



## Textilien

# Hugo Boss mit Armutslöhnen?

Der Modekonzern Hugo Boss sieht sich mit unangenehmen Recherchen konfrontiert: Das internationale Netzwerk „Clean Clothes Campaign“ hat die Löhne untersucht, die 50 führende europäische Bekleidungsunternehmen und Firmen den Mitarbeitern ihrer Zulieferer bezahlen. Dabei kam heraus, dass das Luxuslabel aus dem schwäbischen Metzingen in der Türkei und in Kroatien durchschnittlich monatliche Nettolöhne von gerade mal 308 bis 440 Euro zahlt – womit das Unternehmen weit hinter seine eigenen Sozialstandards zurückfällt. Darin heißt es, die Vergütung müsse „für den Lebensunterhalt der Beschäftigten und ihrer Familien

ausreichend sein“. Das festgelegte Existenzminimum pro Familie liegt in der Türkei allerdings bei 1002 Euro, die offizielle EU-Armutsgrenze in Kroatien bei 554 Euro. Die untersuchten Löhne lägen damit weit unterhalb dessen, was die Arbeiter zum Leben brauchten, kritisiert Bettina Musiolek, Mitautorin der Studie über Armutslöhne in der Textilbranche. Auf einen Fragebogen der Kampagne reagierte das Unternehmen nicht, ließ aber in der vergangenen Woche seine Anwälte dafür sorgen, dass der Name Hugo Boss aus einer Pressemitteilung getilgt wurde. Das Unternehmen selbst äußerte sich auf Anfrage nicht. sam

## Lebensmittel

# Essen aus der Skandalfabrik

Die Rewe-Tochter Penny hat Produkte von dem umstrittenen thailändischen Lebensmittellieferanten Charoen Pokphand (CP) Foods bezogen. Penny verkaufte etwa Fertiggerichte wie Hähnchenfleisch Süß-Sauer, zuletzt Anfang 2014. CP Foods geriet vergangene Woche in die Schlagzeilen, als eine Menschenrechtsorganisation gemeinsam mit der britischen Tageszeitung *The Guardian* unhaltbare Arbeitsbedingungen in dem Unternehmen aufdeckte. Die Zeitung berichtete, dass Mitarbeiter von CP Foods sowie deren Zulieferbetrieben wie Sklaven gehalten würden. Manche würden Jahre an Bord von Fischfangschiffen verbringen, ohne zwischendurch an Land zu gelangen, andere erhielten über Jahre keinen Lohn.



Fangschiff in Thailand

## Kommentar

# Fahrschule für Automanager

Wer ein Auto fahren will, muss zuvor eine Prüfung bestehen. Wer einen Autokonzern führen will, der jedes Jahr mehrere Millionen Fahrzeuge verkauft, benötigt keinen Nachweis besonderer Fähigkeiten. Nur so ist der Absturz von General Motors, dem einst größten Autohersteller der Welt, zu erklären.

Zuerst hat das Management das Unternehmen so weit heruntergewirtschaftet, dass es nur durch ein Konkursverfahren und 50 Milliarden Dollar Staatshilfen die Chance für einen Neuanfang erhielt. Und jetzt zeigt sich, dass der Konzern mehr als ein Jahrzehnt lang nicht nur schlecht mit dem Geld seiner Aktionäre umgegangen ist, sondern auch das Leben seiner Kunden aufs Spiel gesetzt hat. GM sagt, 13 Tote seien auf mangelhafte Zündschlüssel zurückzuführen. Verbraucherschützer sprechen von 300 Toten.

Verantwortlich dafür sind die gleichen Faktoren, die GM in die Insolvenz führten. Der Konzern wurde meist von Finanzexperten gesteuert, für die das Auto eine Summe von Einzel-

kosten ist, die es zu minimieren gilt. Darunter leidet die Qualität und mitunter auch die Sicherheit.

General Motors stand mit seiner Art der Unternehmensführung für einen Kapitalismus, der vom Finanzmarkt getrieben wird. Quartalsergebnisse sind wichtiger als das Produkt. Dies kann kurzfristig erfolgreich sein. Doch Autos fahren länger als ein Quartal.

Jetzt wird dem Konzern die Rechnung präsentiert. Experten schätzen, dass er für den Rückruf der Autos, für Strafen und für die Entschädigung der Angehörigen von Opfern fünf bis sieben Milliarden Dollar zahlen muss.

Die neue Chefin Mary Barra will nun vieles verändern. Sie ist seit 30 Jahren Teil dieses Systems, in dem das Auto wenig und die Finanzzahlen alles waren. Das spricht gegen sie. Aber Barra gilt auch als „Car girl“. Sie soll sich begeistern können für gute Autos. Das wäre in diesem Unternehmen ein Fortschritt. Denn die wichtigste Regel der Branche lautet: „It’s the car, stupid.“

Dietmar Hawranek