

# „Umbruch für die Region“

INTERVIEW VW-Betriebsrat Bätzold über die Zukunft der Autoindustrie

VON GREGORY DAUBER

**Baunatal** – Das VW-Werk Kassel in Baunatal ist mit 17 000 Beschäftigten das zweitgrößte in Europa. Ohne diesen Standort geht nichts im Volkswagen-Konzern: Das Werk baut unter anderem Getriebe für alle Antriebsarten vom Verbrenner bis zum reinen E-Auto. Wir sprachen mit dem Vorsitzenden des Betriebsrates, Carsten Bätzold, über die Coronakrise und die Zukunft der Autoindustrie.

**Herr Bätzold, schon vor der Coronakrise stand die Autobranche vor Problemen. Bei Volkswagen kamen in den letzten Monaten zudem viele interne Konflikte dazu. Wie ist derzeit die Stimmung in der Belegschaft?**

Die Menschen machen sich große Sorgen darum, wie es weitergeht. Es kommen viele Veränderungen auf uns zu: die Digitalisierung, die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung und die Elektrifizierung. Das ist zwar alles bekannt, aber die Belegschaft ist natürlich stolz auf die Arbeit, die sie bisher geleistet hat – wir bauen weiterhin Klasse Autos und gute Getriebe. Die Coronakrise wirkt wie ein Brennglas. Da haben alle plötzlich gespürt: Wir bauen mal acht Wochen lang keine Autos und irgendwie merkt es gar keiner – außer denen, die in Kurzarbeit sind natürlich. Der Verkehr läuft weiter, und wir haben nicht erlebt, dass die Republik zum Stehen kommt, wenn keine neuen Autos in den Markt kommen, also dass die Produktion irgendwie systemrelevant wäre. Das wirkt auch in der Belegschaft gewisse Fragen auf. Außerdem wird es in Zukunft natürlich weitere Innovationen geben und die Fertigungstiefe nimmt bei E-Autos stark ab. Das wissen auch die Kolleginnen und Kollegen.

**Experten zufolge werden in der Autoindustrie Tausende Jobs verloren gehen. Wo sollen all diese Beschäftigten hin?**

Was den Standort hier angeht, ist meine Hypothese, dass wir bis zum Jahr 2030 zwischen 5000 und 8000 Arbeitsplätze weniger haben werden. Das heißt nicht, dass diese Leute arbeitslos sein werden. Trotz aller Konflikte ist Volkswagen immer noch ein Arbeitgeber, bei dem Arbeitsplatzsicherheit gleichrangig mit der wirtschaftlichen Zielen und der Gewinnmaximierung ist. Bis 2029 sind betriebsbedingte Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen weiter ausgeschlossen. Es wird über den demografischen Wandel ein ganz normales Ausscheiden aus Altersgründen geben. Innerhalb des Betriebes kommt es dazu also zu keinem Konflikt.

**Was bedeutet das für die Wirtschaftsregion Nordhessen?**

Für die Region wird das ein großer Umbruch sein. Denn wenn so viele Industriearbeitsplätze mit solcher Lohn- und Gehaltsstruktur nicht mehr da sind, hat das natürlich einen enormen wirtschaftlichen Einfluss. Wir wissen aus wissenschaftlichen Studien, dass jeder Ar-



ZUR PERSON

**Carsten Bätzold (54)** wurde in Kassel geboren. Nach dem Realschulabschluss 1982 begann er seine Ausbildung zum Universalfräser (Zerspanungsmechaniker) im VW-Werk. Seit seiner Ausbildung ist er in der Mitarbeitervertre-

tung tätig, erst in der Jugend- und Auszubildendenvertretung, später im Betriebsrat. Seit 2012 ist er Betriebsratsvorsitzender und Mitglied des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG. gda

FOTO: GREGORY DAUBER

beitsplatz, der bei uns wegfällt, den Faktor 2,4 hat für weitere Arbeitsplätze, die da dranhängen. Da sind Dienstleister, Zulieferer, aber auch der Einzelhandel betroffen. Dieser Wandel ist also keineswegs nur auf Volkswagen beschränkt. Aus meiner Sicht gibt es darauf noch keine politischen Antworten.

**„In vielen anderen Bereichen werden genügend Leute gebraucht.“**

Carsten Bätzold  
Betriebsratsvorsitzender des  
VW-Werks in Baunatal

**Was wäre denn eine solche Antwort?**

Eine könnte ja sein, die Arbeitsplätze drum herum tariflich so weiterzuentwickeln, dass es dort eine Alternative zur Autoindustrie gibt. Nur ein Beispiel: Eine qualifizierte Fachkraft in der Pflege hat brutto bis zu 1000 Euro weniger als ein Beschäftigter in der VW-Produktion. Wenn die Arbeit in der Pflege nicht so ordentlich tarifiert wird, wie es sein müsste, dann sind diese Jobs auch nicht so attraktiv. Pflegeheime und Krankenhäuser sind gesellschaftlich notwendig – das hat die Coronakrise ja sehr stark gezeigt. Also muss man sie auch dementsprechend vergüten und diese Bereiche der Profit-Logik entziehen.

Wenn das passiert, mache ich mir auch keine Sorgen um die Arbeitsplätze, die in der Autoindustrie wegfallen. In vielen anderen Bereichen werden genügend Leute gebraucht.

**Traditionell haben sich Gewerkschaften immer für Beschäftigungssicherung und Lohnsteigerungen eingesetzt. Kann das in Zukunft dabei bleiben?**

Die gewerkschaftlichen Kämpfe der Zukunft werden sich im Wesentlichen nicht auf der Lohnseite abspielen, sondern bei der Qualität und dem Umfang der Arbeit. Das ist auch eine Erkenntnis der Coronakrise. Wenn also weniger Arbeit da ist, müssen wir in der Autoindustrie auch über Arbeitszeitverkürzung sprechen. Die Frage ist dann, wie der Lohnausgleich dafür ausgestaltet werden kann. Nichtsdestotrotz wird es eine monetäre Weiterentwicklung geben müssen, die wird aber davon begrenzt sein, wie viel Gegenwehr es von Unternehmensseite geben wird und wie viel Geld zur Umverteilung zur Verfügung steht. Eine wichtige Frage wird sein, wer bezahlt für die Folgen der Coronakrise wie etwa die neuen Staatsschulden. Werden das die Beschäftigten mit ihren Steuern machen müssen oder können wir das Geld dort holen, wo es auch ist? Etwa im Spitzenbereich der Einkommenssteuer, der Millionen-Erbschaften oder einer Vermögensabgabe. All-

das hatten wir ja schon mal in der Geschichte der Bundesrepublik. Darauf müssen die Gewerkschaften hinarbeiten.

**Sie sagten gerade selbst, dass der Verkehr auch weiterläuft, wenn keine neuen Autos dazukommen. Ist dieses Produkt überhaupt noch ein nachhaltiges Geschäftsmodell?**

Es wird immer auch noch Individualverkehr geben, auch mit Autos. Für Großstädte mag das nur eingeschränkt gelten, da wird sich auch in der Verkehrsplanung einiges ändern. Auf der anderen Seite gibt es so viele Regionen, wo es gar keinen öffentlichen Nahverkehr gibt, auf den man umsteigen könnte, selbst wenn man wollte. Und auch mit einem E-Bike fährt man nicht jeden Tag 30 Kilometer hin und zurück zur Arbeit. Es wird also weiter Autos geben, aber sicher nicht mehr in dieser Menge. Vor diesem Hintergrund muss man nach neuen Chancen suchen und sich fragen, ob es das richtige Ziel ist, jedes Jahr Millionen neuer Autos in den Markt drücken.

**Chancen nutzen klingt gut, aber wie könnten gewinnbringende neue Geschäftsmodelle für Konzerne wie Volkswagen aussehen?**

Ich glaube, das ist keine Entscheidung, die ein einzelner Konzern treffen kann, weil das ja dann immer erst mal Vorteile für die Konkurrenz

bringt, die sich dann Marktanteile sichert. Dadurch wird ja nicht die Gesamtzahl der Neufahrzeuge weniger. Es muss politisch überlegt werden, wie viele neue Autos man denn haben möchte. Was ist gesellschaftlich notwendig? Wir haben solche schwerwiegenden Umbrüche ja schon erlebt, etwa bei der Kohle. Wir hatten mal Hunderttausende Beschäftigte in der Kohleindustrie, die es heute nicht mehr gibt. Das ist ein jahrzehntelanger Prozess gewesen, aber eben mit enger politischer Begleitung. Jetzt müssen wir uns für die Autoindustrie überlegen, wie man so etwas gestalten kann. Allein die Coronakrise wird dazu führen, dass viele Autobauer ihre Produktionskapazitäten zurückschrauben werden. Auch in Deutschland will dort Produkte auslaufen oder die Überkapazität einfach so groß ist. In Frankreich und Spanien ist das teilweise schon erfolgt.

**Die Nachfrage nach E-Autos und Hybriden übersteigt derzeit das Angebot massiv, zudem sind Verbrenner von der Autoprämie ausgeschlossen – muss die Transformation jetzt noch schneller gehen und noch radikaler ausfallen?**

Die Bereitschaft der Kunden, auf E-Autos umzusteigen, wird noch stärker zunehmen. Wer schon mal elektrisch gefahren ist, ist schnell davon überzeugt. Das ist ein völlig neues Fahrgefühl und bringt viele digitale Neuheiten mit sich. Das Problem ist ja: Jede E-Auto-Fabrik braucht im Grunde eine eigene Batteriefabrik nebenan, die viel Fachwissen und Rohstoffe benötigt. Da hakt es, viel schneller geht es derzeit also nicht unbedingt. Jetzt rächt sich also, dass jahrelang nur geredet wurde, der Stimmungsumschwung auf Kundenseite ist da und die Produktion kommt nicht hinterher. Hinzu kommt, dass die Coronakrise den finanziellen Rahmen enger steckt.

**Kommen wir noch mal zur Stimmung in der Belegschaft: Wie kommt es an, wenn alle nur noch von E-Autos sprechen und es sozial erwünscht ist, sich sauber fortzubewegen?**

Das Spannende ist, dass die Kollegen und Kolleginnen in der Produktion ja auch gleichzeitig Kunden sind. Außerdem ist das auch abhängig von der Generation: Bei den Jüngeren gibt es eine sehr große Offenheit gegenüber der Technologie. In den älteren Generationen gibt es ein stärker verbreitetes Beharrungsvermögen an Verbrennungstechnologie. Das ist vergleichbar mit einem Handschaltgetriebe und einem Automatikgetriebe. Da haben wir eine ähnliche Erfahrung gemacht. Anfangs war Automatik für die „Dilettanten“ nicht fahren können“, mittlerweile sind unsere DSG-Getriebe so ausgefeilt und beliebt, dass sich das Blatt gewendet hat. Die Leute müssen selbst die positive Erfahrung mit der neuen Technik machen, um loslassen zu können.

## ZWISCHEN DEN ZAHLEN



### Überbrückungshilfen Die nächste Finanzspritze

VON GREGORY DAUBER

Mit Wumms wollte Bundesfinanzminister Olaf Scholz die Coronakrise überwinden. Klotzen statt kleckern bleibt das Motto, denn trotz erster Lockerungen leidet die Wirtschaft weiter. Zuletzt machten Veranstalter und Kulturbetriebe auf ihre Not aufmerksam.

Das jüngste Wumms-Kapitel: Überbrückungshilfen für kleine und mittlere Unternehmen, die das Fundament der Wirtschaft bilden. Ab heute können sie das neue Hilfsmittel beantragen, vorausgesetzt ihr Umsatz ist im Zuge der Krise eingebrochen. Maximal 150 000 Euro gibt es in den Sommermonaten, um Fixkosten für Miete und Personal zu decken – zurückgezahlt werden muss nichts.

Die Krux der Wirtschaftspolitik ist, dass ihre Wirksamkeit erst später beurteilt werden kann. Zugute gehalten kann der Politik bisher aber, dass sie sich nicht scheut, in die Vollen zu gehen – in diesem Fall geht es um 25 Milliarden Euro. [wirtschaft@na.de](mailto:wirtschaft@na.de)

### So erreichen Sie die Wirtschaftsredaktion:

Nicole Schippers,  
Telefon: 05 61 / 203-15 34  
Gregory Dauber,  
Telefon: 05 61 / 203-14 33  
Fax: 05 61 / 2 03-24 00  
E-Mail: [wirtschaft@na.de](mailto:wirtschaft@na.de)

### WIRTSCHAFTS-ABC

#### Lieferkette

Als Lieferkette wird das Netzwerk von Zulieferern, Lieferanten, Produzenten und Händlern bezeichnet, welches an einem Produkt beteiligt ist. Im Fachjargon wird für Lieferketten oft der englische Begriff *supply chain* verwendet. Eine ganzheitliche Lieferkette reicht von den Rohstoffproduzenten verschiedener Komponenten bis zum Endkunden. Eine engere Betrachtung von Lieferketten aus Sicht eines Unternehmens beinhaltet den direkten Zulieferer, das eigene Unternehmen und den direkten Kunden.

Das *Supply-chain-Management (SCM)* ist ein wichtiger Teil der Betriebswirtschaftslehre. Moderne Lieferketten, wie etwa in der Autoindustrie, sind nicht selten fächerübergreifend eng aufeinander abgestimmt. In der Regel sind mehrere Unternehmen an derselben Lieferkette beteiligt. Das SCM beeinflusst die Planung, Durchführung und Kontrolle in den Bereichen Logistik, Fertigung, Materialeinsatz, Informationsaustausch und Personal. gda