

## MAN Steyr steht zur Disposition

Es war ein Dienstag. Um genau zu sein, Dienstag, der 15. September 2020. Das war der Tag, an dem ich persönlich realisiert habe, was fünf Tage zuvor durch die Medien ging und seither in der Presse ein bestimmendes Thema war. Das MAN-Werk in Steyr steht zur „Disposition“. Ein modernes, hübsches Wort umschreibt eine gar nicht so hübsche Zukunft.



Dieser Tag hat sich bei mir insofern eingeprägt, weil ich an diesem Vormittag zu Hause zwischen Kleinkinderbetreuung, den damit verbundenen ständigen „Mamaaa!“-Rufen, Kochlöffel und Hausarbeit endlich Zeit hatte, mir den Podcast von unserem Münchner Betriebsratskollegen am Handy anzuhören. Bis dahin kannte ich nur – wie alle anderen Kolleginnen und Kollegen auch – die Spekulationen, die in den Medien auf- und abgespielt wurden. In einem Interview erläuterte er die Situation und präsentierte die konkreten Pläne und Zahlen des Vorstands für den gesamten MAN-Konzern. Ich musste mich setzen und mir wurde bewusst, dass es diesmal ernst ist. Da bleibt kein Stein auf dem anderen. Nicht wieder eine der bekannten „Restrukturierungsmaßnahmen“ (auch wieder so ein schönes Wort, auf das ich noch eingehen möchte), nein – ganze Werke sollen geschlossen, die Produktionen nach Polen und in die Türkei verlagert und unzählige Arbeitsplätze in Österreich und Deutschland gestrichen werden!

Seit über 20 Jahren arbeite ich bei MAN Truck & Bus in Steyr. Vollzeit bis zur Geburt meiner Kinder und seit einem Jahr Teilzeit. Und ich arbeite gerne dort. Wer das Glück hat, so lange in ein und demselben Betrieb zu arbeiten, hat natürlich eine Verbundenheit mit der Firma, dem Produkt, der Arbeit und den Menschen dort. Viele Freundschaften mit Kolleginnen und Kollegen sind über die Arbeit im Laufe der Jahre entstanden. Erst heuer im Frühjahr wurden unsere neuen LKWs der Weltöffentlichkeit vorgestellt, und wir alle waren mächtig stolz drauf. Es war einfach ein schönes Gefühl zu sehen, wie das Knowhow, der Einsatz und die Arbeit von vielen, vielen Menschen in Form eines neuen LKWs in natura vor einem steht – zum Angreifen. Die offizielle Präsentation fand in Bilbao (Spanien) statt, aber speziell für uns Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Steyr wurde auch eine sehr wertschätzende Präsentation im Werk veranstaltet. Wir alle – ob in der Technik, der Produktion, der Verwaltung und der Abwicklung (man möge mir die Bereiche verzeihen, die ich jetzt vergessen habe zu erwähnen), haben mit unserer Arbeit und unserem Einsatz dazu beigetragen, dass MAN tolle Produkte verkaufen kann. Und das verbindet.

Was uns außerdem verbindet, ist die Hoffnung, dass es trotz aller Schwierigkeiten weitergeht. Und Schwierigkeiten sind uns nicht fremd: Das Werk in Steyr mit seiner über 100jährigen Geschichte hat schon viele Höhenflüge, aber auch mächtige Krisen hinter sich. Die letzte gravierende war weit vor der Zeit, als ich dort zu arbeiten begonnen habe. Mit dem Ende der Verstaatlichten Industrie wurden Ende der 1980er, Anfang 1990 aus dem drittgrößten Industriebetrieb der Zweiten Republik mit bis zu 17.000 Beschäftigten kleine Zweigwerke großer Konzerne. Sie übernahmen Teile der Produktion von Autos, Mopeds, Fahrrädern, LKWs, Traktoren, Wälzlager – oder beendeten sie.

Als MAN Nutzfahrzeuge AG in München die LKW-Sparte der Steyr Daimler Puch übernommen hat, war das natürlich Rettung und Hoffnung zugleich. Mit der Übernahme wurde vorwiegend die leichte und mittlere LKW-Baureihe der MAN in Steyr gebaut. Das sind genau die MAN-LKWs, die wir tagtäglich auf den Straßen wahrnehmen.

Ich selbst habe meinen Arbeitsvertrag noch bei der Steyr Nutzfahrzeuge AG unterschrieben. Als ich dort im Jänner 2000 zu arbeiten begonnen hatte, gab es immer noch Steyr-LKWs zu kaufen. Diese waren technisch gesehen zwar durch und durch MAN, lediglich die altbekannte Kühlermaske erinnerte noch an die legendären „Steyrer“ die weltweit als zuverlässige Lastwagen bekannt und beliebt waren.

MAN hat damals viel in das Werk Steyr investiert und die Marke MAN bei den ehemaligen Steyrer Kunden im In- und Ausland erfolgreich etabliert.

Was ich persönlich von Beginn meiner Arbeit dort immer wahrgenommen habe, war der Stolz und das Knowhow der „Steyrer-Werkerinnen und Steyrer-Werker“, aber auch eine unterschwellige und subtile Konkurrenz zum Mutterkonzern. Zwar waren wir als Teil der MAN eine große Firma, aber ich habe schnell erfahren, was es heißt, ein Tochterunternehmen eines großen Konzerns zu sein. Speziell in wirtschaftlich schwierigen Zeiten hat sich das Werk in Steyr immer peinlichst genau an die Spielregeln und Vorgaben von Sparprogrammen der mächtigen Mutter halten müssen, die mitunter oft nicht ganz gerecht waren. Aber das ist halt so. Wer zahlt, schafft an. Trotzdem haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werks in Steyr immer gute Arbeit geleistet und sind ein wichtiger Teil der MAN – und umgekehrt ist die MAN ein wichtiger Teil von uns.

Bis zur Geburt meiner Kinder vor vier Jahren habe ich in einer Abteilung gearbeitet, die einer „Restrukturierungsmaßnahme“ zum Opfer gefallen und aufgelöst worden ist. Restrukturierung. Wieder so ein modernes und harmlos klingendes Wort, das oft nichts anderes heißt als Personalabbau und Arbeitsverdichtung für die, die übrigbleiben. Allerdings wurde damals eine komplette Umorganisation des gesamten Konzerns vorgestellt, Bereiche und Abteilungen in den verschiedenen Werken zentralisiert, Zuständigkeiten neu aufgeteilt und entsprechende Investitionen zugesagt.

Ich habe das trotz allem positiv empfunden, denn obwohl verschiedene Abteilungen im Werk an andere Standorte verlegt worden sind, haben wir mit der Kunststoffteilelackierung – übrigens Europas größter Lackieranlage für LKW-Kunststoffanbauteile – und dem kundenorientierten Sonderfahrzeugbau gleich zwei wichtige Standbeine im Konzern erhalten. Dafür sollte nur die MAN in Steyr zuständig sein. Das war ein Lichtblick. Außerdem wurde der erste MAN e-Truck in Steyr entwickelt und gebaut.

Aber zurück zu dem Begriff Restrukturierung. Es ist klar, dass ein so großer Konzern wie MAN immer Potential für Optimierungen in den Arbeitsabläufen hat – alleine schon der Digitalisierung wegen. Die Globalisierung verändert Wirtschaft und Arbeitswelt permanent. Die Konkurrenz schläft nicht und das ist mittlerweile jedem von uns klar. Hinzu kommt das ständig über uns schwebende Damoklesschwert der „hohen Personalkosten“: Egal welcher Branche man angehört, mittlerweile wird einem als arbeitenden Menschen permanent von der Wirtschaft vermittelt, man sei zu teuer und im Osten sei alles viel billiger. Dass darunter aber oft die Qualität leidet und die Menschen dort unter teils unwürdigen Bedingungen arbeiten müssen und ausgebeutet werden, wird meist vornehm verschwiegen. Auch bei uns im Werk war die Angst, die MAN könne die Produktion in ein Billiglohnland auslagern, immer präsent – mal mehr, mal weniger.

Speziell in den vergangenen zehn Jahren hat sich leider herausgestellt, dass die Unternehmensführung leider sehr kurzfristig und hauptsächlich den Interessen der Aktionäre entsprechend agiert hat. So wichtige Themen wie alternative Antriebstechnologien oder die Erweiterung der Fahrzeugreihe wurden zwar immer wieder aufgegriffen, die dazugehörigen Projekte aber oft mittendrin aus Kostengründen wieder gestoppt und somit viel Zeit und Geld vergeudet. Nachhaltigkeit und Zukunftsorientierung waren oft gehörte Schlagworte, nur leider waren konkrete Handlungen dahinter nicht erkennbar. Ist das wirklich die Wirtschaft von heute?

Dazu nur ein kleines Beispiel: Als ich nach meiner ersten Karenz wieder in die Firma zurückgekehrt bin, war die „Restrukturierungsmaßnahme“, unter der auch meine alte Abteilung geschlossen wurde, schon wieder von einer neuen abgelöst worden. Man hatte ihr einen neuen Namen gegeben, allesamt wohlklingende, meist englische Namen, die modern sind und vermutlich zumindest in Managerkreisen gut ankommen. Was aber noch gravierender war: Die zugesagten Investitionen in die neue Lackieranlage wurden mittendrin gekürzt und ein reibungsloser Anlauf der Anlage war unmöglich

geworden. Als ich dann vor einem Jahr, nach meinem zweiten Kind, wiederrum in die Firma zurückgekommen bin, habe ich nicht schlecht gestaunt, dass ein weiteres „Restrukturierungsprogramm“ in aller Munde war. Eines, das uns – die MAN – auf Erfolgsspur bringen und unsere Zukunft als LKW-Hersteller in Europa und der restlichen Welt sichern sollte. Dabei ist auch erstmals die Zahl 6.000 durchgedrungen, die uns allen ein recht unbehagliches Gefühl bereitet hat. Damit waren die Stellen im Konzern gemeint, die MAN abbauen wollte.

Allerdings waren wir in Steyr den Zickzack-Kurs der letzten Jahre und die damit verbundenen Maßnahmen, die teilweise umgesetzt, teilweise gestoppt und durch neue Maßnahmen ersetzt wurden, schon mehr oder weniger gewöhnt. Viele – unter anderem auch ich – haben vermutet, dass das Jahr 2020 zwar wieder einiges an Veränderungen und letztendlich Personalkürzungen bringen wird. Aber unser Werk in Steyr war gut ausgelastet und das Personal wurde ständig „verschlankt“. Wir hatten immer unsere „Hausaufgaben“ gemacht. Die Probleme im Konzern waren wohl bekannt, allerdings konnte man dagegen wenig tun. Die Entscheidungsträger sitzen halt in München, beim Mutterkonzern, und in Wolfsburg, denn seit einigen Jahren gehört MAN gemeinsam mit dem schwedischen LKW-Hersteller Scania zum Volkswagen-Konzern.

Dabei hatte ich einmal die Hoffnung, das Unternehmen interessiert sich für die Stimmen seiner Beschäftigten: Als vor ca. zehn Jahren Mitarbeiterbefragungen im gesamten Konzern gestartet wurden, hatte ich – wie viele meiner Kolleginnen und Kollegen auch – die große Hoffnung, dass man damit wirklich Abläufe, die nicht optimal laufen, verändern kann. Leider hatte man schon nach der ersten Befragung die ernüchternde Erkenntnis, dass die Unternehmensführung an den Verbesserungsvorschlägen der Beschäftigten kein echtes Interesse hat. Somit werden diese Befragungen zwar jährlich durchgeführt, aber richtig ernst wird dieser „Stimmungsbarometer“ wie er so schön heißt, schon lange nicht mehr genommen. Alle machen die Befragung mit, jeder bewertet möglichst positiv, damit er oder sie damit später keine zusätzliche Arbeit mehr hat. Denn – vereinfacht gesagt – wer ein Problem anspricht oder aufzeigt, muss auch gleich die Lösung parat haben, natürlich nur in und für die eigene Abteilung. Bereichs- oder gar werksübergreifend? Nein, danke! Unabhängig davon, dass wir in Steyr schon lange keine Entscheidungen mehr selbst treffen können. Alles muss doppelt und dreifach im Mutterkonzern abgesegnet werden. Damit wird ein grundsätzlich tolles Instrument der Unternehmensführung völlig zerstört und ad absurdum geführt. Das ist zumindest mein Eindruck und der ist schon sehr ernüchternd.

Trotzdem schaffen wir es, dass täglich hochwertige, moderne und auch schöne LKWs vom Band laufen und dem Kunden übergeben werden können. Natürlich gehen wir arbeiten, um unseren Lebensunterhalt zu verdienen. Aber wir wollen auch was weiterbringen und beweisen das mit unserer Flexibilität und unserem Einsatz jeden Tag auf's Neue. Wenn Probleme auftauchen, suchen wir nach einer Lösung im Rahmen unserer Möglichkeiten. Am Ende des Tages will trotzdem jeder gute Arbeit abliefern. Ich bin überzeugt, dass dieses Grundbedürfnis in jedem von uns steckt.

MAN Steyr steht zur Disposition

Mit so einer Hiobsbotschaft haben wir alle nicht gerechnet. Obwohl sie sich – im Nachhinein betrachtet – schon im heurigen März abgezeichnet hat: Noch vor Corona waren erstmals in einer seriösen, deutschen Zeitung Gerüchte über die Schließung des Werks in Steyr zu lesen. Diese wurden zuerst weder dementiert noch bestätigt. Unsere Betriebsräte hatten einige Mühen, den Vorständen einen Kommentar zu entlocken. Es war auch irgendwie absurd, denn erst ein Jahr zuvor war ein Standort- und Beschäftigungssicherungsvertrag zwischen Unternehmen und Betriebsrat verhandelt und unterzeichnet worden. Schließlich wurden die Gerüchte entkräftet und man ging zur Tagesordnung über. Dann kam Corona. Einmal mehr waren wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dankbar, Kurzarbeit in Anspruch nehmen zu können. Zum Glück konnte diese Maßnahme bald beendet werden. Die

Auftragsbücher waren voll, genug Arbeit war vorhanden und so haben wir unsere Jobs behalten, wofür wir sehr dankbar waren.

Jetzt heißt es plötzlich: 9.500 Menschen sind im gesamten MAN-Konzern weltweit „zu viel“. Diese Zahl übersteigt meine Vorstellung bei weitem. Reden wir vom Werk in Steyr, ist sie zwar kleiner, aber immer noch unfassbar: 2.300. Rechnet man die vielen Zulieferbetriebe dazu, die von einer Schließung des Werks in Steyr betroffen wären, dann verdoppelt sich diese Zahl noch einmal auf über 5.000 Menschen. Und es geht noch weiter: Wer kann sich dann noch den Traum vom Eigenheim, den jährlichen Urlaub, das neue Auto oder auch nur den regelmäßigen Gang zur Wirtin um's Eck leisten? Ich mag mir die Auswirkungen gar nicht vorstellen.

Eine Frage lässt mir keine Ruhe: WARUM?

Warum sollen jetzt auf einmal 9.500 Menschen „zu viel“ da sein? Diese Frauen und Männer wurden doch aus gutem Grund eingestellt. Wir, im Werk Steyr, kennen das langwierige und zahlreiche Stellen durchlaufende Prozedere von Personalentscheidungen nur zu gut. In Steyr werden diese schon lange nicht mehr getroffen. Woher kommt also auf einmal dieses „Zuviel an Personal“? Wie hat es einer unserer Betriebsräte so schön formuliert: „Diese Menschen sind nicht einfach über den Zaun geklettert, um bei uns zu arbeiten“.

Themen wie Klimaschutz und alternative Antriebe sind seit vielen Jahren in aller Munde und mittlerweile auch in der Fahrzeugindustrie angekommen. Warum wurden zahlreiche Projekte mitten im Prozess geändert oder gestoppt, ohne je die Ergebnisse abzuwarten und zu analysieren? Warum wurden so dermaßen viele Ressourcen – menschlicher wie auch finanzieller Art – verschwendet? Alles nur um möglichst hohe Gewinne für Aktionäre zu erzielen?

Trotz all der düsteren Aussichten ist mir aber eines klar: Noch ist das MAN-Werk in Steyr nicht geschlossen. Noch zeigen wir jeden Tag, was wir können. Noch laufen täglich hochmoderne LKWs vom Band. Und – das ist vielleicht das wichtigste – die Verhandlungen zwischen Unternehmensführung und Betriebsrat haben erst begonnen. Bei der Mitte September abgehaltenen Vollversammlung im Werk hat sich mir ein Bild eingeprägt, das Hoffnung macht. Einstimmig haben wir, Belegschaft und Betriebsrat, beschlossen, um unser Werk und unsere Arbeit zu kämpfen. Wir wollen zeigen, dass wir in Steyr gute Arbeit leisten, und dazu beitragen, dass Transport und Klimaschutz sich nicht automatisch ausschließen müssen. Wir wollen Teil der Lösung für dieses Problem sein. Für unsere gemeinsame Zukunft.

Andrea Dumpfhart, MAN Mitarbeiterin seit 20 Jahren