

2009-03-16 Sperrfrist 13:00 Uhr
Presseerklärung IG Metall Köln-Leverkusen

Kölner Ford Motorenwerk bekommt Zuschlag für neuen Dreizylinder Fox Motor
350.000 Einheiten ab 2011 sichern Standort und Arbeitsplätze in Köln
Peinliche Blamage für sogenannten Autoexperten Prof.Ferdinand Dudenhöfer

Nach äußerst schwierigen Verhandlungen seit Ende 2007 hat der Gesamtbetriebsrat der Ford Werke mit dem Europäischen Ford Management eine Vereinbarung über die Produktion im Kölner Motorenwerk geschlossen. Dieser Motor ist im Kölner Forschungs- und Entwicklungszentrum entstanden.

350.000 Einheiten der insgesamt geplanten 700.000 Einheiten sollen jährlich ab 2011 im Kölner Motorenwerk produziert werden. Dazu gehört auch die maschinelle Bearbeitung der Motorkomponenten Motorblock, Zylinderkopf und Kurbelwelle im Kölner Motorenwerk. Köln wird Lead Plant für diesen neuen Dreizylindermotor, den modernsten Ford Motor.

Dies beinhaltet umfangreiche Neuinvestitionen in das Kölner Motorenwerk und sichert zusätzlich Aufträge für viele deutsche Zulieferer, u.a. der Gießerei Industrie.

Mit dieser Entscheidung konnte die drohende Gefahr abgewendet werden, dass der neue FOX Motor nur im rumänischen Craiova gebaut wird, wo Ford das ehemalige Daewoo Werk gekauft hat.

Diese Entscheidung sichert das Kölner Motorenwerk, das bislang nur 6 Zylinder Motoren für den US-Markt herstellte und schwer unter den Folgen des Crash auf dem US-amerikanischen Markt für Pick-Ups und Explorer gelitten hat.

Eine besonders peinliche Blamage stellt diese Entscheidung für den selbsternannten „Autoexperten“ Prof.Ferdinand Dudenhöfer (Uni Duisburg) dar, der seit dem Sommer 2008 unermüdlich das Ende des Kölner Motorenwerkes nicht nur prognostiziert, sondern Ford geradezu empfohlen hatte:

“Bei einer Jahresproduktion von 300.000 Motoren ist Köln damit 27 Millionen Euro teurer als Craiovo. ...In Rumänien sind die Kosten für Logistik, Energie und Verwaltung niedriger. Die Steuern übrigens auch. Da müsste Ford jeden Cent schon fünfmal umdrehen, um in Köln zu produzieren. Das kann sich der Konzern angesichts der Krise bei der amerikanischen Muttergesellschaft gar nicht erlauben“ (Kölner Stadtanzeiger 29.Juli2008, Interview Dudenhöfer)

<http://www.fh-gelsenkirchen.de/fb11/homepages/dudenhoeffer/PresseVeroeffentlichungen/Koelner%20Stadtanzeiger-Juli%202008.pdf>

Nach Ausbruch der Finanzkrise legte Prof.Dudenhöfer in der Berliner Zeitung am 10.Oktober 2008 nach:

“Europaweit werden ‚ganze Werke davon betroffen sein, unter anderem das Ford-Motorenwerk in Köln. Das ist nicht mehr zu retten, das ist nach meiner Einschätzung weg,‘ sagte Dudenhöfer.“ (Berliner Zeitung 10.Oktober 2008)

Und dies wiederholte Dudenhöfer mehrfach im deutschen Fernsehen.

<http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2008/0825/wirtschaft/0037/index.html>

Er hat sich damit gleichermaßen als „Autoexperte“ wie als Betriebswirtschafter disqualifiziert. Mit seinen Prognosen und Interviews beeinflusste er die Verhandlungen ebenso fahrlässig wie negativ zu Lasten des Kölner Standorts. In unwissenschaftlicher Art und Weise und jenseits aller bekannten Standards der wissenschaftlichen Standortforschung argumentierte er einseitig und oberflächlich lediglich auf der Basis unterschiedlicher Arbeitskosten und Steuern und ignorierte alle qualitativen Argumente.

Schon frühzeitig hatten Ford-Betriebsrat und Kölner IG Metall auf ebendiese in der Verhandlungen verwiesen:

Das Kölner Motorenwerk ist das produktivste Motorenwerk im Ford Konzern. Es produziert in hoher Qualität, verfügt über eine sehr erfahrene und eingespielte Belegschaft. Der Standort besitzt ein qualifiziertes Zuliefernetzwerk in der Region, zu dem u.a. das Eisenwerk Brühl gehört. Es wäre ein hohes Risiko für den Ford Konzern, den wichtigsten und modernsten Zukunftsmotor (Leistungsstark, Emissionsarm) einem Qualitätsrisiko in einem völlig neuen Werk in Rumänien auszusetzen.

Und völlig vernachlässigt wurde von Dudenhöfer, dass die Kosten für die Anlageinvestitionen in ein neues Motorenwerk (im wesentlichen Bearbeitungszentren und Anlagen des europäischen Maschinenbaus) sich zwischen Deutschland und Rumänien nicht unterscheiden. Auch wesentliche Rohstoff- und Energiepreise sind inzwischen Weltmarktpreise. Wesentliche Komponenten (Motorblöcke, Einspritz- und Abgasnachbehandlungssysteme), die in Motorenwerken verbaut werden, werden von Zulieferern zu Preisen geliefert, die unabhängig vom Standort des Montagebetriebes sind.

<http://www.report-k.de/content/view/11300/143/>

Wissenschaftliche Analysen zu Standortfragen und Verlagerungen sehen anders aus als die oberflächlichen, häufig widersprüchlichen Presseinterviews eines blamierten Autoexperten.

Dr. Witich Roßmann
IG Metall Köln-Leverkusen