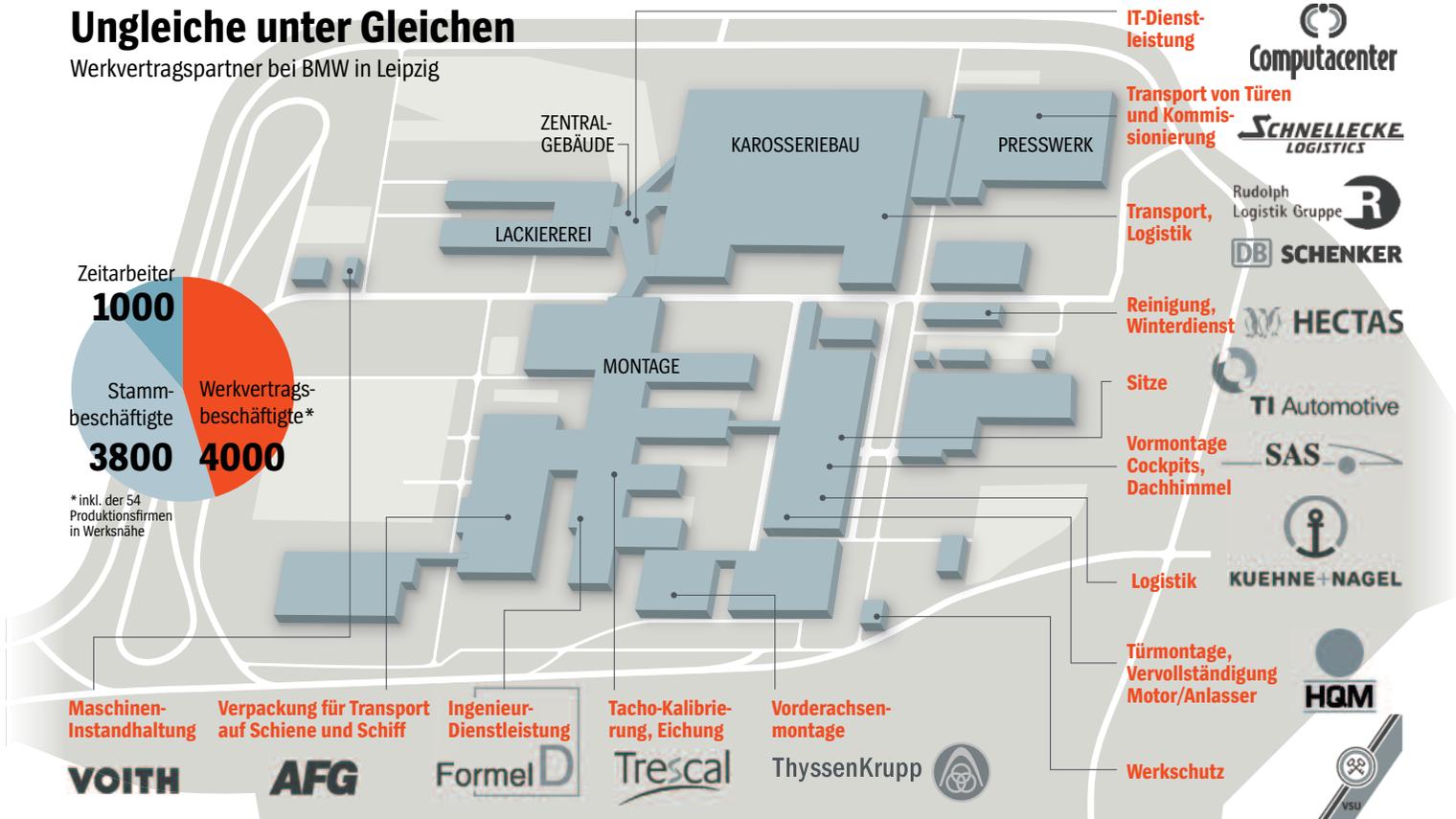


Ungleiche unter Gleichen

Werkvertragspartner bei BMW in Leipzig



ARBEITSMARKT

Mittendrin und nicht dabei

Erstmals lässt sich mit Zahlen belegen, wie weit das Phänomen der Werkverträge in den Kern der deutschen Wirtschaft vorgedrungen ist. Allein in der Metall- und Elektroindustrie sind mehr als eine Million Menschen als Arbeiter zweiter Klasse beschäftigt.

Wer einen BMW oder Mercedes kauft, der entscheidet sich wahrscheinlich deshalb für eine dieser Marken, weil er an den guten Ruf der deutschen Autohersteller glaubt, an ihre Ingenieurskunst, die gute Verarbeitung der Fahrzeuge. Vielleicht auch an die ordentliche Bezahlung der Beschäftigten. Entsprechend hoch sind ja auch die Preise.

Was aber, wenn er wüsste, dass das Auto gar nicht allein von BMW entwickelt wurde, sondern zum großen Teil von Ingenieuren eines Industriedienstleisters namens Aton? Die Vorderachsen montiert ThyssenKrupp Automotive, die dafür wiederum Zeitarbeiter der Firma Wisag anheuert. Die Firma HQM bringt die Türen an und baut auch die Anlasser ein. Die Tachometer werden vom Dienstleister Trescal kalibriert und geeicht.

Der Kunde kennt diese Firmen nicht. Und die Autobauer tun alles dafür, dass

das so bleibt. All diese Firmen sind auf dem Werksgelände von BMW in Leipzig angesiedelt, es sind sogenannte Werkvertragsunternehmen, BMW hat Teile der Produktion und Dienstleistungen an sie vergeben, zu deutlich schlechteren Konditionen, als sie bei BMW selbst üblich sind.

Natürlich vergaben die großen Autobauer in Deutschland schon immer Aufträge an Zulieferer und Fremdfirmen: Getriebe werden bei ZF Friedrichshafen bestellt, Einspritzpumpen bei Bosch. Doch dort gelten IG-Metall-Tarifverträge. Werkvertragsfirmen auf dem Firmengelände waren allenfalls für den Betrieb der Kantine, den Werkschutz oder das Gebäudemanagement zuständig. In Einzelfällen auch für spezielle Software-Entwicklungen. Aber Türen montieren? Sitze einbauen? War das nicht immer ureigenes Terrain der Autoindustrie? Das hat sich geändert, in der deutschen Industrie ist

ein grundlegender Wandel zu besichtigen, mit den Autoherstellern an der Spitze. Immer größere Anteile der Produktion werden von Fremdfirmen erledigt – nicht weil sie es besser, sondern weil sie es billiger machen. Die Beschäftigten werden deutlich schlechter bezahlt, für sie gilt nicht der Metalltarifvertrag, sondern der Logistik-, Reinigungs- oder, in den meisten Fällen, gar kein Tarifvertrag. Stundenlöhne von 7,50 Euro sind inzwischen dort nicht mehr unvorstellbar.

Werkverträge wurden lange Zeit vor allem in den Randbereichen der deutschen Wirtschaft eingesetzt. In der Fleischindustrie gelangten rumänische und bulgarische Zerleger zu trauriger Berühmtheit, im Handel waren es die Regaleinräume, die von Handelsketten ausgelagert wurden, um den Tarifvertrag zu umgehen.

Rechtlich ist das in Ordnung, solange die Arbeitnehmer tatsächlich nur den

Anweisungen des Werkvertragsunternehmens und nicht denen des Auftraggebers Folge leisten müssen. In der Praxis ist das aber kaum durchzuhalten. Die Lidl-Schwester Kaufland musste rund neun Millionen Euro an Staatskasse und Sozialversicherung bezahlen, weil ihre Werkverträge unter dem Verdacht standen, Scheinwerkverträge zu sein.

Inzwischen beschäftigt sich die Politik mit den Werkverträgen und deren Missbrauch. „Kaum hatten wir bei der Leiharbeit einen Mindestlohn festgelegt, haben wieder Leute versucht, die nächste Lücke zu finden und das Ganze über Werkverträge auf eine unlautere Art zu regeln“, zürnt Kanzlerin Angela Merkel. Wie das Problem gelöst werden soll, darüber gehen die Meinungen bei den künftigen Koalitionären noch weit auseinander.

Bislang gab es keine validen Zahlen, wie viele Menschen in Deutschland unter Werkvertragsbedingungen arbeiten. Anders als bei der Leiharbeit haben weder das Bundesarbeitsministerium noch das Statistische Bundesamt exakte Zahlen erhoben, ja erheben können. Denn bei einem Werkvertrag schreiben die Auftraggeber in der Regel eine Dienstleistung aus, vereinbaren eine bestimmte Qualität und einen Abgabetermin. Niemand weiß, wie viele Arbeitskräfte der Auftragnehmer einsetzt, um den Auftrag zu erfüllen. Anders als bei der Leiharbeit benötigen Werkvertragsfirmen auch keine Genehmigung, ihre Mitarbeiter für andere Unternehmen arbeiten zu lassen.

Nun hat die Gewerkschaft IG Metall erstmals Zahlen zusammengetragen, die aufzeigen, wie weit sich „das Krebsgeschwür“, so der designierte IG-Metall-Chef Detlef Wetzel, in ihrem Zuständigkeitsbereich ausgebreitet hat. In einer mehrere Monate andauernden Befragung von Betriebsräten haben die Gewerkschafter die Strukturen recherchiert, Mitarbeiter gezählt, die nicht zur Stammebelegschaft gehören und deren Entlohnung analysiert.

Das Ergebnis der Bestandsaufnahme ist überraschend. So arbeiten inzwischen mehr als eine Million Menschen überwiegend außerhalb der Metall- und Elektroindustrie in nicht regulären Beschäftigungsformen für die Branche. Das entspricht fast einem Drittel der Beschäftigten der gesamten M+E-Industrie. Dass die meisten von ihnen Werkvertragsbeschäftigte und nicht Zeitarbeiter sein dürf-

ten, belegt eine simple Zahl: In der ersten Jahreshälfte registrierte die Bundesagentur für Arbeit insgesamt gut 800 000 Zeitarbeiter – in ganz Deutschland und in allen Branchen zusammen.

Am auffälligsten ist der Trend in der Automobilindustrie. Dort stehen den 763 000 Stammbeschäftigten mittlerweile 100 000 Leiharbeitskräfte und 250 000 Werkvertragsbeschäftigte gegenüber. Das entspricht einem Verhältnis von fast zwei zu eins.

Auch in der Werftindustrie kippt das Verhältnis von Stammbeschäftigten immer mehr zugunsten von Externen. Im Schiffbau arbeiten 16 800 Menschen fest, aber 2700 Menschen für Leih- und 6500



Produktion des BMW-Elektroautos i3 in Leipzig: „Die nächste Lücke“

für Werkvertragsfirmen. In der Stahlindustrie werden im Verhältnis besonders viele Werkvertragsbeschäftigte angeheuert – 19 000 gegenüber 61 000 Festangestellten. Nicht viel besser die Luftfahrt: Dort gehören 72 400 Menschen zur Stammebelegschaft von Airbus und Co., aber 10 000 Menschen verdingen sich als Leih- und weitere 10 000 als Werkvertragsarbeiter.

2011 wurde das Gesetz zur Arbeitnehmerüberlassung geändert, um Missbrauch von Leiharbeit vorzubeugen. Werkverträge sind davon jedoch nicht erfasst. Und

genau das nutzen nun viele Unternehmen, um die Tarifverträge zu umgehen. „Ich habe nichts gegen Werkverträge generell“, sagt der IG-Metaller Wetzel. „Ich habe aber entschieden etwas dagegen, wenn sie genutzt werden, um das Lohnniveau massiv zu drücken.“

Die von der IG Metall erhobenen Zahlen zeigten, dass „weite Teile der deutschen Wirtschaft den Gesellschaftsvertrag des Landes aufkündigen wollen“, so Wetzel. „Das ist ein Anschlag auf die soziale Marktwirtschaft.“

Für die Gescholtenen dagegen sind Werkverträge kein Übel, sondern „ein notwendiges Instrument moderner Aufgabenteilung und Spezialisierung“. Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) verweist stets darauf, dass die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands gerade deshalb so hoch sei, weil der deutsche Arbeitsmarkt inzwischen so flexibel gestaltet sei.

Doch dient es tatsächlich der Flexibilität, wenn Thomas Urbanek bei der Firma Schedl Reifen montiert, 300 Meter entfernt vom Werksgelände von BMW in Leipzig? Diese 300 Meter und der andere Firmen- ausweis machen einen Gehaltsunterschied von etwa 1200 Euro im Monat aus. Urbanek, gelernter Kfz-Mechaniker, hatte eine klassische Zeitarbeiterkarriere hinter sich, als er vor fünf Jahren bei Schedl fest angestellt wurde. 1900 Euro brutto verdient er dort, es gibt keinen Tarifvertrag, für ihn ist es schon wichtig, ob ein Monat 21 oder 23 Arbeitstage hat. „Bei 21 Tagen komme ich mit meinem Geld gerade so hin, bei zwei Tagen mehr kann ich auch mal was zur Seite legen“, sagt der 28-Jährige.

3100 Euro würde Urbanek verdienen, wenn er bei BMW angestellt wäre. Doch das bleibt für ihn ein Traum. Auf die Anschaffung eines Autos verzichtet er, eine Familie hat er noch nicht gegründet. Zwischendurch hat er mal überlegt, einen Nebenjob anzunehmen, den Gedanken aber wieder verworfen, weil ihm die Zeit fehlt.

Das BMW-Werk in Leipzig ist die neueste Autofabrik in Deutschland. Von Anfang an wurde sie so geplant, dass Leiharbeit und Werkverträge bei der Kalkulation eine zentrale Rolle spielen. Sonst wäre das Werk wohl nie nach Leipzig gekommen, sondern im Ausland entstanden. Inzwischen haben sich rund 50 sogenannter IDL, also Industriedienstleister,

rund um das Werk gruppiert. Auf einer Karte der örtlichen IG Metall gleicht die Anordnung einem Spinnennetz.

Die Gewerkschafter wissen wohl, dass BMW und auch Porsche, die beide in Leipzig produzieren, Garanten für den neuen Wohlstand der Messestadt sind. „Wir wehren uns nur gegen Beliebigkeit und Willkür“, sagt der erste IG-Metall-Bevollmächtigte der Stadt, Bernd Kruppa. Sein Ziel ist es, zumindest für jene Werkvertragsunternehmen, die direkt am Produktionsprozess beteiligt sind, IG-Metall-Tarifverträge durchzusetzen. Bei neun Unternehmen war die Gewerkschaft bislang erfolgreich. 9 von 50.

Anders als in der Leipziger Fabrik spielten Werkverträge in den westdeutschen BMW-Werken bislang keine so wichtige Rolle. Doch plant BMW offenbar, an den großen bayerischen Standorten im kommenden Jahr Teile der Produktion an Fremdfirmen zu vergeben; etwa im 18 500 Mitarbeiter zählenden Werk Dingolfing.

„Im kommenden Jahr werden in der Logistik in Dingolfing 300 bis 400 neue Werkvertragsmitarbeiter verpflichtet“, heißt es aus dem dortigen Betriebsrat. Auch in Regensburg werden künftig Teile der Logistik fremdvergeben.

Arbeitnehmervorteile fürchten, dass das nur der Anfang ist. „Es entsteht ein Problem, wenn Aufgaben auf unserem Werksgelände, die bisher von BMWlern verrichtet wurden, an andere Unternehmen vergeben werden und deren Mitarbeiter mit unseren zusammenarbeiten und den halben Lohn erhalten. Für diese Umwandlung fordern wir ein gesetzliches Mitbestimmungsrecht“, sagt der BMW-Gesamtbetriebsratsvorsitzende Manfred Schoch.

Lange setzte BMW auf Leiharbeiter, doch die ist für den Premiumhersteller inzwischen doppelt unattraktiv geworden: Erstens kostet ein Leiharbeiter durch die mit der IG Metall vereinbarten Branchenzuschläge das Unternehmen erheblich mehr Geld. Zweitens hat sich der Autobauer in einer Betriebsvereinbarung verpflichtet, seine Leiharbeiterquote von durchschnittlich etwa 14 Prozent auf 8 zu verringern. Das kann nur gelingen, wenn Leiharbeiter entweder im großen Stil fest übernommen – oder zu Werkvertragsmitarbeitern gemacht werden.

So ergeht es derzeit Stefan Gruber*. Der Ingenieur arbeitet als Leiharbeiter im Münchner Entwicklungsressort von BMW. Im Spätsommer dieses Jahres

habe ihm sein Gruppenleiter mitgeteilt, dass sein Vertrag Ende 2013 auslaufe. „Doch statt der mir lange Zeit in Aussicht gestellten Festanstellung bei BMW erhielt ich nur das Angebot, ab dem 1. Januar über meine Verleihfirma weiter in der gleichen Abteilung des Autobauers, mit der weitgehend selben Tätigkeit, zu arbeiten“, erzählt er. Der feine Unterschied: Künftig soll der Mann, Mitte dreißig, auf Basis eines Werkvertrags für BMW tüfteln.

Das sei „natürlich ein riesiger Schock gewesen“. Denn Gruber weiß, dass Werkvertragskollegen „ganz unten“ im Mitarbeitergefüge des Fahrzeugbauers stehen. Beschäftigte von Fremdfirmen erhalten nicht mehr automatisch den für die Leiharbeiter des Konzerns obligatorischen gleichen Stundenlohn wie die Stammbeschäftigten. Und so wird sein Grundgehalt als Werkvertragsmitarbeiter wohl ein Fünftel niedriger ausfallen als das der festangestellten Kollegen.



Werkvertragsbeschäftigter Urbanek: Gegen Willkür und Beliebigkeit

Die Zahl der ausschließlich für BMW tätigen Arbeiter von Fremdfirmen ist in jüngster Vergangenheit auch bundesweit weiter gestiegen. Im Frühjahr 2012 hatte die IG Metall München noch von 3000 bis 5000 Beschäftigten gesprochen. Mittlerweile sind es der Gewerkschaft zufolge konzernweit bereits „deutlich mehr als 10 000 Mitarbeiter“.

Einige Werkvertragsunternehmen sind inzwischen selbst zu einer eigenen Größe geworden. Sie bieten Komplettlösungen für Unternehmen an, maßgeschneidert für die jeweilige Branche. Anbieter wie Schnellecke oder die LGI Logistics beschäftigen mittlerweile 19 000 beziehungsweise 3500 Mitarbeiter. Die 46 bedeutendsten Unternehmen des Sektors machen mit 340 000 Mitarbeitern und 16,5 Milliarden Euro Umsatz.

Die Sozialwissenschaftlerin Sandra Siebenhüter hat in diesem Jahr für den

DGB Bayern einen Report über Werkverträge im Freistaat recherchiert. Sie wurde nahezu in allen Branchen fündig und ist überzeugt, dass die Flucht in Werkverträge erst am Anfang steht. „Es gibt mittlerweile eine ganze Beratungsindustrie von Rechtsanwälten, Leiharbeitsfirmen und Unternehmensberatern, die nichts anderes macht, als neue Möglichkeiten für Werkverträge auszuloten“, sagt Siebenhüter. Sie glaubt, dass sich die Entwicklung auf Betriebsebene nicht mehr einfangen lässt. „Der Konkurrenzdruck auch auf die regulären Belegschaften ist bereits zu hoch“, sagt Siebenhüter.

Selbst Krankenhäuser und Kliniken gründen Servicegesellschaften, in die sie Personal auslagern und über Dienstleistungsverträge wieder einsetzen. Bei Neueinstellungen sind sie nicht mehr an die Krankenhaustarife gebunden. Und längst sind es nicht mehr nur die Köche und Reinigungskräfte, die ausgelagert werden. Buchhaltung, Krankentransport, selbst

Kernpersonal wie Altenpfleger werden mittlerweile über Werkverträge beschäftigt.

Derzeit verhandeln Union und SPD in den Koalitionsgesprächen über das Thema. Einig sind sich die Parteien, dass die Informationsrechte der Betriebsräte über Werkverträge in ihren Unternehmen verbessert und erweitert werden sollen. Doch bis zum Ende der vergangenen Woche waren die weitergehenden Forderungen der Sozialdemokraten nach Mitbestimmungsrechten der Arbeitnehmervorteile umstritten. Ebenso wie die SPD-Forderung nach einer gesetzlichen Vermutungsregel. Das heißt: Der Gesetzgeber soll einen Kriterienkatalog für

Leiharbeit erstellen. Erfüllt ein Werkvertrag einige dieser Kriterien, wird Leiharbeit vermutet. Dann müssten Auftraggeber und -nehmer beweisen, dass sie doch keinen Scheinwerkvertrag unterschrieben haben. Die Umkehr der Beweislast war für die Union bislang nicht akzeptabel.

Ein Koalitionsvertrag ohne konkrete Vorgaben für Werkverträge ist allerdings kaum vorstellbar. Zu groß ist der Druck der Gewerkschaften. Erst vergangene Woche schrieb BMW-Betriebsrat Schoch in einem Brief an die Verhandlungsführer der Koalitionsgespräche, man möge „unsere Anmerkungen ernst nehmen. Unsere jahrelangen praktischen Erfahrungen und unsere täglichen Gespräche mit unseren Beschäftigten machen klare gesetzliche Regelungen dringend erforderlich“.

Dass das möglicherweise zu Lasten der Gewinne der Unternehmen geht, will die Gewerkschaft nicht gelten lassen. „Das

* Name geändert.

nehmen wir billigend in Kauf“, sagt IG-Metaller Wetzel. Wer glaube, Wettbewerbsfähigkeit durch Dumping-Löhne herstellen zu können, betrete einen Irrweg. Dafür spricht nach Ansicht von Experten auch, dass bei manchen Modellen deutscher Hersteller viel Nacharbeit nötig ist, um die gewünschte Qualität zu erreichen. Der Versuch, mittels Werkverträgen die Lohnkosten zu senken, schadet den Unternehmen mitunter mehr, als er einbringt. Das spürt derzeit vor allem Daimler.

Der Autokonzern produziert im Vergleich zu BMW und Audi zwar noch deutlich mehr Teile selbst. Doch zwei Vorfälle mit Werkverträgen und Leiharbeitern genügten, um dem Image von Mercedes-Benz Kratzer zuzufügen.

Der SWR führte in einem Film zur besten Sendezeit vor, wie ein Werkvertragsmitarbeiter für 8,19 Euro die gleiche Arbeit erledigen musste wie seine Mercedes-Benz-Kollegen, die ein Mehrfaches verdienen. Und dann kam heraus, dass Daimler Testfahrten von einer Werkvertragsfirma erledigen ließ, die ihren rumänischen Fahrern weniger als vier Euro in der Stunde zahlt. Unter dem Druck des Wettbewerbs, klagt Daimlers Betriebsratschef Erich Klemm, vergeblich das Unternehmen Arbeiten, „die eigentlich in unsere Fabriken und Büros gehören“, an Werkvertragsfirmen. Es sei „ein unerträglicher Zustand, dass es in der Konkurrenz um Aufträge von Daimler ein Vorteil sein kann, keinen Tarifvertrag anzuwenden“.

Daimler wehrt sich gegen die Forderung der IG Metall nach Mitbestimmungsrechten bei der Vertragsvergabe. „Was wir vergeben und was wir selbst erledigen, ist ureigene unternehmerische Entscheidung“, sagt Daimler-Personalvorstand Wilfried Porth. Im Vorstand ist man sich einig, dass eine zu starke Regulierung des Prinzips Werkvertrag die Autoindustrie aus dem Land treiben würde. Aber der Autokonzern hat eingesehen, dass Billigstarbeiter bei Lieferanten dem eigenen Image schaden. Das Bild von ausgebeuteten Arbeitnehmern verträgt sich nicht mit dem Glanz der S-Klasse, für deren Autos Kunden mindestens 80 000 Euro zahlen.

Werkvertragspartner von Mercedes-Benz müssen künftig mindestens den Einstiegslohn des Tarifvertrags ihrer Branche zahlen, auch wenn sie nicht Mitglied im Arbeitgeberverband sind.

Im Fall der rumänischen Testfahrer stellte sich heraus, dass Daimler dem beauftragten Unternehmen zwar rund 11,50 Euro pro Stunde zahlte, die Firma den Arbeitern aber für Unterkunft und Verpflegung so viel abzog, dass nur ein minimaler Stundenlohn herauskam.

„Das ist eine Frechheit“, sagt Daimlers Produktionsvorstand Andreas Renschler. „Solchen Firmen müssen wir kündigen.“

MARKUS DETTMER, DIETMAR HAWRANEK,
TOBIAS LILL, JANKO TIETZ