

Detlef Wetzel

Erster 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,
ich begrüße Euch zur Zuliefererkonferenz der IG Metall und der Hans-Böckler-Stiftung. Hoffentlich habt Ihr gut nach Leipzig gefunden.

Leipzig ist ja eines der jüngsten Paradebeispiele für ein junges und immer noch wachsendes Cluster der Automobil- und Zuliefererindustrie, das vom vernetzten Know-how der Beschäftigten lebt und profitiert.

Daher ist es schon richtig, dass wir uns hier in Leipzig treffen. Es hätten natürlich auch Stuttgart, Wolfsburg, oder einer der vielen anderen exzellenten Cluster deutscher Automobilproduktion sein können.

Wichtig ist mir, dass wir Fragen nach der Zukunft der Arbeit und Industrie nicht in rein akademisch oder politisch geprägten Fachzirkeln diskutieren, sondern immer an die Realität in den Betrieben vor Ort koppeln.

So sind und bleiben die Wörter Globalisierung, Innovation, Industrie 4.0 nur Worthülsen, wenn wir sie nicht mit der konkreten Situation der Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben verbinden können.

Dazu lade ich Euch auf dieser Konferenz ein und hoffe, dass uns das über die zwei Tage hinweg gelingt.

Unser Ziel ist es, im gemeinsamen Austausch zwischen Betriebsräten von OEMs und Zulieferern sowie mit Impulsen aus Wissenschaft, Politik und Unternehmen unsere Vorstellung einer guten betrieblichen Praxis herauszuarbeiten.

Dazu wird uns insbesondere der zweite Forentag dienen, an dem wir auf Eure breite Beteiligung und Eure Beiträge in den vertiefenden Foren angewiesen sind.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
die letzte Zuliefererkonferenz liegt nun bereits acht Jahre zurück.

Aber wie vor acht Jahren können wir heute behaupten:

Die Automobilindustrie ist nach wie vor die wichtigste industrielle Schlüsselbranche in Deutschland. Und das mehr denn je!

Jörg wird auf diesen Aspekt noch tiefer eingehen, von mir daher nur zwei Zahlen, die die Wichtigkeit der Zuliefererindustrie für die deutsche Wirtschaft und natürlich auch für die IG Metall unterstreichen:

Der Gesamtumsatz der Branche betrug im Jahr 2014 laut VDA 368 Milliarden Euro! Dabei werden drei Viertel der Wertschöpfung von den Zuliefererbetrieben erbracht.

Beeindruckende Zahlen! Gleichzeitig provozieren sie aber auch die Frage, ob nicht in der Zuliefererindustrie soweit alles in Butter sei und ob überhaupt Grund zur Sorge für die Beschäftigten bestehe.

Das heißt also: Weitermachen wie bisher, schön sich mal wieder gesehen zu haben, die Konferenz ist hiermit beendet?

Es stimmt, die Auto- und Zuliefererindustrie steht gut da. Sie ist weiterhin eine der innovativsten und wirtschaftlich erfolgreichsten Branchen der deutschen Wirtschaft.

Aber das ist noch lange kein Grund zur Unbekümmertheit. Wie heißt es im Fußball so schön: Die Erfolge von morgen müssen heute vorbereitet werden.

E-Mobilität, autonomes Fahren, Connected Car, neue Mobilitätskonzepte, Industrie 4.0 – das sind nur einige der Stichworte, die mit dem tiefgreifenden Strukturwandel in der Branche zusammenhängen. Entscheidend ist, dass jetzt die richtigen Weichenstellungen getroffen werden.

Gemeinsam mit Betriebsräten, Ehren- und Hauptamtlichen der IG Metall haben wir deshalb in den letzten Monaten ein Kommuniké entworfen, das die Herausforderungen einer nachhaltig erfolgreichen Automobilindustrie aufzeigt und entsprechende Lösungsansätze präsentiert.

Dieses Kommuniqué liegt Euch bereits vor und soll nicht den Endpunkt eines abgeschlossenen Diskussionsergebnisses darstellen.

Vielmehr soll damit auch darüber hinaus in den Gremien und Arbeitskreisen eine gemeinsame Gesprächsgrundlage für weitere Diskussionen und konkrete Lösungsansätze geschaffen werden.

Ohne jetzt umfassend auf alle Inhalte eingehen zu können – lasst mich kurz auf die drei wesentlichen Punkte zu sprechen kommen, die mir in dem Papier besonders wichtig erscheinen.

Das ist,

- **erstens**, der Preisdruck der OEMs,
- **zweitens**, die kostengetriebene Produktionsverlagerung ins Ausland,
- **und drittens**, die Umbrüche und Veränderungen in der Wertschöpfung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
der Preisdruck und die Abwälzung von Risiken auf die Zulieferer nehmen kontinuierlich zu.

Eine Reihe von Herstellern verlangen neben den jährlichen Preissenkungen immer neue Zugeständnisse: Sehr beliebt sind Einstiegszahlungen – teilweise in Millionenhöhe – ohne die man keinen Vertrag bekommt.

Praktiken wie Mehrraumverhandlungen, in denen Zulieferer zu Preisnachlässen gezwungen werden, Internetauktionen, oder das Abverlangen von Eintrittsgeldern für die Teilnahme an Ausschreibungen widersprechen jeglicher Vorstellung einer fairen und transparenten Vergabe- und Preispolitik der Endhersteller.

Gleichzeitig wird von den Zulieferern eine immer größere und vielfältigere Leistung abverlangt.

Entwicklungsvorleistungen werden zwar erwartet, aber nicht immer entsprechend entgolten.

Der Zulieferer kann entweder zähneknirschend akzeptieren, oder verliert den Auftrag.

Einige Hersteller verlangen sogar einen bestimmten Anteil des Lieferbezuges aus Niedriglohnländern. Auch dann, wenn der Zulieferer dies für überhaupt nicht sinnvoll oder zu riskant hält.

Hier wird Marktmacht zur Erpressung eingesetzt, oder eindeutig Vertragsbruch begangen!

Für die IG Metall ist es nicht hinnehmbar, dass von einigen Herstellern derart in die Unternehmensentscheidungen selbstständiger Firmen eingegriffen wird!

Diese skandalösen Praktiken müssen öffentlich gemacht werden – und sie müssen Konsequenzen nach sich ziehen!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
die enge und vertrauensvolle Kooperation zwischen Zulieferern und Herstellern wird durch diese Praktiken aufs Spiel gesetzt.

Dabei sind doch gerade die leistungsfähigen industriellen Cluster sowie Entwicklungs- und Innovationspartnerschaften entlang der Wertschöpfungskette die wesentliche Stärke der innovativen deutschen Automobilindustrie.

Das funktioniert aber nur durch eine regionale Verbundenheit von Zulieferern und Endherstellern.

Was wir derzeit erleben, ist genau das Gegenteil: Bei den Zulieferern erfolgen Neuanläufe von Produkten immer öfter im Ausland. In der Folge laufen die einheimischen Werke leer und werden dann geschlossen.

So zerstört man die Grundvoraussetzungen qualitativ hochwertiger und innovativer Produktion.

Das Know-how steckt in den Köpfen der Mitarbeiter hierzulande.

Unser erfolgreiches Ausbildungssystem kann man nicht in Kartons verpacken und verschiffen. Ebenso wenig wie die Voraussetzungen für technische Innovationen, die auf dem System der Mitbestimmung und unserer Vorstellung kooperativer industrieller Beziehungen fußen.

Nur mit innovativen Leitwerken hierzulande können über den Ausbau der Produkt- und Prozesskompetenzen industrielle Kerne und Industriearbeit gesichert werden.

Was wir nicht akzeptieren werden, das ist die willkürliche Verlagerung von Produkten und Standorten. Solchen Praktiken werden wir uns entschieden entgegenstellen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
insbesondere für Unternehmen in unserem Organisationsbereich gilt:
Wertschöpfungsprozesse enden nicht an den Grenzen von Industrieparks und Verwaltungsstellen.

Gerade deutsche Automobil- und Zuliefererunternehmen sind durch ihre weltumspannenden Wertschöpfungsketten maßgebliche Gestalter und treibende Kräfte dieser Entwicklung.

Die Folge der zunehmenden wirtschaftlichen Internationalisierung ist, dass auch das Erpressungspotenzial an deutschen Standorten steigt.

Die Benchmark-Preise für deutsche Zulieferer werden schon längst nicht mehr bei uns, sondern in Ungarn, Brasilien, den USA oder China gemacht.

Die Frage ist: Was tun?

Für uns ist klar: Um Arbeitsstandards und Arbeitsplätze auch langfristig sichern zu können, müssen wir dem Unterbietungswettbewerb vor Ort begegnen.

Wo Gewerkschaften nicht vorhanden oder zu schwach sind, bedarf es konkreter Unterstützung beim Aufbau und bei ihrer Stärkung.

Das heißt: Stärkung der transnationalen Gewerkschaftskooperation und Erschließung gewerkschaftsfreier Räume vor Ort.

Wir sind dabei, diesen Ansatz in zwei Pilotprojekten in den USA und in Ungarn bei den dort ansässigen Automobil- und Zuliefererunternehmen zu erproben.

Solch ein Projekt muss mit unseren Kollegen von der UAW in den USA und der VASAS in Ungarn gut vorbereitet und abgestimmt sein.

Wir haben am Beispiel VW in Chattanooga gesehen, wie komplex transnationale Gewerkschaftsarbeit sein kann und mit welchen massiven Widerständen wir dabei auf Seiten der Arbeitgeber und der Politik zu tun haben.

Trotz aller Widerstände: Ich glaube fest daran, dass kein Weg an der Internationalisierung unserer Gewerkschaftsarbeit vorbei führt.

Ihr wisst es aus eigener Erfahrung: Internationale Gewerkschaftsarbeit ist ein steiniger und mühsamer Weg. Aber ich glaube, wenn wir uns als IG Metall nicht heute schon auf den Weg machen, dann geraten wir morgen umso mehr ins Hintertreffen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
nach der Transnationalisierung der Wertschöpfungsketten betrifft die dritte Herausforderung, die ich hervorheben möchte, den Strukturwandel in der Automobilbranche.

Die Begrenztheit fossiler Brennstoffe, die Umweltbelastungen bei steigender Mobilität sowie die strengere Regulation der CO₂-Grenzwerte werden den Trend zur weiteren E-Mobilität verstärken.

Neue Akteure werden in den Markt eintreten, wenn es um Digitalisierung und autonomes Fahren geht. Autos werden zu hybriden Produkten, da mit dem Fahrzeug zugleich vermehrt Dienst- und Serviceleistungen angeboten werden.

Nicht nur die Produkte sind diesem Wandel unterworfen. Auch die Art, wie wir produzieren und arbeiten werden, wird sich in naher Zukunft grundlegend wandeln.

Wertschöpfungsketten verändern sich und mit ihnen das Verhältnis von Produktionsarbeit zu mehr indirekten Tätigkeiten.

Digitalisierung und Industrie 4.0 sind zwar einerseits Wachstums- und Innovationstreiber, die zu Produktivitätsschüben führen werden. Das sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und ist die Grundlage für positive Einkommensentwicklungen der Beschäftigten.

Andererseits wird die Sicherung der Beschäftigung dabei zur großen Herausforderung.

Dieser Strukturwandel muss deshalb mit den Beschäftigten und nicht gegen sie gestaltet werden.

Teil unserer aktiven gewerkschaftlichen Innovationsstrategie ist daher, dass sich die Beschäftigten mit ihren Kompetenzen bei der Gestaltung des Strukturwandels einbringen.

Unerlässlich sind dabei Qualifizierung, Beteiligungsmöglichkeiten und Weiterbildung der Beschäftigten. Gute Tarifverträge bilden hierfür die Grundlage.

Die deutsche Automobilindustrie verfügt traditionell über eine hohe Tarifbindung. Das muss auch in Zukunft so bleiben, wenn Deutschland weiter Innovationsstandort bleiben will. Stabile Tarifstrukturen sind Grundvoraussetzung eines nachhaltigen Innovationsklimas.

Es muss daher Aufgabe der Gewerkschaften und der Arbeitgeberverbände sein, der Tariffucht von Unternehmen offensiv entgegen zu wirken.

Veränderungen in der Wertschöpfungskette führen dazu, dass immer mehr Fremdfirmen durch Werkverträge Aufgaben übernehmen, die ursprünglich Teil der Wertschöpfung im Betrieb waren.

Das erfordert von uns die tarifpolitische Erschließung von Werkvertragsunternehmen. Insbesondere bei der Industriellen Kontraktlogistik, Industrieservices und Entwicklungsdienstleistungen werden wir unsere Anstrengungen erhöhen, um durch Tarifverträge die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in diesen Bereichen zu verbessern.

Unser Fokus muss zudem auch auf dem zunehmenden Missbrauch von Werkverträgen liegen. Werkverträge allein zum Zweck von Lohndumping sind nicht hinnehmbar.

Die Mitbestimmung samt Zustimmungsverweigerungsrechten von Betriebsräten muss gestärkt werden. Außerdem brauchen wir eine Beweislastumkehr beim Nachweis legaler Werkverträge. Nur so können Werkverträge sinnvoll reguliert werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
die Krux dieser drei Punkte ist einfach zusammenzufassen: Die Devise darf nicht heißen „Geiz ist geil“ oder „Gewinne, Gewinne, Gewinne“, sondern „Besser statt billiger!“. Das ist die Formel, mit der wir auf dem bisherigen Erfolgskurs bleiben.

Ein Beitrag dazu ist die heutige Konferenz. Ich bin gespannt, welche neuralgischen Punkte ihr durch Eure Beteiligung in die Debatten um die Zukunft der Zuliefererindustrie einbringt.

Wenn ich hier in den Saal blicke, dann erkenne ich jede Menge Willenskraft sich nicht mit den Problemen abzufinden, sondern die Herausforderungen dieser zukunftsfähigen Branche in Angriff zu nehmen. Also packen wir es an! Ich wünsche uns eine erfolgreiche Konferenz.

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit.