



Am 26. Juni beschließt die Tarifkommission die Forderung:

Start frei für die Tarifrunde 2009

Kommentar

Gut fürs Konto und die Konjunktur

Die Tarifrunde 2009 bei VW bietet jetzt die Chance, nicht nur das eigene Konto, sondern auch die Binnenkonjunktur zu stützen. Quasi als Ergänzung der beiden Konjunkturpakete der Bundesregierung.



Hartmut Meine

Zusätzlich macht es Sinn, die Themen Altersteilzeit und Auszubildende einzubinden. Denn die Logik der »Beschäftigungsbrücke« ist bestechend: Die Ausbildungsplatzgarantie läuft aus, für Ältere fehlt ein flexibler Übergang in die Rente.

Volkswagen kann sich eine ordentliche Entgelterhöhung leisten. Trotz Krise macht VW Gewinne. Der Konzern ist besser gewappnet als die Konkurrenz. Deshalb muss mindestens das Ergebnis der Metallindustrie übernommen werden.

Hartmut Meine, Bezirksleiter und Verhandlungsführer der IG Metall

Die Tarifrunde 2009 für die sechs westdeutschen VW-Standorte ist eröffnet. Zurzeit wird diskutiert – über die Höhe und die Struktur der Forderung. Am 26. Juni wird die Tarifkommission entscheiden.

Den Fahrplan bestimmt die Laufzeit der Tarifverträge: Der Entgelt-Tarifvertrag für die rund 90 000 Beschäftigten läuft Ende Juli 2009 aus. Deshalb wird die Tarifkommission am 26. Juni den Entgelt-Tarifvertrag kündigen und die diesjährige Forderung beschließen. Hier ist zu entscheiden, ob eine prozentuale Forderung aufgestellt, oder die Übernahme des Ergebnisses der Metallindustrie gefordert wird (siehe Kasten).

Dabei zeichnet sich ab, dass neben einer anständigen Entgelterhöhung weitere zwei Themen die Diskussionen in den VW-Betrieben bestimmen: Der

Ergebnis der Metallindustrie

- ▶ Für 3 Monate insgesamt 510 Euro Einmalbetrag
- ▶ Für 3 Monate: 2,1 Prozent
- ▶ Für 12 Monate: weitere 2,1 Prozent (betrieblich verschiebbar um 7 Monate)
- ▶ 122 Euro Pauschalbetrag
- ▶ Laufzeit: 18 Monate

Tarifvertrag zur Altersteilzeit bei VW läuft zum 31. Dezember 2009 aus. Zusätzlich hat der Gesetzgeber trotz massiver Proteste der IG Metall die



finanzielle Förderung der Altersteilzeit gestrichen. Eine tarifliche Regelung über 2009 hinaus ist notwendig. Ebenfalls am 31. Dezember 2009 endet bei VW die am 9. Oktober 2006 beschlossene Regelung, dass ab 2007 jedes Jahr 1250 Ausbildungsplätze (einschließlich der Studenten im Praxisverbund) angeboten werden.

»Es ist sinnvoll, dass wir die Entgeltverhandlung nutzen, um auch die Zahl der Ausbildungsplätze weiterhin abzusichern,« sagte Bezirksleiter Hartmut Meine, der Verhandlungsführer der IG Metall.

Dafür müssen jedoch ältere Arbeitnehmer weiterhin die Chance haben, zu akzeptablen Bedingungen ausscheiden zu können. Also auch über die Themen Altersteilzeit und Ausbildungsplätze will die IG Metall mit VW reden.

Doch erstmal wird diskutiert. Entscheiden wird am 26. Juni die Tarifkommission.

Rückseite: Die Abwrackprämie ist ein Erfolgsmodell

Fortführung der Altersteilzeit

Ende 2009 läuft bei VW der Tarifvertrag Altersteilzeit aus. Ebenfalls ab Ende 2009 wird der bisherige Zuschuss der Agentur für Arbeit nicht mehr gezahlt. Eine neue Regelung ist notwendig.

Bisher konnten bei VW Beschäftigte bis Jahrgang 1954 und älter die Altersteilzeit nutzen. Dafür, dass ein Jüngerer nachrückte, zahlte die Nürnberger Bundesagentur einen Zuschuss von 20 Prozent. Trotz des enormen Protestes der IG Metall bundesweit hat die Große Koalition in Berlin diesen Zuschuss nicht verlängert.

Das heißt: Es bedarf in doppelter Hinsicht einer Lösung, damit auch Beschäftigte ab dem Geburtsjahr 1955 (und jünger) vorzeitig aussteigen können.



**Ich gebe meinen Arbeitsplatz nicht auf.
Ich reiche ihn weiter.**

Für jeden Älteren, der geht, kommt ein Jüngerer. Dieses staatlich geförderte Prinzip muss nach 2009 erhalten bleiben. Wir setzen uns dafür ein, diese Beschäftigungsbrücke auch als Bestandteil künftiger Tarifverträge fortzuführen. Mehr Infos unter www.igmetall.de

Für jung.
Für alt.
Für alle.

Neue Altersteilzeit

Plakataktion der IG Metall: Im letzten Jahr gingen bundesweit mehr als 360 000 Beschäftigte auf die Straße, um für eine neue Altersteilzeit Druck zu machen.

Die Abwrackprämie sichert Arbeitsplätze

Eine Erfolgsstory

Die Abwrackprämie ist eine Erfolgsstory. Sie sichert in der Automobilbranche Jobs – gerade bei VW.

Die Autoindustrie ist der Riese unter Deutschlands Industriezweigen. Obwohl der Maschinenbau 965 000 Beschäftigte zählt, die Elektrotechnik 808 000 und die Autoindustrie »nur« 757 000 Arbeitnehmer, hängen indirekt sehr viel mehr Jobs an den Automobilherstellern.

»Mindestens zwei Millionen«, schätzt der IG Metall-Vorsitzende Berthold Huber: »Diese Branche ist

das Rückgrad unserer Wirtschaft.« Sein Argument: Auch im Maschinenbau und in der Elektrobranche lebt ein guter Teil vom Auto.

Das war auch der Grund für die IG Metall, im November 2008 die »Umweltprämie« vorzuschlagen: Am 27. Januar nickte sie die Bundesregierung ab. Bis 6. April lagen 1,2 Millionen Anträge vor. Und bei jedem Kauf kassiert der Staat dabei seinen Anteil an Mehrwertsteuer. Berthold Huber: »Bisher wurden 200 000 Jobs abgesichert.«

Auch Bernd Osterloh, Gesamtbetriebsratsvorsitzender bei VW, lobt die Abwrackprämie: »Sie beschert uns für die nächsten Monate eine gute Auslastung.« Osterloh griff vor allem die Kritiker der Abwrackprämie an: »Die ganzen selbsternannten Experten können wir als Beschäftigte der Automobilindustrie nicht mehr hören.«

»Ich hätte nie gedacht, dass die Abwrackprämie ein Erfolg wird«, gab auch der Wirtschaftsweisen Peter Bofinger zu: »Jetzt haben wir eine Maßnahme, die hilft. Was will man mehr?«



**Bisher wurden 200 000 Jobs abgesichert:
Hier Fahrzeug-Auslieferung in der Autostadt**

Bofinger hält den Kritikern entgegen: »Da hat man etwas, das funktioniert, sofort ist das besonders verdächtig. Die Menschen kaufen Autos, das war so gewollt.«

Dem Hinweis, dass der Effekt nicht lange anhalten werde, die Autokäufe dann umso mehr einbrechen würden, entgegnet er: »Natürlich besteht das Problem, dass danach ein Loch kommt. Doch das ist bei allen Konjunkturprogrammen so. Es geht darum, einen Abwärtsprozess zu stoppen, bis die Selbststabilisierungs-

kräfte des Marktes wieder greifen.«

Und tatsächlich hat sich zum Beispiel im April der Absatz bei Kleinwagen gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. In der Kompaktklasse liegt das Plus bei 18 Prozent. Der VW-Konzern lag außer Audi ebenfalls im Plus: VW Pkw mit 21,6 Prozent, Skoda mit 88,8 Prozent und Seat mit 53,3 Prozent.

Übrigens: Auch zum Thema Lohnerhöhung hat Peter Bofinger etwas zu sagen. Der Würzburger Professor

wettert schon seit Jahren gegen Lohnzurückhaltung, stand aber bisher bei den meinungsbildenden Ökonomen fast allein: »Seit 2000 haben die Deutschen ihre Verbrauchsnachfrage nicht mehr erhöht.« Dafür sei in den letzten Jahren »wahnsinnig viel exportiert, aber zu wenig konsumiert und investiert« worden. Sein Vorschlag von damals: »Jedes Jahr ein Prozentpunkt mehr Lohnerhöhung. Dann wäre der Konsum gestiegen, anstatt zu stagnieren.«

Fahrplan der Tarifrunde:

26. Juni 2009: Die Tariff Kommission beschließt die Kündigung des Entgelt-Tarifvertrages und stellt die Forderung für die Tarifrunde 2009

19. August 2009: Tariff Kommission berät sich zum Auftakt der Verhandlungen

20. August 2009: 1. Tarifverhandlung mit VW