

Standpunkt: Hartmut Meine, IG-Metall-Bezirksleiter Niedersachsen, zur Lohnrunde, Leiharbeit bei VW und zu Porsche

# „Eine Delle, aber kein Abschwung“

VDI nachrichten, Düsseldorf, 22. 8. 08, has -  
**Volle Auftragsbücher in der Metall- und Elektroindustrie bis ins Jahr 2010 rechtfertigen ordentliche Entgeltsteigerungen, meint Hartmut Meine, IG-Metall-Bezirksleiter in Niedersachsen. In der anstehenden Lohnrunde will die Gewerkschaft eine dauerhaft wirkende Lohnerhöhung durchsetzen. Bei Volkswagen will die IG Metall die Leiharbeit reduzieren und die Tochter Auto 5000 in die VW AG integrieren.**

VDI nachrichten: Herr Meine, das Ifo-Institut rechnet mit Auftragsrückgängen in der Industrie. Die Erwartungen der Unternehmen seien „grotten-schlecht“. Passt da eine Lohnforderung von mehr als 6,5 % in die Landschaft?

Meine: Über Zahlen sprechen wir jetzt noch nicht. Aus Sicht der Arbeitnehmer spricht aber alles für eine hohe Entgeltforderung. Die Preise für Benzin, Gas, Strom und andere Erzeugnisse steigen, wir erleben eine Inflation, wie es sie schon lange nicht mehr gab. Auf der anderen Seite sehen die Beschäftigten, dass die Unternehmen in den vergangenen Jahren deutlich mehr verdient haben. Deshalb werden wir mit einem großen Selbstbewusstsein eine kräftige Lohnerhöhung fordern.

VDI nachrichten: Ulrich Brocker, Hauptgeschäftsführer von Gesamtmetall, sagt, 2007 sei mit einem Wachstum von 10 % eine Ausnahme gewesen, 2009 sei Lichtjahre davon entfernt.

Meine: Wenn man mit Unternehmen und Betriebsräten in der Metallindustrie spricht, dann würde ich von einer Delle, nicht aber von einem Abschwung reden. Im Maschinenbau hält der Boom an, die Auftragsbücher sind häufig bis weit ins Jahr 2010 gefüllt. In anderen Zweigen, z. B. der Auto-Zulieferindustrie, haben wir eine leichte Delle, aber das Niveau dort ist noch höher als 2006. Wegen der wirtschaftspolitischen Lage der Metallindustrie sehe ich keinen Grund zur Bescheidenheit.

VDI nachrichten: Wenn es Unterschiede gibt, müsste Ihnen dann nicht ein differenzierter Abschluss, wie ihn Gesamtmetall verlangt - moderate lineare Erhöhung, Einmalzahlung und betriebliche Komponente - ins Konzept passen?

Meine: Der Schwerpunkt liegt eindeutig auf einer dauerhaft wirkenden Erhöhung der Entgelte, weil die Preise für Strom und Gas und andere Rohstoffe auch dauerhaft steigen.

VDI nachrichten: Hohe Rohstoffpreise zahlen auch die Unternehmen.

Meine: Die wälzen sie ab und haben trotz hoher Rohstoffpreise ausreichend Renditen. Die Eigenkapitalrenditen sind in allen Branchen im vergangenen Jahr ordentlich gestiegen.

VDI nachrichten: Der gewerkschaftsnahe Wirtschaftswissenschaftler Gustav Horn fordert ein staatliches Konjunkturprogramm. Teilen Sie diese Auffassung?

Meine: Die Frage würde sich stellen, wenn ein akuter Abschwung drohen würde. Den sehe ich mit Blick auf die Metallindustrie derzeit nicht. Dem Ma-



Bei Hartmut Meine ist die Begeisterung über den neuen Volkswagen-Großaktionär Porsche deutlich gesunken. Foto: Teutopress

schienenbau geht es gut. In der Autozulieferbranche ist die Lage differenzierter, aber auch hier sind wir nicht in einer Situation, in der wir Konjunkturprogramme bräuchten. Viele Ökonomen, darunter Bert Rürup, Vorsitzender des Sachverständigenrates, sehen keine Rezessionsgefahr.

VDI nachrichten: In der übernächsten Woche beginnen Verhandlungen über die Integration der Auto 5000 in die Volkswagen AG. Gefährdet das nicht den Erfolg von Auto 5000?

Meine: Im Gegenteil. Auto 5000 ist so erfolgreich, dass es sich im Wolfsburger VW-Werk ausgebreitet hat. Mittlerweile

## Hartmut Meine,

Jahrgang 1952, ist seit 1998 Bezirksleiter der IG Metall in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Er studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der TU Karlsruhe und in den USA und arbeitete nach dem Studium als Fertigungsplaner bei Telefunken; seit 1981 arbeitet er hauptsächlich für die IG Metall. has

wird bei Auto 5000 neben dem Touran auch der Tiguan gefertigt, auf einer weiteren Linie werden, aus Kapazitätsgründen, der Golf und der Tiguan gemeinsam montiert. Die Grenzen zwischen Volkswagen und der Tochter Auto 5000 sind nicht mehr auszumachen. Daher wollen wir, dass bei VW wieder einheitliche Tarifverträge gelten. Das bringt auch den Unternehmen einige Vorteile.

VDI nachrichten: Welche?

Meine: Einen flexiblen Personaleinsatz, um Auftragspitzen zu bewältigen oder Dellen abzufangen. Wir hatten schon Wanderungen von Beschäftigten von VW zu Auto 5000 und umgekehrt. Das ist aber aus arbeits- und tarifrechtlichen Gründen schwierig.

VDI nachrichten: Die Beschäftigten von Auto 5000 sollen dann nach dem VW-Haustarif bezahlt werden?

Meine: Das wollen wir durchsetzen.

VDI nachrichten: Auto 5000 war für Arbeitslose eine Brücke ins Erwerbsleben. Wird diese Brücke dann nicht demontiert?

Meine: Volkswagen übernimmt jedes Jahr 1250 Auszubildende und stellt Ingenieure ein. Aber für die Produktion werden derzeit weder bei VW noch bei Auto 5000 Beschäftigte von außen eingestellt. Daher stellt sich dieses Problem nicht so scharf, wie es in der Frage anklingt.

VDI nachrichten: Zu Auto 5000 gehört auch ein Qualifizierungsmodell. Können Sie das nach einer Integration noch aufrecht erhalten?

Meine: Das wird Gegenstand der Verhandlungen sein.

VDI nachrichten: Bei Auto 5000 sind 15 %, bei Volkswagen 6 % der Beschäftigten Leiharbeiter. Die IG Metall ist bei VW stark, konnten Sie diesen hohen Anteil nicht verhindern?

Meine: Bei VW wird Leiharbeit nicht eingesetzt, um reguläre Arbeitsplätze zu verdrängen, sondern um Auftragspitzen abzufangen. VW produziert mit dem Tiguan und dem Touran zwei Fahrzeuge an der Kapazitätsgrenze. Einige Leiharbeiter sind bei Auto 5000 auch übernommen worden. Jetzt stellt sich die Frage, Leiharbeitsplätze in reguläre Beschäftigung umzuwandeln oder, falls das nicht gelingt, gemäß der bundesweiten IG Metall-Kampagne für gleiche Arbeit gleiches Geld einzusetzen.

VDI nachrichten: Gleiche Bezahlung schon vom ersten Tag?

Meine: Das dürfte schwierig werden, wir wollen uns aber in einem Tarifvertrag mit möglichst großen Schritten in diese Richtung bewegen.

VDI nachrichten: Spricht ein Anteil von 15 % Leiharbeitern nicht dafür, dass die Personaldecke dünn ist?

Meine: Die ist in der Tat dünn, aber es hat auch niemand mit diesem Erfolg des Tiguan gerechnet. Wir wären auch gut beraten, in dem Tarifvertrag eine Begrenzung von Leiharbeit zu regeln, z. B. auf 4 % der Belegschaft.

VDI nachrichten: Das würde reichen, um Spitzen abzufangen?

Meine: Das ist eine Frage der Personalplanung. Grundsätzlich ist das möglich. 4 % machen bei 90 000 Beschäftigten in den sechs westdeutschen Werken 3600 Leiharbeiter aus. Das bietet ausreichend Spielraum für flexible Reaktionen.

VDI nachrichten: Porsche will, so wissen es Spekulationen, im Herbst die Mehrheit von VW übernehmen. Jetzt hat Uwe Hück, Betriebsratsvorsitzender bei Porsche, angeboten, dass VW-Betriebsräte in der Porsche-Holding so viele Sitze haben könnten wie die von Porsche. Warum geht die IG Metall darauf nicht ein?

Meine: Es ist nicht einzusehen, dass eine kleinere Gruppe von rund 12 000 Porsche-Beschäftigten Mehrheitsentscheidungen blockieren kann. Es geht um den demokratischen Grundsatz „ein Mensch, eine Stimme“. Man ist nicht gut beraten, solche schwierigen Verhandlungen über die Presse zu führen.

VDI nachrichten: Sie haben damals den Einstieg von Porsche bei VW begrüßt. Ist Porsche aus Ihrer Sicht immer noch der ideale Partner von VW?

Meine: Porsche ist sicher besser als ein Private Equity- oder ein Hedgefonds. Aber wie sich das Porsche-Management in den vergangenen Wochen verhalten hat, ist unsere Begeisterung doch deutlich gesunken.

HARTMUT STEIGER

## Auto 5000

Die Volkswagen-Tochtergesellschaft trägt diesen Namen, weil 5000 Beschäftigte zu einem Monatslohn von 5000 DM plus Erbschaftsteuer eingestell werden sollen. Mittlerweile beträgt das Festentgelt 2722 € im Schichtbetrieb in der Produktion. Damit liegt ihre Bezahlung unter dem Haustarif von VW. Die Arbeitszeit ist flexibel und wird der Auftragslage angepasst. Im Wochendurchschnitt liegt sie bei 35 Stunden. Von montags bis freitags werden drei Schichten gefahren, an zehn Samstagen muss gearbeitet werden, weitere Samstagsschichten können vereinbart werden. Die meisten Mitarbeiter waren zuvor arbeitslos und wurden in einem umfangreichen Programm auf die Arbeit in der Industrie vorbereitet. Eine zentrale Rolle bei Auto 5000 spielen Kommunikation und Qualifikation. has

Lesetipp: M. Schumann/M. Kühmann u.a. (Hrsg.): Auto 5000. Ein neues Produktionskonzept. Die deutsche Antwort auf den Toyota-Weg? VSA-Verlag, Hamburg 2006, 224 S., 16,80 €

## Tarifrunde 2007

Der Tarifvertrag läuft Ende Oktober aus. Darin wurden im vergangenen Jahr Lohnerhöhungen in zwei Stufen vereinbart: von Juni 2007 bis Mai 2008 um 4,1 %, von Juni bis Oktober 2008 um 1,7 %. Hinzu kommen eine Pauschale von 400 € für die Monate April und Mai 2007 und monatliche Einmalzahlungen von 0,7 % von Juni bis Oktober 2008. Dieser Zuschlag kann, wie auch die zweite Stufe der Tarifierhöhung, um bis zu vier Monate verschoben werden, wenn sich die Betriebsparteien darauf verständigen. has