Stelle ist unser Modell verwundbar.

Hierüber müssen wir reden, Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften.

Wir müssen gemeinsam die Arbeits- und Leistungsbedingungen definieren.

Dabei gilt für die IG Metall der Grundsatz: Es muss für die gleiche Arbeit das gleiche Geld geben und die Menschen müssen von ihrer Arbeit leben können.

Die IG Metall wird nicht hinnehmen, dass ungeordnete Prozesse, Lohndumping und menschenunwürdige Arbeit Einzug in der Automobilindustrie halten.

Kurz gesagt: Veränderungskultur leben – externe Flexibilität nutzen, Missbrauch verhindern.

3. Interne Flexibilität

Es gibt schon heute zahlreiche Möglichkeiten, die Produktion flexibel der Nachfrage anzupassen.

Beispielsweise betrieblich vereinbarte Arbeitszeitkonten, intelligente Schichtmodelle, tariflich geregelte Ausweitung der Arbeitszeit (Quote Angestellte) und im Krisenfall die Kurzarbeit.

Wir sollten diesen Pfad weiterverfolgen. Wir brauchen diese Modelle, wenn wir die Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland erhalten wollen.

Diese Instrumente waren es, die in den Jahren 2008/09 in Deutschland hunderttausende von Industriearbeitsplätzen gerettet haben.

Im Ausland wurde das „German Jobwunder“ bestaunt.

Aber es war kein Wunder, es war der kluge Einsatz von Flexibilisierungsinstrumenten.

Und auch hier darf die Sicht nicht einseitig sein.

Die Flexibilitätsanforderungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nehmen ebenfalls zu.

Familie, Pflege, Ehrenamt, Weiterbildung und Beruf müssen unter einen Hut gebracht werden, teilweise über weite Strecken.

Auch die berufliche Weiterentwicklung fordert den Beschäftigten heute und in Zukunft viel ab.

Über Tarifverträge und Mitbestimmung der Betriebsräte können die Anforderungen der Unternehmen und die Stabilitätswünsche der Beschäftigten umgesetzt werden.

Arbeitszeitkonten, kurz-, mittel- und langfristig, sind das zentrale Instrument.

Über Tarifverträge und die Mitbestimmung der Betriebsräte kann dieses Instrument branchen-, unternehmens- und betriebsangepasst gestaltet werden.

Aus meiner Sicht braucht die automobiler Wertschöpfungskette das Gleichgewicht von Flexibilität und Sicherheit.

Kurz gesagt: Veränderungskultur leben – interne Flexibilität ausweiten, aber gleichermaßen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

4. Neue Produktionsstätten im Ausland

Veränderungskultur leben, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, bedeutet aber auch, neue Standorte im Ausland zu akzeptieren.

Die Beschäftigung in Deutschland hat hiervon in den letzten Jahren profitiert.

Die IG Metall und ihre Betriebsräte werden keine Zäune um die deutschen Werke bauen.

Wir sehen die Notwendigkeit der Internationalisierung.

Aber, für neue Standorte im Ausland muss es klare Regeln geben.

Neue Werke im Ausland dürfen nicht zu Beschäftigungsabbau in den deutschen Stammwerken führen.

Hier werden Arbeitnehmer und Gewerkschaften über die Mitbestimmung im Aufsichtsrat gegensteuern und Konzepte zur Beschäftigungssicherung einfordern.

Die IG Metall und ihre Betriebsräte werden auch keine neuen Werke akzeptieren, wenn sie nicht der Markterschließung dienen.

Renditegetriebener Verlagerung werden wir mit Entschiedenheit entgegenreten.

Und wir werden bei der Entscheidung über Auslandsstandorte auch auf die Arbeitsbedingungen und Rechte der Arbeitnehmer vor Ort achten.

Denn auch hier muss das Gleichgewicht gewahrt bleiben.

Veränderungskultur leben bedeutet in diesem Fall, Standortentscheidungen marktbezogen, mitbestimmt und solidarisch treffen und nicht renditegetrieben.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Zum Ende meiner Ausführungen möchte ich noch ein Thema aufgreifen.

Und keine Angst, dann ist wirklich Schluss und es gibt im dritten Stock etwas zu essen.

Am Sonntag in einer Woche ist Bundestagswahl und auch die Politik ist in der Verantwortung, die Wettbewerbsfähigkeit des Automobilstandortes Deutschland zu erhalten.

Dazu gehört eine neue faire Ordnung auf dem Arbeitsmarkt ebenso wie eine ökonomisch und ökologisch ausgewogene CO₂-Gesetzgebung.

Aber vor allem gehören dazu öffentliche Investitionen in den Standort Deutschland.

Wir brauchen schnellere Netze, bessere Schulen und Straßen.

Wir brauchen Investitionen in regenerative Energien.

Elektromobilität ist nur dann eine CO₂-sparende Alternative, wenn wir die Autos mit grünem Strom betreiben.

Zu einer vorrausschauenden Industriepolitik gehört deshalb auch, dass die Investitionen in nachhaltiges Wachstum stabil bleiben.

Deutschland lag in den letzten Jahren bei den öffentlichen Investitionen immer unter dem europäischen Durchschnitt.

Der Anteil der öffentlichen Investitionen in Deutschland lag 2011 bei 1,6 Prozent der Wirtschaftsleistung. Im EU-Durchschnitt waren es 2,5 Prozent.

Deutschland investiert nicht genug in die Zukunft.

Schlimmer noch: Statt in den Ausbau der Infrastruktur zu investieren, lässt Deutschland seine Straßen, Schienen und auch Schulen zusehends verfallen.

Die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen: In den letzten zehn Jahren waren die Abschreibungen auf die öffentliche Infrastruktur größer als die Investitionen.

Seit 2003 summiert sich der Bestandsverlust auf zusammengekommen 33,6 Milliarden Euro.

Deutschland fällt bei einem wichtigen Standortfaktor zurück.

Im Wettbewerbsranking des Weltwirtschaftsforums lag es 2012 in der Rubrik Infrastruktur noch auf dem neunten Platz.

Hier sind Bundes- und Landesregierungen in der Pflicht.

Die IG Metall fordert, dass die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen mindestens auf das europäische Durchschnittsniveau erhöht werden.

Es geht um die Zukunft von Millionen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und ihren Familien.

Ohne öffentliche Investitionen in gute Bildung und Ausbildung,
ohne öffentliche Investitionen in schnellere Netze und gute Straßen
und ohne eine neue faire Ordnung auf dem Arbeitsmarkt
werden wir den Strukturwandel nicht erfolgreich bewältigen.

Hier wird die IG Metall die Politik nicht aus ihrer Verantwortung lassen.

Nicht auf regionaler Ebene,
nicht in den Ländern,
nicht im Bund,
und nicht in Europa.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.