

01.10.2019 - «No team, no Mahle»

Erste Werksschließungen bei den Autozulieferern

Interview mit Matthias Fritz

Mahle ist ein Autozulieferer mit Werken in über 30 Ländern. Die Zentrale liegt in Stuttgart, die meisten deutschen Produktionswerke in Baden-Württemberg. Die Firma stellt Teile für Verbrennungsmotoren, Filter, Kühler und zunehmend auch Komponenten für elektrische Antriebe her und beschäftigt weltweit fast 80000 Leute, davon rund ein Fünftel in Deutschland.

Im Mai dieses Jahres hatte die Geschäftsleitung ein «Sparprogramm» angekündigt, 20 Prozent der Kosten sollten weltweit eingespart werden. Damals machte sich der Gesamtbetriebsratsvorsitzende noch Hoffnungen, die Vereinbarungen zur Standortsicherung würden eingehalten. Anfang Juli folgte die Ankündigung, die Werke in Öhringen (250 Beschäftigte) und Telford (Großbritannien, 180 Beschäftigte) zu schließen. Die Liste der Autozulieferer, die von der doppelten Krise der Automobilindustrie getroffen werden wird von Tag zu Tag länger (siehe Kasten). Sie hat mit der Überproduktionskrise zu tun, die erstmals seit dem spektakulären Aufschwung seiner Wirtschaft auch China trifft, das lange Zeit die Überschüsse aus den Hochtechnologieländern abgenommen hatte. Sie hat aber auch mit der Notwendigkeit zu tun, so rasch wie möglich vom Verbrennungsmotor Abschied zu nehmen und generell aus dem System Auto auszusteigen.

Wir wollten wissen, wie die Belegschaft bei Mahle auf diese Situation reagiert, und befragten dazu -MATTHIAS FRITZ. Fritz war bis vor kurzem bei Mahle beschäftigt, er war Sprecher der Vertrauensleute und Betriebsrat.

Im Juli gab es vor der Stuttgarter Zentrale von Mahle eine Kundgebung gegen die Schließungen der beiden Standorte Öhringen und Telford. Warum trifft es gerade diese beiden? Welche Umbaupläne der Geschäftsleitung verbergen sich dahinter?

Dieser Protesttag war ein europäischer Aktionstag. Er kam zustande auf Initiative der IG Metall mit dem Ziel, die anderen Standorte in Europa gleich mit in die Auseinandersetzung einzubeziehen. Mahle ist in sehr vielen Ländern vertreten, überall da wo Autos und Motoren gebaut werden, produziert auch Mahle. Alle Werke waren gemeint, als die Firma ihre Sparpläne verkündet hat. Begründet wurde dies mit der

Umstellung auf Elektromobilität, die zusätzliche Kosten verursacht, aber auch mit Umsatzeinbussen in vielen Bereichen der Automobilindustrie, also mit der Krise, die jetzt kommt.

Wochen später gab es dann konkret, dazu gehörte die Ankündigung der Schließung von Telford in Großbritannien. In Deutschland hat die Nachricht damals noch nicht so große Wellen geschlagen, als dann aber die Schließung von Öhringen verkündet wurde, war das ein ziemlicher Schlag ins Kontor, weil Öhringen ein Traditionsstandort ist, den gab es schon zur Zeit von Knecht-Filter, einer bekannten Marke, die von Mahle übernommen wurde. Vorher war verkündet worden, in den Unternehmenszentralen sollten «sozialverträglich» 385 Stellen abgebaut werden, gestreckt über einen Zeitraum bis Ende nächsten Jahres. Da kam die Nachricht von der Schließung von Öhringen wie eine kalte Dusche.

Was bezweckt die Geschäftsleitung damit?

In Öhringen werden Filter und Ansaugmodule hergestellt. Deren Produktion soll jetzt nach Rumänien verlagert werden. Dort wird seit Jahren der größte Filterstandort aufgebaut, das betrifft auch Entwicklungsabteilungen. Wenn die Autoindustrie davon ausgeht, dass keine Neuentwicklungen mehr am Verbrennungsmotor geschehen, dann muss nach der Unternehmerlogik ein solcher Standort in Deutschland auch nicht mehr gehalten werden.

Diese Entwicklung hat sich schon in den letzten Jahren abgezeichnet. Den Einstieg in die E-Mobilität hat die Firma Mahle in erster Linie dadurch bewerkstelligt, dass sie Firmen aufgekauft hat, die sich auf diesem Gebiet getummelt haben. Gleichzeitig wurde das Business as usual weiter betrieben. Da es jetzt danach aussieht, dass der Markt für den Verbrennungsmotor enger wird, und alle drum kämpfen, da noch mal Geld zu machen, entsteht ein enormer Preiskampf, und der wird auch konzernintern ausgetragen, indem diese Produktion in Billiglohnländern konzentriert wird.

Und Telford, wird da die Produktion auch verlagert?

Ja, das ist auch ein Filterhersteller, die haben für den britischen Markt produziert. Wie gesagt, die Filterproduktion wird jetzt in Rumänien konzentriert. Ob noch weitere Standorte geschlossen werden, weiß ich nicht, aber ich rechne damit, dass die Geschäftsleitung noch lange nicht alle ihre Pläne auf den Tisch gelegt hat.

Was war denn bei der Kundgebung im Juni die Hauptforderung?

«Keine Schließung von Öhringen», natürlich. Die Öhringer fühlen sich auch zurecht betrogen, weil Öhringen im Rahmen der sog. «Standortsicherungen» der letzten Jahre eines der Werke war, die ausersehen waren, neue Produkte zu entwickeln. Sowohl die Belegschaft als auch das lokale Management haben sich da mächtig reingehängt, Workshops veranstaltet und Produkte entwickelt usw. Jetzt soll das alles gestorben sein, und wenn etwas davon realisiert wird, dann nicht in Öhringen.

Welche Linie verfolgt der Betriebsrat und welche die IG Metall?

Die IG-Metall-Bezirksleitung und auch die Betriebsräte in Stuttgart waren sehr empört darüber, dass all diese Kürzungspläne ohne Wissen und hinter ihrem Rücken verkündet wurden. Die IG Metall hat stark darauf gedrängt, dass Belegschaft und Betriebsräte an einem Strang ziehen und im Juli den europäischen Aktionstag durchführen wie auch zwei Wochen vorher den Protesttag vor der Aufsichtsratssitzung. Die generelle Linie der IG Metall ist, dass die Digitalisierung und die Elektromobilität sozialverträglich und mit den Belegschaften gemeinsam gemacht werden müssen, außerdem schlägt sie Innovationsfonds vor, aus denen Umschulungen und Neuentwicklung bezahlt werden. Am Aktionstag wurde die Losung der Firma «One Mahle, one team» umgedreht in «No team, no Mahle», unter diesem Motto haben sich auch Gewerkschafterinnen an anderen europäischen Standorten versammelt, allerdings waren das keine Aktionen während der Arbeitszeit, in den meisten Fällen waren das eher Plakataktionen.

Die Idee eines europäischen Aktionstags ist vollkommen richtig, der Widerstand muss international laufen, und es ist auch völlig richtig, wenn die IG Metall darauf beharrt, dass nicht jeder Standort nur auf sich guckt. Immerhin konnten ein paar tausend Leute mobilisiert werden, das zeigt, dass die Idee auf Resonanz stößt.

Ziehen die Betriebsräte am selben Strang?

Na ja, ich vermute, wenn die IG Metall nicht eingegriffen hätte, hätte es keinen Aktionstag gegeben. Die meisten Betriebsräte ? nicht nur bei Mahle ? setzen auf Gespräche und suchen nach Lösungen für «ihre» Werke. Die Logik der «Standortsicherung» hat auch eine Haltung verstärkt Lösungen notfalls auf Kosten von anderen Werken zu suchen. Aber es gibt auch Betriebsräte und Vertrauensleute, die das gemeinsame Handeln in den Vordergrund stellen wollen, weil das alle stärker macht. Ich hoffe, dass diese mehr und lauter werden und nicht den Fehler machen, sich auf Appelle an die Manager zu verlegen. Das Vorgehen dieser ist ganz eindeutig darauf angelegt, die Werke

unterschiedlich zu behandeln und eines nach dem anderen abzuführen.

Wie ist denn die Stimmung in der Belegschaft?

Es gibt auf jeden Fall in Teilen der Belegschaft den Wunsch, dass mehr passiert, dass die Auseinandersetzung öffentlich geführt wird und die Betriebsräte klare Kante zeigen. Die Stimmen gibt es. Das sind dann auch diejenigen, die für den Aktionstag mobilisiert haben.

Wollen die am 20.9. bei den Protesten mitmachen?

Ich habe von einigen Mahle-Kolleginnen gehört, dass sie da mitmachen wollten.

Mahle ist nicht der einzige Zulieferer, dem es an den Kragen geht, die ganze Branche ist im Umbruch. Gibt es Ansätze in den Belegschaften, grundsätzlicher über eine Konversion der Produktion zu reden, die vom Auto wegführt?

Die Konzernleitungen denken darüber nach, wie sie in die Elektromobilität einsteigen und vorankommen können. Was es wenig gibt, ist eine umfassende Diskussion über Verkehrskonzepte der Zukunft, die Debatte reduziert sich darauf: Die Autoindustrie rennt unter dem Druck Chinas in die E-Mobilität und da müssen wir hinterher. Leider ist diese Sichtweise auch innerhalb der IG Metall verbreitet. Ein Schulterschluss mit den Fridays for Future könnte weiterführen. Es wäre schön, wenn die IG Metall da zu einer umfassenderen Diskussion über effiziente und umweltverträgliche Verkehrskonzepte käme ? über die Alternative Verbrenner-Pkw oder E-Auto hinaus ? und die Belegschaften einbeziehen würde.