

# Scheiße am Schuh

## Produktionsstopps bei VW

*Daniel Behruzi*

---

Hast du Scheiße am Schuh, dann hast du Scheiße am Schuh. Diese Fußballerweisheit passt gerade sehr gut zu Volkswagen. Seit Monaten muss der größte deutsche Autobauer Hiobsbotschaften über immer neue Kosten und Prozesse verdauen. Das haben sich die Spitzenmanager freilich selbst zuzuschreiben. Denn die Verantwortung für die flächendeckenden Abgasmanipulationen wird wohl kaum allein bei ein paar Ingenieuren liegen. Und auch die neueste Krise hat ihre Ursache letztlich in den Spardiktaten der Wolfsburger Führungscrew. Zwar sind die genauen Hintergründe des Streits mit zwei kleinen Zulieferern unklar, der zur Folge hat, dass die Bänder in Emden und bald wohl auch in anderen VW-Werken stillstehen. Doch es ist davon auszugehen, dass die stetige Erhöhung des Kostendrucks dabei eine zentrale Rolle spielt.

Darauf deuten zumindest Äußerungen eines Sprechers der Prevent-Gruppe hin, der die Unternehmen ES Automobilguss und Car Trim zuzurechnen sind, die die Lieferungen von Getriebeteilen und Sitzbezügen an VW verweigern. »Wir sind als kleiner Lieferant weder in der Lage noch motiviert, die Folgen der Diesellaffäre des VW-Konzerns zu tragen, zumal in den letzten Monaten der Druck seitens des Einkaufs auf die Preise kontinuierlich erhöht wurde«, erklärte der Sprecher im *Handelsblatt* vom vergangenen Wochenende.

Fakt ist: Die Autokonzerne nutzen ihre Einkaufsmacht schon seit langem, um die Preise zu drücken und Konditionen zu diktieren. Große Zulieferer wie Bosch können diesen Druck in der Lieferkette weitergeben. Am Ende trifft es – wie immer im Kapitalismus – die Kleinen. Und das heißt vor allem: die Beschäftigten. Während die Bedingungen für die Stammebelegschaften der Endhersteller vergleichsweise gut sind, wird bei Zulieferern und Dienstleistern oft ohne Tarifbindung und Betriebsratsvertretung geschuftet. Forciert wird diese Entwicklung durch das Outsourcing immer weiterer Tätigkeiten, um die eigene Produktion »schlanker« zu machen.

Stets geht es dabei um Kostensenkung. Und um Flexibilität: Bei Marktschwankungen

tragen Zulieferer und Werkvertragsfirmen das Risiko. Und zwar sehr direkt. Längst vorbei sind die Zeiten, als bei nachlassender Nachfrage erst mal auf Halde produziert wurde. Heute läuft alles »just in time« und »just in sequence« – also eng eingetaktet in die Gesamtfertigung. Das spart Lagerkosten, birgt jedoch – wie sich nicht erst jetzt zeigt – auch Risiken. Fällt nur ein wichtiger Zulieferer aus, stehen die Bänder still.

Und dies ist das Positive an der ganzen Sache. Die Belegschaften von Zulieferern und Dienstleistern fühlen sich oft nicht nur ihren eigenen Chefs, sondern auch dem Abnehmer gegenüber hilflos. Sie sollten genau hinschauen, was gerade passiert. Denn die Produktionsstopps dokumentieren, welche potentielle Macht Beschäftigte selbst kleiner Firmen haben können. Sich – und den Unternehmen – dieses Potential bewusztzumachen, könnte helfen, den Allmachtsphantasien der Konzernlenker Einhalt zu gebieten.

---

<http://www.jungewelt.de/2016/08-20/040.php>