

VW darf neues Arbeitsmodell ausdehnen - Mini Touareg

Beitrag von „Thanandon“ vom 30. Januar 2005 um 22:20

Die Gewerkschaft IG Metall gibt ihren Widerstand gegen eine Ausweitung des alternativen Beschäftigungsmodells Auto 5000 bei Volkswagen auf. Der "kleine Touareg" wird als Beispiel herangezogen.

"Wir prüfen, ob wir nicht bestimmte Elemente aus dem Modell, zum Beispiel für die Produktion des 'kleinen Touareg' im VW-Werk in Wolfsburg übernehmen können", sagte Hartmut Meine, Leiter des IG-Metall-Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt in Hannover. "Die flachen Hierarchien, die gelebte Teamarbeit" nannte Meine als Beispiel.

Im VW-Werk in Wolfsburg fertigen 3500 Beschäftigte den Kompaktvan Touran nach dem Model Auto 5000. Weitere 1500 sollen später im VW-Nutzfahrzeugwerk Hannover den Microbus auf Basis des Transporters T5 bauen.

Im Gegensatz zu den anderen VW-Beschäftigten werden sie nicht nach Arbeitsstunden bezahlt, sondern müssen zuvor vereinbarte Produktions- und Qualitätsvorgaben erfüllen. Die dafür nötige Arbeitszeit kann bis zu 42 Stunden dauern. Zudem werden Aus- und Weiterbildungszeiten nur zur Hälfte bezahlt.

Touran gehört zu den profitabelsten Modellen

Als Folge gehört der Touran zu den profitabelsten VW-Modellen. Seine Produktionskosten liegen um deutlich mehr als zehn Prozent unter denen des Golf, der in Wolfsburg nach dem Haustarif von VW gebaut wird. Das Modell Auto 5000 ist im Frühjahr 2000 gegen den zunächst erbitterten Widerstand der IG Metall eingeführt worden. Die Gewerkschaft befürchtete eine generelle Verlängerung der Arbeitszeiten und stimmte nur zu, weil nach dem Modell vor allem Arbeitslose eingestellt wurden.

Bisher hatte sich die IG Metall stets geweigert, das Modell, für das es bisher keine Nachahmer gibt, auf andere Unternehmensteile von VW auszuweiten. Diese Position weicht nun auf. "Die Begleitforschung hat klar gezeigt, dass die Beschäftigten bei Auto 5000 im Durchschnitt auch nur rund 35 Stunden pro Woche arbeiten", sagte Meine. Die Nacharbeiten wegen Qualitätsmängeln oder nicht Erreichen der Stückzahlen gingen zu 95 Prozent auf Kosten des Unternehmens, nicht der Mitarbeiter, so der Gewerkschafter. Die Arbeitszeitregelung sieht jedoch vor, dass nur dann unbezahlt nachgearbeitet werden muss, wenn nicht das Unternehmen für die Fehler im Produktionsablauf verantwortlich ist.

Verfestigte Strukturen in Frage stellen

Nach Meines Worten ist die Produktion des kleinen Touareg, eines Geländewagens auf Basis des VW Golf, eine gute Möglichkeit, Teile des Auto-5000-Modells zu übernehmen. "Bei VW

müssen verfestigte Strukturen in Frage gestellt werden." Der Kompaktgeländewagen mit dem Werkscode A-SUV wird ab 2007 in Wolfsburg gebaut, weil die Belegschaft bei den Verhandlungen zum neuen Haustarifvertrag zu weitreichenden Zugeständnissen bereit war. Das Auto wäre sonst in Tschechien und der Slowakei gebaut worden. Eine andere Arbeitsorganisation und flexiblere Arbeitszeiten sollen die Produktionskosten des A-SUV um rund 1800 Euro drücken.

VW hatte im November nach wochenlangen Verhandlungen mit der IG Metall einen neuen Haustarifvertrag ausgehandelt. Er sieht für Neueinstellungen ein Entgeltniveau vor, das im Bereich der Auto-5000-Mitarbeiter liegt. Die 103.000 VW-Beschäftigten nehmen dafür flexiblere Arbeitszeiten und geringere Zuschläge für Überstunden hin.

VW muss die Arbeitskosten im Inland drücken, um gegen Konkurrenten aus Frankreich, Japan und Südkorea bestehen zu können. Sie nutzen ihre zum Teil erheblich geringeren Produktionskosten um die Preise zu drücken und so Kunden von VW abzuziehen.

Ein Problem, unter dem auch Opel leidet. Die Deutsche General-Motors-Tochter hat angekündigt, ihr Bochumer Werk nur dann nicht zu schließen, wenn dort die Produktionskosten deutlich sinken. Die Belegschaft soll auf einen erheblichen Teil ihrer übertariflichen Zuschläge verzichten. Ein Standortgarantie gibt es jedoch auch dann nicht: "In unserer heutigen Welt kann man keine Garantien mehr geben", sagte Carl-Peter Forster, Vizechef von GM Europe, am Freitag vor Opel-Beschäftigten. Opel baut derzeit 9500 und damit jede dritte Stelle ab.

VW hatte im Vorfeld der jüngsten Tarifverhandlungen auch mit dem Abbau von einem Drittel der Stellen gedroht, sollten die Arbeitskosten in den Deutschen Werken nicht um 30 Prozent sinken.

[Quelle](#)