

Zukunft in menschenleeren Hallen

Personal-Denkspiele im Volkswagen-Konzern

Bei einem der größten Arbeitgeber, dem Volkswagenkonzern, wird Erstaunliches gedacht: Mit drastisch verkürzten Arbeitszeiten ließen sich mehr Leute beschäftigen.

Es ist nicht der Vorsitzende Carl Hahn, der das zu Papier bringt. Auch seine Vorstandskollegen bleiben nach wie vor bei der Parole, daß die 40-Stunden-Woche vorläufig das Beste für alle Beteiligten sei. Es ist vielmehr eine Studie „auf der Ebene der Abteilungsleiter“, wie VW-Personalvorstand Karl-Heinz Briam sagt, die für Diskussionsstoff in Wolfsburg sorgt.

Unter dem Titel „Personal 2000 oder der arbeitende Mensch im Jahr 2000“ haben Briams Mitarbeiter einmal durchgerechnet, wie die Zukunft bei VW aussieht, wenn im gleichen Tempo wie bisher menschliche Arbeitskraft durch Maschinen ersetzt wird. Bleibt es bei der 40-Stunden-Woche, so das Rechenergebnis, dann werden – bei gegebenem Produktionsvolumen – „im Jahr 2000 in der VW AG nur noch ca. 85 000 Mitarbeiter beschäftigt sein“ – 30 000 weniger als heute.

Daß die Kollegen mit der eisernen Hand, die Roboter, immer mehr Menschen von ihren Arbeitsplätzen verdrängen, ist eine schlichte Erkenntnis, die oft genug durch Erfahrung belegt ist. Auch Volkswagen beschäftigt beispielsweise in seiner hochautomatisierten Halle 54 statt 5000 nur noch 4000 Leute, die mit Hilfe von Robotern den Golf montieren.

Aber der „Denker-Club“ (ein VW-Sprecher) in der Wolfsburger Personalabteilung geht in seiner Analyse noch einen Schritt weiter. „Durch alternative Arbeitszeitmodelle“, so steht es in dem VW-Papier, „kann es gelingen, notwendigen Personalabbau zu verringern“.

Wie das aussieht, wird präzise beziffert: Unter der Voraussetzung, „daß im Jahr 2000 die 30-Stunden-Woche erreicht wird“, können der Modellrechnung zufolge bei VW „ca. 20 000 Arbeitsplätze zusätzlich gesichert“ werden.

Begreiflich, daß sich der VW-Vorstand gegen den Verdacht wehrt, bei „Personal 2000“ könnte es sich um Denkspiele der Konzernführung handeln. Denn nach wie vor vertritt Hahn die Ansicht, Rationalisierung müsse keine Arbeitsplätze kosten.

„Ich freue mich über die kreative Mitarbeit in meinem Ressort“, sagt

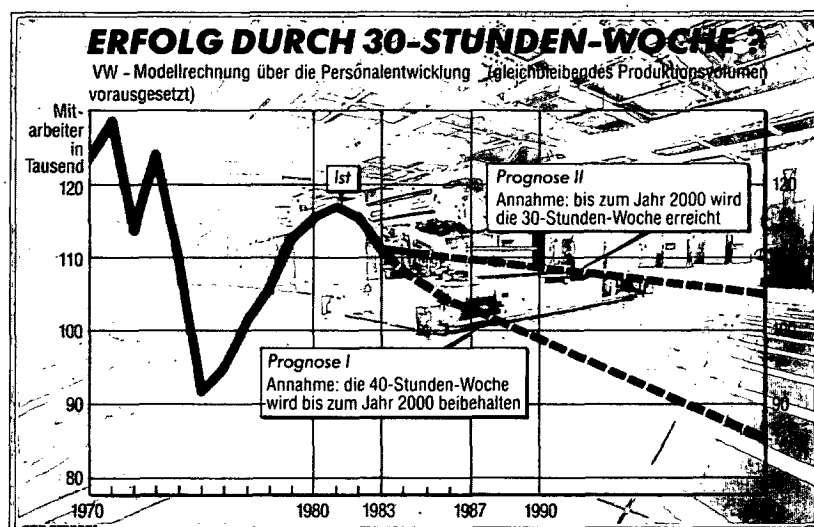
Personalvorstand Briam. Aber die vorliegende Studie sei vorerst nur mehr „Arithmetik, die der Planung voranzugehen hat“. Sie sei auch bislang im Vorstand noch nicht diskutiert worden.

In der Tat sind in der Arithmetik der Briam-Mitarbeiter beispielsweise die Kosten einer möglichen Arbeitszeitverkürzung noch nicht berücksichtigt. Auch zur Entwicklung der Märkte oder möglichen Änderungen der Käuferwünsche ist – da es sich um eine Modellrechnung handelt – nichts gesagt. „Das muß alles“, so Briam, „noch ergänzt werden.“

Der VW-Vorstand hofft, daß die unausweichliche weitere Automatisierung der Produktion durch Mehr-

„Hat VW“, so heißt es in „Personal 2000“, „den Anschluß an die Konkurrenz verloren?“ Die Antwort steht fest: Weiter rationalisieren.

Wie das geschehen soll, darüber hatte sich ein anderer Denker-Club des Konzerns ebenfalls Gedanken gemacht. In der Studie „Werk 2000 – zukünftige Entwicklungen und Folgerungen“ wurde bereits im vergangenen Jahr der Übergang zur „flexiblen, vollmechanisierten und automatisierten Fertigung“ durchgespielt. Es war offensichtlich der Anstoß für die jüngste Denkarbeit der Briam-Mitarbeiter. Beschrieben werden Werke, die fast menschenleer sind; nur ein kleiner Stab für die Überwachung der Maschinen ist erforderlich.



arbeit am Auto mindestens teilweise ausgeglichen wird. Im Jahre 1965 seien 1,45 Millionen Autos mit 93 000 Beschäftigten gebaut worden, 1987 sollen 102 000 Leute etwa die gleiche Zahl von Fahrzeugen fertigen: Der Golf bestehe eben aus 10 000 Teilen, nicht wie der Käfer nur aus 5 000.

Optimisten bei VW meinen, daß vielleicht sogar wieder Leute eingestellt werden müßten. Doch sicher ist zunächst nur: Ende 1987 werden mindestens 6500 Beschäftigte weniger in den VW-Werken sein als Ende 1983.

Es sind, wieder einmal, vor allem die Japaner, die den Druck zu weiterer Automation verstärken. „Im Kampf um Absatz und somit Beschäftigung“, analysierten die Verfasser der Personalstudie, „hat der Volkswagenkonzern eine ungünstige Ausgangsbasis.“ Die Konkurrenten seien finanzstärker und produktiver.

Schon wird auch mit einer neuen Generation von Robotern gerechnet: Die dumpfen Kollegen werden „sehen und tasten“ können.

Das wird nicht nur bei VW so sein. Bis zum Jahr 2000 werden nach Ansicht eines internationalen Expertenteams, das am Massachusetts Institute of Technology (MIT) über die Zukunft sinnierte, in den westlichen Industrienationen fast eine Million der jetzt 3,2 Millionen Arbeitsplätze in der Autoindustrie verlorengehen. Bei einem jährlichen Produktivitätszuwachs von vier Prozent werden allein in Europa von 1,8 Millionen Stellen nur 1,2 Millionen bleiben.

Die Empfehlung der MIT-Studie, zu der auch VW-Vorstand Peter Ferck beigetragen hat: Die Regierungen sollten den Unternehmen helfen und „Experimente zur Umverteilung der Arbeit“ fördern.