

Stephan Krull, 3. Oktober 2006

## **Volkswagen: Keine Beschäftigungssicherheit nirgendwo**

Ein empörter Gewerkschafter aus Sao Paulo in Brasilien machte seiner Wut im Sommer dieses Jahres freien Lauf, weil Volkswagen in Brasilien tausende Arbeitsplätze abbauen und sich aus historischer und sozialer Verantwortung stehlen will. Nach tagelangem Streik wurden die Kündigungen zurück genommen und ein Programm zum Personalabbau mit Abfindungen angekündigt. Während diese Auseinandersetzung in Brasilien noch nicht beendet ist und über Ursachen und Verantwortliche der Krise diskutiert wird, ist dieser „Krieg gegen die Arbeiter“ im deutschen Modellbetrieb Volkswagen angekommen. Am Freitag (6. Oktober 2006) wird die Tarifkommission der IG Metall über ein Verhandlungsergebnis abstimmen, dass nicht nur einen radikalen Paradigmenwechseln in der gewerkschaftlichen Arbeitszeitpolitik beinhaltet, sondern die Beschäftigten tausende € kosten wird, ohne dass Arbeitsplatzsicherheit tatsächlich gewährt wird. Soll das gewerkschaftliche Tafelsilber für ein Linsengericht auf dem Altar des „Standortes“ geopfert werden?

Die Krise bei VW – in Brasilien wie in Deutschland – hat ähnliche Ursachen, die mit den „Arbeitskosten“ jedenfalls nichts zu tun haben. Zum ersten geht es um die Überproduktion in der Weltautomobilindustrie wie auch bei VW („mag sein, es gibt zu viele Autos, sicher aber zu wenige Volkswagen“). VW hat wesentlichen Anteil an diesen Überkapazitäten und ist dabei, weitere Kapazitäten aufzubauen. Das Werk in Russland ist durch den Aufsichtsrat genehmigt und an der Genehmigung für das Werk in Indien wird fleißig gearbeitet. Zum zweiten haben sich Vorstand und Management bei Modellpolitik und Produktionstechnologie milliardenschwere Spielereien geleistet, die kein Kunde bezahlt. Aber statt an diese Ursachen und die dafür verantwortlichen Manager zu gehen, „führt Volkswagen Krieg gegen seine Arbeiter“, um mit weiteren Kostensenkungen im Personalbereich den Profit signifikant zu erhöhen. Das ist das Eigentümliche an der Diskussion um und bei VW um das Thema Kostensenkungen: Das Unternehmen macht Milliardenprofite, gleichzeitig wird Beschäftigten und Öffentlichkeit gegenüber von dringender Sanierung gesprochen. Wie in jedem Krieg ist auch hier die Wahrheit das erste Opfer! Kaum jemand nimmt zur Kenntnis, dass die Personalkosten in den letzten 15 Jahren bereits um mehr als ein Drittel von über 25% auf unter 15% vom Umsatz gesunken sind. Der Vorstand von VW hat in den Jahren seit 1994 von den Beschäftigten bereits über 15 Milliarden € zur Beschäftigungssicherung zur Verfügung bekommen und offensichtlich anderen Zwecken zugeführt. Jedenfalls ist die Beschäftigung heute unsicherer als kaum je in den zurückliegenden 60 Jahren.

Folgende „Beschäftigungszusagen“ waren in den letzten Jahren mit „Arbeitnehmerbeiträgen“ per Tarifvertrag erkaufte worden:

- 1993: Arbeitszeitverkürzung um 20% mit analoger Entgeltkürzung. Das Unternehmen gab an, damit jährlich 1 Mrd. € Personalkosten einzusparen. Vertragsinhalt war ein – letztlich unbefristeter – Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen. Auf die „Ausstiegsklausel“ wird weiter unten eingegangen.
- 2001: Tarifvertrag zum Projekt „Auto 5000“ einschließlich der Zusage, dass es sich um „zusätzliche“ Arbeitsplätze handelt. Dazu war vertraglich vereinbart, dass die Kapazität des Werkes Wolfsburg mit 3000 Fahrzeugen täglich ausgelastet wird. Mit dem Projekt „Auto 5000“ wurden die Personalkosten um 20% gesenkt und die Arbeitszeit auf 38 Stunden bei einer Bezahlung von 36,5 Stunden für die im Projekt Beschäftigten verlängert.

2004: „Zukunftstarifvertrag“ mit Lohnreduzierung, Arbeitszeitflexibilität und erfolgsabhängiger Sonderzahlung. Der „Beitrag“ der Beschäftigten zur Zukunftssicherung bestand weiter darin, dass die Ausbildungsvergütungen gesenkt und die Auszubildenden teilweise aus dem Kündigungsschutz genommen wurden und alle neu Eingestellten eine um 20% reduzierte Vergütung und um 20% verlängerte Arbeitszeit bekamen. Seitdem werden gleiche Tätigkeiten bei VW höchst ungleich entlohnt. VW gab wiederum an, durch diesen Tarifabschluss 1 Mrd. € jährlich an Personalkosten einzusparen. Im „Gegenzug“ sagte VW eine Auslastung der Standorte zwecks Beschäftigungssicherung bis 2011 zu. Weniger als zwei Jahre scheint diese „Zukunftssicherung“ gehalten zu haben. Die Produktzusagen waren teilweise die gleichen, die jetzt wieder gemacht werden sollen:

- Für Wolfsburg der kleine SUV, der jetzt allerdings bei „Auto 5000“ produziert wird; die Weiterentwicklung der Komponentenbereiche; die Weiterentwicklung von Vorrichtung- und Werkzeugbau.
- Für Braunschweig die Entwicklung zum Kompetenzzentrum Fahrwerk; Weiterentwicklung des Maschinen- und Werkzeugbaues; Weiterentwicklung der Komponentenbereiche im Rahmen der Komponentenstrategie.
- Für Hannover Investitionen für den Microbus; Kompensation für die Beschäftigungslücke durch den Entfall des LT; Weiterentwicklung der Gießerei.
- Für Kassel die Absicherung des Getriebebaues als Kompetenzzentrum; die Entwicklung einer Strategie für Automatik- und Direktschaltgetriebe.
- Für Emden Investitionen für den Passat-Nachfolger; wettbewerbsfähige Weiterentwicklung der Modellflexibilität über die B-Klasse hinaus.
- Für Salzgitter Investitionen für neue Motoren oder Alternativprodukte; Aufbau von Kompetenz für Kunststoffkomponenten im Rahmen der Komponentenstrategie; Aufbau des Geschäftsfeldes Industriemotoren.

Allein diese Zusagen des Unternehmens, mit denen die Beschäftigungssicherung produktionsseitig abgesichert schien, bewegte die Mehrheit der Mitglieder der Tarifkommission seinerzeit, diesem eigentlich unsittlichen Verhandlungsergebnis zuzustimmen.

Seit dem Abschluss dieses Tarifvertrages zur Beschäftigungssicherung ist die Beschäftigung innerhalb der VW AG, also dem Teil des Konzerns, für den der Tarifvertrag gilt, um 5.000 gesunken – die letzten Aufhebungsverträge sind dabei nicht mitgezählt.

Beschäftigungsentwicklung VW AG und Wolfsburg 1987 bis 2006

Zeitpunkt	VW AG	Wolfsburg	Leistungslohn	Zeitlohn	Gehalt
1/1987	131.000	65.000	29.300	18.300	14.700
1/1993	108.000	56.000	27.200	11.600	15.400
12/2004	102.500	49.800	19.000	9.800	18.500
8/2006	97.500	47.300	16.600	9.900	18.400

(ausgewählte Daten, VW Bilanzen und eigene Berechnungen, s.k.,10.06)

Mit dem „Ergänzungstarifvertrag“, der am Freitag den Segen der Tarifkommission bekommen soll, werden nun wieder „Produktzusagen“ und Auslastung der Standorte vereinbart, von denen Hartmut Meine, der Verhandlungsführer und IGM-Bezirksleiter

sagt, sie seien „eine langfristige Perspektive für Beschäftigung – ohne Wenn und Aber und ohne Hintertür“.

Wenn das alles wasserdicht ist, bleibt die Frage, warum nach nur zwei Jahren die gleichen Zusagen länger halten sollen als im November 2004?

Im „Verhandlungsergebnis“ stehen als „Standortzusagen“ u.a.:

- Für Wolfsburg wird die Kapazität von 460.000 Fahrzeugen pro Jahr voll ausgelastet. (Tatsächlich ist das weniger als die bei der Installierung des Projektes „Auto 5000“ versprochenen 3000 Fahrzeuge pro Arbeitstag!)
- Für Braunschweig sind u.a. Fahrwerksteile zugesagt (siehe Zusagen von 2004).
- Für Hannover ist jetzt vereinbart worden, die Gießerei zum „Kompetenzzentrum“ umzubauen. Das führt zu einem Personalabbau von mindestens 500 Personen und ist weniger, als im Jahr 2004 zugesagt wurde.
- Kassel soll das Leitwerk für Direktschaltgetriebe werden, ebenfalls bereits in der 2004er Zusage enthalten gewesen.
- Für Emden ist „ein weiteres Fahrzeug vorgesehen“, ebenfalls bereits 2004 so vereinbart.
- Das Werk Salzgitter erhält zusätzliches Volumen und eine „mittelfristige Zusage zur Auslastung des Werkes“.

Alle diese Zusagen „ohne Hintertür“ sind kein Fortschritt, sondern eine Reduzierung dessen, was bereits 2004 oder sogar schon bei der Einführung von „Auto 5000“ teuer bezahlt wurde.

Bleibt die Frage zu stellen, wie mit Arbeitszeitverlängerung Kosten gesenkt oder Beschäftigung gesichert werden soll? Das funktioniert im Bereich Kostensenken umso besser, je weniger Entgelt die Beschäftigten bekommen. Im vorliegenden Fall werden die Beschäftigten die gesamte Arbeitszeitverlängerung ohne Lohn(ausgleich) arbeiten. Wenn das für VW kein Schnäppchen ist, wenn das die Kosten nicht dramatisch senkt – und wenn das nicht die Konkurrenz und die Spirale nach unten weiter beschleunigt! Nur: Ein Beitrag zur Beschäftigungssicherung ist das nicht, denn die Produktivität springt um fast 20% nach oben; mit geplanten weiteren 10% jährlichen Produktivitätssteigerungen muss VW entweder regelmäßig sehr viel mehr Autos zu lasten anderer Standorte und Hersteller verkaufen, oder es gibt einen noch viel größeren Personalüberhang als gegenwärtig.

Die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie werden jedenfalls unsicherer und die Arbeits- und Entgeltbedingungen unbefriedigender.

Es lässt sich auch in Cent und € ausdrücken, wie VW die „Kosten“ senkt und was die Beschäftigten also in ihren Arbeitsplatz „investieren“. Bei 4 Stunden unbezahlter Mehrarbeit pro Woche addiert es sich auf rund 50 Mio € pro Monat. Unter Einrechnung weiterer unbezahlter Qualifizierungszeit, keiner Lohnerhöhung im Jahr 2007 und einer Reduzierung von Zuschlägen am Wochenende addiert sich das „Lösungspaket“ auf mehr als 1 Mrd. € für VW. Für die Beschäftigten bedeutet es durchschnittlich 10.000,- € vorenthaltener Lohn pro Jahr inklusive der Beiträge für Krankenkasse, Arbeitslosen- und Rentenversicherung sowie Einkommenssteuer. Die Sozialversicherungen und der Staat werden also ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen.

Die aktuelle „Krise“ bei VW verwundert um so mehr, als im Ergebnis der Tarifverhandlung 2004 nicht nur Beschäftigung und Auslastung der Standorte zugesagt waren, sondern auch eine weitreichende Mitbestimmung des Betriebsrates über die Einhaltung dieser Vereinbarungen. In einem Flugblatt der IG Metall vom 4.11.2004 heißt es dazu: „Damit das (Produkte und Investitionen) kein Lippenbekenntnis bleibt, wurden zugleich Betriebsvereinbarungen für die sechs

Standorte abgeschlossen, in denen konkret die dafür notwendigen Investitionen und Produkte festgeschrieben wurden. Das geht bis ins Detail und ist für Außenstehende schwer zu verstehen. Für die Beschäftigten ist es aber die Versicherung für den Erhalt ihrer Jobs und Standorte. Wer aber soll die Vereinbarung überwachen? Die IG Metall hat darauf gedrängt, ein weitreichendes Mitsprache- und Kontrollrecht einzuführen: Die Betriebsräte werden sorgsam darauf achten, dass die Zusagen erfüllt werden. Damit kann der Betriebsrat auch über Investitionen und Produkte mitbestimmen“ (Metall-Nachrichten für die Beschäftigten der Volkswagen AG Nr. 9, 4.11.2004).

Nun könnte man annehmen, die Mitbestimmung habe versagt, tatsächlich wurde „den Betriebsräten“ die Mitbestimmung nie gewährt. Im entsprechenden Tarifvertrag heißt es ausdrücklich, dass das Verfahren „mit dem Gesamtbetriebsrat zu regeln“ ist.

Am aktuellen Verhandlungsstand verwundert, dass die Arbeitszeitverlängerung ohne Berücksichtigung der grundlegenden Vereinbarung von 1995 vorgenommen werden soll. Damals wurde die 30-Stunden-Woche in der Tarifvereinbarung zur Beschäftigungssicherung zur Regel erklärt. Und: „Die Tarifvertragsparteien stimmen überein, dass nach einer Kündigung im Falle der Nichteinigung über eine Nachfolgeregelung die normalen tariflichen Regelungen (u.a. Erholzeiten, 35-Stunden-Woche inkl. Bezahlsregelungen) in ihrer dann gültigen Fassung in Kraft treten.“ Mit dem Hinweis auf die Undenkbarkeit und Unbezahlbarkeit dieses Vorganges wurde die Arbeitszeitverkürzung bei VW in den zurückliegenden Jahren als unumkehrbar dargestellt. Aber da es nun eine „Nachfolgeregelung“ mit einer realen Lohnsenkung geben soll, wird das scheinbar undenkbare nun doch ganz praktisch-pragmatisch möglich. Die Beschäftigten sind so mehrfach betrogen und zum Teil eben auch belogen worden. Aber wenn es dem Standort doch dient?

Bleibt die Frage, ob es Alternativen zu diesem Kurs von Kostensenkung, Arbeitszeitverlängerung und Personalabbau gibt. Die Fehler des Managements sind theoretisch überwindbar, die betriebswirtschaftlichen Prämissen (Renditeerwartungen, Konkurrenz um Marktanteile, Überkapazitäten) lassen sich kurzfristig nicht außer Kraft setzen. Das macht das Denken in Alternativen schwierig – aber darin besteht eine Aufgabe von Gewerkschaften. Dazu gibt es – und das ist das Gute daran – in der IG Metall ganz unterschiedliche Positionen, was auch an der aktuellen Debatte deutlich wird. Ich bin sicher, dass die Alternative zu Arbeitszeitverlängerung und einhergehendem Personalabbau darin besteht, die Arbeitszeit weiter zu verkürzen. Das einzig notwendige in diesem Zusammenhang ist, den vorgegebenen betriebswirtschaftlichen Rahmen zu verlassen. Aber darin besteht auch eine Aufgabe von Gewerkschaften. Und sicher können Erwerbslose wie globalisierungskritische Bewegungen dafür gewonnen werden, die weniger werdende Arbeit fair zu verteilen – jedenfalls nicht so, dass einige sich krank arbeiten und andere keiner auskömmlichen Erwerbsarbeit nachgehen können und daran krank werden. Und die Gewerkschaftsmitglieder, die Beschäftigten in den großen Betrieben? Die sollen doch eine Arbeitszeitverlängerung und gleichzeitige Reallohnsenkung schlucken. Die schlucken sicher auch Reallohnsenkung und Arbeitszeitverkürzung. Und vor allem: das würde die Beschäftigung tatsächlich sicherer machen, als der gegenwärtige Crashkurs.

Diese Perspektive wird realistisch, wenn die Beschäftigten von VW in Brasilien und Spanien, in Belgien und Deutschland ihre gemeinsamen Interessen gemeinsam vertreten und sich nicht gegeneinander ausspielen lassen. Eigentlich hindert sie niemand daran – außer denjenigen, die immer sagen, das geht sowieso nicht.