

Automobilzulieferindustrie: Gewerkschafter fragen sich, ob Abweichungen vom Tarifvertrag noch unter das Pforzheimer Abkommen fallen

"Nur die Großen werden überleben"

VDI nachrichten, Frankfurt, 17. 8. 07, hat -Der Konzentrationsprozess unter den Autozulieferern hält an. Damit steigt der Druck auf kleinere Zulieferer, die jährlich Einsparpotenziale bringen müssen. Von den Beschäftigten werden Zugeständnisse bei Löhnen und Arbeitszeit verlangt.

Die Automobilzulieferindustrie steht nicht erst seit dem Verkauf von Siemens VDO an Continental vor einem Umstrukturierungsprozess. Nur die Großen werden überleben, sagt Conti-Chef, Manfred Wennemer. Auch der Vorstandsvorsitzende des weltweit größten Zulieferers Bosch, Franz Fehrenbach, sieht die Branche weiterhin unter Druck.

In einer Branchen-Studie geht das Beratungsunternehmen Oliver Wyman (früher Mercer Management Consulting) davon aus, dass sich die Zahl der Zulieferbetriebe weltweit deutlich reduzieren wird von 5500 im Jahr 2002 auf rund 2800 im Jahr 2010.

Im globalen Wettbewerb nehmen die deutschen Zulieferer eine durchaus gewichtige Position ein. Unter den 50 weltweit größten Zulieferern haben elf ihren Stammsitz in Deutschland.

Insgesamt gehören etwa 1100 Unternehmen in Deutschland der Zulieferbranche an. Die Großen sind Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen, Mahle und Knorr Bremse.

Rund eine Million Menschen arbeiten in der deutschen Automobilzulieferindustrie. Das sind fast dreimal mehr als bei den Endherstellern. Der Wertschöpfungsanteil der Zulieferer wächst kontinuierlich. Nur noch ein Drittel entfällt auf die Automobilkonzerne, die ihre Fertigungstiefe beständig verringern und sich mit einem feinmaschigen Lieferantennetz umgeben.

Die Anbieter von Systemen wie Brems- oder Auspuffanlagen geben dabei den Ton an und verhandeln als Mega Supplier mittlerweile oftmals auf gleicher Augenhöhe mit den Automobilkonzernen.

Größe bedeutet Macht, vor allem bei den jährlichen Rabattschlachten zwischen Automobilherstellern und Zulieferern. Im Durchschnitt müssen die Zulieferer 3 % bis 5 % Einsparpotenzial pro Jahr erbringen. Das löst Druck nach unten auf weitere Teilezulieferer aus, aber auch auf die Beschäftigten.

Betriebsräte sprechen schon von einem

"Flächenbrand" beim Flächentarif. Überall häuften sich die Forderungen nach Öffnungsklauseln im Tarifvertrag. Nach einer Untersuchung von Ulrich Jürgens und Heinz Rudolf Meißner vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gehört die Automobilzulieferindustrie zu den Branchen, die bislang am stärksten von den Möglichkeiten des Pforzheimer Abkommens Gebrauch gemacht haben. Rund 100 von den bis 2005 insgesamt abgeschlossenen Vereinbarungen zu Abweichungen vom Flächentarifvertrag betrafen Automobilzulieferer, darunter ThyssenKrupp Automotive, Mahle, Mann und Hummel oder Keiper.

Das Pforzheimer Abkommen lässt unter bestimmten Bedingungen und bei klar geregelten Gegenleistungen befristete Abweichungen vom Tarifvertrag zu.

Als "Gegenleistung" für eine Beschäftigungsgarantie mussten die Arbeitnehmer einer Erhöhung der Wochenarbeitszeit ohne Lohnausgleich, Einschnitten bei Sonderzahlungen oder einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten, um zuschlagspflichtige Mehrarbeit zu vermeiden, zustimmen. Oftmals könnten Beschäftigte, Betriebsräte und Gewerkschaften einen wirklichen Gegendruck oft nicht aufbringen, zu groß sei vielfach die Angst vor Arbeitsplatzverlust oder Standortverlagerung.

Umso häufiger kommt es jedoch vor, dass die "Gegenleistungen" der Arbeitgeber für Arbeitnehmerbeiträge ausbleiben. Jüngstes Beispiel: Conti-Chef, Manfred Wennemer, hat es bislang abgelehnt, Garantien für die Standorte von Siemens VDO und Continental zu geben. Von der IG Metall ist zu hören: "Wennemer unterschreibt das grundsätzlich nicht." Betriebsräte befürchten deshalb, dass die Standortkonkurrenz in den nächsten Monaten zunimmt. Auch der Druck auf andere Wettbewerber steige, wenn Conti den Flächentarifvertrag unterschreite.

Die Marktmacht der Großen spüren auch die kleineren Teilezulieferer. Nicht selten wird von ihnen verlangt, einen bestimmten Anteil der Fertigungskosten

in Niedriglohnländern zu erbringen. Vielfach bleibt ihnen nichts anderes übrig als Fertigungen und Fertigungsabschnitte und damit Arbeitsplätze ins kostengünstigere Ausland zu verlagern. So baut der Sitzhersteller Lear Cooperation beispielsweise seine Produktion in Billiglohnländern kontinuierlich aus. 1995 war das Unternehmen erst mit zwei Werken und 500 Beschäftigten in Osteuropa vertreten - 2004 waren es 14 Werke mit 21 000 Beschäftigten. 2005 bezog Lear 20 % der Vormaterialien (Kabel für die Sitzelektrik, Sitzbezüge) aus Low-cost-Standorten, bis Ende 2007 sollen es 45 % sein.

Sei es Conti Teves, Federal Mogul, TRW oder beispielsweise das mittelständische Koblenzer Traditionsunternehmen Stabilus, das Gasfedern für Automobilteile herstellt, überall wird an der Kostenschraube gedreht. Bei Stabilus sollen nach Angaben der IG Metall die Mitarbeiter mehrere Millionen Euro jährlich einsparen, um die Rentabilität des deutschen Standorts zu erhöhen und eine Verlagerung nach Rumänien abzuwenden. Dies verlange der Investor, die britische Private-Equity-Gesellschaft Montagu. Was an Kosten gespart wird, fließe nicht in Investitionen, sondern "in die Taschen von Heuschrecken", wirft die IG Metall dem Management vor.

Mittlerweile fragen sich Gewerkschaften, ob Anträge zur Abweichung vom Tarifvertrag tatsächlich noch unter das Pforzheimer Abkommen fallen, wonach eine Tarif-Absenkung möglich ist, wenn die Wettbewerbsfähigkeit gesichert wird und eine Beschäftigungssicherungs- oder Investitionsgarantie gegeben wird. Der zweite Vorsitzende der IG Metall, Berthold Huber, sagte kürzlich auf einer Zuliefererkonferenz: "Es ist paradox: Auf der einen Seite bestehen in den nächsten acht Jahren die größten Wachstumschancen für die deutsche und europäische Autozulieferindustrie, die es je gab. Auf der anderen Seite fehlen oft die finanziellen Ressourcen, um an diesem Wachstum teilhaben zu können." Das käme einem Stich in die Herzkammer der Automobilindustrie gleich. SI-

MONE EBEL-SCHMIDT

© 2007 PMG Presse-Monitor GmbH