›IMPRESSUM
Verantwortlich: Hartmut Meine, **Redaktion:** Annette Vogelsang
Anschrift: IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt, Postkamp 12, 30159 Hannover. Telefon 0511 164 06-0, Fax 0511 164 06-50
igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de

Foto: Matthias Littau

Ständiges Gerüttel und Gehoppel: Staplerfahrer bei Ceva Logistics in Wolfsburg. Seit 1. Januar 2016 ist der Stundenlohn um 15 Prozent gestiegen und die Arbeitszeit auf 37,5 Stunden reduziert. Und das ist erst der Anfang.

185 Euro mehr pro Monat

Ein Tarifvertrag bei Ceva. Sie arbeiten Hand in Hand mit den VW-Beschäftigten. Und verdienen oft einen Hungerlohn. Die IG Metall will die Spaltung der Belegschaften stoppen. Drei neue Kontraktlogistiker sind im Tarif und weitere sollen folgen.

Foto: Heiko Stumpe

»Wir konnten in kurzer Zeit 80 Prozent der Belegschaft organisieren.«

Ingolf Meyer, Betriebsrat, Schichtkoordinator bei Ceva in Wolfsburg.

Die Arbeit als Staplerfahrer ist hart. Das ständige Gerüttel. Die hohe Konzentration. 39 Stunden die Woche. Schuften im Dreischichtsystem: Eine Woche früh, eine Woche spät. Dann eine Woche die Nacht durch. Tags darauf beginnt wieder die Frühschicht. Ohne freie Tage oder Erholung. Dafür gab es 2015 noch 10,44 Euro die Stunde, 1764, 50 Euro im Monat brutto.

»Davon kann kein Mensch leben«, sagt Ingolf Meyer. »Vor allem die Dreischicht zermürbt. Krank sind wir alle irgendwie, der Rücken, der Nacken, die Schlafstörungen.« Meyer ist Betriebsrat bei Ceva Logistics in Wolfsburg. Der US-Konzern gründete sich in Deutschland erst 2007, hat bundesweit 2200 Beschäftigte, 450 allein in Wolfsburg und im nahen Logistik-Zentrum Hattorf.

Im Werkauftrag von VW werden ganze Arbeitsbereiche übernommen. Ceva-Beschäftigte werkeln direkt auf dem Werksgelände von VW, oft Hand in Hand mit der Stammbelegschaft. Sie fahren das Material bis an die Bänder. Teilweise montieren sie Komponenten und führen die Lagerlogistik durch. Alles deutlich billiger als die VW-Beschäftigten. »Es gibt eine klare Hierarchie«, sagt Ingolf Meyer. »Auf der untersten Stufe stehen die Leiharbeitsbeschäftigten, die für die Logistiker arbeiten.«

Foto: IG Metall

Jutta Ehlers, IG Metall-Betriebsbetreuerin in Wolfsburg

Der 54-jährige Meyer hat bis vor kurzem selbst als Staplerfahrer gearbeitet. Im Jahr 2000 hat er als Zeitarbeiter bei Schnellecke Logistik für 8,16 Euro die Stunde angefangen. 2014 gab es dann einen Betriebsübergang. Seitdem ist der gelernte Landmaschinenschlosser bei Ceva. Bis Ende September 2015 noch für 10,44 Euro die Stunde, rund 1400 Euro netto im Monat.

In den letzten 15 Jahren gab es nur ein Lohnplus von zwei Euro. Ohne die zusätzlichen Einnahmen seiner Ehefrau hätte Meyer seine sechsköpfige Familie nicht ernähren können. »Wir haben Kollegen, die haben so wenig verdient, die mussten sich Ende des Monats krankmelden, weil sie den Sprit für den Arbeitsweg nicht mehr bezahlen konnten.«

Das wollte sich die IG Metall nicht länger mit ansehen und startete 2015 in Wolfsburg, aber auch bundesweit, eine Kampagne, um die Beschäftigten der Kontraktlogistiker zu werben. »Die Dumpinglöhne sind ein Resultat der Auslagerungen, um Kosten zu sparen«, kritisiert Hartwig Erb, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall Wolfsburg. »Diese Fehlentwicklung müssen wir stoppen, bevor das Entgeltgefüge weiter ausgehöhlt wird.« Betriebsbetreuerin Jutta Ehlers: »Unser Ziel ist es, nach und nach alle Kontraktlogistiker im VW-Umfeld in den Tarif zu holen.«

Foto: Lars Landmann

Hartwig Erb, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Wolfburg

Bei Ceva ist es als erstem Betrieb gelungen. Nach sieben harten Verhandlungen und einem Warnstreik konnte die IG Metall am 2. Dezember 2015 einen Tarifvertrag durchsetzen: Die Entgelte stiegen ab 1. Januar 2016 um 15 Prozent erstmal auf 12 Euro und die Arbeitszeit wurde auf 37, 5 Stunden reduziert. Ab 1. Januar 2017 gibt es mit 12,30 Euro weitere 2,5 Prozent mehr. Ein Jahr später soll es genauso viel sein wie bei der VW-Tochter Autovision Logistik: heute 13,55 Euro die Stunde. Meyer: »Ein Staplerfahrer verdient jetzt 185 Euro brutto mehr im Monat.« Doch der Kampf ist noch nicht zu Ende. Arbeitszeit und Lohn ab 2018 müssen abschließend verhandelt werden.

Auch Imperial Automotive im Tarif

Foto: IG Metall

Christin Sosoth von Imperial Automotive

In Wolfsburg ist ein zweiter VW-Logistiker im Tarif. Rückwirkend ab 1. Januar 2016 gelten für die 650 Beschäftigen bei Imperial Automotive (ehemals Hansmann Logistics) die gleichen Bedingungen wie bei Ceva. Der Durchbruch gelang am 15. Februar in der sechsten Verhandlung nach dem Warnstreik bei Ceva.
»Ein wichtiger Schritt für bessere Arbeitsbedingungen«, meint Christin Sosoth. Die gelernte Verwaltungsangestellte war in der Verhandlungskommission der IG Metall. Als die 24-Jährige nach der Ausbildung arbeitslos wurde, blieb nur die Zeitarbeit bei Hansmann. Seit 2014 hat sie einen Festvertrag als Datensystemkraft in Dreischicht. »Die Nachtschicht ist besonders schlimm. 20 Meter weiter arbeiten Kollegen mit einer anderen Montur für mehr Geld. Das hat mich geärgert. Und später haben wir auch noch weniger Rente.«

Vier Stunden Warnstreik bei Syncreon

Foto: IG Metall

Ruben Trautmann von Syncreon

Im Februar 2016 hat die IG Metall einen Tarifvertrag bei dem Logistiker Syncreon in Wunstorf für 250 Beschäftigte erzielt. Seit Januar gibt es zehn Prozent mehr Geld, seit März ist die wöchentliche Arbeitszeit auf 38,5 Stunden reduziert. »Der Weg dorthin war steinig«, berichtet Ruben Trautmann, 31, der bis zu seiner Freistellung als Betriebsratsvorsitzender im März in der Qualitätssicherung gearbeitet hat. »Ohne die vier Stunden Warnstreik wäre nichts passiert. Nach dem Tarifabschluss hat sich die Atmosphäre aber entspannt. Wir haben jetzt eine vernünftige Arbeitsebene.«

Kontraktlogistik soll bundesweit in den Tarif

Die Fehlentwicklung bei den Werkverträgen stoppen.

Warum hat die IG Metall im Rahmen einer bundesweiten Kampagne gerade die Kontraktlogistiker aufs Korn genommen, die über Werkverträge für viele Unternehmen der Metall- und Elektrobranche im Einsatz sind?

Thilo Reusch: Weil Werkverträge in vielen Fällen genutzt werden, die Gewinne auf Kosten der Beschäftigten zu maximieren. Wir verteufeln Werkverträge nicht grundsätzlich. Aber dort, wo sie dazu missbraucht werden, Tarifverträge auszuhöhlen, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern und sich damit als erfolgreiches Geschäftsmodell etabliert haben, halten wir dagegen. Dazu brauchen wir eine breite gesellschaftliche Debatte und gesetzliche Rahmenbedingungen. Aber wir können nicht auf eine politische Lösung warten. Wenn jemand bei 40 Stunden die Woche seine Familie nicht ernähren kann und sogar auf staatliche Unterstützung angewiesen ist, dann läuft etwas schief, dann müssen wir handeln.

Kontraktlogistiker übernehmen oft Bereiche, die von der Industrie ausgelagert worden sind.

Reusch: Dort, wo wir als IG Metall gut aufgestellt sind und unsere Mitbestimmung funktioniert, können wir manches verhindern. Aber wer Werkvertragsleistungen ausschreibt, entscheidet sich meist für den billigsten Anbieter. Ob der dann ordentliche Löhne und Tarifbedingungen zahlt, interessiert dabei kaum. Deshalb müssen wir die Auftraggeber, gerade auch die Autohersteller, in die Pflicht nehmen, die diesen Dumpingwettbewerb ja auslösen. Wir brauchen Zusagen der Hersteller, dass Arbeiten nur an solche Logistiker vergeben werden, die mit

Foto: Heiko Stumpe

Thilo Reusch, Tarifsekretär bei der IG Metall-Bezirksleitung Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und Verhandlungsführer für Kontraktlogistiker

der IG Metall Tarifverträge vereinbart haben. Solange das nicht passiert, bleibt uns nur der Häuserkampf: Für die drei Haustarifverträge bei Ceva, Imperial und Syncreon haben wir 20 Verhandlungstermine gebraucht und in zwei Fällen gelang der Durchbruch erst durch Warnstreiks.

Eigentlich ist Logistik ein Dienstleistungsbereich.

Reusch: Wenn es um Bereiche und Tägigkeiten geht, die klassisch in die Wertschöpfungskette der IG Metall gehören, dann sind wir zuständig. Darauf haben wir uns mit unserer Schwestergewerkschaft Verdi geeinigt.

Die Tarifbindung herzustellen, ist eine große Herausforderung.

Reusch: Ja, das geht nur, wenn sich alle Beteiligten aktiv einbringen. Perspektivisch können wir uns auch einen Branchentarif vorstellen, wenn sich die Arbeitgeber einig werden. Doch zunächst machen wir vor Ort weiter. Als nächstes werden wir bei Rudolph, Schnellecke und DB Schenker starten. Dumpinglöhne dürfen künftig kein Wettbewerbsvorteil mehr sein.

Foto: IG Metall

» Der Tarif bei Syncreon ist ein erster Schritt. Es kann nicht sein, dass Beschäftigte Vollzeit arbeiten und zusätzlich eine Aufstockung bei der Arbeitsagentur beantragen müssen. «

Thorsten Gröger, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Nienburg-Stadthagen

Neues Führungsduo in Osnabrück

Seit 2012 war Peter Spiekermann Erster Bevollmächtigter der IG Metall Osnabrück. Jetzt geht der 61-Jährige, der als diplomierter Volljurist 2001 von der Gewerkschaft Holz und Kunststoff zur IG Metall wechselte, in die Freistellungsphase der Altersteilzeit. Als Nachfolger wurde Stephan Soldanski gewählt, seit 2012 Zweiter Bevollmächtigter und Kassierer. Der 40-jährige Osnabrücker lernte bei der Firma Gebr. Sanders in Bramsche Industriekaufmann und ist seit 2001 für die IG Metall tätig. Seine bisherige Funktion übernahm der 48-jährige Stefan Deeters, seit 2012 Gewerkschaftssekretär in Osnabrück.

Fotos: IG Metall

Peter Spiekermann **Stephan Soldansky** **Stefan Deeters**

Warnstreik gegen Tarifflucht von Glunz

Zweieinhalb Stunden legten rund 200 Beschäftigte der Glunz AG im sachsen-anhaltinischen Nettgau am 16. März 2016 die Arbeit nieder. Grund: Der Hersteller von Spanplatten war im Februar 2015 aus dem Arbeitgeberverband der Holz verarbeitenden Industrie ausgetreten und forderte die 300 Beschäftigten auf, künftig 70 Stunden mehr im Jahr zu arbeiten und auf 3000 Euro im Jahr zu verzichten. Die IG Metall warf dem Management vor, seit Jahren nicht investiert und zu teures Holz eingekauft zu haben.

Foto: IG Metall

Warnstreik bei Glunz am 16. März