

Kein Umsteuern

Daimler-Hauptversammlung in Berlin: Trotz Klimakrise und begrenzter Ölressourcen setzt Konzern weiter auf Mengenwachstum, vor allem in China. Rückzug aus Iran-Geschäft. Von Daniel Behruzi

Geht es nach Dieter Zetsche, stehen »die besten Tage des Autos« noch bevor. »Die Welt ist auf dem Weg zum ›Auto 2.0‹«, erklärte der Daimler-Chef am Mittwoch auf der Hauptversammlung des Konzerns in Berlin. Angesichts begrenzter Ölressourcen und globaler Klimaerwärmung müßten die Automobile »elektrischer« werden. Eine grundsätzliche Abkehr vom bisherigen Verkehrsmodell ist damit allerdings nicht gemeint. Im Gegenteil: Der weltweite Bestand an Fahrzeugen – auch in den kommenden Jahren fast ausschließlich per Verbrennungsmotor angetrieben – soll rasant wachsen. Und Daimler will seinen Anteil daran noch steigern.

»Moderne Gesellschaften sind geradezu auf ›selbstbestimmte Beweglichkeit‹ gebaut – und arbeitsteilige Volkswirtschaften erst recht«, postulierte Zetsche. Vor allem in China, dem mittlerweile größten Automarkt der Welt, sieht der Manager Expansionsmöglichkeiten. Allein 2010 will der Stuttgarter Konzern dort 100 000 Kfz absetzen – vor allem Luxuskarossen. Schon jetzt ist China das wichtigste Absatzgebiet für die noble S-Klasse. »Wo Menschen sind, gibt es ein Bedürfnis nach sozialer Differenzierung. Und wo es dieses Bedürfnis gibt, bleibt das Auto ein zentrales Mittel zu seiner Erfüllung«, sagte Zetsche. Im Klartext: Die auf Grundlage extremer Ausbeutung reich gewordene neue Elite Chinas braucht was zum Protzen. Und dafür eignen sich die Toplimousinen mit dem Stern eben immer noch am besten.

»Wenn wir global wettbewerbsfähig bleiben wollen, muß die Produktion näher an die Wachstumsmärkte«, so der Daimler-Boß. Deshalb die Entscheidung, die C-Klasse-Fertigung für den nordamerikanischen Markt in die USA zu verlagern. Deshalb auch



»Profitgier zerstört Arbeitsplätze« – Protestaktion mit Zetsche-Maske am Mittwoch in Berlin

der Bau eines neuen Werks im ungarischen Kecskemét, wo ab 2012 die A- und B-Klasse vom Band laufen soll. Und deshalb auch die Kapazitätsausweitung in Peking, wo künftig bis zu 100 000 Fahrzeuge pro Jahr hergestellt werden sollen. Für die Beschäftigten in Deutschland, deren Zahl sich allein im vergangenen Jahr um mehr als 5 000 verringerte, verheißt das nichts Gutes. Gleiches gilt für die kürzlich vereinbarte Kooperation mit Renault-Nissan. Mit diesem »strategisch entscheidenden Schritt« sollen vor allem bei der Motorenproduktion Synergieeffekte erzielt werden. Wie viele Arbeitsplätze das in Deutschland und Frankreich kosten wird, bezifferte Zetsche nicht.

Der Vorstandsvorsitzende erklärte, Daimler habe mit diesen Maßnahmen

seine »Hausaufgaben gemacht und wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung nach der Krise geschaffen«. Im vergangenen Jahr hatte der Autobauer 1,5 Milliarden Euro Verlust eingefahren. Daß es nicht noch mehr geworden ist, liegt vor allem an den Beschäftigten, die Lohnkürzungen von zwei Milliarden Euro hinnehmen mußten. »Obwohl viele Daimler-Mitarbeiter weniger im Gehaltssäckel hatten, haben sie in der Krise eher noch mehr Gas gegeben«, freute sich Zetsche, der sich dafür »herzlich bedankte«. Als Antwort hielten Gewerkschafter im Publikum Schilder mit der Aufschrift »Profitgier zerstört Arbeitsplätze« hoch. Interessiert dürften sie die Erklärung des Vorstandsvorsitzenden verfolgt haben, der Konzern sei

in der Krise im Gegensatz zu anderen Herstellern »nie existentiell bedroht« gewesen. Im Frühjahr 2009 hatte die Daimler-Spitze den Beschäftigten mit dem Argument Zugeständnisse abgepreßt, andernfalls drohe die Pleite.

Das Unternehmen setzt in allen Segmenten und Regionen auf Wachstum – mit einer Ausnahme: Zetsche kündigte an, sich aus dem Iran-Geschäft zurückzuziehen. Es würden keine weiteren zivilen Nutzfahrzeuge in das von den USA und ihren Verbündeten unter Druck gesetzte Land exportiert. Damit zeige die Daimler AG – die übrigens wegen systematischer Korruption in den USA 185 Millionen Dollar Strafe zahlen muß – »ein Stück gesamtverantwortlicher Unternehmensführung«.

DOKUMENTIERT Gegen Profitgier

◆ Die in der »Daimler-Koordination« zusammengeschlossenen Gewerkschafter haben eine Erklärung zur Hauptversammlung des Konzerns beschlossen:

Trotz verschiedener Betriebsvereinbarungen zur angeblichen Beschäftigungssicherung wurden seit 2004 an den Standorten mehrere zehntausend Arbeitsplätze vernichtet. Die Arbeitsbedingungen sind horrend schlecht (...). Viele gehen, weil sie von der Arbeitshetze kaputt sind, in die Altersteilzeit und müssen Einbußen bei der gesetzlichen Rente hinnehmen.

Noch vor einem Jahr wurde den Belegschaften vorgeheult, daß die Daimler AG kurz vor dem Aus stehe. Die Vereinbarung zur Senkung der Arbeitskosten vom Frühjahr 2009 preßt denen, die dieses Unternehmen reich machen, zwei Milliarden Euro ab. Ob Verschieben der Tariferhöhung, Aussetzen der Ergebnisbeteiligung, um 8,75 Prozent abgesenkter Lohn oder Kurzarbeit: Die Beschäftigten werden zur Kasse gebeten.

Der Daimler-Vorstand hat jahrelang mit Bestechungsmillionen seine Interessen durchgesetzt. Er schafft es auch, weitere 185 Millionen Dollar als Strafe für seine korrupte Firmenpolitik zu zahlen. Aber welcher Vorstand zahlt das aus eigener Tasche? Keiner, es wird den Belegschaften abgepreßt. Auch die sieben Millionen Euro Jahresgage für den »Testfahrer« Michael Schuhmacher sind absolut nicht zu akzeptieren!

Die vergangenen Jahre zeigen, daß jede Vorstandsentscheidung letztlich von den Belegschaften bezahlt werden mußte. Deshalb befürchten wir, daß auch durch die Allianz mit Renault/Nissan – trotz aller Beschwichtigungsversuche – über kurz oder lang Arbeitsplätze vernichtet werden.

Wir wollen uns nicht gegen andere Belegschaften aufhetzen lassen (...). Alle Belegschaften haben grundlegend die gleichen Interessen, und diese lassen sich nicht mit der Befriedigung der Profitgier vereinbaren.

Immer weniger Beschäftigte und höherer Leistungsdruck

Daimler nutzt Krise zur Stellenstreichung und richtet sich strategisch neu aus

Der Autobauer Daimler nutzt die Krise zur durchgreifenden Rationalisierung. Das ist bei einem Treffen der »Daimler-Koordination«, einem Zusammenschluß kritischer Betriebsräte und Gewerkschafter aus dem Konzern, am Montag und Dienstag in Berlin deutlich geworden. »Das Unternehmen richtet sich strategisch komplett neu aus«, erklärte Michael Clauss, Betriebsrat im Untertürkheimer Mercedes-Werk. Zeichen hierfür seien unter anderem die Entscheidung zur Verlagerung eines Teils der C-Klasse-Produktion in die USA und nach China sowie die Kooperation mit Renault-Nissan.

Unter dem Slogan »global footprint« verfolgt der Stuttgarter Konzern die Strategie, die Produktion dorthin zu verlagern, wo sie die »Wachstumsmärkte« vermutet, vor allem nach China, aber auch nach Nordamerika. Zudem werden in Osteuropa, zum Beispiel in Ungarn, neue Fertigungskapazitäten geschaffen. »Eine Folge ist, daß der Konzern mehr Möglichkeiten hat, verschiedene Standorte gegeneinander auszu-

spielen«, erläuterte der Untertürkheimer Betriebsrat Serkan Senol. »Es ist die Aufgabe von Betriebsräten und Belegschaften, dafür zu sorgen, daß dies nicht passiert.« Sein Kollege André Halfenberg fügte hinzu, daß das Unternehmen beim Aufbau neuer Fabriken nebenbei millionenschwere Subventionen einstreiche.

Im Fall der C-Klasse hat diese Strategie bereits zu einem kurzen, aber heftigen Konflikt mit der Belegschaft geführt. Die Beschäftigten im Werk Sindelfingen legten ohne Unterstützung und sogar gegen den Willen der Betriebsrats- und Gewerkschaftsspitzen im Dezember vergangenen Jahres die Produktion mehrere Tage lang lahm. Christa Hourani, Betriebsrätin in der Stuttgarter Konzernzentrale, berichtete, daß diese Proteste weitreichende Auswirkungen auf andere Belegschaften in der von der Krise besonders hart getroffenen Region hatten. »Das war für viele eine Ermutigung, selbst Widerstand zu leisten. Leider hat die IG Metall nicht versucht, das zusammenzufassen – obwohl es in Stuttgart an allen Ecken und Enden brennt.«

Auch an anderen Standorten des Daimler-Konzerns war die Bereitschaft groß, sich dem Sindelfinger Protest anzuschließen. Im nahegelegenen Untertürkheim kam es zu Arbeitsniederlegungen. Ebenso im Werk Bremen, obwohl dieses von der Umstrukturierung angeblich profitieren sollte. »Anders als in den Medien berichtet, ist Bremen nicht der Gewinner, im Gegenteil«, betonte Betriebsrat Gerwin Goldstein. Auch in dem norddeutschen Betrieb sei weiterer Arbeitsplatzabbau zu erwarten. In den vergangenen Jahren war die Zahl der Beschäftigten bereits von rund 17 000 auf etwa 12 500 reduziert worden. Die Bereitschaft zum Protest gegen diese Entwicklung ist offenbar vorhanden: Am 22. Januar legten 1 500 Beschäftigte die Arbeit nieder – ohne offiziellen Aufruf der IG Metall. Daraufhin war diese gezwungen, selbst eine Aktion zu organisieren, durch die an einem Tag alle drei Schichten ausfielen. Doch kurz darauf unterzeichnete der Betriebsrat eine Vereinbarung, die zwar nicht den geforderten Ausschluß betriebsbedingter Kündigungen beinhaltete, die Proteste

aber dennoch beendete. »Wir hätten weiterkämpfen müssen, um etwas zu erreichen. Die Kollegen waren dazu bereit, aber die IG Metall leider nicht«, bilanzierte Goldstein.

Aus allen Konzernstandorten berichteten die Gewerkschafter von drastischer Arbeitsverdichtung. »Das Unternehmen hat die Lage genutzt, um die Daumenschrauben massiv anzuziehen«, sagte der Kasseler Betriebsrat Erich Bauer. Trotz Kurzarbeit werde die Fertigung an Produktionstagen »unter absoluter Anspannung gefahren«. Über großen Leistungsdruck klagten auch die Angestellten aus Verwaltung und Entwicklung. »Wir haben in der Zentrale flächendeckend Arbeitszeitverkürzung mit Entgeltverlust, obwohl wir Arbeit ohne Ende haben«, erklärte Hourani. Daher nehme auch unter den traditionell gewerkschaftsfernen Angestellten die Unterstützung für IG Metall und Betriebsrat zu. Das zeigte sich bei der Betriebsratswahl in der Zentrale, wo die IG-Metall-Liste vier Sitze hinzugewann, die absolute Mehrheit aber knapp verfehlte.

Wenn Daimler künftig neue Beschäftigte anstellt, sollen es vor allem Befristete und Leiharbeiter sein. Das hatte Finanzvorstand Bodo Uebber kürzlich in der Presse angekündigt. Wo die Auswirkungen des Personalmangels bereits jetzt nicht allein durch Überstunden bewältigt werden können, ist das schon der Fall. So wurden in Sindelfingen rund 600 und in Hamburg 70 Leiharbeiter eingestellt.

Die in der »Daimler-Koordination« zusammengeschlossenen Gewerkschafter wollen diese Entwicklungen nicht kampflös hinnehmen. »Wir müssen den Kollegen klarmachen, dass wir nur mit entschlossenem Widerstand die Arbeitsplätze und die in der Vergangenheit erkämpften Errungenschaften verteidigen können«, meinte der Berliner Betriebsrat Mustafa Efe. »Dafür brauchen wir eine starke und kämpferische Gewerkschaft.« Für die oppositionellen Gruppen sieht Efe gute Möglichkeiten. »Unsere Ideen waren für die Kollegen lange weit weg, jetzt kommen sie an«, sagte er. »Die Leute wollen diese sozialpartnerschaftliche Politik nicht mehr.«