



Meine, 56, ist IG-Metall-Bezirksleiter für Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und Aufsichtsrat des Autozulieferers Continental.

# „Sehr hohe Erwartungen“

Herr Meine, Schaeffler übernimmt Continental, und der Porsche-Clan schnappt sich VW – sind Sie gerade ein bisschen gestresst von Familienunternehmen?

Sagen wir mal so: Es fällt schon auf, wenn so kurz nacheinander zwei Familienunternehmen mit strategischem Anspruch bei Dax-Konzernen einsteigen. Das ist eine auch für uns als Gewerkschaft neue Entwicklung, die man vor wenigen Jahren so gar nicht debattiert hätte. Man hat ja eher verrautet, Dax-Konzerne sind im Visier der Hedgefonds oder von Private-Equity-Investoren. Dass jetzt Familienunternehmer auf sehr ähnliche Weise bei Dax-Konzernen einsteigen, ist schon bemerkenswert, und wir müssen analysieren, ob dieser Trend sich fortsetzen könnte. Cont-Chef Manfred Wennemer trat am Mittwoch zurück. Ein Verlust für Conti?

Herr Wennemer hat gegenüber den Arbeitnehmern in den letzten Jahren einen radikalen Konfrontationskurs gefahren. Die

Brutalität des Kaufens und Gekauftwerdens hat jetzt auch ihn eingeholt. Insofern kann ich mir kaum vorstellen, dass die Beschäftigten den Rücktritt von Herrn Wennemer bedauern. Ein kompetenter Nachfolger ist gut beraten, mit den Gewerkschaften und den Betriebsräten konstruktiv zusammenzuarbeiten. Hier bieten sich neue Chancen für die Arbeitnehmer bei Conti, aber auch für das Unternehmen.

Sie sprachen sich als Conti-Aufsichtsrat anfangs gegen Schaefflers Einstieg aus. Sind Sie mit der nun gültigen Vereinbarung zufrieden? Ja, die friedliche Einigung zwischen der Continental AG und der Schaeffler-Gruppe ist ein tragfähiger Kompromiss, den die Arbeitnehmervertreter mittragen. Mit der Investorenvereinbarung sind für die Arbeitnehmer wichtige Eckpunkte verbindlich geregelt worden. Die von den Gewerkschaften geforderten Garantien werden von der Schaeffler-Gruppe bis mindestens 2014 garantiert.

Schaeffler gilt nicht gerade als Anhänger paritätischer Mitbestimmung. Was erwarten Sie? Die paritätische Mitbestimmung im Aufsichtsrat der Continental AG ist gesichert, das hat Schaeffler der Arbeitnehmerseite garantiert. Der Continental-Konzern bleibt in seiner Struktur erhalten. Eine Zerschlagung wird es nicht geben. Darüber hinaus garantiert die Schaeffler-Gruppe den Verbleib des Konzernsitzes in Hannover und steht für den Erhalt der Standorte. Auch die Flächentarifverträge und die Mitgliedschaft in den Arbeitgeberverbänden werden bis 2014 garantiert. Das ist eine gute Basis für eine konstruktive Zusammenarbeit.

In Ihren Verhandlungen über die Mitbestimmung bei der Porsche-Holding ist die IG Metall nicht so erfolgreich – oder warum will VW-Betriebsratschef Bernd Osterloh jetzt wieder gegen die Porsche Holding vor Gericht ziehen? Es ist in den letzten Tagen wieder Öl ins Feuer gegossen worden, deshalb will ich

jetzt kein weiteres dazukippen. Nur so viel: Die angebotene Vereinbarung für die Mitbestimmung in der Porsche-Holding ist nicht akzeptabel. Es kann nicht angehen, dass 12 000 Porsche-Beschäftigte so viel Rechte haben wie 326 000 VW-Beschäftigte. Das muss jetzt zügig gelöst werden. Bei VW ist der gewerkschaftliche Organisationsgrad so hoch ist wie bei keinem anderen Dax-Konzern. Fürchten Sie um Ihren Einfluss? Wir sind in jedem Falle selbstbewusst. Jeder, der bei Volkswagen auf Management-Ebene operieren will, muss die Realität zur Kenntnis nehmen und sich mit der IG Metall und den Betriebsräten arrangieren. Wer meint, dass er das ohne IG Metall und ohne Betriebsräte kann, sollte sich das sehr gut überlegen. Und, wie klappt das mit dem aktuellen VW-Chef Martin Winterkorn? Sehr gut! Der sieht die Chancen, die für ein Management darin liegen, uns zuzuhören. Er akzeptiert die IG Metall und den Betriebsrat, hört ihm zu, und die Zusammenarbeit klappt wirklich gut.

In der kommenden Woche wollen Sie mit dem VW-Vorstand über Tarifthemen verhandeln. Worum soll es genau gehen?

Wir haben zwei Themen: Das eine ist die Bezahlung der Leiharbeitskräfte bei VW und seinen Tochtergesellschaften. Das andere der Tarifvertrag für Auto 5000...

...die VW-Tochtergesellschaft, die 4200 Jobs für Arbeitslose geschaffen hat, in der die Mitarbeiter im Gegenzug für weniger Geld arbeiten als die Kollegen, die dem VW-Haustarifvertrag angeschlossen sind. Was liegt da im Argen?

Gar nichts, Auto 5000 ist ein Erfolgsmodell. Es war sogar erfolgreicher als ursprünglich geplant, und das verursacht jetzt neue Probleme, die wir lösen müssen. Welche denn?

Anfangs wurde dort das Modell Touran gefertigt, das ist hervorragend eingeschlagen. Dann wurde entschieden, dass auch der Tiguan dort gefertigt wird, der läuft sogar noch besser, als alle Optimisten in der Vertriebsplanung geglaubt haben. Jetzt ist Auto 5000 an der Kapazitätsgrenze, und das hat dazu geführt, dass zum Beispiel auf einer Montagelinie, die nicht zur Auto 5000 gehört, abwechselnd Golf und Tiguan gefertigt werden. Es gibt hier also keine saubere Abgrenzung zwischen den unterschiedlich bezahlten Mitarbeitern mehr.

Was reißt das für VW?

Wir glauben, dass es auch für das Unternehmen sinnvoll ist, die Auto 5000-Beschäftigten in die VW AG zu integrieren.

Sie wollen den Auto 5000-Tarifvertrag komplett loswerden und die Mitarbeiter in den teureren Volkswagen-Haustarifvertrag integrieren?

Ganz genau. Wir haben ja 2006 den Haustarifvertrag von VW abgesenkt in Richtung Flächentarifvertrag. Die Unterschiede sind deshalb nicht mehr so gewaltig, wie sie mal waren. Das wird kein Selbstläufer, Konflikte schließe ich nicht aus. Was bieten Sie im Gegenzug an? Zugeständnisse beim nächsten VW-Haustarifvertrag?

Nein, das sicher nicht. VW hätte doch etwas davon, denn es könnte organisatorische Unstimmigkeiten beseitigen. Und Sie dürfen nicht übersehen: VW ist momentan gut aufgestellt. Wenn Sie mal die Situa-

„Die Brutalität des Kaufens und Gekauftwerdens hat Wennemer jetzt eingeholt“

tion der anderen deutschen Hersteller sehen, dann ragt VW heraus. VW geht es gut, unsere Leute erarbeiten das, und wir wollen einen Anteil haben.

Gibt es Streik, wenn Sie den nicht bekommen?

Wir hatten ja noch nicht mal den ersten Verhandlungstermin. Da will ich noch nicht mal an Streik denken. Wenn wir mit Streik drohen, dann frühestens nach der dritten gescheiterten Verhandlungsrunde. Was wollen Sie für die Leiharbeiter erreichen?

Wir haben zurzeit bundesweit Tarifverträge auf sehr niedrigem Niveau. Das beginnt bei etwa 7,50 Euro. Bei Volkswagen ist Leiharbeit in zwei Tochterfirmen organisiert, in der Wolfsburg AG und der Autovision, wo wir ähnliche Tarifverträge haben. Volkswagen gibt den Leiharbeitern darüber hinaus eine Zuzahlung auf elf Euro pro Stunde. Das ist aber natürlich noch weit vom Haustarifvertrag entfernt, der um die 18 Euro liegt. Wir haben dem Unternehmen jetzt signalisiert: Wir wollen auch mit euch in eine Richtung der gleichen Bezahlung, wobei uns klar ist, dass das nur in einem Stufenplan geht.

Wie soll die erste Stufe aussehen?

Die elf Euro müssen schon sehr deutlich erhöht werden. Bei Audi gibt es einen Vertrag, wo 14,36 Euro gezahlt werden. Bei Daimler sind wir jetzt bei über 15 Euro. In die Richtung sollte es auch bei VW gehen.

In diesem Herbst startet die Metalltarifrunde, derzeit schwächelt die Konjunktur. Mit welchen Vorstellungen gehen Sie in die Verhandlungen?

Es gibt sehr hohe Erwartungen bei den Arbeitnehmern, und das hat zwei wesentliche Gründe: Der erste sind die Preissteigerungen vor allem bei Benzin, Strom und Gas. Unsere Mitglieder klagen, dass ihnen immer weniger vom Netto bleibt, und sagen: Da muss jetzt mal was rüberkommen. Gleichzeitig sehen viele Arbeitnehmer, dass es ihren Unternehmen in letzter Zeit außerordentlich gut geht. Auch die Managerverdienste sind auf hohem Niveau gestiegen.

Fraglich ist allerdings, ob das so weitergeht.

Ja, es gibt einige Institute, die skeptisch in die Zukunft blicken. Dann sehen wir aber auch, dass Leute, die keineswegs als gewerkschaftsnah gelten, etwas völlig anderes formulieren. Nehmen Sie Bert Rürup, den Vorsitzenden des Sachverständigenrates, der spricht von einer robusten Situation. Wir haben uns außerdem unser eigenes Bild von der Lage gemacht, über die Betriebsräte, aber auch im direkten Gespräch mit Unternehmen.

Was ist herausgekommen?

Ich habe den Eindruck gewonnen, dass der klassische Maschinenbau immer noch blendend dasteht. Ich habe mit mehreren Betriebsratsvorsitzenden gesprochen, die gesagt haben: Wir haben die Auftragsbücher bereits für das gesamte Jahr 2009 voll, und wir verdienen ein Geld, das kann man sich gar nicht vorstellen.

Daimler und BMW geht es anders.

Natürlich sehen wir auch, dass es beim ein oder anderen Automobilhersteller Probleme gibt. Das schlägt auf Zulieferer durch. In Niedersachsen haben die Zulieferer, die für Volkswagen arbeiten, allerdings gar keine Probleme. In der Lkw-Produktion geht es wohl ein Stück zurück, aber noch sind die Planungen für 2009 höher als für 2006. Insofern können wir schon selbstbewusst in diese Tarifrunde gehen.

Was heißt das in Zahlen?

Wir werden am 8. September im Vorstand eine Forderungsempfehlung beschließen und am 16. September in Niedersachsen unseren Forderungsbeschluss fassen. Vorher möchte ich noch keine genauen Zahlen nennen.

Wir nehmen auch ungenaue.

In der letzten Tarifrunde haben wir 6,5 Prozent gefordert. Es wird dieses Mal sicherlich mehr sein.

thomas.katzensteiner@wiwo.de