



Kostensenkung allein springt zu kurz

Wir halten es eben für falsch, nur die Kosten zu betrachten. Vielmehr sollte der Vorstand – neben der Komplexitätsfrage – auch beantworten, wie seine Strategie aussieht, um zusätzliche Erlöse zu erzielen und Marktanteile zurückzugewinnen. Wie kann beispielsweise das Geschäft im Bereich Global Services and Parts (also das Ersatzteil- und Werkstattgeschäft) noch gewinnbringender weiterentwickelt werden? Das sind ureigene Management-Aufgaben. Das sind Stellhebel mit großer Wirkungskraft – und sie funktionieren, ohne dass es weiterer Einsparungen bedarf!

Wir meinen, die Strukturen, die sich der Truck-Bereich gegeben hat, sind zu hinterfragen. Sind wir hier wirklich optimal aufgestellt? Auch solche Fragen dürfen kein Tabu sein!

Michael Brecht
Betriebsratsvorsitzender
Werk Gaggenau

Dieter Seidel
Betriebsratsvorsitzender
Werk Kassel

Thomas Zwick
Betriebsratsvorsitzender
Werk Wörth

Joachim Horner
Betriebsratsvorsitzender
Werk Mannheim

Jörg Spies
Betriebsratsvorsitzender
Zentrale

Wir fordern daher von der Unternehmensleitung:

- ⇒ Mehr Kreativität bei der Verbesserung der Absatz- und Ergebnissituation als plumpe Kostensenkung!
- ⇒ Kein unsinniges Sparprogramm
- ⇒ An den Zielbildern der Standorte darf nicht gerüttelt werden!

Das heißt:

- ⇒ Keine Eingriffe in unsere vereinbarten Standortstrategien!
- ⇒ Kein Aufschnüren der Vereinbarungspakete, kein „Nachkarten“
- ⇒ Umsetzung der geplanten Investitionen!



STREAM

STRUCTURAL EXCELLENCE AT MB TRUCKS

++++ Neues Spar- und Effizienzprogramm vom Unternehmen angekündigt ++++ Position der Betriebsräte der Standorte Gaggenau, Kassel, Mannheim, Wörth und Zentrale ++++

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

„Daimler macht sich wetterfest“ lautet die Überschrift eines Artikels im Handelsblatt vom 29.11.2016, in dem Vorstand Wolfgang Bernhard neue Kostensenkungsziele für Daimler Trucks verkündet. „STREAM“ für „Structural Excellence at Mercedes“ heißt ein neues Einspar- und Effizienzprogramm

Daimler Trucks unter Druck

Die Unternehmensleitung hat es in der Presse offenbart:

Ziel des laufenden Effizienzprogramms ist bereits, in den kommenden beiden Jahren das Ergebnis von Daimler Trucks um 1 Mrd. Euro brutto zu verbessern. Nun sollen in diesem Zeitraum zusätzlich weitere 400 Mio. Euro an Fixkosten eingespart werden. Bestehende Strukturen und Abläufe kommen demnach erneut auf den Prüfstand.

Damit wird enormer Druck auf die Lkw-Sparte und ihre Beschäftigten erzeugt. Begründet wird dies mit konjunkturellen, aber auch strukturellen Problemen: Ursprünglich wollte Daimler im laufenden Geschäftsjahr mehr als eine halbe Million Trucks verkaufen und 2,7 Mrd. Euro EBIT erzielen. Doch bereits im Mai musste man von diesen Zielen abrücken. Besonders in Südamerika und einigen Märkten Asiens gibt es erhebliche Absatzprobleme. In den USA ist das Produktionsprogramm ebenfalls rückläufig – wenn auch ausgehend

von einem relativ hohen Niveau. Für 2017 sind keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten.

Was sagt der Betriebsrat dazu?

Die Ergebnis-Situation ist schwierig – aber wir haben schon viel getan

Wir sehen durchaus, dass sich die Lkw-Märkte negativ entwickelt haben. Die Ergebnissituation von Daimler Trucks hat sich tatsächlich erkennbar verschlechtert. Damit stehen wir insgesamt nicht da, wo wir stehen wollen.

Selbstverständlich wollen auch die Betriebsräte, dass sich die wirtschaftliche Situation unserer Division wieder deutlich verbessert. Aber wir fragen uns gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen bei Daimler Trucks schon: Wie oft sollen wir in den Werken denn noch jeden Stein umdrehen?

In den letzten Jahren wurden in der Produktion, in den Büros und insbesondere in den indirekten Bereichen an den Standorten erhebliche

Anstrengungen unternommen, um Fixkosten zu reduzieren. Auch wurden bereits Hunderte von Stellen in indirekten Bereichen abgebaut.

In den Zielbildern der Standorte wurden eine Reihe von Effizienzmaßnahmen – u.a. Entscheidungen über Outsourcing – verankert. Diese werden derzeit umgesetzt. Es besteht seitens der Betriebsräte wenig Bereitschaft, jetzt wieder über neue Fremdvergaben zu diskutieren, zumal wir solche Maßnahmen teilweise für fragwürdig hinsichtlich ihrer Effekte halten.

Wir halten uns an die gültigen Vereinbarungen zu den Zielbildern (Site Strategy). Das gleiche erwarten wir von der Unternehmensleitung!

Sparprogramme führen oft zu Fehlsteuerungen

Sogenannten -Spar- oder Effizienzprogrammen- stehen wir aus gutem Grund äußerst kritisch gegenüber. Mit kontinuierlichen Verbesserungen hat die Belegschaft in den vergangenen Jahren wesentlich und nachhaltig zum Erfolg des Unternehmens beigetragen. Dagegen Sonderprogramme entwickeln oft eine negative Eigendynamik, v.a. dann, wenn die Zielzahlen nicht erreicht werden. Dann werden unsinnige, teilweise auch schon bekannte Ideen aufpoliert und es

gibt reihenweise allenfalls kurzfristig wirksame Entscheidungen, die im Nachgang mehr Kosten erzeugen oder wirkungslos verpuffen. Wir werden uns da gemeinsam mit aller Kraft gegen unsinnige Vorschläge stemmen!

Bei „STREAM“ sollen bis Ende März 2017 Ideen zur Veränderung der Strukturen an den Daimler Trucks-Standorten entwickelt werden. Diese sollen dann bereits 2018 umgesetzt und wirksam sein. Vorstand Wolfgang Bernhard gibt dafür die Parole aus: „Es geht primär um Kosten“ aber er will auch einen Personalabbau nicht ausschließen.

Wir reden nicht über Köpfe

Die Antwort der Betriebsräte darauf ist: „Wir reden nicht über Zielzahlen und erst recht nicht über Köpfe!“ – Wenn überhaupt, geht es um Prozesse.

Es ist sicher richtig, Komplexität zu reduzieren und damit auch Schnittstellen. Komplexität ist ein Haupttreiber bei den Fixkosten. Das gilt für Komplexität im Produktportfolio, im Geschäftssystem und auch in der Struktur des Geschäftsbereichs. Wir sehen in einer sorgfältigen Analyse und Umsetzung des Verbesserungspotentials einen wesentlichen Ansatz zur Umkehr der wirtschaftlichen Situation im Truck.