

Thema: "Standortsicherung im Rahmen der Globalisierung"

Dieses Thema ist aktueller denn je, wenn man sich die Entwicklungen der letzten beiden Jahre in der Automobilindustrie anschaut.

Zum Beispiel; der noch fast aktuelle Fall Opel oder auch VW sowie Daimler Chrysler haben gezeigt, dass das Thema der langfristigen Sicherung der Automobilstandorte nicht wegzureden ist.

Ich möchte am Beispiel des Ford-Werkes Saarlouis aufzeigen, in welcher Art und Weise der Standort Saarlouis und somit der Automobilstandort Saar-lor-lux gefestigt und über Jahre hinweg gesichert wurde.

Dies werde ich aus Arbeitnehmersicht tun.

Zu meiner Person. Der Name ist schon gesagt. Ich bin 38 Jahre alt, habe mit 17 Jahren mit einer Ausbildung zum Werkzeugmacher bei Ford in Saarlouis begonnen und später in der Endmontage, im Presswerk sowie in der Inspektion gearbeitet.

Betriebsrat und somit Interessenvertretung der Arbeitnehmer - in dieser Rolle bin ich seit 1984 tätig. Seit 1994 bin ich BR-Mitglied.

Um diese Tätigkeit noch effektiver zu gestalten habe ich eine weitere Ausbildung über die AK des Saarlandes zum praktischen Sozialwirt abgeschlossen.

Doch nun zum Thema „Standortsicherung im Rahmen der Globalisierung“

Ich möchte dieses anhand dreier Beispiele aufzeigen.

1. Beginnen will ich mit einem Blick auf Ford-Europa und wie durch die Arbeit des Europäischen Ford Betriebsrates die Ford-Standorte in Europa Sicherheit für die Zukunft erhalten.

2. Dann möchte ich aufzeigen, wie durch nationale Abkommen auf Ebene des Gesamtbetriebsrates, die Standortfrage für die deutschen Werke im Zuge einer Investitionssicherungsvereinbarung langfristig gesichert wurde.

3) Zu guter Letzt will ich durch das Beispiel des Industrieparkkonzeptes, welches in Saarlouis konsequent umgesetzt wurde zeigen, wie vor Ort reagiert wurde, um zukünftig effektiv zu produzieren, und das Werk Saarlouis international zu einem der besten Autowerke der Welt zu machen.

Ich beginne mit der Arbeit des Euro-Betriebsrates.

Der Euro-BR wurde 1996 in Brüssel gegründet. Vertreter aller Europäischen Werke wurden einbezogen und so setzt sich der Ford Euro-BR aus Mitgliedern von England, Frankreich, Spanien, Belgien sowie Deutschland zusammen.

Der Euro-BR beginnt dann seine Arbeit, wenn Themen anstehen die mindestens 2 Länder betreffen und die Arbeitnehmervertretungen die Verhandlungsmacht in dieser Thematik dem EFB abgeben, d.h. diesen beauftragen.

Erste große Bewährungsprobe war 1999 der Verkauf der Komponentenwerke zur 100 %igen Ford Tochter Visteon.

In einer Vereinbarung gelang es dem EFB den Besitzstand der ehemaligen Ford-Mitarbeiter abzusichern. Der EFB gilt bis auf weiteres als Hüter dieser Vereinbarung.

Auch heute noch gelten für die ehemaligen Ford-Mitarbeiter, welche nun bei Visteon arbeiten, die Arbeitsbedingungen welche für die Ford Werke GmbH gelten.

Von dieser Maßnahme waren in Deutschland 3 Werke betroffen.

- das Werk in Düren mit rund 4000 Beschäftigten
- das Werk in Wülfrath sowie Berlin mit je rund 1000 Beschäftigten

Zweiter großer Schritt war die Absicherung der Getriebewerke in Köln Niehl sowie Bordeaux unter der Getrag Ford Transmissions GFT.

Auf Europäischer Ebene werden derzeit von Seiten der Geschäftsleitung Modell- und marktübergreifende Ansätze diskutiert.

Und dies über die Marken Ford, Volvo und Jaguar hinaus.

Diskutiert werden z.B.:

- Gleichheit von Teilen und Komponenten
- Gleichheit von Fahrzeugplattformen
- Gleichheit von Motoren

Im Rahmen dieser Diskussionen gilt unser Augenmerk der Sicherung aller einzelnen nationalen Standorte unter dem Dach des Euro-BR.

Ähnlich wie der aktuelle Fall Opel wurde die Automobilproduktion in den beiden derzeit bestehenden Ford Produktionswerken in Deutschland abgesichert.

Dies schon im Jahr 1997 mit der schon benannten Investitionssicherungsvereinbarung innerhalb der damaligen Ford-Werke AG.

Diese Vereinbarung sichert die Standorte bis zum Jahr 2010.

Abgesichert wurde in dieser Vereinbarung für das Werk in Köln der heutige Fiesta und für Saarlouis die heutige Focus Generation.

Somit die Modelle, welche heute gerade mal neu auf dem Markt sind.

In der Vereinbarung wurden das Modell sowie eine jeweilige Mindestkapazität abgesichert.

Für Saarlouis beispielsweise die Mindestkapazität von 1740 Einheiten und die Produktion in 3 Schichten.

Modelle wie die Produktion von 3-Türer, 5-Türer, Kombi und C-Max sind vereinbart.

Im Gegenzug wurden Einschnitte beim Lohn hingenommen.

- 3,5 % der Lohnerhöhungen wurden akzeptiert
- bisher arbeitsfreie Tage wurden auf die Arbeitszeit angerechnet
- ein jährlicher Arbeitszeitkorridor von 70 Stunden eingeführt

Dies waren schmerzhaftes Einschnitte die sich jedoch aus heutiger Sicht positiv darstellen, weil dadurch unsere Arbeitsplätze abgesichert wurden.

Damit der Standort Saarlouis und die Region Zukunft haben.

Aber schon damals wurde in dieser Vereinbarung festgelegt, dass nach Überprüfung durch einen sogenannten Market Test einzelne Komponenten von Zulieferern zu beziehen.

Komponenten die wir bisher selbst gefertigt haben.

Somit war dies auch der Startschuss für den heutigen Ford Industriepark.

Der Industriepark entstand im Jahre 1998 und ist seitdem auf über 10 Betriebe mit fast 1800 Beschäftigten angewachsen.

Über die direkte Möglichkeit der Anbindung des Industriegebietes John in Saarwellingen besteht die Möglichkeit eines weiteren Anwachsens.

Sitze, Armaturen Brett, Rohbauuntergruppen bis hin zu Pressteilen werden in direkter Nähe gefertigt, Läger und Wege werden minimiert, kurze Wege zum Zulieferer erlauben schnelle Kontakte.

Der Industriepark ist über eine Converbrücke direkt an das Ford Werk angebunden.

Lohnkosten sinken ebenfalls dadurch, dass Beschäftigte der I-Park Betriebe niedrigere Einkommen als Ford-Beschäftigte erhalten.

Um auch einmal die negative Seite aufzuzeigen.

Sicherlich sind 1800 neue Arbeitsplätze ein Erfolg.

Diese sind aber auch meist nur entstanden weil Tätigkeiten, welche bisher von Ford-Beschäftigten ausgeführt wurden, nun im I-Park zu niedrigeren Löhnen durchgeführt werden.

Der hohe Beschäftigungsstand von rund 7000 Mitarbeitern konnte zwar im Ford-Werk gehalten werden, jedoch waren die Zuwächse an Arbeitsplätzen nur im Bereich des I-Parks zu spüren.



Dies ist ein Trend der sich in der gesamten Automobilindustrie widerspiegelt.

Ein weiterer Kritikpunkt des Konzeptes ist sicherlich, dass die notwendigen Erweiterungen der Produktion durch das I-Park Konzept auf das Land abgewälzt worden sind.

Durch millionenschwere Landesmittel wurden Hallen und Erweiterungsbauten finanziert.

Geld, was sich der Ford-Konzern eingespart hat, aber auch Geld, welches das Land sicherlich gut gebrauchen könnte, statt bei den Grundschulen unserer Kinder zu sparen.

Aber auch dies ist ein Trend, der sich sicherlich nicht umkehren lässt.

Im Gegenteil, neue Märkte im Osten locken und dies teilweise über EU-Fördergelder. Dort wird der Aufbau neuer Produktionsstandorte stark gefördert und die UN mit Steuerfreistellungen ins Land gelockt.

Die internationale Konkurrenz wird weiter anwachsen und somit auch der Standortpoker weitergehen.

Schon heute hören wir die Rechner in unserer Europazentrale rattern.

Wie hoch sind die Kostenvorteile unserer Konkurrenz?

Neue Modellentscheidungen stehen an. Wir werden sicherlich wieder in die Diskussion kommen über weitere Kostensenkungen.

Um Arbeitsplätze in Saarlouis, im Saarland und unserer Region zu erhalten und somit den Menschen und ihren Familien die Zukunft zu sichern.

Danke

Fragen

