

01.09.2013 - Neuer Fleck auf dem Daimler-Stern

von Manfred Dietenberger

In letzter Zeit ist die Daimler AG mehrfach in Verruf geraten wegen Missbrauchs von Werkverträgen. Der Südwestrundfunk (SWR) enthüllte, dass der Autokonzern über Werkverträge Menschen an seinen Fließbändern beschäftigt, die ihr Gehalt mit Hartz IV aufstocken müssen. Daimler hat der Darstellung des Senders widersprochen. Anfang August stellte das Landesarbeitsgericht Stuttgart nun fest, dass zwei frühere IT-Experten, die auf ihre Festanstellung beim Konzern geklagt hatten, mit Scheinwerkverträgen beschäftigt wurden.

Und der nächste Skandal steht wahrscheinlich schon vor der Tür. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt nämlich gegen mehrere Dienstleistungsunternehmen, die für die Daimler AG unter anderem Test- und Probefahrten mit neuen Fahrzeugen absolvieren ? mit Werkverträgen natürlich. Es scheint aber, dass dies Scheinwerkverträge sind, die geschlossen wurden, um die Einkommen der Beschäftigten zu drücken. Wohnen tun die Beschäftigten mit solchen Verträgen z.B. im Hotel Kreuz in Schwäbisch Gmünd.

Es sind Rumänen, und es sind keine Wandertouristen. Sie arbeiten als Testfahrer für Daimler. Allmorgendlich fahren vor dem Hotel schwarze Hyundai-Kleinbusse vor und bringen sie nach Stuttgart. In einer Werkshalle in Obertürkheim warten die sog. «Erlkönige» auf sie. Die Autotester steigen in die ihnen zugewiesenen Testfahrzeuge und starten damit zu sog. «Fahrzeugdauerläufen» über normale Straßen, auf Rüttelstrecken, Steigungshügel und durch Wasserbecken. Auf der Straße fallen die Prototypen auf, weil sie oft mit Folien, Matten und Speziallacken getarnt sind.

Testfahrer, das klingt nach gut bezahlter Ingenieurarbeit, aber Pfeifendeckel, die Bezahlung entspricht eher der eines Galeerensträflings, der Stundenlohn der rumänischen Testfahrer liegt bei sage und schreibe 3,80 Euro. Selbstredend hat Daimler die Testfahrer nicht selbst eingestellt, sondern vom Unternehmen Fahrversuch Süd mit Sitz in Schwäbisch Gmünd eingekauft. Geschäftsführer Peter Saubert gibt zu: «Wir zahlen rumänischen Fahrern teilweise weniger als 4 Euro. Aber das ist der Verdienst in ihrem Heimatland. Wenn sie in Deutschland fahren, wird der Stundenlohn auf 11,50 Euro aufgestockt. Schließlich müssen sie auch ihre Familien daheim unterstützen. Wir setzen Rumänen in Deutschland zur Fortbildung ein, damit wir überall in Europa die gleichen Voraussetzungen haben. Einheitliche Ausbildung gibt es bei McDonalds ja auch.»

Die Beamten der Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zolls wissen es besser. «Es sind unter 5 Euro, an 3,80 Euro ist was dran.» Die Hungerlöhne interessieren die Zollbeamten gar nicht, nur in welchem Vertragsverhältnis die Testfahrer stehen. Eigentlich bräuchten sie nur die Nase in den Wind zu halten, denn die nach Profitgier stinkende Antwort liegt buchstäblich in der Luft: Werkverträge. Es geht dabei um sehr viel Geld. Ein festangestellter Testfahrer kostet nämlich ein Vielfaches. Viele Konzerne heuern deshalb heutzutage Fremdunternehmen für die Erledigung von Arbeiten an, die früher von den Konzernangestellten erledigt wurden. Ein solches Subunternehmen, wie Fahrversuch Süd, stellt die Leute dafür ein oder vergibt die Aufträge nochmals an (Schein-)Selbständige. Für das Dienstleistungsunternehmen wie für den Autohersteller ist das ein saugutes Geschäft.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt gegen mehrere Unternehmen der Testfahrerbranche wegen «Veruntreuen und Vorenthalten von Arbeitsentgelt». Die Enthüllungen des SWR kamen Daimler deshalb sehr ungelegen. Scheinheilig bekennt sich der Autobauer in den von ihm selbst aufgestellten Compliance-Regeln zur sozialen Verantwortung und behauptet: «Bei unseren Geschäftsbeziehungen achten wir darauf, dass diese Grundsätze auch eingehalten werden.» Und nun hat er die Testfahrer an der Bremsbacke. Wieder weist der Autobauer den Verdacht von sich: «Wir gehen davon aus, dass unsere Partner sich an Recht und Gesetz halten.» Seit der Fall öffentlich geworden sei, werde der Vorgang von der Einkaufsabteilung geprüft. So, so, von der Einkaufsabteilung, Werkverträger sind ja rein rechtlich auch nur eine Sache ? so wie früher Sklaven oder Tiere.

Gleich ob legal oder illegal, Tatsache ist, dass Daimler sich der Werkverträge bedient, um am Tarifvertrag vorbei Lohnkosten zu sparen. Das ist des Pudels Kern. In den Stuttgarter Nachrichten umschrieb das Daimler-Personalvorstand Wilfried Porth so: «Daimler kann sich im internationalen Wettbewerb nicht leisten, in der gesamten Wertschöpfungskette Metalltarife zu zahlen.»

Dass man von 3,80 Euro nicht leben kann ? schon gar nicht in Stuttgart ? ist den Herren Porth und Zetsche schnurz. Zetsche hat ein Jahresgehalt von 8,2 Millionen Euro und sackt mit 30.000 Euro an einem Tag mehr ein, als sein auf Werkvertrag gesetzter, rumänischer Testfahrer in einem Jahr. So lange es solche Verträge gibt, kommen die Beschäftigten, auch die bei Daimler fest angestellten, im internationalen Wettbewerb der Konzerne weiter unter die Räder.



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57-59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozonline.de