



BMW-Produktion in Leipzig: „Ich nehme euch doch nichts weg“

AUTOMOBILINDUSTRIE

## Krise light, Krise heavy

Bisher blieb BMW vom Einbruch der Branche verschont.

Doch auch die Bayern bereiten sich auf eine Flaute vor: mit noch flexibleren Arbeitszeiten.

Manche weinten, andere waren stumm und fassungslos: Die Beschäftigten in den Ford-Werken im belgischen Genk sowie in Southampton und Dagenham in Großbritannien erfuhren vergangene Woche, dass ihre Fabrik geschlossen wird.

Anderen Autoherstellern geht es ähnlich. Peugeot will sein Werk in der Nähe von Paris dichtmachen, Opel seine Fabrik in Bochum. Europas Automobilindustrie leidet unter der Absatzkrise. Die meisten Konzerne reagieren darauf mit dem einfachsten Mittel: Sie entlassen Mitarbeiter.

Einem Hersteller aber geht es so gut wie nie zuvor: BMW. Die Münchner werden 2012 neue Rekorde bei Absatz und Gewinn einfahren. Zeit zum Feiern eigentlich. Doch BMW-Chef Norbert Reithofer sagt, es sei auch für sein Unternehmen höchste Zeit, sich auf eine Krise vorzubereiten.

Reithofer will verhindern, dass BMW bei einem Absatzeinbruch nur mit Entlassungen oder Kurzarbeit reagieren kann wie Ford, Peugeot und Opel zurzeit. Fi-

nanzexperten, Unternehmensplaner und Betriebsräte von BMW haben deshalb in monatelangen Verhandlungen ein Anti-Krisen-Paket erarbeitet, das wohl einmalig in der deutschen Industrie ist.

Der Münchner Autokonzern könnte einen Absatzrückgang von 20 Prozent verkraften, ohne in die roten Zahlen zu geraten. Die Belegschaft, einschließlich der Leiharbeiter, müsste nicht um ihre Arbeitsplätze fürchten, sie würde noch nicht einmal auf Kurzarbeit gesetzt. Und BMW würde auch die Investitionen nicht kürzen. Das ist Szenario eins, „Krise light“.

Szenario zwei, „Krise heavy“, sieht einen Einbruch des Geschäfts um 30 Prozent vor. Auch dann würde BMW keine Verluste schreiben, auch dann müsste das Unternehmen keine Mitarbeiter entlassen.

Der Plan ist vor allem das Werk des Betriebsratsvorsitzenden Manfred Schoch. Im Kern geht es stets darum, dass sich die Arbeitszeit nach dem Autoabsatz richtet. Die Belegschaft muss extrem flexibel sein. Das ist der Preis für die Sicherheit der Jobs.

BMW verfügt jetzt über einen Stufenplan, in dem festgelegt ist, wie der Autokonzern auf einen Verkaufsrückgang von 5, 10, 20 oder 30 Prozent reagieren kann.

Verkauft BMW 10 Prozent weniger Autos, müssen Schichten abgesagt werden. Die Beschäftigten erhalten weiter den üblichen Monatslohn. Es werden nur Stunden gestrichen, die sie auf ihrem Arbeitszeitkonto angesammelt haben.

Wenn die Arbeiter mehr als hundert Überstunden gesammelt hatten, wurden diese bislang zum Jahresende ausbezahlt. Das wird künftig nicht mehr geschehen. Das Arbeitszeitguthaben wird weiter auf-

gestockt. Das Polster für die Krise wird noch größer.

Außerdem müsste das Unternehmen in Zukunft einen Teil der Erfolgsprämie nicht auszahlen. Die Arbeiter könnten 2013 statt 7500 Euro nur 6000 Euro erhalten.

Einige Betriebsräte kritisierten, ihr Vorsitzender Schoch wolle der Belegschaft die Gewinnbeteiligung kürzen. „Ich nehme euch doch nichts weg“, argumentierte Schoch. Die Differenz, 1500 Euro, werde umgerechnet als Überstunden auf dem Zeitkonto gutgeschrieben.

Als drittes Element sieht der Plan sogenannte kollektive Urlaubsentnahmen vor. In der Krise kann das Unternehmen die Werke bis zu fünf Wochen schließen. Die Mitarbeiter müssen in dieser Zeit fünf Wochen ihres Jahresurlaubs nehmen.

Bei diesem Punkt stieß Schoch ebenfalls auf Widerstand. Dem Betriebsrat des BMW-Werks Leipzig und Vertretern der IG Metall ging die Flexibilisierung zu weit. Die Verhandlungen zogen sich hin. Am Ende überzeugte Schoch seine Kollegen, auch weil er dem Vorstand keine Generalvollmacht gibt. Jede einzelne Maßnahme muss im Krisenfall mit dem Betriebsrat vor Ort abgestimmt werden. Außerdem stellt der Autokonzern im Gegenzug 3000 neue Mitarbeiter ein.

Für Opel, Ford und Peugeot kämen solche Vereinbarungen zu spät. Die MassenhHersteller werden schneller und härter von der Krise getroffen. Den Konkurrenten Daimler aber setzt BMW mit seiner neuen Flexibilität unter Druck.

Ein Daimler-Vorstand hielt seinem Betriebsratschef Erich Klemm das Modell BMW schon vor. Das sei vorbildlich oder, wie der Daimler-Manager es formulierte: Benchmark.

DIETMAR HAWRANEK