

Jörg Hofmann

Zweiter Vorsitzender der IG Metall



Zuliefererkonferenz

**„Wertschöpfung im Wandel – Die Rolle der Zulieferer in der
Automobilindustrie“**

Leipzig, 17. Juni 2015

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
Automobilkonferenzen haben Tradition in der IG Metall. Die erste Automobilkonferenz fand im Jahr 1930 statt, damals durch den Deutschen Metallarbeiterverband organisiert. Und schon 1950 lud die IG Metall die Betriebsräte und Vertrauensleute des Fahrzeugbaus zur ersten Arbeitstagung der Automobilindustrie nach Frankfurt ein.
Heute begrüßen wir Euch in Leipzig. Und das hat seinen Grund: Denn Leipzig und das westliche Sachsen haben sich zu einem neuen Zentrum des automobilen Clusters Deutschlands entwickelt.

Unsere letzte Automobilkonferenz ist nun schon 6 Jahre her. Sie fand mitten in der tiefen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise im März 2009 in Frankfurt statt. Im Januar und Februar des Jahres 2009 brachen die Exporte um 45 Prozent ein. Weltweit brach ein Fünftel des Automobilmarktes weg.

In dieser Situation haben wir gehandelt: Gemeinsam, solidarisch. Mit dem klaren Ziel: „Keine Entlassungen in der Krise“.

Wir haben der Politik die Umweltprämie vorgeschlagen.

Damit wurde wirkungsvoll dem Absatzabbruch, zumindest im Inland, entgegengesteuert.

Wir haben mit den Arbeitgebern Kurzarbeitsregelungen und Arbeitszeitabsenkungen vereinbart.

Mit der Politik das Paket der KurzarbeitPlus ausgehandelt.

Damit konnten die Beschäftigten in den Betrieben gehalten werden.

Mit diesen Instrumenten konnten zigtausend Arbeitsplätze, auch im Fahrzeugbau, gerettet werden.

Und wir waren es, die IG Metall, die Betriebsräte und Vertrauensleute, die jede einzelne Betriebsvereinbarung ausgehandelt – und gar nicht so selten: mühevoll den Unternehmensleitungen abgetrotzt - haben.

Wir haben damit die Grundlage für die Überwindung der Krise gelegt.

Liebe Kollegen, liebe Kolleginnen,
die wesentliche Erkenntnis aus dieser jüngsten Vergangenheit ist, dass wir - IG Metall und Betriebsräte - durch unser gemeinsames, entschlossenes und solidarisches Handeln, Wirklichkeit gestalten können.

Dass wir nicht schutzlos den Triebkräften des Marktes und des Profits ausgesetzt sind. Sondern Gegenmacht darstellen, damit die Beschäftigten nicht unter die Räder kommen.

Schneller als in anderen Ländern hat sich die deutsche Automobilindustrie von der schweren Krise erholt. Und damit wurde eine Annahme deutlich bestätigt: Wer in der Krise Arbeitsplätze abbaut, industrielle Struktur zurückfährt, der gewinnt in Hochlohnländern wie Deutschland in der Aufschwungsphase nichts zurück. Diese Erfahrungen mussten unsere Kolleginnen und Kollegen in Frankreich, Spanien, Italien machen.

Während in Frankreich und Spanien jeder fünfte Arbeitsplatz in der Automobilindustrie vernichtet wurde - und zu befürchten ist: auf Dauer - arbeiten hierzulande in der Automobilindustrie mehr Beschäftigte als in den letzten 20 Jahren. Über 850.000 sind heute direkt in diesem Sektor beschäftigt. Das sind zehn Prozent mehr als zum Tiefpunkt der Krise und fünf Prozent mehr als 2008. Profitiert hat die

Inlandsbeschäftigung der Fahrzeughersteller, aber auch die Zulieferer haben mehr Personal an Bord als vor der Krise.

Auch eine andere Annahme war richtig: Nur wenn die gesamte Wertschöpfungskette Bestand hat, sichert dies nachhaltig Beschäftigung. Die Bedeutung der gesamten Zulieferindustrie – Detlef hat in seiner Einführungsrede bereits darauf hingewiesen – hat nochmals zugenommen. Ihr Anteil an der Wertschöpfung bemisst sich inzwischen auf 75 Prozent.

Erhöht hat sich zugleich ihr Anteil an den Entwicklungs- und Forschungsaufwendungen. 40 Prozent wird von den Zulieferern erbracht. Und Schätzungen zufolge steigt das auf über 50 Prozent in den nächsten zehn Jahre an.

Diese Zahlen unterstreichen, dass das Produktionsgeflecht in der Fahrzeugindustrie insgesamt immer komplexer – und auch zunehmend internationaler wird.

Anders ausgedrückt: die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Zulieferern und Endherstellern wird immer größer.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Nicht alle Annahmen, die wir 2009 trafen, traten ein.

So erinnert ihr Euch bestimmt an die Debatte des Downsizings als nahezu säkulaarem Trend. Heute stellen wir fest, dass der Kundenwunsch nach SUVs und anderen Kraftprotzen diese Debatte zumindest in den Hauptmärkten widerlegt hat.

Klimaschutz nicht als Spaßbremse, sondern leistungsfähige Motoren mit deutlich verbesserten Emissionswerten ist heute die Devise.

Aber vor allem: In den letzten sechs Jahren blieb die Welt nicht stehen, sondern befindet sich in dynamischen Umbrüchen.

Lasst mich sechs Umbruchprozesse skizzieren, mit denen wir uns beschäftigen müssen:

1. Globalisierung mit tektonischen Verschiebungen

Im Jahr 2000 wurden 80 Prozent der Autos in den sogenannten Triade-Märkten Nordamerika, Japan und Westeuropa gefertigt. Inzwischen ist der Produktionsanteil dieser Länder auf unter 50 Prozent gesunken.

Im Jahr 2000 wurden in China 600.000 Fahrzeuge produziert. Mit 20 Millionen produzierten Autos ist China inzwischen die Nummer Eins in der Weltproduktion.

In Westeuropa wird in diesem Jahr mit einer Fahrzeugproduktion von 12,7 Millionen Autos gerechnet. Dies sind zwei Millionen weniger als im Jahr 2000.

Kurzum: Wir haben es in nur eineinhalb Dekaden mit einer gewaltigen Marktverschiebung zu tun. Und die bisherigen Prognosen gehen davon aus, dass auch in den kommenden Jahren das Wachstum in Asien doppelt so hoch sein wird wie in Europa und den USA. Die Kontinentalverschiebung in der Automobilproduktion setzt sich in naher Zukunft fort.

2. Das europäische Produktionsnetzwerk im Transformationsprozess

Nicht nur die globalen Märkte verschieben sich nach Osten. Auch das europäische Produktionsnetzwerk der Automobilindustrie goes east. Dies gilt sowohl für die Produktionsstätten der Hersteller – und noch mehr für die der Zulieferer. Sogenannte

„Mischkalkulationen“ mit Niedriglohnstandorten in Europa sind heute üblicher Standard, wenn nicht die komplette Produktion des Zulieferers nach Osteuropa wandert.

Dies hat gravierende Auswirkungen, nicht so sehr auf die Zahl der Beschäftigten, sondern auf ihre Struktur. Nehmen wir Mahle. Bei Mahle in Deutschland arbeiten heute über 16.000 Menschen und trotz der Tatsache, dass nahezu die komplette Kolbenfertigung und andere Komponenten ins Ausland, oft nach Osteuropa, wanderten, blieb diese Zahl bis heute konstant.

Dagegen änderte sich die Beschäftigtenstruktur dramatisch. Die Zahl der Beschäftigten in Entwicklung, Vertrieb, Aftersales stieg, die in der Produktion sank dramatisch.

Auch eine Herausforderung für unsere gewerkschaftliche Kampfkraft in einem Unternehmen, das traditionell mit an der Spitze jeder Tariffbewegung stand.

3. Klimaschutz zwingt zu weiterer technologischer Innovation

Die weltweit steigende Mobilität und damit einhergehende Umweltbelastungen, Klimaerwärmung und begrenzte fossile Treibstoffe erfordern von der Politik ein Gegensteuern.

Und dies ist auch in unseren Interesse, unserer Familien und nachfolgender Generationen: Wir wollen in einer lebenswerten Umwelt leben. Daher bekennt sich die IG Metall klar zur Senkung von Emissionswerten, aber wir fordern eine Politik mit Augenmaß ein.

Denn ein zu hoher Anspannungsgrad gefährdet die Bewältigung des Strukturwandels. Die IG Metall fordert deshalb von der Europäischen Kommission eine Grenzwertpolitik, die nicht zu einem Abbau von Arbeitsplätzen führt.

Die IG Metall und die Betriebsräte der Automobilindustrie haben sich daher mit einem Positionspapier zu einer europäischen Regulierung der CO₂ Grenzwerte im PKW-Bereich an die Politik gewandt.

Schon die Absenkung der Grenzwerte auf 95 Gramm CO₂ je Kilometer ist ein wichtiger und großer Schritt. Er ist zugleich eine immense Herausforderung für die Automobilwirtschaft und ein gewaltiger Innovationstreiber.

Die strengen Emissionsbestimmungen erfordern zusätzliche Anstrengungen beim konventionellen Verbrennungsmotor.

Und es wird die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien mit Hybridtechnik und Elektromotor angetrieben. Beides geschieht gleichzeitig. Und beides verlangt Milliarden an Vorinvestitionen bei Herstellern und Zulieferern. Wenn dann die erwartete Stückzahl, etwa von Elektroantrieben, trotz geleisteter Investition in Entwicklung und Produktion ausbleibt, wird dies für den einen oder anderen kleineren Zulieferer existenzgefährdend.

Auch daher ist es wichtig, auf eine verlässliche politische Road-Map für Infrastrukturbereitstellung und auch der steuerlichen Unterstützung für emissionsarme Antriebstechnologie zu drängen. Auch daher engagiert sich die IG Metall in der NPE.

Die IG Metall hat sich bis dato erfolgreich für anspruchsvolle und realistische Anforderungen zur Emissionssenkung einsetzen können, weil wir, weil Betriebsräte der Hersteller und Zulieferer, mit einer Stimme sprechen.

Das ist nicht selbstverständlich: Denn was für den einen eine zusätzliche Kostenbelastung ist, ist für den Zulieferer zusätzlicher Umsatz. Aber wir wissen um die Notwendigkeit einer Innovationspartnerschaft, wenn es um die nachhaltige Sicherung von Beschäftigung in Deutschland geht. Daher gelang es uns, das gemeinsame Ganze in den Mittelpunkt zu stellen.

Das werden wir auch in Zukunft brauchen. Etwa beim Diesel.

Hier sind die Versuche offensichtlich, Diesel mit noch stärkeren Auflagen bei Noxen zu belegen. Natürlich steht dahinter auch die Industriepolitik anderer EU-Staaten und ihrer Automobilindustrie.

Tatsache ist aber auch: Wenn wir heute noch Produktion von Zulieferteilen für klassische Antriebstechnik in Deutschland haben, dann beim Diesel. Auch hier ist der Schulterschluss zwischen uns gefragt, wenn es gilt, Umweltschutz und Schutz von Arbeitsplätzen zusammenzuführen.

4. Neue Produkte und Mobilitätskonzepte

Zugleich verändert sich das Mobilitätsverhalten der Menschen. Da geht es um neue Mobilitätskonzepte. Da geht es aber vor allem um neue Produkte: Autos werden zu hybriden Produkten, weil mit dem Fahrzeug zugleich weitere Dienst- und Serviceleistungen angeboten werden. Mit dem pilotierten oder autonomen Fahren treten neue Akteure auf den Markt. Wie überhaupt die Software, Informations- und Kommunikationstechnologie und die Vernetzung des Fahrzeugs in einem Internet der Dinge, einen immer schneller wachsenden Anteil der Wertschöpfung ausmachen. Natürlich weckt dies auch die Begierde derer, die außerhalb des Fahrzeugbaus das Knowhow für Software, Big Data und Konnektivität haben. Auch deshalb braucht es heute eine starke Innovationspartnerschaft der Akteure des Fahrzeugbaus, wollen sie auch noch morgen das Spielfeld beherrschen. Hier ist auch eine industriepolitische Guide-Line und Unterstützung angesagt. Die IG Metall engagiert sich daher auch im Bündnis für Industrie und anderen Plattformen für europäische Lösungen, gerade auch was das sensible Problem von Big Data und den damit verbundenen Sicherheitsproblemen angeht.

Aber dies hat gravierende Auswirkungen auf Unternehmensstrategien. So beobachten wir, dass die großen Zuliefererkonzerne - wie Bosch oder Conti - ihre Softwarekompetenz massiv ausbauen. Zugleich versuchen sie, „old Economy“ abzustößeln. Das jüngste Beispiel ist der Versuch von Bosch, sich mittelfristig von der Starter- und Generatorenproduktion zu verabschieden. Mit massiven Arbeitsplatzverlusten in Hildesheim. Zu erwarten ist, dass die globalen Restmengen solcher Commodities – neudeutsch für einfache Produkte – in Produktionsstätten in Asien gesammelt und weltweit von dort beliefert werden.

Aber neben der negativen Beschäftigungswirkung verändert sich mit dem Einzug der Software auch das Geschäftsmodell. Der Produktlebenszyklus eines Fahrzeugs liegt bei sechs Jahren. Der Lebenszyklus einer Software wird in Monaten gemessen. Ihr kennt das nicht nur vom privaten Handy. Dies wiederum hat drastische Auswirkungen auf Projektsteuerung, Personalentwicklung und letztlich auf unsere konkrete Mitbestimmungspraxis.

5. Vor einer neuen Automatisierungswelle

Ohne Zweifel: Wir stehen vor einer neuen Automatisierungswelle in Produktion, Verwaltung und Entwicklung. Die Digitalisierung der Arbeit, Industrie 4.0, eine neue Welle des Robotereinsatzes, der Automatisierung werden um die Automobilindustrie keinen Bogen machen. Chancen und Risiken der digitalen Vernetzung und weiterentwickelter Automatisierungstechnologien sind noch nicht eindeutig abzuschätzen.

Die positive Annahme wäre: Mit Industrie 4.0, mit weiterer Roboterisierung und Automatisierung der Produktion, mit neuen Produktivitätsschüben wird die Abwanderung von Industriearbeit in osteuropäische Länder mit den bekanntermaßen geringeren Lohnkosten wenigstens abgebremst - möglicherweise gar gestoppt. Dann gilt trotzdem: Beschäftigungszuwachs ist in dem weitgehend gesättigten europäischen Absatzmarkt nicht abzusehen.

In einem Markt, der nur geringes Wachstum aufweist, stellt sich damit die Beschäftigungsfrage neu. Ich komme dazu gleich nochmal zurück.

Und die Veränderungen durch Industrie 4.0 werden auf jeden Fall durch die horizontale und vertikale Vernetzung der Wertschöpfungsketten die Unternehmensstrukturen weiter verändern.

Wenn nicht mehr Pläne ausgetauscht, sondern nur noch digitalisierte Modelle, wenn nicht mehr Qualitätsstandards vorgegeben, sondern Qualität vom Hersteller direkt auf der Maschine des Zulieferers verfolgt und gemessen wird, wenn sich die Anforderungen des Vertriebs des Herstellers bis zur Produktionslinie des Teilezulieferers real-time durchsetzt und die dort notwendige Flexibilität bestimmt

—

Dann haben wir nicht nur eine neue Integrationsstufe in der Wertschöpfungskette erreicht, sondern hat dies auch gravierende Auswirkungen auf Arbeitsinhalte und Mitbestimmung.

Vorab hat dies die Auswirkung, dass Zulieferer gezwungen werden, massiv in IT zu investieren. Das drückt den einen oder anderen Kleineren in die Knie.

Vor allem: Durch Industrie 4.0 entsteht eine Industriearbeit neuen Typs, die von den Beschäftigten neue Qualifikationen abverlangt. Wir müssen als IG Metall gemeinsam mit den Betriebsräten gut vorbereitet sein, sollen die Beschäftigten nicht unter die Räder kommen.

Dies unterstreicht, wie wichtig der Einstieg in die Bildungsteilzeit gerade im Hinblick auf diese Entwicklungen ist.

Aber vor allem: Wird die abgeforderte Flexibilität beim Hersteller real-time über die gesamte Wertschöpfungskette durchgereicht, dann ist es Zeit, dass wir gemeinsam die Gestaltung von Arbeitszeiten, deren Grenzen und Regeln zum Thema machen müssen. Denn hier stößt einzelbetriebliche Mitbestimmung schnell an Grenzen. Und auch deswegen bin ich überzeugt, dass wir eine neue arbeitszeitpolitische Kampagne der IG Metall brauchen. Das ist der richtige Rahmen, heute über

Standards und Grenzen der Arbeitszeitgestaltung in den Betrieben zu reden, damit die Spirale einer immer weiteren Ausdehnung von Arbeitszeit nicht anhält.

6. Ältere Belegschaften in einem hochkompetitiven Umfeld

Ein letzter Punkt: Ausufernde Arbeitszeiten, immer stärkerer Leistungsdruck treffen auf Belegschaften bei Herstellern und Zulieferern, die tendenziell älter werden. Wettbewerbsdruck steht gegen gute Arbeit, vor allem alternsgerechter Arbeit.

Ergonomische Gestaltung von Arbeitsplatz und Arbeitsorganisation, gesundheits-schonendere Schichtsysteme sind Tagesaufgabe aller Betriebsräte. Hier bietet eine neue Automatisierungstechnologie auch Chancen.

Ein Leichtbauroboter, der aus seinem Käfig entflohen ist, und Montagen im Innenraum des Fahrzeugs erledigt, macht einen Job, der per se nicht optimal ergonomisch gestaltbar ist. In der Abwägung zwischen Humanisierungs- und Automatisierungsfolgen, etwa der Robotik, kommt uns die demographische Entwicklung entgegen: In den nächsten Jahren wird die Generation der Babyboomer in Rente gehen. In fast allen Betrieben zeigt die Alterspyramide die gleiche Form. Insoweit muss Automatisierung und Beschäftigungssicherheit kein Gegensatz sein, wenn sie mitbestimmt und in eine Personalplanung eingepasst erfolgt. Dies gilt insbesondere für die Perspektive un- und angelernter Beschäftigter. Wir müssen uns mit dieser Frage intensiv und proaktiv beschäftigen! Auch bei Industrie 4.0 gilt: Keiner darf unter die Räder kommen. Das ist und muss unser Credo sein.

Unsere Leitziele

Es ist gut, dass unsere Zuliefererkonferenz in einer Zeit stattfindet, in der die Branche relativ stabil dasteht.

Das ist, dies zeigen die skizzierten Umbrüche, kein Anlass zur Selbstgefälligkeit. Aber heute und jetzt haben wir bessere Handlungsmöglichkeiten als in einer Krisensituation. Und deswegen müssen wir uns auch heute und jetzt einmischen, mitgestalten, unsere Interessen aktiv vertreten.

Unsere Leitziele sind einfach zu formulieren:

Wir wollen, dass die Beschäftigten in der Automobilindustrie gute Arbeit, sichere Beschäftigung und ausreichende Einkommen haben.

Wir wollen, dass in diese Branche Arbeitsplätze nachhaltig sicher sind.

Und wir wissen, dass dies nur durch Mitbestimmung, Tarifbindung und eine starke IG Metall in der Branche gelingt.

Lasst mich diese Ziele anhand von drei Themen, die uns auf dieser Konferenz beschäftigen, nochmals konkretisieren:

1. Preisdruck in der Wertschöpfungskette,
2. Druck auf Internationalisierung,
3. Notwendigkeit einer solidarischen, gewerkschaftlichen Strategie.

Ihr wisst genauso gut wie ich, dass die aufgezeigten Entwicklungstrends in einer kapitalistischen Ökonomie Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen haben. Die weitere Globalisierung und die Verlagerungen erzeugen permanent einen neuen

Kostenwettbewerb. Und sie treiben den Kampf um neue Märkte voran. Hinzu kommt ein Technologie- und Innovationswettbewerb.

Schon allein deshalb ist davon auszugehen, dass der Kostendruck in der Wertschöpfungskette zwischen OEM und Zulieferern und auch zwischen den Zulieferern auf den jeweiligen Stufen in Zukunft anhalten wird.

Entscheidend wird aber sein, ob dieser Kostendruck durch ein Gegeneinander in eine neue destruktive Abwärtsspirale mündet oder ob dieser Kostendruck zwischen den Beteiligten in kooperativen Beziehungen gemeinsam bewältigt wird.

Vergabepaxis und Preisfindungsmethoden

Hier sind wir an einem neuralgischen Punkt, der auf dieser Konferenz offen angesprochen werden soll und muss:

Die Regeln der Vergabepaxis und fairer Preispolitik.

Ich möchte an dieser Stelle die Ausführungen von Detlef unterstreichen. Eine einseitige Verlagerung des Kostendrucks auf die Zulieferer ist keine Lösung.

Solche Strategien schaden nicht nur den Zulieferern, wo es am Ende die Beschäftigten ausbaden müssen. Letztlich und langfristig schaden solche Methoden den Endherstellern selbst.

Auch wenn es banal klingt:

Sie sägen wirklich an dem sprichwörtlichen Ast, auf dem sie sitzen.

Es sind die Entwicklungsperspektiven der Zulieferunternehmen, die zugleich über die Zukunftsperspektiven der deutschen Automobilindustrie insgesamt entscheiden.

Wird den Zulieferunternehmen über die Kostenschraube die Luft abgeschnürt, fehlen ihnen die notwendigen Ressourcen für die aktive Gestaltung der notwendigen Veränderungsprozesse, für Entwicklungsausgaben und Investitionen. Unweigerlich verlieren sie an Innovationskraft.

Verlierer werden am Ende aber auch die Endhersteller sein, wenn ihnen verlässliche Zulieferer abhanden kommen.

Ich habe daher angeregt, dass dieses Thema wissenschaftlich untersucht wird. Und danke der Hans-Böckler-Stiftung dafür, dass sie die Anregung aufgegriffen hat. Die konkrete Fragestellung ist: Wie wirkt sich steigender Wettbewerbsdruck auf die Hersteller-Zulieferer Beziehungen aus und was bedeutet dies für das europäische Produktionsnetzwerk? Wir werden hier auf der Konferenz erste Zwischenergebnisse hören.

Die „Sandwich-Position“ der Zulieferer zwischen Internationalisierung und dem Innovationsdruck einerseits und einem unmäßigen Kostendruck andererseits könnte in einem negativen Szenario dazu führen, dass bis zum Jahr 2025 allein von den KMU 1.000 Unternehmen mit 150.000 Beschäftigten strukturell gefährdet sind. Anders gesagt: ihre Existenz steht auf dem Spiel.

Aber auch bei den großen Zulieferern erhält eine kosteninduzierte Verlagerung der Produktion in Richtung Osteuropa neue Nahrung.

Damit wäre das gegenwärtig erreichte gute Beschäftigungsniveau nicht nur gefährdet. Der Druck auf Tarifverträge, Arbeits- und Leistungsanforderungen nähme weiter zu.

Deshalb lasst mich hierzu einige erste Schlussfolgerungen ziehen.

Erstens: Eine aggressive Preispolitik zerstört verlässliche Kooperationen und notwendige Innovationspartnerschaften zwischen Zuliefererunternehmen und Endherstellern. Deshalb erteilen wir unfairen Methoden der Preis- und Vergabepolitik eine entschiedene Absage.

Mehrraumverhandlungen und Eintrittsgelder anzubieten – das sind Methoden, die keinem ehrbaren Kaufmann zustehen. Wir wollen diese Methoden nicht in unserer Branche! Sie basieren allein auf dem Druck gegen Abhängige und nicht auf Partnerschaft. Wir werden sie auch öffentlich anprangern.

Eine faire Preispolitik setzt nicht den Wettbewerb außer Kraft und wird auch nicht jede Verlagerung verhindern können.

Und um dies auch zu sagen: Nicht jede Verhandlung, die zum Minusgeschäft für den Zulieferer wurde, ist ein Ergebnis unmoralischen Drucks, sondern zu oft auch Folge eigener Begrenztheit.

Aber: Statt einem gegenseitigen Ausspielen brauchen wir einen konstruktiven Dialog mit dem Ziel einer langfristig orientierten Partnerschaft.

Ich halte es im Übrigen für eine ureigene Aufgabe des Verbandes der Automobilindustrie, des VDA, diesen Prozess zu fördern. Gerade angesichts der anstehenden strukturellen Herausforderungen müssen die im Jahre 2001 festgeschriebenen „Grundsätze zur Partnerschaft zwischen Automobilherstellern und ihren Zulieferern“ aktualisiert, angepasst und mit neuem Leben erfüllt werden.

Was die IG Metall kann – nämlich eine offene Debatte zwischen Zulieferern und Herstellerbetriebsräten, sollte doch dem VDA auch gelingen!

Zweitens: Eine Reduzierung der Probleme auf die Preispolitik greift zu kurz. Nur mit fairer Preispolitik lassen sich nicht alle Probleme lösen. Ein genauer Blick auf die Margen zeigt, dass es keineswegs so ist, dass die OEM gut und die Zulieferunternehmen schlecht verdienen. Das Bild ist weit differenzierter. Und durchaus auch vom Grad der Internationalisierung geprägt.

Die deutsche Automobilindustrie ist in einem doppelten Sinne internationalisiert. Die Automobilbranche ist stark exportabhängig. Von den 5,6 Millionen in Deutschland produzierten Fahrzeugen gingen im letzten Jahr 4,3 Millionen in den Export.

Eine Zahl zeigt den Strukturwandel so deutlich wie wenig anderes: Während die Inlandsproduktion zwischen 2007 und 2014 – unterbrochen durch die Krise - auf dem Niveau von 5,6 Millionen hergestellten Autos stagnierte, hat sich im gleichen

Zeitraum die Auslandsproduktion der deutschen Hersteller von 5,2 Millionen Fahrzeugen auf 9,2 Millionen nahezu verdoppelt.

Viele der Zulieferunternehmen sind Teil dieser Internationalisierung und Globalisierung durch den Aufbau transnationaler Produktionsnetzwerke.

Einhergegangen ist ein weiterer Konzentrationsprozess.

Inzwischen ist die Anzahl der Beschäftigten in vielen Unternehmen im Ausland größer. Eine besondere Herausforderung ist, wie sich mittelständische Zulieferunternehmen in diesem voranschreitenden Prozess behaupten können, die bislang noch nicht im Ausland aktiv sind. 300.000 Beschäftigte unserer Branche arbeiten in Betriebsgrößen unter 500.

Gegenwärtig fertigen etwa 34 Prozent der Automotive KMU im Ausland, während Unternehmen mit 500 bis 1.000 Beschäftigten bereits zu 75 Prozent Auslandsstandorte haben. Die kritische Frage wird sein, wie sich Unternehmen bei diesem Internationalisierungsgrad mit reiner Inlandsproduktion behaupten können.

Internationalisierung und positive Unternehmensentwicklung in Deutschland ist kein Widerspruch.

Zu unterscheiden und unterschiedlich zu bewerten ist zweierlei:

Es gibt die marktinduzierte Auslandsfertigung, um in neuen Märkten präsent zu sein. Hierzu gehören Märkte wie Asien, Nord- oder Südamerika. Und es gibt nach wie vor die kosteninduzierte Auslandsfertigung - insbesondere in Osteuropa. Die hat Auswirkungen auf unsere Produktionsstandorte.

Eines wird durch alle Beispiele deutlich. Eine pauschale Verweigerungsstrategie gegen die Internationalisierung ist in dieser hochgradig internationalisierten Branche keine Lösung. Oft sind die Gefährdungspotenziale in denjenigen Unternehmen größer, die nicht über zusätzliche Auslandsproduktionsstandorte verfügen.

Die negative Kehrseite ist: Wir werden seit Jahren mit der harten Realität von Verlagerungen konfrontiert. Deshalb führt kein Weg daran vorbei, dass wir uns in der betrieblichen und in der Unternehmensmitbestimmung mit eigenen strategischen Vorstellungen - abhängig von der jeweiligen Markt- und Unternehmenssituation - einbringen, um Standorte zu sichern

Die zentrale Frage ist dabei für uns:

Wie sichern wir auch zukünftig in Deutschland Produktionsstandorte und damit insbesondere Produktionsarbeitsplätze?

Die Antworten sind nie einfach, sie werden auch nicht immer gleich sein.

Nicht nur bei Commodities - wird es zunehmend schwieriger, sie an deutschen Standorten zu halten. Ein Beispiel: Mitte 2016 wird Kolbenschmidt die Aluminiumgießerei in Neckarsulm schließen. Die Fertigung wird nach Usti in Tschechien verlagert. Dies wäre fast der Schlusspunkt der Kleinkolbenfertigung in Neckarsulm gewesen. In langwierigen Verhandlungen ist es dem Betriebsrat und der IG Metall gelungen, eine Zukunftsvereinbarung auszuhandeln. Begleitet wurde der

Prozess durch eine fachliche Beratung des Betriebsrats. Die Vertrauensleute waren in die Diskussion über die strategische Neuausrichtung eingebunden.

Erreicht wurde die Festschreibung von Investitionen für den Aufbau eines hochmodernen und hochproduktiven Leitwerks für innovative PKW-Stahlkolben, die in neuester Fertigungstechnologie hergestellt werden. In der Standortvereinbarung wurde eine Beschäftigungsgarantie für alle bis zum Jahr 2021 festgeschrieben. Ein wesentlicher Teil der Regelung bildet die Qualifizierung der Beschäftigten. Produktionsarbeiter, die viele Jahre als Gießer tätig waren, werden so umgeschult, dass sie die neuen Fertigungsmaschinen bedienen.

Dieses Beispiel, Eines von Vielen, macht auch deutlich, dass Produktionsarbeit im deutschen Automobilbau langfristig nur mit einem leistungsfähigen Ausbildungs- und beruflichen Weiterbildungssystem gesichert werden kann.

Es macht aber vor allem deutlich: Ohne Beteiligung und Aktivität von Belegschaft und Betriebsrat geht es nicht.

Solche Vereinbarungen kommen oft auf der Grundlage des Pforzheimer Abkommens zustande. Auch hierüber brauchen wir einen weiteren Diskussionsprozess, was die qualitative Ausgestaltung abweichender Tarifregelungen angeht.

Offensive Mitgestaltung wird auch deshalb notwendiger, weil in einigen Fällen unternehmensseitig die Funktion der deutschen Leitwerkstandorte hinterfragt wird.

Leitwerke haben bislang eine wichtige Schlüsselfunktion in der globalen Qualitätsproduktion, in der Sicherung industrieller Kerne und damit der Sicherung des Verbunds von Entwicklung und Produktion im deutschen Automobilcluster. Und daran muss uns aus grundsätzlichen industriepolitischen Gründen besonders gelegen sein:

Ich komme zum dritten Punkt. Es wäre blauäugig, in einer an Profit orientierten Wirtschaft zu meinen, Beschäftigteninteressen würden sozusagen naturwüchsig berücksichtigt. Nein, es braucht starker Gewerkschaften und Betriebsräte.

Die IG Metall ist in der Automobilbranche gut verankert. Dies zeichnet sich dadurch aus, dass wir hier zugleich hohe Organisationsgrade haben und eine relativ hohe Tarifbindung.

Doch darf man nicht verhehlen, dass wir wegen der veränderten Beschäftigungsstrukturen sinkende Organisationsgrade, insbesondere im Durchschnitt der Zulieferer, haben. Die Gewinnung von Einkäufern, Vertrieblern, Entwicklern, die Stabilisierung und Erhöhung unseres Organisationsgrades, ist die strategische Herausforderung für die IG Metall im Fahrzeugbau.

Auch ist noch nicht jeder Betrieb tarifgebunden. Die Tarifbindung im Fahrzeugbau liegt bei 60 Prozent der Betriebe, wenn auch über 80 Prozent der Beschäftigten. Herstellung von Tarifbindung in der Fläche ist auch in dieser Branche eine zwingende Voraussetzung für eine solidarische Betriebs- und Tarifpolitik.

Was genauso schwer wiegt: Immer mehr industrielle Dienstleistungen bis hin zu Vormontagen, werden an branchenfremde Dienstleister vergeben. Hier oft ohne Tarifvertrag oder Tarifbindung. Wenn in manchen OEM-Standorten, auch hier in Leipzig, nahezu die Hälfte der Belegschaft nicht mehr auf der pay-roll des Unternehmens stand, dann ist das ein Alarmzeichen für Betriebsrat und IG Metall. Hier in Leipzig wurde dieses Zeichen erkannt. Bernd Kruppa hat darüber berichtet.

Aber Leipzig ist überall. Wir können und werden nicht dulden, dass in unseren Werken Menschen mit Dumpinglöhnen, ohne Tarifverträge mit der IG Metall und ohne Sicherheit des Arbeitsplatzes beschäftigt sind. Weder in der industriellen Kontraktlogistik, noch bei Industrieservices, noch bei Entwicklungsdienstleistern. Wir nehmen diese Spaltung der Belegschaft nicht hin! Ein Betrieb – eine einheitliche Interessensvertretung und Tarifverträge mit der IG Metall – das ist das Mindeste was gelten muss, Kolleginnen und Kollegen!

Daher werden wir mobil machen gegen diesen Missbrauch von Werkverträgen, an allen Standorten. Und bundesweit an allen OEM-Standorten am 24. September. Öffentlich und deutlich den Arbeitgebern manifestieren:

Hört auf mit der Spaltung von Belegschaften – Euch steht in dieser Branche eine IG Metall gegenüber, einheitlich und handlungsmächtig aufgestellt. Das muss ein starkes Zeichen für diese Branche werden und daher bitte ich Euch, betreibt aktiv die Planungen für einen erfolgreichen 24. September!

Einheit statt Spaltung, das ist die Basis solidarischer Flächentarifpolitik. Unabhängig von der wirtschaftlichen Situation des Einzelbetriebes.

Solidarische Flächentarifpolitik sorgt dafür, dass die wesentlichen Arbeitsbedingungen wie Arbeitszeit, tarifliches Entgelt, Alterssicherung und andere tarifliche Errungenschaften selbstverständlich für den tarifgebundenen Zulieferbetrieb genauso gelten wie für den Endhersteller.

Auf der dritten Automobilkonferenz der IG Metall in 1954 brachte Fritz Salm, der damalige Tarifexperte der IG Metall, die Idee einer betriebsnahen Tarifpolitik ins Spiel, um den Spalt zwischen Tarif- und höheren Effektiventgelten bei den Herstellern zu schließen. Daraus entwickelten sich zwei Linien der Diskussion: Einige Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Automobilhersteller forderten eigenständige tarifliche Lösungen für die Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Hersteller. Andere forderten eine breite Fläche mit ausreichenden Differenzierungsmöglichkeiten um Unterschiede im Tarifsystm darstellen zu können. Daraus entstanden der LRTV I oder LODI bei Volkswagen.

Heute wissen wir:

Gottseidank hat sich die Idee eines Tarifvertrages für Endhersteller nicht durchgesetzt, partizipieren alle an den Ergebnissen solidarischen Handelns in der Fläche. Das muss auch in Zukunft so gelten. Und daher werden wir auch nicht um die Debatte rum kommen: Wie halten wir es mit den betrieblichen ertragsabhängigen Zahlungen? Dieses Spannungsfeld zwischen Flächentarif und betrieblicher Entgeltpolitik muss neu debattiert werden. Eine Antwort der IG Metall hierzu steht aus. Wir werden sie – gemeinsam und solidarisch miteinander – zu finden haben.

Denn ich bin felsenfest überzeugt: Die tarifliche Durchsetzungsstärke und die Konfliktfähigkeit der IG Metall beruhen auf einer guten Verankerung der IG Metall bei den Endherstellern und Zulieferbetrieben. Und diese Überzeugung teile ich mit Euch allen.

Deshalb brauchen wir eine starke IG Metall, die mit ihrer Tarifpolitik gute Arbeitsbedingen und ausreichende Einkommen sicherstellt.

Dazu brauchen wir starke Betriebsräte und eine offensive Mitbestimmung.

Ich wünsche mir, dass wir heute auf dieser Konferenz einen wichtigen Auftakt leisten und dass von hier aus wichtige Impulse für unsere Arbeit ausgehen.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.