

Solidarität mit den MAN-Beschäftigten

Was sich hinter der Ankündigung der Schließung des MAN-Werkes in Steyr verbirgt, haben wir versucht ein wenig aufzuhellen und dazu recherchiert und auch mit dem Betriebsratsvorsitzenden der Arbeiter*innen der MAN Truck & Bus Österreich, Erich Schwarz, gesprochen.

Erst Ende Jänner 2020 wurde für die MAN Lkw- und Busproduktion in Steyr/OÖ mit dem VW-Vorstand, dem Eigentümer der MAN, eine bis 2030 befristete Standortvereinbarung mit Jobgarantie, ein „Beschäftigungssicherungsvertrag“, abgeschlossen. Doch schon bald darauf wurde vom neuen VW-Vorstand angekündigt, diesen Vertrag nicht einhalten und neu „verhandeln“ zu wollen. Gedroht wurde so-gleich mit der Schließung von vier MAN-Standorten in Deutschland und Österreich, darunter auch die MAN LKW- und Busproduktion in Steyr/OÖ, bis Ende 2023. Seitdem ist bei den Beschäftigten und bei den Betriebsrät*innen Feuer am Dach. Geht es doch um 2.300 direkt Beschäftigte und um weitere 6.000 Arbeitsplätze, die bei einer Schließung in der Region betroffen wären. Mittlerweile haben die VW-Bosse den „Beschäftigungssicherungsvertrag“ einseitig gekündigt und die Betriebsrät*innen dessen Einhaltung eingeklagt.

Wut, Empörung, Streik

Die völlig berechnete Empörung über die Vorgangsweise der Konzernleitung hat dazu geführt, dass die Belegschaft am 15. Oktober einen Warnstreik und eine Protestversammlung in Steyr abhielt, an der sich 5.000 Menschen beteiligten. Auch wir vom „Österreichischen Solidaritätskomitee“ (ÖSK) waren bei der Protestkundgebung anwesend. Der Warnstreik und die Demonstration haben eindrücklich gezeigt, dass die Beschäftigten, Gewerkschaften, AK und die Bevölkerung samt den Bürgermeister*innen aus der Region sowie viele andere Belegschaften – sichtbar durch Solidaritätsabordnungen – voll hinter den MAN-Beschäftigten und Belegschaftsvertretungen stehen. Seitens des Vorsitzenden der Gewerkschaft PROGE, Rainer Wimmer, wurde bekräftigt,



dass es auch zu einem Streik kommen könne und vielleicht müsse, wenn der Vorstand nicht einlenken würde und es dann wichtig sei, dass auch alle mitmachen. Und SPÖ-Vorsitzende Pamela Rendi-Wagner meinte bei ihrer Unterstützungsrede auf der Demonstration, dass auch die österreichischen Eigentümerfamilien von VW, Piëch und Porsche, in die Pflicht genommen werden müssten. Richtig: Schließlich haben die „beiden mächtigen, aus Österreich stammenden Familien hinter Volkswagen Konzernchef Herbert Diess gegen Kritik in Schutz genommen. Er stehe ‚vor einer gewaltigen Aufgabe‘, so Aufsichtsrat Hans-Michel Piëch“ (Industriemagazin, 11.3.2020).

Lange Vorgeschichte

Am Standort in Steyr, wo heute die MAN produziert, war früher die Steyr-Daimler-Puch AG. Diese war ein bedeutender eisenverarbeitender und einer der größten staatsnahen Industriekonzerne Österreichs (Konzernbetrieb der verstaatlichen

Creditanstalt Bankverein, CA-BV) mit rund 17.000 Beschäftigten im Jahr 1980. Ende der 1980er Jahre wurde begonnen, den Konzern zu filetieren und Teile zu privatisieren und an ausländische Großkonzerne auszuverkaufen.



*Seit mehr als 30 Jahren kämpfen die Arbeiter*innen um ihren Standort*

Steyr-Verkauf an MAN

Als 1990 die LKW-Sparte „Steyr“ von MAN übernommen wurde, waren nur mehr rund 9.000 Menschen am Standort beschäftigt. Was die Steyr-Arbeiter*innen schon zuvor befürchteten, trat prompt ein: ständige „Restrukturierungen“, die mit Kündigungen einhergingen, was auch zum Beispiel zu einem einwöchigen Streik führte.

Bereits 2004 fasste der MAN-Konzern den Beschluss, in Polen ein neues Montagewerk zu errichten, in dem seit 2006 Schwerfahrzeuge produziert werden. Das erhöhte von da an (gewollt?) den Druck auf die anderen Standorte in Deutschland und Österreich. Seitdem wurden öfters „Standortvereinbarungen“ getroffen und verlängert, wobei die Beschäftigten immer Zugeständnisse machten (z.B. Arbeitszeitverlängerung ohne Lohnausgleich), um die Arbeitsplätze und Standorte zu erhalten.

Bitteres Ende? Muss nicht sein!

Besonders erbittert von der jetzigen Aufkündigung des „Beschäftigungssicherungsvertrages“ durch die Konzernleitung sind die Arbeiter*innen und Angestellten auch deshalb, weil man über Jahrzehnte hinweg dem Konzern gegenüber sozusagen in Vorleistung gegangen ist. So produziert man seit 2007, also seit 13 Jahren, jeden Tag einen LKW mehr unentgeltlich, sagt BRV Schwarz im Gespräch mit dem ÖSK. Um den Standort abzusichern, habe man mit einer Betriebsvereinbarung einer zusätzlichen „Flexischicht“ zugestimmt. Erst 2019 ist bei MAN-Steyr die größte Lackieranlage Europas für Lkw-Kunststoffanbauteile, die 60 bis 70 Mio. Euro kostete, in Betrieb gegangen. Und jetzt will man zusperren?!

Das Mantra der VW-Konzernbosse:

Jede Marke muss sich selbst erhalten

Klar, der Wille und die „Order“ der VW-Spitze lautet natürlich „runter mit den Kosten“, meinen tun sie aber: rauf mit den Profiten. Und eine der Methoden der VW-Konzernbosse von MAN ist es, die verschiedenen LKW-Marken als jeweils „eigenständig“ zu betrachten. Jede Marke, ob MAN, ob Scania, muss „für sich“ Gewinn machen. Das heißt, erwirtschaftet ein Bereich mehr, kommt das nicht der gesamten VW-LKW-Sparte zugute. Soviel zur vielgerühmten „Firmenkultur“ und am „gemeinsamen Strang“ ziehen.

Es kann viele Gründe geben, warum bei annähernd gleichen Umsatzzahlen der Gewinn schwankt, auf alle Fälle ist heute jeder Standort profitabel. Jetzt wird, um die Gewinne zu steigern, nach dem Willen des Vorstandes die Fertigung nach Polen verlagert. Diese „europäische Lösung“ soll auf dem Rücken der Beschäftigten von den betroffenen Standorten getragen werden, was auf keinen Fall von den Belegschaften hingenommen wird.

Da kann es dann schon sein, dass man bei fast gleichem Umsatz durch die firmeninternen Vorgaben für jede Marke (z.B. Verkaufspreise usw.) dann das von der Konzernführung „gewünschte“ Gewinnziel nicht erreicht, bzw. nie erreichen kann. Und dann wird das zum Anlass genommen, wiederum Restrukturierungs-, Kürzungs- oder gar Schließungsprogramme in den Raum zu stellen. Ziel: Noch mehr Arbeits- und Lohndruck aufbauen.



Armer VW-Konzern?

MAN muss halt sparen – wirklich?

Der Umsatz der Münchner Konzernmutter, der VW-Holding Traton, die zum VW-Konzern gehört und aus MAN Bus & Trucks, Scania und VW-Lkw-Brasilien besteht, macht 11 Mrd. Euro aus. Die Aktionäre erhalten eine 1/2 Mrd. Euro an Dividenden, die Vorstände 11 Mio. Euro.

Mit einem radikalen Umbau von MAN durch Schließung von Standorten in Deutschland und Österreich und durch Verlagerung nach Polen (Montage) und in die Türkei (Entwicklung) wollen die VW-Bosse das Ergebnis der VW-Tochter um rund 1,8 Mrd. Euro verbessern, also einsparen. Gleichzeitig wird der US-Konkurrent Navistar für 3,7 Mrd. US-Dollar gekauft, weil man sich am US-Lkw-Markt, dem „größten Profitpool“ für Nutzfahrzeuge (Handelsblatt 19.10.2020) höhere Renditen erwartet. So will ja der neue Traton-Chef Gündler künftig eine Umsatzrendite von 9% erreichen!

Jetzt sollen nach Drohung des deutschen VW-Konzerns mit Standort-schließungen, darunter eben auch Steyr, wieder Löhne gedrückt, noch mehr aus den Arbeitern herausgeholt und öffentliche Steuergelder erpresst werden (ähnlich wie es die Lufthansa-Bosse bei der AUA machen), damit die VW-Konzerngewinne gesichert sind. Nach dem Motto: Geld her oder zusperren oder beides.

„Mit den zahlreichen Zulieferbetrieben sowie der Bedeutung als Auftraggeber für viele andere Unternehmen wären bei einer Standortschließung mindestens 6.000 Arbeitsplätze direkt betroffen oder akut gefährdet und tausende Familien in ihrer Existenz bedroht“, befürchten die Stadt- und Ortschaften von 23 Umlandgemeinden in einem Brief.

Zusperren trotz Gewinn?

Volkswagen/MAN-Steyr war und ist ein profitabler Betrieb, hat Millionen an österreichischen Staatshilfen erhalten und will jetzt den ganzen Standort mit 2.300 Beschäftigten schließen, so BRV Erich Schwarz. Dabei sind die Auftragsbücher voll und läuft die Produktion auf Hochtouren. Statt Schließungsszenarien zu wälzen, sollte man auf die Entwicklung neuer Antriebstechnologien setzen. Hier. Da gibt es gerade in Steyr mit einem Facharbeiteranteil von 80% hochqualifiziertes Wissen für eine Zukunftsproduktion. Daran müsste auch die Politik ihre künftigen Wirtschaftsförderungen knüpfen, so eine weitere Forderung von Schwarz.

Wie geht es weiter?

Der Plan ist, so BRV Schwarz, zunächst durch Verhandlungen bis Weihnachten zu Regelungen zu kommen.

Die Forderungen sind klar: Der Vertrag muss wieder und weiter gelten (derzeit läuft er für den Standort MAN-Steyr Ende 2020 aus). Alle Standortverlegungen müssen aufgehoben, die Beschlüsse zurückgenommen werden.

Wenn es zu keiner Bewegung kommt, dann wird die österreichische Gewerkschaft PRO-GE in Abstimmung mit der deutschen IG-Metall, (da geht es um bis zu 20.000 Mitglieder!) als ganzer Konzern-Betriebsrat mit den Belegschaften handeln.

Ob und wann dieser Fall eintritt? Das kann BRV Schwarz natürlich nicht sagen. Aber er weiß als im Fußballvereinssport tätiger: Eine Meisterschaft ist erst dann gewonnen, wenn alle Runden absolviert sind. Dann werden die Punkte verteilt.“ Und noch eines weiß Betriebsrat Schwarz mit Sicherheit: „MAN produziert im Verbund. Sollte es nötig sein abzustellen, dann steht die ganze MAN.“



Dieses Flugblatt verteilte das Österr. Solidaritätskomitees bei der Protestkundgebung

Standort gut – Standort schlecht?

Einerseits: Die VW-Bosse wollen den Standort der MAN-Steyr schließen. Für sie ist ein Standort nicht viel wert, scheint's. Andererseits wird gerade in letzter Zeit von Industriellenvereinigung, Wirtschaftskammer oder ÖVP-Wirtschaftsministerin Schramböck andauernd davon gesprochen, dass Österreich eine „Standortpolitik“, eine „Re-Industrialisierung“ brauche, also Industrien in Österreich gehalten werden und neu entstehen sollen. Doch das gerade Gegenteil geschieht schon seit Jahrzehnten. Privatisierung und Ausverkauf fanden und finden laufend statt – siehe MAN Steyr oder ATB usw. – Das macht Österreich, seine Menschen und ihre Arbeitsplätze jeden Tag mehr abhängig von noch größeren Konzernen – und damit unsicherer. Doch statt dem einen Riegel vorzuschieben, schaut die Politik oft schweigend zu, lässt sich bei den Betroffenen nicht einmal mehr blicken und gewährt weiterhin bisweilen üppige öffentliche Förderungen, je mehr diese Konzerne drohen.

Die Unternehmerseite in Österreich redet schon lange nicht mehr von Sozialpartnerschaft, von der sich die Gewerkschaftsspitzen eine soziale Absicherung der Arbeitenden erhoffen. Seit einigen Jahren schon reden die Unternehmer lieber von Standortpartnerschaft und hat die Wirtschaftskammer etwa einen Standortanwalt installiert, um Wirtschaftsprojekte schneller und ohne Widerstand leichter durchzubekommen. Geht es aber um die Sicherung des Produktions- oder Industriestandortes Österreich, geht es wie zuletzt bei der ATB in Spielberg/Stmk. oder eben jetzt um den Standort der MAN LKW- und Busproduktion in Steyr/OÖ., geht es am Standort MAN-Steyr um 2.300 Arbeitsplätze, geht es am Standort der Region um mehr als 6.000 weitere Arbeitsplätze, die durch die MAN-Schließung betroffen sind. Dann redet keiner dieser ehrenwerten Wirtschaftsvertreter*innen mehr von Standortsicherung. Für den VW-Konzern, dem Eigentümer von MAN, geht es nicht um Standortsicherung, sondern um Profitsicherung. Passt die Profitmaximierung am Standort ist dieser ok, wenn nicht, dann Standort ade!

