

MACHER UND MÄRKTE

Die EZB will mehr Offenheit wagen

Die Europäische Zentralbank (EZB) will ihre Entscheidungen transparenter machen und deshalb schon bald Protokolle der Sitzungen des Zentralbankrats veröffentlichen. Am Dienstag dieser Woche fasste sich das Direktorium der Notenbank mit konkreten Vorschlägen. Es läuft Finanzkreisen zufolge auf ein Verfahren hinaus, das dem der amerikanischen Notenbank **Federal Reserve** ähnelt: Die Debatten im Rat sollen auf wenigen Seiten komprimiert und nach den Sitzungen zeitnah der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Er sei für eine »Veröffentlichung einer Zusammenfassung, die die wesentlichen Argumente unserer Diskussion widerspiegelt«, sagt Direktoriumsmitglied **Jörg Asmussen**. Es müsse auch deutlich werden, »wer wofür gestimmt hat«.



Mehr Licht: Notenbanker Jörg Asmussen

Ob in den Protokollen Namen auftauchen werden, ist aber noch nicht entschieden. Die Skeptiker in der Notenbank befürchten, dass die Zentralbankchefs in ihren Heimatstaaten für ihr Stimmverhalten unter Druck gesetzt werden könnten. Seit Ausbruch der Krise muss die EZB

weitreichende Entscheidungen treffen, weshalb sie unter einem verschärften Rechtfertigungsdruck steht. Dem Zentralbankrat gehören sechs Direktoriumsmitglieder sowie die Gouverneure der nationalen Notenbanken an.

Die Protokolle sind aber auch von Bedeutung, weil sich die Entscheidungsfindung im Rat derzeit grundlegend ändert. In der Vergangenheit war die Notenbank bemüht, wichtige Entscheidungen im Konsens zu treffen. Neuerdings aber scheint sich die Notenbank mit einer Mehrheit der Stimmen im Rat zufriedenzugeben. So hat Notenbankpräsident Mario Draghi vorletzte Woche die Zinsen gesenkt, obwohl ein Viertel der Ratsmitglieder dagegen war. Wenn die EZB zu Mehrheitsentscheidungen übergeht, verlieren auch große Mitgliedsstaaten wie Deutschland an Einfluss. Überstimmte Länder dürften deshalb ein Interesse haben, dass ihre Argumente zumindest in den Protokollen auftauchen. MAS

Digitalpolitik »weitgehend unkoordiniert«

Die Digitalpolitik der Bundesregierung sei »weitgehend unkoordiniert und damit politisch allenfalls begrenzt wirksam«, schreibt das Bundesinnenministerium (BMI) in einer aktuellen, vierseitigen Vorlage. Sie liegt der ZEIT vor. Die Beamten empfehlen eine »eindeutige politische Verantwortlichkeit für alle fachübergreifenden Digitalisierungsthemen«. Wie das geschehen soll? Als Erstes nennt die Vorlage ein »weigenes Bundesministerium« für Internetpolitik. Das aktuelle Problem beschreibt das BMI so: »Aus einzelnen Fachdomänen heraus kann die gesamtgesellschaftliche Aufgabe, aus Deutschland das digitale Wachstumsland Nummer 1 in Europa zu machen, nicht gesteuert werden.« Was man brauche, sei eine »entschlossene Bündelung der Zuständigkeiten für ressortübergreifende, querschnittliche Themen der Digitalisierung.« (Siehe auch Wissen, Seite 44.) GOH

Europas Banken mit riesigen Verlusten

Europas Kreditinstitute haben ihre Branche 2012 tief ins Minus gerissen. 159 Milliarden Euro Verlust machten sie im vergangenen Jahr – so viel wie noch nie seit Ausbruch der Finanzkrise und so viel, dass sie global betrachtet, alle Gewinne von Banken in Asien, in Lateinamerika oder im Mittleren Osten ausradierten. Unterm Strich machten die Banken der Welt daher 2012 ein Minus von 25 Milliarden Euro. Das hat eine Studie ergeben, in der die Unternehmensberatung

Boston Consulting Group 318 Banken untersucht hat, die nach Geschäftsvolumen 90 Prozent der Branche weltweit darstellen. Dabei berücksichtigten die Berater neben den üblichen Kosten auch die kalkulatorischen Kapitalkosten – jene Kosten, die Konzerne für die Beschaffung von Eigenkapital veranschlagen. STO

Berichtigung

In dem Artikel *Nächste Landung in Dubai* (ZEIT Nr. 47/13) über die globale Verschiebung der Verkehrsströme heißt es irrtümlich: »Mehr als fünf Milliarden Passagiere steigen in diesem Jahr weltweit in ein Flugzeug ein; das sind 159 pro Minute.« Das ist weit untertrieben, denn es sind 159 pro Sekunde. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen. DZ



Das Vorzimmer zum Arbeiterparadies? Innenansicht des BMW-Werks in Leipzig

Klassengesellschaft ab Werk

Wo liegt Deutschlands beste Fabrik? In Leipzig. Und wo zeigt sich auf einem Fabrikgelände das Lohngefälle zwischen Stammebelegschaft und den Zuarbeitern fremder Firmen besonders deutlich?

In Leipzig. Der Ort ist identisch – die Fabrik auch. Es ist das BMW-Werk vor den Toren der Messestadt. Hier hat der Münchner Konzern das modernste deutsche Automobilwerk auf die grüne Wiese gestellt. Vier weithin sichtbare Windräder stehen für Nachhaltigkeit, das Zentralgebäude wurde von der britischen Stararchitektin Zaha Hadid entworfen.

Vor der Tür steht ein gelangweilt wirkender Wachmann in orangefarbener Warnweste, die Empfangsdame in der luftigen Eingangshalle verlangt freundlich den Personalausweis. Links hinter ihr, in der offenen Cafeteria, tummelt sich ein buntes Völkchen: Werker in Arbeitskluft, mal grau, mal blau, mal blau mit grau, mal mit Namensschild, mal ohne. Anzugträger und Damen im Kostüm schlürfen Cappuccino oder stärken sich mit einem Snack. Rechterhand der Devotionalienshop für BMW-Fans. Über der Brüstung eines Zwischenstockwerks sind die Griffe der Laufbänder der werkeigenen Fitnessstudios zu sehen. Ein staunender Besuchertrupp folgt seinem Führer in Richtung Produktionshallen.

So stellt man sich das Vorzimmer zum Arbeiterparadies vor.

Drinne ist Werksprecher Jochen Müller, und der spricht vor guten Nachrichten: Ein Teil der Produktionsanlagen wird gerade für das neue BMW-Coupé umgerüstet, daneben läuft das erste Elektroauto der Marke vom Band, der Stadtflyer i3 mit seiner revolutionären Carbon-Karosserie. Die Leipziger BMW-Fabrik gibt immer mehr Menschen Arbeit. »Wir haben in den letzten zwei Jahren gut 1000 Leute neu eingestellt«, erzählt Müller, »damit ist die Stammebelegschaft auf über 3700 Mitarbeiter angewachsen.« Und wie viele Menschen arbeiten insgesamt auf dem Werksgelände? »Über 6000«, sagt Müller.

Das BMW-Werk wurde als »Beste Fabrik 2013« ausgezeichnet

Keine Frage, das jüngste deutsche BMW-Werk, das 2005 offiziell die Serienproduktion startete, ist eine Erfolgsgeschichte. Die hochmoderne Produktionsstätte in Leipzig wurde gerade von den renommierten Managementschulen Insead und WHU als »Beste Fabrik 2013« ausgezeichnet, in Deutschland und sogar in Europa. Die Werker in Leipzig tragen dazu bei, dass BMW zu den renditestärksten Autoherstellern der Welt gehört.

Aber da ist noch die andere Seite: In keinem deutschen Automobilwerk ist der Anteil von Arbeitskräften fremder Firmen so hoch wie auf dem gut 200 Hektar großen BMW-Gelände. Menschen, die letztlich alle an denselben Autos bauen, werden sehr unterschiedlich behandelt – je nachdem, wo sie angestellt sind.

Die IG Metall hat gerade in bundesweiten Erhebungen nachgezählt, wie die Menschen in der Automobilindustrie arbeiten: 763 000 sind beim Hersteller fest angestellt, 100 000 als Leihbeschäftigte und 250 000 mit Werkverträgen.

In Leipzig ist der Anteil der Leiharbeiter und Werkverträger besonders hoch. Gibt das Werk den Weg vor? Wird es über kurz oder lang in allen deutschen Fabriken ähnlich zugehen?

»Im BMW-Werk gibt es eine Fünf-Klassen-Gesellschaft«, kritisiert Bernd Kruppa, 50, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall in Leipzig. Was die »Klassen« trennt, sind vor allem die Lohnhöhe und der Grad der Unsicherheit des Arbeitsplatzes. Klasse 1: die BMW-Stammebelegschaft, Klasse 2: die direkt bei BMW beschäftigten Leiharbeiter, Klasse 3: die Beschäftigten der Werkvertragsunternehmen, Klasse 4: Leiharbeiter, die für diese Werkvertragsfirmen arbeiten, Klasse 5: Leiharbeiter bei Werkvertragsfirmen, deren Vertrag auch noch befristet ist.

Wie funktioniert das, und wie lässt sich das mit dem guten Image des Autokonzerns vereinbaren?

Nachfragen bei BMW erhellen zwar das Motiv der Arbeitsteilung, bringen aber wenig Aufschluss über die konkreten Verhältnisse. In Leipzig habe »BMW bewiesen, dass man auch noch im neuen Jahrtausend eine neue Automobilfabrik in Deutschland aufbauen und erfolgreich führen kann«, heißt es offiziell. »Voraussetzung dafür ist die Konzentration auf das Kerngeschäft in der Produktion und eine hohe Flexibilität bei schwankenden Marktnachfragen.« Übersetzt: Leiharbeiter und Werkvertragsfirmen machen das Werk flexibel.

Genaue Zahlen über die Zahl der direkt bei BMW beschäftigten Leiharbeiter werden »von uns grundsätzlich nicht genannt«, sagt Jochen Müller. Immerhin ist die Zahl der Fremdfirmen kein Geheimnis: »Momentan sind durch Werkverträge 22 Firmen auf unserem Gelände tätig.«

Der Wachmann, die Empfangsdame, die Bedienungen in der Cafeteria, die Fitnesstrainer und die Werksführer sind bei fremden Firmen angestellt. Das ist mittlerweile fast normal in deutschen Industriebetrieben.

Spannend ist aber, wie es die Leipziger in der Produktion halten, also dort, wo die Autos der Marke entstehen: Es geht um Arbeiten wie die Montage von Achsen, Türen, des Cockpits, des Dachhimmels oder des Kabelbaums.

Eine Nachfrage beim Betriebsrat bringt schon mehr Klarheit. Der Vorsitzende Jens Köhler, 49, gelernter Kfz-Mechaniker und IG-Metaller, zählt zusammen: »3700 bis 3800 Leute sind fest beschäftigt, dazu haben wir ziemlich genau 1500 Leiharbeiter direkt bei BMW.« Des Weiteren kämen auf dem Gelände »ungefähr 1800 Leute«, die bei anderen Firmen arbeiteten. Die meisten davon in Logistik und Montage.

Dass Funktionen wie Wach- oder Reinigungsdienst ausgelagert sind, regt Köhler nicht sonderlich auf. »Uns Betriebsräte nervt aber, dass es klassische Tätigkeiten der Automobilproduktion gibt, wie Türenmontage, den Zusammenbau von Achsen oder das Aufsetzen von Motor und Getriebe, die mit Werkverträgen ausgelagert sind.«

Ein BMW-Arbeiter am Band verdiene als Grundgehalt 14 Euro in der Stunde plus Zulagen, sagt Betriebsrat Köhler, es habe von Anfang an der sächsische Metalltarif gegolten. »Von unseren Leuten wird viel gefordert, aber sie werden auch ordentlich dafür bezahlt. Das passt«, sagt Köhler. Und die direkt bei BMW eingesetzten Leiharbeiter bekämen seit 2008 dank Branchenzulage das gleiche Grundgehalt wie die eigenen Leute. Macht für eine Stammkraft im Schnitt 2650 Euro, für den Leiharbeiter gut 2200 Euro. Diese Leiharbeiter machen dem Betriebsrat wenig Sorgen. Werden doch Neueinstellungen großteils aus ihnen rekrutiert.

Bei den beiden oberen Klassen ist die Lage also ziemlich übersichtlich. Sehr viel schwieriger wird es darunter. Köhler weiß nämlich, dass es nicht

allen, die hier montieren, so gut ergeht: »Wir haben auch Leute fremder Firmen auf dem Gelände, die als Dauerbeschäftigte unter 8 Euro bekommen.« Darunter seien definitiv auch Arbeitnehmer, die sich noch einen Aufstockungsbetrag vom Arbeitsamt holen müssten, etwa weil sie Kinder hätten und der Partner keinen Job habe.

Hartz-IV-Empfänger, die helfen, teure BMW zu bauen – geht das?

Seit 23 Jahren ist Jens Köhler bei BMW und seit 2002 in Leipzig mit dabei. Der Sachse ist stolz auf sein Werk, nicht aber darauf, »dass die Schere bei den Einkommen immer größer wird.«

Lange Zeit haben die Leiharbeiter niemanden interessiert

Eines aber wundert ihn. »Die Situation im November 2013 ist die gleiche wie im Mai 2005, als das Werk offiziell mit der Serienproduktion begann«, sagt Köhler. »Schon damals gab es das Konstrukt, dass BMW die Endfertigung macht und Zulieferer und Dienstleistungspartner auf dem Gelände zuarbeiten. Aber lange Zeit hat das niemanden interessiert, weder Politik, noch Gewerkschaften oder die Medien«, kritisiert er.

Das hat sich gründlich geändert. *Hungerlohn am Fließband* hieß eine in der ARD Mitte Mai gleich nach der *Tagesschau* gesendete Reportage. Ein Reporter hatte sich nach Wallraff-Manier als Leiharbeiter bei einer Logistikfirma eingeschlichen, die im Auf-

ein. Wie genau Firma B diese Leistung erbringt, wie viele Leute sie dafür einsetzt und wie sie diese bezahlt, braucht Firma A nicht zu interessieren. Hauptsache, Firma B liefert das Gewerk in der vereinbarten Qualität zur vereinbarten Zeit ab.

Mittlerweile ist das Thema Werkverträge und ihr Missbrauch auch Thema der Koalitionsverhandlungen in Berlin – die SPD will es so.

Betriebsrat Köhler nutzte die Aufregung um den Fall in Untertürkheim und traf sich mit dem damaligen Werkleiter. »Bei uns hätte man ganz ähnliche Aufnahmen drehen können«, habe er dem gesagt. Nicht ganz so krass und ohne dass die BMW-Leute und die Werkverträger direkt nebeneinander arbeiteten, schränkt er ein. Aber auch auf dem BMW-Gelände montierten, »nur durch eine Hallenwand getrennt«, Arbeiter von BMW und solche von deutlich schlechter zahlenden Fremdfirmen Teile für dieselben Autos.

Dort verstecken sich also die Verlierer der Arbeitsteilung, die unteren Klassen im Werk.

Aber warum wehren sich die so krass Benachteiligten nicht? »Ich hab Angst, meinen Job zu verlieren«, hören IG-Metaller wie Bernd Kruppa und Jens Köhler immer wieder. Wer auffällt, so die Befürchtung, verbaue sich zudem die Chance, in die nächste Klasse aufzusteigen. Angst und Hoffnung halten die Mäuler verschlossen.

Doch es gibt Ausnahmen. Christian Graupner ist eine davon. Der 36-jährige gelernte Vermessungstechniker hat sogar die Kanzlerin direkt an-

ANZEIGE

„Ach, wissen Sie, Gold im Depot wird überschätzt. Wir haben hier unsere ganz speziellen Methoden für den perfekten Anlagemix.“

Degussa Gold und Silber seit 1843.

trag von Daimler im Untertürkheimer Mercedes-Werk Zylinderblöcke verpackt. Am Ende des Bandes wuchtete der getarnte Reporter Seite an Seite mit einer Daimler-Mitarbeiterin die schweren Teile in Versandkisten. Er zum Stundenlohn von 8,19 Euro, sie zu einem fast dreimal so hohen Gehalt. Bis heute ist strittig, ob die Art des Einsatzes rechtlich in Ordnung war. Unstrittig ist allerdings der eklatante Lohnunterschied.

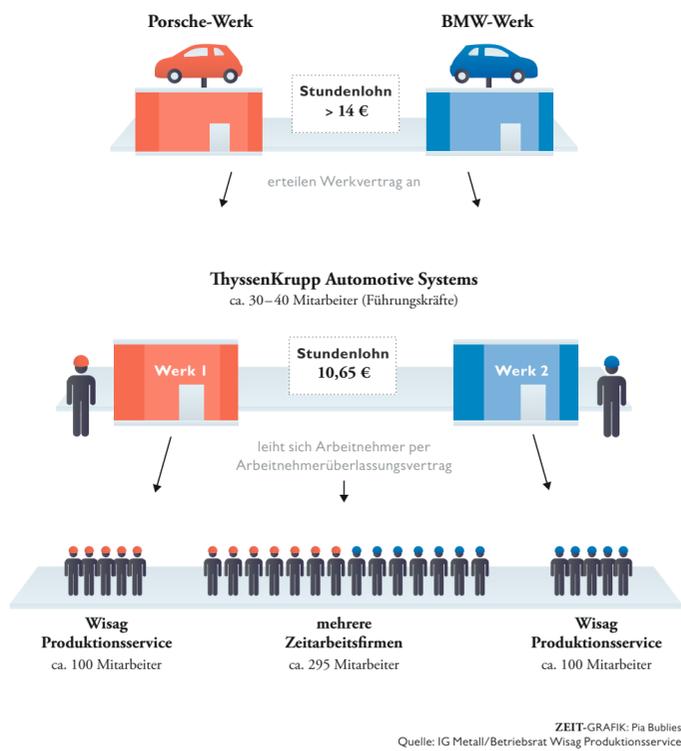
Die Branche war aufgeschreckt. Gerieten doch die mit Rekordgewinnen glänzenden deutschen Autohersteller in den Verdacht, sich genauso mit »Lohn-dumping« zu bereichern wie die zuvor mit haarsträubenden Arbeitsverhältnissen aufgefallenen Schlachthofbetreiber. In allen Fällen dienen Werkverträge als Instrument, Kosten und Löhne zu drücken: Unternehmen A kauft hierbei eine konkrete Dienstleistung, ein »Gewerk«, bei Firma B zu einem festgelegten Preis

gesprochen. Bei einer Fragestunde in der ARD kurz vor der Bundestagswahl meldete er sich zu Wort. »Ich bin seit 2003 Leiharbeiter« berichtete er Angela Merkel, »und immer in derselben Firma«. »Zehn Jahre Leiharbeiter?«, wunderte sich die Kanzlerin, das erscheine ihr doch als »besonders krasser Fall«. So sei das nicht gedacht gewesen. Sie versprach, der Sache nachzugehen.

Graupner ist in Leipzig gerne bereit, die spezielle Konstruktion zu erläutern. Er und seine gut 200 Kollegen arbeiten für den Dienstleister Wisag Produktionsservice (WPS), dieser wiederum hat nur einen Kunden, ThyssenKrupp Automotive Systems. Die Tochter des Essener ThyssenKrupp-Konzerns baut in Leipzig Achsen zusammen: seit 2002 vor den Toren der Porsche-Fabrik, seit 2004 für BMW direkt in der Fabrik.

Nach unten delegiert

Wie ein Werkvertragsmodell in Leipzig funktioniert



Die Leipziger BMW-Fabrik ist besonders effizient. Ein Schlüssel zum Erfolg: Schlecht bezahlte Arbeitskräfte von Fremdfirmen

VON DIETMAR H. LAMPARTER

»Auf 30 bis 40 Leute von ThyssenKrupp kommen 500 Leiharbeiter in Dauerbeschäftigung«, sagt Christian Graupner, also die WPS-Leute plus etwa 300 von Zeitarbeitsfirmen.

Die Zahlen werden von ThyssenKrupp in Essen nicht bestritten, auch nicht, dass diese Konstruktion von Anfang an so geplant war. »Spezifische Kundenanforderungen und eine sich verändernde Auftragslage machen ein flexibles Personalkonzept am Standort notwendig«, heißt es aus Essen. Ohne diese Konstruktion hätte man die Arbeitsplätze in diesem »industrienahen Montagesektor« nicht mehr in Deutschland halten können. Die Grenze zu Osteuropa sei nah.

Gestartet ist der heutige Wisag Produktionsservice einst als eine Art konzerninterne Verleihfirma im ThyssenKrupp-Verbund. 2009 haben die Essener sie an eine hessische Dienstleistungsgruppe verkauft. Geblieben ist allerdings der Haustarifvertrag mit drei DGB-Gewerkschaften. Und ein Betriebsrat, dessen Vorsitzender der IG Metall Christian Graupner ist. Deshalb kommen die WPS-Leute »im Schnitt auf 10,65 Euro pro Stunde«. Rund 1800 Euro brutto bedeute das im Monat, sagt Graupner. Hinter der Hallenwand bekommen die BMW-Kollegen einige Hundert Euro mehr. Die Arbeit sei vergleichbar. »Was rechtfertigt diesen Unterschied?«, fragt Graupner.

Aber die Wisag-Leute bekommen nicht nur weniger Lohn als ihre Kollegen nebenan. Für das Essen in der BMW-Kantine müssten die Wisag-Leute als »Gäste« sechs Euro bezahlen, die BMW-Kollegen nur drei, nennt Graupner eine der vielen Nachteile gegenüber der Stammebelegschaft. Besonders deutlich wird die Kluft, wenn bei BMW einmal im Jahr die Gewinnbeteiligung ausbezahlt wird. »In diesem Jahr waren es zwei Monatsgehälter«, freut sich BMW-Mann Köhler. Leiharbeiter und Angehörige von Fremdfirmen gehen leer aus.

»Auch wir haben unseren Beitrag zum BMW-Gewinn geleistet«, sagt Kollege Graupner.

BMW sagt, ThyssenKrupp sei »ein klassischer Zulieferer«, der direkt auf dem Gelände montiere. Kein Werkvertragspartner im engeren Sinne. Wie bei einigen anderen Partnerfirmen diene die räumliche Nähe dazu, unnötige Transporte schwerer Module über längere Strecken zu vermeiden. Nachhaltig eben. Für IG Metall wie Graupner sind andere Gründe ausschlaggebend: »Die Automobilhersteller wollen Kosten sparen und Verantwortung abschieben.« Schließlich würden die Achsen in den meisten westdeutschen Automobilwerken von Daimler, VW, BMW oder Porsche von fest angestellten Mitarbeitern montiert.

Ob sie nun Zulieferer oder »Logistikpartner« (Zitat BMW) mit Werkvertrag genannt werden, die gegenseitige Abhängigkeit ist groß – in einem Produktionsverbund, in dem die einzelnen Teile eines Autos unmittelbar vor dem Einbau und in genauer Reihenfolge angeliefert werden. Nur 76 Sekunden dauert ein Arbeitstakt im Werk, da muss jeder Griff sitzen, jedes Teil bereitliegen. Alle industriellen Dienstleister, ob direkt im Werk oder nah dabei, müssen ihren Arbeitsrhythmus und ihre Schichtmodelle am Tempo im Werk ausrichten.

Die Kehrseite dieser Abhängigkeit zeigte sich im März dieses Jahres. Der Tarifvertrag der Wisag-Leute war ausgelaufen. Graupner und Kollegen, die zu 80 Prozent in der IG Metall organisiert sind, traten in einen vierstündigen Warnstreik für einen verbesserten Tarif. »Nach einer halben Stunde stand das Band bei BMW«, sagt Graupner, »kurze Zeit später war auch bei Porsche Ruhe.«

Solche für die Autokonzerne schmerzhaften Produktionsstopps könnten sich in Zukunft häufen,

glaubt man bei der IG Metall in Leipzig. »Dauerhafte Niedriglöhne«, sagt Bernd Kruppa, der Erste Bevollmächtigte, passen doch nicht zu einem Autobauer der hochwertigen »Premiumautos« baue. Kruppa ist mit seiner kleinen Truppe angetreten, die Situation rund um das BMW-Werk und das nur wenige Kilometer entfernte Leipziger Porsche-Werk zu verändern. Porsche nutze häufig dieselben »Dienstleister«. Die IG-Metall-Zentrale in Frankfurt hat daraus ein Pilotprojekt gemacht.

Zwei junge Gewerkschafter, Anne Neuendorf und Jan Otto, haben seit Anfang des Jahres einen Spezialauftrag: Sie sind dabei, ein Werkvertragsunternehmen nach dem anderen zu organisieren. Anne Neuendorf hat die Werkvertragslandschaft auf einem DIN-A2-Poster ausgedruckt: 54 »IDL«, also Industrielle Dienstleister, rund um BMW und Porsche hat sie mit blauen Punkten markiert – Wachgesellschaften, Werksfeuerwehren, vor allem aber sogenannte Logistikfirmen. Die Tarife in der Logistik liegen deutlich unter denen der Metallindustrie. Viele kleinere Betriebe sind bislang überhaupt nicht tarifgebunden.

Neun Firmen hat das Duo bereits abgehakt. Dort gilt jetzt ein Haustarif der IG Metall. Unter den organisierten Unternehmen ist Schnellecke Logistics, das in Sachsen zwei VW-Werke, Porsche und neuerdings auch BMW mit Autoteilen direkt ans Band beliefert – ein großer Fisch in der Logistikbranche. Guido Machowski, der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Leipziger Schnellecke-Betriebe, freut sich: »Bei uns verdient keiner mehr unter 10 Euro.« 10 Euro die Stunde gelten den Gewerkschaftern als Minimum dafür, dass die Beschäftigten nach 45 Arbeitsjahren wenigstens etwas mehr als die Mindestrente bekommen.

»Bei BMW unterzukommen, das wär's, das ist für viele ein Traumjob«

So weit ist Maik Zschoche, der eigentlich anders heißt, noch nicht. Aber Zschoche organisiert eine Betriebsratswahl. Der gelernte Mechaniker arbeitet für eine Firma, die sämtliche Räder für die im BMW-Werk gefertigten Autos montiert, »auch für das neue E-Auto i3«. Zschoche ist einer von 93 Stammbeschäftigten, hinzu kämen »um die 40 Leiharbeiter«.

Sein Betrieb arbeitet im Takt von BMW. Der Autohersteller gebe exakt vor, welche Reifen auf welche Felgen gewuchtet würden. Mit wenigen Stunden Vorlauf erfahren Zschoche und seine Kollegen, welche Rädersatz in welcher Abfolge im Werk gebraucht werden. Ein Spezial-Lkw fährt die Pneu dann die 200 Meter bis ins Werk. »Bei BMW unterzukommen, das wär's«, sagt Zschoche, »das ist für viele hier ein Traumjob.«

Der junge Leipziger hat eine für seine Generation typische Karriere gemacht. Nach der Lehre nicht übernommen, erst arbeitslos, dann Leiharbeiter für 6 bis 7 Euro die Stunde. »Damit kommt man selbst als Single kaum zurecht«, sagt er. Als Zeitarbeiter fing er auch in seinem jetzigen Betrieb an, nach zwei Jahren schaffte er den Sprung in die Stammebelegschaft, sein Lohn sprang mit – von 9 auf 10 Euro. Mittlerweile bekommt er sogar noch etwas mehr, allerdings nur auf freiwilliger Basis. Ein Haustarif würde das vielleicht ändern.

Erfolge wie bei Schnellecke haben den Arbeitern auch bei anderen Zulieferern Mut gemacht – was bedeutet, dass die BMW-Strategen sich darauf einstellen müssen, es immer öfter mit selbstbewussten Belegschaften bei ihren Dienstleistern zu tun zu haben. Das zeigt schon Wirkung: Man betreibe mit den Werkverträgen »kein Lohndumping«, teilt das Unternehmen mit. Bei neuen Ausschreibungen für

produktionsnahe Bereiche sollten »Fremdleister« nun verpflichtet werden, »auf unserem Werksgelände eingesetzte Mitarbeiter mindestens auf Basis der für ihre Branche gültigen Tarifverträge zu bezahlen«, heißt es weiter. Zudem sollen Zeitarbeiter ebenfalls nach Branchentarif bezahlt werden und nicht nach dem Zeitarbeitstarif. Ist also die Zeit der 8-Euro-Stundenlöhne auf dem BMW-Gelände bald abgelaufen?

Die IG Metalller sind noch skeptisch. Bisher habe sich die Lage für die Kollegen kaum verändert, sagt

Bernd Kruppa. Dabei, sagt dazu sein Kollege Köhler, könne BMW völlig problemlos mit etwas weniger Gewinn auskommen, wenn es seinen »Fremdleistern« wegen dort steigender Löhne künftig etwas mehr bezahlen müsse. Für die BMW-Aktionäre wäre es wohl nicht so schlimm, »wenn sie statt 2,16 Euro mal nur 2,10 Euro als Dividende bekommen«.

Vielleicht hilft als Resultat der Koalitionsverhandlungen ja auch der Gesetzgeber nach. Wisag-Be-

triebsrat Graupner hat die Unterlagen über seine zehn Jahre dauernde Leiharbeit an das Arbeitsministerium geschickt. Man habe das Dossier ans Kanzleramt weitergeleitet, hat er erfahren. »Jetzt warte ich auf die Antwort.«

Siehe auch [Artikel über die IG Metall auf Seite 30](#)

Weitere Informationen im Internet: www.zeit.de/arbeitsmarkt

Sparkassen-Finanzgruppe

„Meine Energiewende ist kinderleicht.“

Für saubere Energie und mehr Lebensqualität: Sparkassen fördern die Energiewende vor Ort.

Kleine Impulse, große Wirkung: Geht es um saubere Energie, zählt der Beitrag jedes Einzelnen. Und zwar beim Sparen genauso wie beim Erzeugen von Energie. Die Sparkassen unterstützen zahlreiche Projekte rund um Erneuerbare Energien vor Ort – und sind unter Deutschlands Kreditinstituten die Nr. 1 in punkto Energiewendeförderung. **Sparkassen. Gut für Deutschland.**