

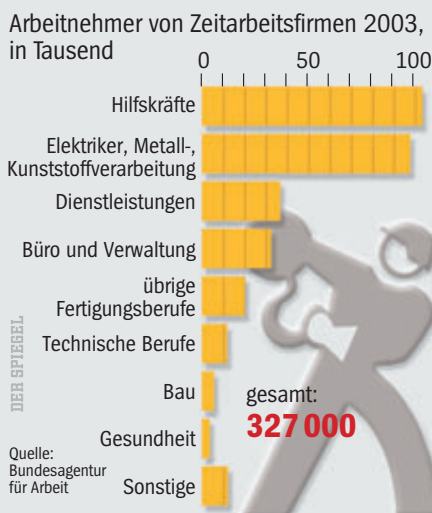
Branche ist seit 2001 von rund 8,3 Milliarden Euro um fast zehn Prozent geschrumpft. Das hat sich geändert, dank Hartz und einer langsamen Besserung der Konjunktur. 2004 könnte sogar das Rekordjahr 2001 übertroffen werden.

Inzwischen hat die Branche auch an Reputation gewonnen. Der Zeitarbeitslohn ist tariflich geregelt und orientiert sich in der Regel an den Tarifen der Branche, in die entliehen wird. Dumpinglöhne gehören – zumindest bei den meisten der rund 4600 Zeitarbeitsfirmen – der Vergangenheit an.

Wäre das anders, Kathrin Hoppe hätte sich nicht bei Adecco beworben. Ihr Beispiel zeigt, dass längst nicht nur Helfertätigkeiten bei Zeitarbeitsfirmen abgefragt werden, sondern auch hoch qualifizierte Fachkräfte.

Die Stuttgarterin, Marketingfachfrau bei einem großen Unternehmen der Fotobranche, wurde im April entlassen. „Ich dachte, spätestens nach drei, vier Monaten hast du wieder was“, sagt sie. Doch obwohl sie sich bundesweit bewarb, stellte sich der Erfolg nicht ein. Sie arbeitete aktiv an sich, um ihr Selbstwertgefühl nicht

Verliehene Arbeitskraft



zu verlieren. Deshalb nutzte sie auch die Chance, die ihr die Zeitarbeit bot. „Es gibt immer Wege und Möglichkeiten, etwas zu ändern“, sagt Hoppe, „es ist wichtig, an seine eigenen Fähigkeiten zu glauben.“

Nun arbeitet sie befristet für ein Jahr in einem Betrieb, der sie ihrer Qualifikation entsprechend einsetzt. „Durch das Arbeitsamt hätte ich diesen Job niemals bekommen, die sind viel zu sehr mit ihrem eigenen Verwaltungsapparat beschäftigt“, sagt Hoppe. „Die Leute von der Zeitarbeit haben sich viel besser mit meinem Profil auseinandergesetzt und mich entsprechend vermittelt.“

Offenbar hat sich die 35-Jährige bewährt. Ihr derzeitiger Arbeitgeber stellte ihr in Aussicht, sie nach Ablauf des Jahres ganz übernehmen zu wollen. JANKO TIETZ



Chinesische Reisegruppe in Bayern: Retter der an Sparsamkeit und Terrorangst leidenden

TOURISMUS

Kickdown ins Paradies

Für Chinesen war es lange nur ein Traum: Autobahnfahren in Deutschland. Nun organisiert TUI erste Mietwagenreisen durchs Autoland.

Man hatte Jiang Maolin eingeschärft, in Deutschland werde ordentlich gefahren. Nicht rechts überholen und solche Scherze. Spur halten. Auf orientierungslose Rentner achten. Noch am Abend vor seinem Abflug aus China lernte er die wichtigsten deutschen Verkehrsregeln in einem Crashkurs.

Nun sitzt Jiang Maolin in einem silbernen Audi A8 im Parkhaus des Frankfurter Flughafens. Gleich wird er den Mietwagen ausparken – in ruckartigen kurzen Bocksprüngen. Hinter ihm reihen sich vier weitere schwere Audi und ein VW Touareg ein. 16 Chinesen sitzen in den fünf Wagen. Sie kommen aus Chongqing, der Stadt am südwestlichen Ende des Drei-Schluchten-Stausees, dem größten Stadtbezirk der Welt. 32 Millionen Menschen leben dort, in sieben Jahren soll Shanghai wirtschaftlich überrundet sein.

Zwar saugt die Stadt bisher vor allem die armen Bauern aus dem Westen des Landes auf, aber der boomende Auto- und Motorradbau, die Stahlindustrie und westliche Investoren wie Coca-Cola, Nokia und Ericsson haben eine Mittelschicht hervorgebracht, die ihr erstes Wirtschaftswunder erlebt.

Jiang Maolin, 40 Jahre alt, Manager einer staatlichen Im- und Exportfirma, trägt Ralph-Lauren-Hemden, hat eine Digitalkamera vor seinem Bauch baumeln und ein teures Mobiltelefon in seinem Gürtelhalf-

ter. Zu Hause fährt er ein japanisches Auto. Seine Frau, die neben ihm im A8 sitzt und beim lokalen Fernsehsender die „Top-Topics“ moderiert, hat es sogar noch besser: Sie fahre einen „American Ford“, erzählt Jiang in fließendem Englisch. Wie die meisten der Reisegruppe sind beide Mitglied im Automobilclub von Chongqing und verabreden sich an Wochenenden gern zu Autofahrten – die in der Regel im Stau enden.

Beide haben nicht lange überlegt, je 3000 Euro für diese Tour zu bezahlen, die unter Chinesen als Traumreise gilt: Autobahnfahren in Deutschland. Frankfurt, München, ein Stück Österreich und Stuttgart in sechs Tagen.

An diesem ersten Abend muss die Kolonne nur 20 Kilometer weit kommen, zum Hotel in einem Frankfurter Vorort. Doch schon nach 13 Kilometern bleiben die ersten drei Wagen in einem Kreisverkehr hängen. Die Übrigen bemerken den Verlust auf der Autobahn, sie stoppen und steigen erst mal aus. „Es ist so schön leer“, sagt der Touareg-Fahrer Jiang Xiaofeng, während sein neunjähriger Sohn auf dem Pannestreifen herumturnt. Reinhard Brunner, der die Szene aus dem ersten Auto heraus beobachtet, steht Schweiß auf der Stirn. „Stay in your cars“, brüllt er aus dem Seitenfenster.

Brunner soll beim Touristikkonzern TUI das Geschäft mit den asiatischen Gästen organisieren. Die Chinesen, so hofft die



Reisebranche

an Terrorangst und Sparsamkeit leidende Reiseindustrie, könnten die Branche retten. Seit zwei Jahren dürfen Chinesen auch privat nach Deutschland reisen – bisher allerdings nur als Kollektiv. 20 Millionen von ihnen machten sich im vergangenen Jahr auf den Weg in andere Länder – und haben damit die Japaner überholt. In den nächsten Jahren rechnen die Veranstalter mit 80 bis 100 Millionen.

Und Chinesen knausern im Urlaub nicht: Mit gut 200 Euro pro Tag geben sie deutlich mehr aus als europäische Gäste. Um ein großes Stück des Kuchens abzukriegen, gründete TUI mit dem größten chinesischen Reiseveranstalter CTS im vergangenen Jahr den Ableger TUI China, der die Chinesen mit Pauschalangeboten nach Europa locken soll.

Erste Prospekte über „Selfdrive“-Touren ins „Autoland Deutschland“ sind schon fertig. Unter „Sehenswürdigkeiten der Heimat“ stehen dort „Porsche, Mercedes Benz, BMW und Audi“. Auch bei dieser ersten Selbstfahrerreise habe TUI versucht, „Automobilbau und Bier zu platzieren“, sagt Brunner.

Am Abend begrüßt er die Gruppe im Restaurant des Hotels noch einmal offiziell. Einige der Chinesen tragen bereits ihren Schlafanzug. Manche halten die Reisemappe in den Händen, die sie schon in China bekommen hatten: Geheftete Fotokopien mit der Bedeutung deutscher Straßenschilder und Auszüge aus Straßenkarten. Brunner stellt der Gruppe Herrn Jin Bao vor, einen in Deutschland lebenden Reiseleiter, der zu Brunners Entsetzen in grauen Jogginghosen erschienen ist, aus deren Taschen Plastiktüten quellen.

In den nächsten Tagen wird sich Jin Bao, der sich nur von Gemüse, Obst und Orangensaft ernährt, als Glücksgriff erweisen. Mit Hilfe von sechs Sprechfunkgeräten in den Autos und einer stoischen Ruhe, die er

der guten Schule seines Kung-Fu-Lehrers zuschreibt, wird Jin die Gruppe wie eine Entenmutter ihre Küken zusammenhalten. Er wird mehrere Stinkefinger auf der Autobahn mit einem Lächeln erwidern, und als die Kolonne mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h durch München schleicht und von Dutzenden Autofahrern verwünscht wird, wird Jin leise anfangen zu singen.

Am nächsten Tag geht die Reise Richtung Rothenburg ob der Tauber. Ganz hinten fährt Jiang Xiaofeng im Touareg. Der Wagen sei ganz schön, sagt Jiang, während er vergeblich am Navigationssystem herumfrickelt, aber sein BMW X5 in China gefalle ihm noch ein wenig besser.

Bis vor einigen Jahren war Jiang Kriminalbeamter. Wäre er das geblieben, würde er 5000 Euro im Jahr verdienen und hätte vielleicht ein chinesisches Motorrad und einen Fernseher. Doch Jiang wechselte in die Wirtschaft, verkaufte zuerst chinesische Teppiche in Amerika und arbeitet nun für eine Chongqing Investmentfirma. Jetzt steht in jedem der vier Zimmer seiner Wohnung ein Fernseher, und er will sich eine Harley Davidson kaufen.

Nach etwa 40 Kilometern kommt das Schild, auf das Jiang seit dem Abflug gewartet hat: eine weiß getünchte Metallscheibe mit fünf schwarzen diagonalen Streifen – das Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung und wohl das stärkste Argument für einen Urlaub in Deutschland. Angefeuert von seinem Sohn, bringt Jiang den Touareg von 120 (chinesische Höchstgeschwindigkeit) auf 180. Leicht schlingern beschleunigt der A8 vor ihm auf 200.

Innerhalb der Baustelle, die die Betonschneise durch den Spessart achtspurig werden lassen soll, ist er immerhin noch 130 Kilometer schnell, 70 mehr als erlaubt. Wenig später setzt er das erste Mal die Lichthupe ein und scheucht einen grünen Corsa auf die rechte Spur. Das Schöne an Deutschland sei, so Jiang, „dass die Gesetze eingehalten werden“. Nach 60 Kilometern steht er in seinem ersten deutschen Stau.

Er steht in einem ausgebreiteten Land, für das er nur Lob übrig hat: „Gute Industrie, gute Technologie, gute Umwelt“, sagt er. China könne viel von Deutschland lernen, „vielleicht alles“. Es klingt wie das Lob eines Schülers an seinen alten Lehrer, der im Rollstuhl sitzt und nicht mehr auf die Beine kommt.

In Rothenburg sitzen die Ersten nach 20 Minuten schon wieder bei laufendem Motor im Auto. Yao Wei etwa, 32 Jahre alt, Künstler. Yao hat hennarot gefärbte Haare und entwirft Möbel für die Neureichen in

Chongqing. Seine Mutter ist Stickerin, sein Vater Soldat. Ein Auto besitzt er bis heute nicht, und bis vor kurzem interessierten ihn an Deutschland auch nicht die Autobahnen, sondern die Werke von Baselitz und Beuys. Aber als sein Freund jetzt den Motor des A6 fauchen lässt, wird Yao ganz hibbelig.

Mittags, im Hofbräuhaus in München, lassen sich die drei Frauen der Reisegruppe neben aufgeschwemmten Männern fotografieren, die hier offenbar öfter zu Gast sind. Später richten sich die Objektive der Olympus-Apparate und Sony-Kameras auf das BMW-Hochhaus. Es sieht marode aus, ist wegen Renovierung geschlossen.

Auf dem Weg nach Österreich verlässt der Konvoi kurz die Autobahn. Der Himmel reißt auf, und am Horizont sonnen sich die Alpen. Langsam gleiten die Karossen an einer alten Bäuerin vorbei. Sie trägt eine zerschlissene Schürze, treibt sechs Kühe vor sich her und guckt so, als ahne sie auf einmal, was Globalisierung bedeutet.

Die Gruppe besichtigt noch Salzburg, Innsbruck und Mercedes Benz in Stuttgart. Morgens ab sechs werden sich die Chinesen deutlich hörbar auf ihren Hotelzimmern Reissuppe, Instant-Nudeln und Teig-



Chinesen im Hofbräuhaus: Von Deutschland lernen

taschen kochen. An sechs Tagen werden sie fünfmal chinesisch essen gehen. Bei Hugo Boss in Metzingen werden sie über 10 000 Euro lassen.

Ob der Reformier Deng Xiaoping das im Sinn hatte, als er seine Landsleute vor Jahren aufforderte, reich zu werden? Auf jeden Fall, meint Jiang Maolin. Deng habe ja gemeint: „Wenn die Kleinen zuerst reich sind, dann können die Reichen tun, was sie wollen.“

Jiang Maolin steht am Wolfgangsee, ein paar Meter vom Ferienhaus Helmut Kohls entfernt. Wenn es ganz heiß ist, machen hier alle FKK, witzelt der Reiseleiter. Die Chinesen brüllen vor Lachen. Kohl hat die Gegend einmal als von Gott geschaffen beschrieben. Auch Jiang Maolin würde hier Urlaub machen. „Aber nicht mehr als zwei Tage“, sagt er.

NILS KLAWITTER