

## 01.06.2019 - Massenhafter Arbeitsplatzabbau II

### 5000 bei Ford

von Max Sundermann

Ford Europa dümpelt seit einiger Zeit vor sich hin. Nun scheint der Konzern sich durch eine Kooperation mit VW bei der Entwicklung von Elektroautos retten zu wollen. Die Umstellung auf sog. «saubere Autos» soll weltweit 7000 Arbeitsplätze kosten, allein in Deutschland 5000.

Ende 2018 schimpfte der Ford-Boss Jim Hackett, er sei «extrem unzufrieden» mit den Leistungen seines Unternehmens in Europa. Ford hatte in Europa im zweiten Quartal einen Verlust von 73 Mio. Dollar vor Steuern eingefahren. Auch im Gesamtjahr 2018 rechnete er für Europa mit roten Zahlen. Im Jahr 2017 stand hingegen noch ein Gewinn von rund 200 Mio. Euro in den Büchern.

Die Hauptschuld daran, zitierte die Fachzeitschrift *Automotive News* den Ford-Vertriebschef Jim Farley, trügen ungünstige Wechselkurse, vor allem durch den Brexit. Für Ford ist Großbritannien der größte Markt in Europa. Hinzu kommt das Erstarren der Konkurrenten Toyota und Kia. In Deutschland ist Ford die viertgrößte Automarke, im ersten Halbjahr 2018 kam Ford bei Pkw auf einen Marktanteil von 7,2 Prozent.

Die US-Konzernzentrale hat mehrere Vorgaben gemacht: fast 450 Mio. Euro müssten in Europa eingespart werden, die Profitmarge müsse langfristig bei 6 Prozent liegen. Mit einer Konzentration auf den SUV will Ford-Europa diese Vorgaben erreichen. Im Nutzfahrzeugmarkt steht dagegen der Ford-Transit nach wie vor in Europa an der Spitze.

### Schließungen

Im Jahr 2013 hat der US-Autohersteller bereits zwei kleinere Werke in Großbritannien geschlossen, Ende 2014 machte Ford sein Werk im belgischen Genk dicht. Insgesamt verloren damals 5800 Ford-Beschäftigte ihre Jobs. Der Standort in der Gironde bei Bordeaux soll 2019 ebenfalls geschlossen werden, verkündete Ford im Februar 2018. Dort baut Ford Automatikgetriebe. 850 Beschäftigte sind direkt betroffen, bei indirekten Arbeitsplätzen jedoch doppelt so viel. Das Schicksal des nahegelegenen Ford-Getrag steht ebenfalls auf dem Spiel.

An den beiden Hauptstandorten von Ford, Köln und Saarlouis, arbeiten aktuell mehr als 20.000 Kolleginnen und Kollegen aus über fünfzig Nationen. Anlässlich der europäischen Gesamtbetriebsratssitzung im Juni 2018 demonstrierten die französischen Kollegen in Köln vor dem Werkstor und erfuhren aus dem Kölner Werk große Solidarität. Bereits

2013 waren die Kölner Kollegen mit Omnibussen zu den Solidaritätsdemonstrationen gegen die dortigen Schließungen nach Gent in Belgien gefahren. Trotz Werksbesetzung und Beschlagnahmung bereits produzierter Wagen, blieb der Widerstand erfolglos. «Der in Köln gebaute Ford Focus wird bald zu 100 Prozent in China gebaut», meint Vincent Teyssoneau von CGT bei Ford-Getrag. Bisher wurde das Schaltgetriebe dafür in der Gironde hergestellt. Die Produktionslinie ist nun geschlossen und die Tage des Focus sind in Köln gezählt. Hier soll der Schwerpunkt künftig auf der mit VW gemeinsam vorangetriebene Entwicklung des Elektroautos liegen.

## **Interessenvertretung zwischen Pest und Cholera**

In Köln versucht Ford die Beschäftigten herauszukaufen und mit hohen Abfindungen eine reguläre Entlassungswelle über einen Sozialplan zu vermeiden. Das Ziel ist dabei, ältere Beschäftigte (55+) und Teile einer überflüssig gewordenen Betriebsbürokratie loszuwerden, junge akademisch gebildete und hoch motivierte Belegschaftsmitglieder jedoch zu behalten.

Die Betroffenen werden derzeit bereits in einem eigenen «Pool» zusammengefasst und man zeigt ihnen durch Verweigerung von Arbeitsanweisungen deutlich, dass sie aus Sicht des Betriebs überflüssig sind. Es ist ein Nervenkrieg von oben, der die Bereitschaft zur Annahme einer Abfindung erhöhen soll.

Die Alternative dazu wäre ein Sozialplan nach den gesetzlichen Vorgaben. Das wäre für den Konzern erst einmal die Billiglösung, denn es würde bedeuten, dass die Jüngeren mit wenigen Betriebsjahren ebenso betroffen wären wie viele, die noch zu wenig Qualifizierung im Konzern hinter sich haben. Der Nachteil wäre jedoch, dass auch Kollegen betroffen wären, die der Konzern gerne für künftige Aufgaben behalten würde. Der Betriebsrat sieht sich vor folgende Alternative gestellt:

Im ersten Falle sehen die Kriterien so aus, dass die Betriebszugehörigkeit, die Stellung in der Betriebshierarchie usw. mit berechnet werden. Dadurch fallen die Abfindungen wesentlich günstiger aus als über einen Sozialplan; betroffene Angestellte des mittleren Managements könnten auch nach dem Ausscheiden noch viele betriebliche Privilegien in Anspruch nehmen. Verweigert der Betriebsrat jedoch seine Mitarbeit beim Vorgehen der Geschäftsleitung, wird der Personalabbau über den Sozialplan für die dann Betroffenen zu wesentlich schlechteren Bedingungen geregelt.

Die Konzernleitung agiert global und lässt natürlich keine Einsicht in ihre Planungen zu. Das heizt die Spekulationen in den Belegschaften und ihren Interessenvertretungen enorm an. Viele stellen sich die Frage, ob Ford aus Europa aussteigt oder ob der Konzern einen «geheimen Plan» verfolgt, um den Automarkt «aufzumischen». Am Beispiel dieses Konzerns wird wieder einmal die ganze Hilflosigkeit einer



# ***Sozialistische Zeitung***

Regentenstr. 57–59 · D-51063 Köln

Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97

redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de

Interessenvertretung deutlich, die im nationalen Rahmen handelt, aber einem global agierenden Gegner gegenübersteht. Das Fehlen eines europäischen Arbeitsrechts und das Gewicht der jeweils wirksamen nationalen Traditionen entwapfen die Belegschaften global agierender Konzerne vollständig. Vor jenen Linken, die sich der Arbeiterbewegung verpflichtet fühlen, steht die schwierige Aufgabe, diese Hürde zu überwinden.