



UWE MEINHOLD / DDP (L.); BRUNO SATTELMAIER (R.)

Metaller-Streik (bei VW in Mosel, bei Federal-Mogul in Dresden): „Wir sind nicht alle der Meinung, dass das Sinn macht“

ARBEITSKAMPF

Der Wahnsinns-Streik

Mitten in der Rezession und ausgerechnet im Armenhaus der Republik kämpft die IG Metall für kürzere Arbeitszeiten. Betroffen ist besonders die Automobilindustrie. An ihr hängen in Ostdeutschland 100 000 Arbeitsplätze. Und die werden durch den Streik keineswegs sicherer.

Es fällt auffällig oft das Wort Wahnsinn, wenn in Diskussionen und Kommentaren davon die Rede ist, was sich vergangene Woche vor den Toren vieler Fabriken im Osten Deutschlands abspielte. Rational jedenfalls lassen sich viele Szenen jenes Arbeitskampfes, mit dem die IG Metall nun auch im Osten die 35-Stunden-Woche durchsetzen will, kaum erklären.

Da rollte ein Gewerkschafter vor den Toren der bestreikten Firma Federal-Mogul in Dresden ein gelbes Maßband aus, um den Abstand von einem Absperrgitter auf der linken zum anderen auf der rechten Seite der Straße zu vermessen. Durch jene Gasse sollte ein Bus arbeitswillige Mitarbeiter in die Fabrik fahren, die Kolbenringe für die Autoindustrie herstellt. Die Streikposten mussten dafür laut einem Gerichtsbeschluss eine Spur von mindestens drei Metern freilassen, und der Gewerkschafter wollte keinen Zentimeter verschenken.

Dabei hatten viele Arbeitswillige die Fabrik längst auch auf anderen Wegen erreicht. Sie waren auf allen vieren unter dem Zaun durchgekrochen, oder sie wurden, wohl einmalig in der Geschichte des Arbeitskampfes, von der Firmenleitung

per Hubschrauber eingeflogen. Viele übernachteten in der Fabrik, im Schlafsack und auf Luftmatratzen. Und die Hubschrauber flogen auf dem Rückweg die fertigen Kolbenringe aus, damit sie mit Lastwagen zu den Autofabriken gebracht werden konnten und die Produktion dort nicht stockte – als bestünde ein Auto nur aus Kolbenringen.

Tatsächlich wird es aus sechs- bis achtausend Einzelteilen zusammenschweißt und montiert, und natürlich können und wollen nicht alle bestreikten Lieferanten einen Hubschrauber einsetzen. Deshalb

war klar: In Kürze werden die ersten Fabriken auch im Westen Deutschlands stillstehen. Bei BMW ist es in dieser Woche in München, Dingolfing und Regensburg so weit. Die Produktion der 3er-Reihe wird gestoppt, weil der Automobilzulieferer ZF aus seiner bestreikten Fabrik in Brandenburg keine Getriebe liefern kann.

Geht der Arbeitskampf weiter, müssen die Bänder auch bei Mercedes-Benz, Opel und VW angehalten werden – und das für einen Streik, den kaum noch einer versteht: Mitten in schwerer Wirtschaftskrise will die IG Metall im daniederliegenden Osten eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzen, mit der die Lohnkosten deutlich steigen.

Die Chancen des Ostens, der auch 13 Jahre nach der Wiedervereinigung das wirtschaftliche Armenhaus der Republik geblieben ist, endlich ein wenig aufzuholen, werden dadurch gewiss nicht steigen. Neue Investoren werden abgeschreckt, bereits geplante Projekte möglicherweise gekürzt. Zudem trifft der Arbeitskampf ausgerechnet jene Branche, die wie keine zweite im Osten investierte und dort einschließlich ihrer Zulieferer bislang über 100 000 Arbeitsplätze schaffte: die Automobilindustrie.

Metall- und Elektroindustrie

	durchschnittlicher Stundenlohn brutto	Wochenarbeitszeit
West	16,12 €	35,0 Std.
Deutschland		
Ost	11,32 €	38,0 Std.
zum Vergleich*:		
Slowakei	3,03 €	42,5 Std.

* In Bratislava werden die Škoda-Fahrzeuge gebaut



In Leipzig entstehen in der neuen Fabrik, die BMW zurzeit dort baut, weitere 5500 Jobs und in der näheren Umgebung voraussichtlich noch einmal 5500 durch die Ansiedlung von Zulieferern. So war es geplant, verkündet und als Beitrag zum Aufschwung Ost gefeiert worden. Doch jetzt droht der Münchner Konzern, er wolle sein Engagement überprüfen.

IG-Metall-Vize Jürgen Peters, der gemeinsam mit dem Berliner Bezirksleiter Hasso Düvel die Arbeitnehmer in diese Auseinandersetzung getrieben hat, sagt dazu, was einer wie er wohl sagen muss: „Alles Panikmache, unverantwortlich.“

Natürlich wird BMW die Fabrik in Leipzig fertig stellen und die Produktion aufnehmen. Aber wenn die Münchner entscheiden müssen, wie viele Teile dort produziert und wie viele aus anderen BMW-Werken zugeliefert werden, dann hätte Leipzig bei einem teuren Tarifabschluss einen Nachteil. Möglicherweise würde BMW dann weniger als 5500 Jobs schaffen. Vor allem aber würden sich weniger Zulieferer rund um die Fabrik ansiedeln.

Sachsens Wirtschaftsminister Martin Gillo sieht begründete Gefahr für den Standort Sachsen, der sich mit den Fabriken von VW (Mosel, Dresden und Chemnitz), BMW (Leipzig) und Porsche (Leipzig) zur wichtigsten Automobilregion neben Bayern und Baden-Württemberg entwickeln will.

Das Argument der Gewerkschafter, in den ostdeutschen Autofabriken sei die Produktivität schon so hoch wie in den westdeutschen Werken und deshalb seien auch vergleichbare Arbeits-

zeiten möglich, lässt Gillo nicht gelten. Die Ost-Fabriken müssten einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den westdeutschen Unternehmen haben. Nur dann könnten sie schneller wachsen und mehr Arbeitsplätze schaffen. Nur so könnte die ökonomische Kluft zwischen Ost und West verringert werden.

Auch innerhalb der IG Metall gibt es Kritik am Streikkurs des designierten Vorsitzenden Peters. Denn es ist ein Streik, den außer ihm eigentlich niemand wollte.

Noch im vergangenen Frühjahr, als sich Arbeitgeber und Gewerkschaft auf einen Lohnabschluss für die deutsche Metall- und Elektroindustrie geeinigt hatten, waren sich die Spitzen beider Seiten auch einig: Über die Arbeitszeit in den

neuen Ländern soll es keinesfalls Krach geben. IG-Metall-Boss Klaus Zwickel und Gesamtmetall-Chef Martin Kannegiesser verständigten sich darauf, einen Kompromiss ohne Konflikt zu suchen.

Für einen Streik, so erklärte Zwickel im vergangenen Herbst, gebe es im wirtschaftlich dahindümpelnden und gewerkschaftlich nur schwach organisierten Osten derzeit nicht „die dafür notwendigen Voraussetzungen“.

Doch dann setzten sich auf beiden Seiten die Hardliner durch. Bei der Gewerkschaft drängten Bezirksleiter Düvel und IG-Metall-Vize Peters darauf, die Einführung der 35-Stunden-Woche notfalls auch mit Hilfe eines Arbeitskampfes durchzudrücken. Bei den Arbeitgebern wollten vor allem die sächsischen Funktionäre verhindern, dass überhaupt verbindliche Arbeitszeitabreden getroffen werden.

So endeten die Verhandlungen bereits nach wenigen Runden in der Sackgasse. Die IG Metall verlangt einen verbindlichen

Stufenplan zur 35-Stunden-Woche bis spätestens 2009. Die Arbeitgeber wollen der Angleichung nur zustimmen, wenn sich Produktivität, Eigenkapital und Arbeitsmarkt messbar verbessern. Das aber will die Gewerkschaft nicht akzeptieren.

Und so zogen vor vielen Fabriken die Streikposten auf und legten die Fertigung lahm. Beim VW-Werk in Chemnitz, in dem sonst jeden Tag 3400 Motoren gebaut werden, dreht sich nun schon seit drei Wochen kein Rad mehr.

„Die haben drüben die 35-Stunden-Woche und nur 9 Prozent Arbeitslose“, sagt Harald Harnisch, „wir haben 38 Stunden und 20 Prozent Arbeitslose.“ Er könne keinen Zusammenhang zwischen Arbeitsplätzen und Arbeitszeit erkennen. Nur Gerhard Semmig sitzt nachdenklich daneben und fragt sich, was ihm die 35-Stunden-Woche bringen soll. „Das ist doch gerade mal eine halbe Stunde pro Tag. Von mir aus würde ich auch 40 Stunden arbeiten.“ Aber warum streikt er dann? Na ja, weil der Tarifvertrag gekündigt wurde, und weil er im Westen gelernt habe, dass man seine Arbeitskraft so teuer wie möglich verkaufen müsse.

„Wir sind nicht alle der Meinung, dass der Streik Sinn macht“, räumt René Uttorf von der Streikleitung ein. Doch das Gros der Belegschaft stehe dahinter.

Das ist längst nicht überall der Fall. Die Basis für diesen Arbeitskampf ist denkbar dünn. Zwar verweist die Gewerkschaft darauf, dass bei der Urabstimmung knapp 80 Prozent der sächsischen Metaller für den Streik gestimmt haben. Doch in Wahrheit steht dahinter nur eine verschwindend geringe Zahl von Beschäftigten: Von den rund 125 000 Arbeitnehmern in der Metall- und Elektroindustrie zwischen Leipzig und Dresden haben nur weniger als 10 000 für den Arbeitskampf gestimmt.

Zu Stände kommt diese absurde Relation, weil es in der gesamten Metallindustrie Sachsens nur 12 100 stimmberechtigte Gewerkschaftsmitglieder gibt. Von denen haben sich 11 513 an der Abstimmung beteiligt. Dabei gab es 9644 Ja-Stimmen. Und die stellten in der Logik der Gewerkschaft plötzlich eine überwältigende Mehrheit dar.

Nachdem der Streik nun eskaliert ist, erkennt auch die IG Metall offenbar, dass sie den Konflikt überzogen hat:

- In zahlreichen Werken protestieren arbeitswillige Belegschaftsmitglieder offen gegen den Streik, beispielsweise beim Dresdner Autozulieferer Federal Mogul und beim Bombardier-Werk im brandenburgischen Hennigsdorf.
- Die Gewerkschaft schloss inzwischen zwar mit sie



IG-Metaller Zwickel, Peters, Düvel: „Alles Panikmache“

ben Firmen Haustarifverträge über die Einführung der 35-Stunden-Woche. Doch ihrem Ziel, diese branchenweit durchzusetzen, ist sie damit keineswegs näher gekommen. Im Gegenteil: Nachdem einige der wirtschaftlich stärksten Betriebe nun nicht mehr bestreikt werden können, ist die Ablehnungsfront im Arbeitgeberverband geschlossener denn je.

Die Entscheidungen zahlreicher Arbeitsgerichte, nach denen die IG Metall Arbeitswilligen den Zugang zum Werk ermöglichen muss, lassen den Ausstand vielerorts ins Leere laufen. Mitarbeiter besetzen lieber ihren Arbeitsplatz als einen Streikposten.

Es ist höchste Zeit, dass die IG-Metall-Spitze ihre Strategie überdenkt. An diesem Montag wollen sich in der Frankfurter Zentrale rund 80 Betriebsräte und Funktionäre aus der Autoindustrie zur Beratung treffen. Die West-Metaller bei Daimler, Porsche und BMW wollen zwar begrenzte Solidaritätsaktionen für die streikenden Kollegen in Sachsen und Brandenburg beschließen. Im Gespräch sind beispielsweise stundenweise Arbeitsnie-

derlegungen. Zugleich aber drängen die Metaller auf neue Verhandlungen.

Die Gewerkschaft gerät auch unter Druck, weil ihre wirtschaftliche Argumentation immer weniger verfährt. So behauptet die Berliner Gewerkschaftsführung seit längerem, eine weitere Arbeitszeitverkürzung sei ökonomisch leicht verkraftbar: Die entscheidende Größe, die Lohnkosten im Verhältnis zur Arbeitsproduktivität (die so genannten Lohnstückkosten), liege in den neuen Bundesländern mittlerweile um rund zehn Prozentpunkte niedriger als in den alten.

Das Problem ist nur: Die Zahlen stimmen nicht, wie Udo Ludwig, Konjunktur-Experte beim Institut für Wirtschaftsforschung in Halle errechnet hat. Um ihre Position zu stützen, hat die IG Metall in ihre Bilanz nämlich auch die Zahlen besonders kostengünstiger Ost-Branchen wie die der Nahrungsmittelindustrie einbezogen. Wird die Rechnung dagegen nur für die be-



THOMAS SCHULZE / DPA

Bau des BMW-Werks Leipzig: Noch einmal überdenken

streikte Metall- und Elektroindustrie aufgemacht, so Ludwig, schmilzt der angebliche Kostenvorteil der neuen Länder auf nahezu null zusammen.

Zudem hilft es ostdeutschen Standorten wenig, wenn ihre Lohnstückkosten auf westdeutschem Niveau liegen. Wenn Autokonzerne entscheiden, wo sie ein neues Modell bauen lassen oder die Produktion erhöhen, müssen sich die deutschen Fabriken längst mit den Werken in Osteuropa und Nordamerika messen.

Bei Opel muss das Werk in Eisenach zum Beispiel mit der Fabrik im polnischen Gliwice konkurrieren. Opel-Chef Carl-Peter Forster sagt, in Polen werde „mit der gleichen Produktivität und mit der gleichen Qualität wie in Eisenach gearbeitet – aber zu 80 Prozent niedrigeren Löhnen“. Steigen die Lohnkosten in Ostdeutschland weiter, dann wird der Konzern künftig vermutlich eher in Polen investieren.

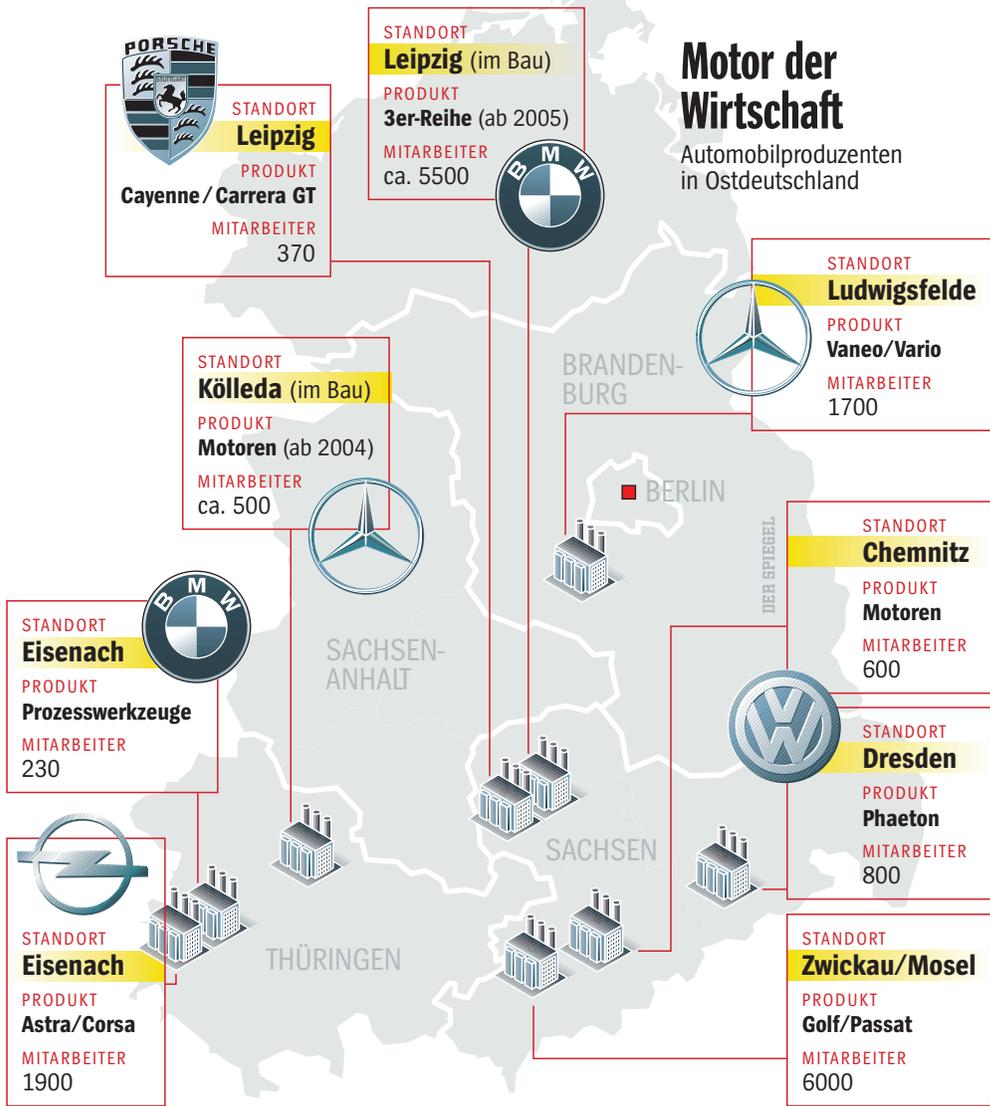
Im Westen des Landes suchen Betriebsräte bereits nach Wegen, wie sie die Arbeit verbilligen können, um im Wettlauf um Investitionen und Arbeitsplätze mithalten zu können. Bei VW geschieht dies im Modellprojekt „5000 mal 5000“.

Die dafür neu eingestellten Mitarbeiter, die in Wolfsburg den Familienwagen Touran bauen, verdienen weniger als ihre Kollegen, die nebenan den Golf montieren. Auch bei der Arbeitszeit setzen die Neuen einen neuen Trend: Sie arbeiten nicht kürzer, sondern länger – einschließlich Schulung 38 Stunden in der Woche.

Im Westen soll, wenn auch versuchsweise, wieder länger gearbeitet werden, im Osten kürzer: Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt hat seine eigene Deutung dieser Entwicklung.

Die Wettbewerbsfähigkeit in den neuen Bundesländern solle gezielt zunichte gemacht werden. „Hier wird für die Interessen der westdeutschen Betriebe gestreikt“, sagt der Ministerpräsident. Das könne man schon daran erkennen, dass die Blockaden vor allem von westdeutschen Streikposten durchgeführt würden. „Es geht offenbar darum“, so ein erboster Milbradt, „keine weiteren neuen Arbeitsplätze im Osten entstehen zu lassen.“

DIETMAR HAWRANEK, MICHAEL SAUGA, STEFFEN WINTER



Motor der Wirtschaft

Automobilproduzenten in Ostdeutschland