

Der Anti-Krawallo

- IG-Metall-Chef Roman Zitzelsberger im Gespräch
- Belegschaft soll von Flexibilität profitieren

VON WALTHER ROSENBERGER

Konstanz – Mehr Geld auf dem Konto? Bessere Arbeitsbedingungen? Weniger Stress? Wer wissen will, wofür Deutschlands Gewerkschaften heute kämpfen, muss einige Jahre zurückschauen. Im Jahr 2008 lief die Wirtschaft unter Vollampf. Die Auslastung der meisten Betriebe rangierte irgendwo jenseits der 90-Prozent-Marke, und trotz Sonderschichten und Sieben-Tage-Woche wurden die Auftragsbücher immer dicker. Als dann – Anfang 2009 – die Schockwellen der Finanzkrise über das Land hereinbrachen, war alles vorbei. Innerhalb kurzer Zeit brachen die Aufträge weg. Massenhaft schickten die Firmen ihre Beschäftigten in Kurzarbeit. Statt an der Werkbank, standen die Leute zu Hause am Rasenmäher oder machten die Baumärkte der Region unsicher. Gearbeitet wurde immer noch, aber eben anders als vorher. „Damals passierte etwas Seltsames“, sagt Roman Zitzelsberger. Als die Chefs ihre Mitarbeiter nach der Krise wieder in die Fabrikhallen riefen, sagten viele: „Schade. So schlecht war das gar nicht.“ Zwar sei das Geld nicht mehr so üppig aufs Konto geflossen, aber dafür habe man plötzlich so etwas wie „Freiheit“ gespürt.

Heute, gut ein halbes Jahrzehnt später, ist Zitzelsberger Chef der Gewerkschaft IG Metall in Baden-Württemberg, und seine Wahrnehmung von damals ist zu offizieller Gewerkschaftspolitik geworden. „Zeitsouveränität“ lautet das Schlagwort, mit dem Deutschlands mächtigste Industriergewerkschaft ihre nächste Tarifrunde be-

„Zulassungsstopps für Verbrennungsmotoren ab 2030 sind vollkommen unrealistisch.“

Roman Zitzelsberger, Chef der Südwest-IG-Metall, zur Zukunft des Automobils

streiten will. In Zukunft soll es für die rund 2,3 Millionen Metall-Beschäftigten in Deutschland unkompliziert möglich sein, Arbeitszeiten an aktuelle Lebensumstände anzupassen. Wegen der Pflege der kranken Eltern für ein paar Monate kürzer zu treten, oder wegen persönlicher Termine einmal den Nachmittag freinehmen – all das soll in deutschen Unternehmen zur Selbstverständlichkeit werden. Flexibilität im Job solle keine Einbahnstraße mehr sein, von der nur der Arbeitgeber profitiert, sondern auch den Mitarbeitern zugutekommen, sagt Zitzelsberger beim Gespräch in der Redaktion dieser Zeitung.

Diese sollen auch im Alter gut abgesichert sein, weswegen sich Zitzelsberger für eine bessere betriebliche Altersvorsorge stark macht – ein Konzept das auch die Bundesregierung in ihren aktuellen Rentenplänen verfolgt. Weil die gesetzliche Rente in Zukunft oft nicht mehr ausreicht, müssten die Unternehmen mehr tun, sagt er. Im Gegenzug werde man sich in anderen Punkten „flexibel“ zeigen. Dass die Arbeitnehmer bereit seien, hie und da noch „eine



Smart, aber auch hart: Roman Zitzelsberger, gelernter Maschinenschlosser und gebürtiger Badener, ist seit Dezember 2013 Bezirksleiter der IG Metall Baden-Württemberg. Der Marathon- und Skiläufer fordert bessere Betriebsrenten für Arbeitnehmer.

BILD: OLIVER HANSER

Schippe draufzulegen“, gehe aus Mitarbeiterbefragungen hervor. Man müsse sich eben über einen Ausgleich einig werden.

Ein IG-Metaller, der Flexibilität – bislang ein Lieblingsbegriff der Arbeitgeber – nicht gleich in Bausch und Bogen verdammt und sich auch anderweitig kompromissbereit zeigt? Gibt es das? Und dann just noch bei jener Institution, die einst im Streit um die Einführung der 35-Stunden-Woche ihre Mitglieder in einen siebenwöchigen Streik schickte und für die Einführung der Pinkelpause den Betriebsfrieden riskierte?

Wer hinter Zitzelsbergers gesetzter Rhetorik Schwäche vermutet, liegt falsch. Der 50-jährige Badener ist im Ringen mit den Arbeitgebern ziemlich erfahren, obwohl er gerade nicht den Haudrauf im Stile seines IG-Metall-Kollegen und Porsche-Betriebsratschefs Uwe Hück verkörpert. Im vergangenen Jahr handelte er den Pilotabschluss für die Metall- und Elektroindustrie aus und schaffte es dabei recht geräuschlos, wichtige Gewerkschaftsforderungen wie die Alters- und Bildungsteilzeit tarifvertraglich zu verankern. Einen

Vorstoß der Arbeitgeber zur Aufweichung des 8-Stunden-Tags geißelte er jüngst kernig als „durchschaubar und brandgefährlich“. Wie die Arbeitgeber ticken, kennt der gelernte Maschinenschlosser sowohl von seiner Arbeit bei Daimler am Band als auch durch eine Jahrzehnte dauernde Gewerkschaftslaufbahn, bei der er alle paar Jahre die Karriereleiter eine Sprosse nach oben hüpfte. Dass man mit Kampfrhetorik und Konfrontation dabei oft nicht weiter kommt, hat er früh gelernt. „Wir sind nicht auf Krawall gebürstet“, sagt er. Zentral sei es, die „Attraktivität des Standorts auszubauen“.

Diese sieht er zwar nicht in Gefahr, aber einige Entwicklungen geben ihm dennoch zu denken. Im Mittelstand wird beispielsweise zu wenig investiert. „Besonders bei den kleinen Firmen müsste mehr passieren“, sagt er. Insbesondere um für technologische Umbrüche gewappnet zu sein. Beispielsweise steht der Mittelstand durch Industrie 4.0 – also die künftige digitale Vernetzung der Produktion – vor einer Zäsur, die Studien zufolge Zehntausende Industriebeschäftigte kosten könnte. Bildung und Qualifikation gehören da-

her zu Zitzelsbergers Lieblingsthemen. Man dürfe bei Zukunftsthemen kein „Bedenkenträger“ sein, sondern müsse als „Promotor“ Neuerungen anschieben, sagt er.

Zu weit sollte es dann allerdings auch nicht gehen. Die Diskussion um einen Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren ab 2030 hält er für Gift für den Standort und stemmt sich daher in seltener Einmütigkeit mit großen Teilen

„Die erste Runde im digitalen Wettlauf ums Auto ging an die Amerikaner.“

Roman Zitzelsberger zur Bedeutung der US-Konkurrenz

der Arbeitgeber dagegen. Den Vorstoß halte er für „vollkommen unrealistisch“, sagt er am Redaktionstisch. Klar – bei Firmen wie Daimler, Audi oder ZF hängen etwa sieben von zehn Jobs noch am klassischen Fahrzeugbau.

Auch wenn E-Mobilität immer wichtiger wird, plädiert Zitzelsberger für einen geordneten Übergang ins neue Mobilitätszeitalter. Zu lange Zeit lassen, sollte sich die Branche aber nicht. Mit selbstfahrenden Autos sind Firmen wie Tesla oder Google den deutschen Herstellern beachtlich nahe gekommen. „Die erste Runde im Wettlauf ums digitale vernetzte Auto ging an die Kalifornier“, sagt er. Ein „echter Schock“ sei das gewesen. In der zweiten Runde „würde ich aber auf unsere Hersteller setzen“, sagt er mit dem Brustton der Überzeugung. „Um Daimler, Porsche und Audi mache ich mir wenig Sorgen.“

Diese sollten auch nicht zu sehr nach Kalifornien schießen, sondern ihren Blick noch „stärker nach Asien richten“. Dort würden derzeit die wirtschaftlichen Standards gesetzt, nicht nur im Silicon Valley.

Metaller und Arbeitgeber

Die IG Metall ist mit ihren rund 2,3 Millionen Mitgliedern die größte Einzelgewerkschaft Deutschlands. Dem Landesbezirk Baden-Württemberg mit seinen 431.000 Mitgliedern kommt besondere Bedeutung zu. Die Metall-Tarifpartner im Südwesten haben oft Pilotabschlüsse für die gesamte Branche geschmiedet – zuletzt 2015. Der Südwesten ist Gewerkschaftsland. In der Daimler-Produktion beträgt der Organisationsgrad um die 80 Prozent. Die Autobauer Daimler, Audi und Porsche sowie ihre Zulieferer wie Bosch, ZF, Rolls Royce Power

Systems und Mahle und der Maschinenbau mit Festo, Stihl oder Dürr sind wichtige Säulen für die Gewerkschaft. Ein Meilenstein der Tarifgeschichte war 1984 der Einstieg in die 35-Stunden-Woche nach einem siebenwöchigen Streik im Südwesten. IG Metall und ihr Tarifpartner – Südwestmetall – haben im Südwesten starke Verhandlungsführer hervorgebracht wie Willi Bleicher, Franz Steinkühler, den Ex-Arbeitsminister Walter Riester (SPD), den Ex-IG-Metall-Vorsitzenden Berthold Huber, den Ex-Präsidenten des Deutschen Industrie- und Handelstages, Hans Peter Stihl, oder Ex-Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt. (dpa/wro)

NACHRICHTEN

AUDI

Kraftfahrt-Bundesamt soll Vorwürfe prüfen

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lässt Berichte prüfen, nach denen die US-Umweltbehörde Carb bei Audi-Modellen illegale Manipulationen der Abgaswerte entdeckt haben soll. Dazu lägen bisher keine Informationen von Carb vor, sagte ein Ministeriumssprecher in Berlin. Das Kraftfahrt-Bundesamt sei daher nun „angewiesen, dem Sachverhalt nachzugehen“. Das bedeute, dass nun erst einmal Informationen beschafft würden, um sie anschließend zu bewerten. Die „Bild am Sonntag“ hatte berichtet, Carb habe im Sommer eine illegale Software-Funktion in Modellen der VW-Oberklasse-Tochter aus Ingolstadt entdeckt. (dpa)

FLUGGESELLSCHAFT

Ryanair erzielt kräftigen Gewinnprung

Die Fluggesellschaft Ryanair hat in ihrem zweiten Geschäftsquartal dank eines Rekords bei den Passagierzahlen einen Gewinnprung verbucht. Der Überschuss wuchs von Juli bis Ende September um 8 Prozent auf 912 Millionen Euro, wie Europas größter Billigflieger mitteilte. Das Halbjahresergebnis verbesserte sich um 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 1,17 Milliarden Euro. (dpa)

AUTOBAUER

Ferrari mit zweistelligem Ergebnisplus

Der italienische Luxusautobauer Ferrari hat im dritten Quartal des laufenden Jahres mehr Gewinn eingefahren als ein Jahr zuvor. Das Unternehmen verdiente unter dem Strich mit 113 Millionen Euro 20 Prozent mehr als in der gleichen Vorjahreszeit, wie Ferrari mitteilte. Der Umsatz legte nach den Angaben um 8 Prozent auf 783 Millionen Euro zu. (AFP)

MÄRKTE

Ferkel

Aktuelle Ferkelpreisnotierung der Landesanstalt für Entwicklung der Landwirtschaft und der ländlichen Räume Schwäbisch-Gmünd vom 29.10. – 04.11.: Durchschnittspreise pro 25 kg Ferkel ohne MwSt. Der Zuschlag für Mehrgewicht beträgt je nach Vermarktungsunternehmen 1,00 €/kg. Die angegebenen Preisspannen beziehen sich auf die Minimum- und Maximumpreise der einzelnen Vermarkter. Preis der 200er-Gruppe (Ferkel in einer Gruppe mit ca. 200 Tieren, einheitlicher Genetik und einheitlichem Gewicht, mit QS-Status, ab Hof, ohne Impfungen): 46 – 50 €. Durchschnittspreis 48,50 € (unverändert).

EINBLICK

Amerikas Schuldenberge



Kommende US-Präsidenten müssen sparen und gleichzeitig den privaten Konsum anheizen.

VON WOLFGANG KÖHLER

Heute wählen die US-Bürger einen neuen Präsidenten. Wer immer die Wahl gewinnt, wird sich mit Amerikas gewaltigem Schuldenberg beschäftigen müssen – die Hinterlassenschaft Barack Obamas. Dessen Bilanz fällt allerdings gar nicht so schlecht aus: Bei seinem Amtsantritt im Januar 2009, quasi auf dem Höhepunkt der Finanz- und Bankenkrise, hatten die amerikanischen

Privathaushalte Schulden im Volumen der gesamten Wirtschaftsleistung eines Jahres angehäuft. Heute machen die Privatschulden nur noch 68 Prozent des Bruttoinlandsproduktes aus.

Die Amerikaner haben also in den Obama-Jahren kräftig gespart. Trotzdem ist die Wirtschaft in diesen Jahren nicht geschrumpft. Das ist bemerkenswert, weil die US-Wirtschaft zu mehr als zwei Dritteln vom privaten Konsum und den übrigen Teilen des Inlandmarktes abhängt. Geben die Amerikaner weniger Geld aus, müsste die Wirtschaftsleistung unter sonst gleichen Bedingungen eigentlich schrumpfen.

Die übrigen Bedingungen blieben in den Obama-Jahren aber nicht gleich. Vielmehr hat die US-Notenbank die

Leitzinsen über lange Zeit auf null Prozent gehalten. Und der Staat ist mit gewaltigen Summen eingesprungen, um die Gesamtnachfrage nach Gütern und Dienstleistungen – trotz der privaten Konsumflaute – zu steigern. Das Ergebnis ist, dass sich die öffentliche Verschuldung in der Obama-Ära von 9,2 Billionen US-Dollar auf zuletzt 19,8 Billionen US-Dollar mehr als verdoppelt hat – von 62,5 Prozent des Bruttoinlandsproduktes im Jahr 2008 auf 110 Prozent des BIP im Jahr 2015.

Kredite bzw. Schulden sind damit die treibende Kraft für das Wirtschaftswachstum der USA geblieben, wie vor der Finanzkrise. Nur wurde im Prozess der Krisenbewältigung die überhöhte Privatverschuldung durch steigen-

de öffentliche Schulden abgelöst. Das ist ein klassischer Prozess der Krisenbewältigung, den der britische Ökonom John Maynard Keynes genau so empfohlen hat. Dieser Prozess ist damit allerdings nicht abgeschlossen. Die kommende US-Administration muss nun daran gehen, die öffentlichen Schulden behutsam zurückzufahren. Das ist nicht einfach durch öffentliches Sparen zu bewältigen, weil dann ja die privaten Verbraucher wieder mehr konsumieren müssten, damit die Wirtschaft nicht doch wieder in eine Rezession abrutscht. Dafür müssten sie, weil ihre Einkommen ja nicht sprunghaft steigen, wieder mehr Kredite aufnehmen. Kredite aber werden in den kommenden Jahren wohl teurer werden, weil die

US-Notenbank schon damit begonnen hat, ihre Leitzinsen anzuheben.

Nach der Weltwirtschaftskrise der 1930er-Jahre und dem Zweiten Weltkrieg gelang ein ähnliches Experiment, indem die USA eine Wirtschaftspolitik betrieben, die breiten Schichten der Bevölkerung eine spürbare Teilhabe am wachsenden Wohlstand ermöglichte. Die neuen Aufsteiger konnten nun mehr konsumieren und die Nachfrage steigern. Eine solche Politik kann man dem oder der künftigen US-Präsidenten/tin nur empfehlen.



Alle Beiträge dieser Kolumne im Internet unter: www.sk.de/exklusiv