

# Nichts ist sicher – schon gar nicht der Job

Leiharbeiter sind mehr denn je von Arbeitslosigkeit bedroht

*Zeitarbeiter sind die Ersten, die von den Arbeitgebern in schlechten Zeiten weggeschickt werden. Damit sind sie im Nachteil gegenüber den Festangestellten. Mancher Zeitarbeiter spürt aber auch ansonsten jeden Tag, dass er nicht zur Stammbesellschaft gehört.*

Von Carola Pigisch

Es ist sein letzter Arbeitstag, und Gerhard Haller hat noch keine Ahnung, wie es weitergehen soll. Er weiß nur, dass er im Januar, wenn die Weihnachtsferien zu Ende sind, nicht mehr zu Daimler zurückkehren wird. Das hat er über ein paar Ecken von Kollegen erfahren. Offiziell gesagt hat es ihm bislang keiner. Gerhard Haller (Name geändert) ist einer von vielen Zeitarbeitnehmern im Daimler-Konzern, die jetzt in der Krise als Erste rausfliegen. Angestellt ist er bei Randstad, einem großen Zeitarbeitsunternehmen. Von dort wurde er ausgeleihen an Daimler, als Hilfsarbeiter in der Fertigung.

Jeden Tag hat Haller im Werk Metzingen Zylinderköpfe aufs Band gelegt. Hat die sie-

bis acht Kilo schweren Metallteile aus einer Kiste hochgehoben, gedreht, geschaut und überprüft. Für gut befunden, wanderte der Zylinderkopf auf das Produktionsband und wurde weiterbearbeitet. „Was dann kam, wurde von Daimler-Mitarbeitern gemacht“, sagt Haller. Die Bohrungen setzen

zum Beispiel, das haben keine Zeitarbeiter erledigt. Hallers Arbeit war vielleicht nicht sonderlich anspruchsvoll, dafür aber körperlich sehr anstrengend. „Mir hat es nichts ausgemacht“, sagt er. Aber es gibt andere, die diese Arbeit nicht acht Stunden ununterbrochen machen können.

7,20 Euro beträgt Hallers Stundenlohn, mit Schichtzulagen kommt er auf etwa acht Euro brutto. Das sind etwa 1100 Euro netto im Monat. Seine Kollegen, die zur Daimler-Stammbesellschaft gehören, würden bei dem Job, den Haller macht, fast das Dreifache verdienen, alles in allem knapp 21 Euro brutto die Stunde. Diese Ungleichbehandlung resultiert offenbar aus der Tatsache, dass Haller nicht im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung eingestellt ist, sondern im Rahmen eines Werkvertrags. Haller beschwert sich nicht. „Ich bin froh, dass ich bei der Zeitarbeit bin. In meinem Alter kriegt man doch sonst keine Arbeit mehr“, sagt er. Haller ist 54 Jahre alt, und seinen angestammten Beruf als Matrose übt er schon lange nicht mehr aus. Jetzt hat er noch zehn Tage Urlaub und dann, so hofft er, findet Randstad vielleicht einen anderen Einsatzort. Doch das ist mehr als unsicher, und es droht die Kündigung.

Die Zeitarbeitsbranche, die in den vergangenen Jahren so sehr zulegte wie keine andere in Deutschland, steht vor schweren Zeiten. Es vergeht kaum ein Tag, an dem Unternehmen nicht mitteilen, dass sie ihre Leiharbeiter nicht mehr brauchen. Ferdinand Dudenhöffer, Automobilexperte der Universität Essen/Duisburg, rechnet sogar damit, dass bei Autoherstellern und Zulieferern im Zuge der Finanzkrise 100 000 Leiharbeiter abgemeldet werden. Für diese Menschen bedeutet das aber nicht automatisch die Kündigung. Die Zeitarbeitsfirmen, bei denen sie angestellt sind, müssen zunächst nach einem neuen Einsatzort suchen. „Die Firmen werden Himmel und Hölle in Bewegung setzen, um die Leute unterzukriegen“, glaubt Ludger Hinsin, Hauptgeschäftsführer des Branchenverbands BZA. „Schließlich verdienen sie damit ihr Geld.“ Ob das in Zukunft allerdings noch klappt, ist mehr als fraglich.



Opel schickt Zeitarbeiter nach Hause, um die Stammbesellschaft halten zu können. Foto AP

Bei Marquardt in Rietheim beispielsweise müssen bis Jahresende alle Leiharbeiter in der Produktion gehen. 300 Leute sind das, in der Hauptsache Frauen, die einfachste Tätigkeiten ausführen. Marquardt stellt Schalter und Schaltersysteme für Autos her, und seit ein großer Auftrag aus den USA weggebrochen ist, gibt es dort viel weniger zu tun. „Es ist schlimm für die Leute“, sagt Betriebsratschefin Heidi Braun. „Da sind Alleinerziehende dabei, die das Geld dringend brauchen. Aber auch für die Stammbesellschaft ist es schlimm. Die Leute waren gut und teilweise länger als ein Jahr bei uns. Man kannte sich untereinander.“

Viel verdient haben die Leiharbeiter bei Marquardt nicht. 7,25 Euro die Stunde plus Schichtzuschläge bekamen sie; der Stundenlohn eines Festangestellten hingegen liegt bei 11,60 Euro. Für viele aber war der Job die einzige Chance auf Arbeit. Rietheim liegt in der Nähe von Tuttlingen, und Marquardt ist dort eines von ganz wenigen Unternehmen. Tatsächlich sind alle 300 Leiharbeiter von ihrer Zeitarbeitsfirma bereits wegen fehlender Einsatzmöglichkeiten gekündigt. Und nicht nur das. Auch das Zeitarbeitsunternehmen selbst hat zu kratzen, denn Marquardt ist der einzige Kunde. Geschäftsführer Erich Hadamowsky hat aber Hoffnung: „Ich gehe davon aus, dass es bei Marquardt wieder Bedarf geben wird“, sagt er. Den Leuten habe er gesagt, wenn das wirtschaftliche Klima besser wird, stelle er sie wieder ein – um sie dann wieder an Mar-

quardt zu verleihen.

Genau Zahlen darüber, wie viele Zeitarbeiter in letzter Zeit arbeitslos geworden sind, gibt es nicht. Die Bundesagentur für Arbeit hat lediglich eine Umfrage bei den 178 Agenturen vor Ort gemacht. Verglichen mit der Situation vor einem Jahr gaben 148 Agenturen an, dass ihnen mehr oder viel mehr Entlassungen von Zeitarbeitern angekündigt worden sind. Und Markus Promberg, Soziologe beim Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, schätzt, dass die Zahl der Zeitarbeiter zwischen Juni und Oktober zwar noch mal um 50 000 gestiegen ist. Doch bereits Ende Dezember werde ihre Zahl wieder unter der Juni-Marke liegen. „Und im kommenden Jahr wird sie noch weiter zurückgehen“, sagt Promberg. Auch die Zeitarbeitsfirmen selbst sind in puncto Zahlen sehr zurückhaltend. Adecco und Manpower äußern sich gar nicht. Randstad spricht von einer wenig erfreulichen Situation. Das Umsatzwachstum habe sich verlangsamt, sagt eine Sprecherin, von zwölf Prozent im ersten Quartal auf ein Prozent im dritten Quartal – im Vergleich zu den Vorjahresquartalen.

Gerhard Haller hofft – bislang hat er noch immer eine Arbeit gefunden. Seit sieben Jahren wechselt er von der Leiharbeit zur Festanstellung und wieder zurück. Ist zwischendurch arbeitslos, arbeitet mal in der einen, mal in der anderen Firma, mal in der einen, mal in der anderen Abteilung. Angefangen hat das Wechselspiel bei Johnson Control in Unterriexingen, wo Haller Autositze für Mercedes produziert hat. Zunächst als Randstad-Leiharbeiter für etwa acht Euro brutto in der Stunde. „Das war schwere Arbeit, stundenlang mit bloßen Händen das harte Leder zu bearbeiten“, sagt Haller. Da hätten einige Kollegen Probleme mit den Gelenken gekriegt. Zu Hause bleiben, um sich zu regenerieren, war allerdings nicht angeraten. „Da rief dann der Randstad-Mann an und drohte: Wenn du morgen nicht kommst, kannst du deine Papiere holen“, erzählt Haller von einem Kollegen. Später hat ihm Johnson Control einen Jahresvertrag angeboten, der immer wieder verlängert worden ist. Mehr als 2000 Euro netto hat er zu jener Zeit verdient. „Da hat das Gehalt gestimmt“, sagt Haller.

Irgendwann aber kam ein Großteil der Sitze mit Containern aus Ungarn. Hallers Jahresvertrag wurde nicht mehr verlängert und er selbst arbeitslos. Da hat er bei Daimler angefangen, wieder über Randstad. Erst im Werk in Hedelfingen, wo er seinen Platz nach zehn Monaten räumen musste. Den übernahm ein Daimler-Mitarbeiter aus dem Werk Bremen, der mit seinen Kollegen nach Stuttgart kam, weil im Norden das Geschäft ausgegangen war. Haller wanderte ins Werk Unterriexingen, später nach Metzingen. Oft hat er täglich die Produktionshalle gewechselt und den Arbeitsplatz. Jeden Tag andere Kollegen, die er nicht kennt und die ihn nicht kennen. Die Mittagspause verbringt er allein, im Sommer draußen in der Sonne, im Winter in der Halle neben dem Produktionsband. „Bei Johnson war das anders“, erzählt Haller. „Da gab es eine Gemeinschaft, einen Zusammenhalt. Man wusste nicht, wer Leiharbeiter ist und wer zur Stammbesellschaft gehört.“

Bei Daimler ist es anders. Weil Haller nach eigenen Angaben keinen Schlüssel zum Aufenthaltsraum hat – den hätten ausschließlich Daimler-Mitarbeiter –, müsse er bei jedem Gang zum Kaffeemaschinen einen Kollegen bitten, ihm aufzuschließen, sagt er. Er hat auch keinen eigenen Spind. Seinen Geldbeutel trägt er in der Brusttasche seiner Latzhose, seinen Hausschlüssel bewahrt er in der Jacke auf, die irgendwo am Arbeitsplatz hängt. „Wenn ich abends gehe, häng ich die Klamotten über eine Palette. Und duschen kann ich doch auch zu Hause. „Es macht mir nichts aus, dass die Duschen nur für Daimler-Mitarbeiter sind“, sagt Haller. Es fehlt ein Fürsprecher, aber den haben Zeitarbeiter in der Regel nicht. Der Betriebsrat von Randstad, auf den die Firma laut einer Sprecherin sehr stolz ist, ist zu weit entfernt.



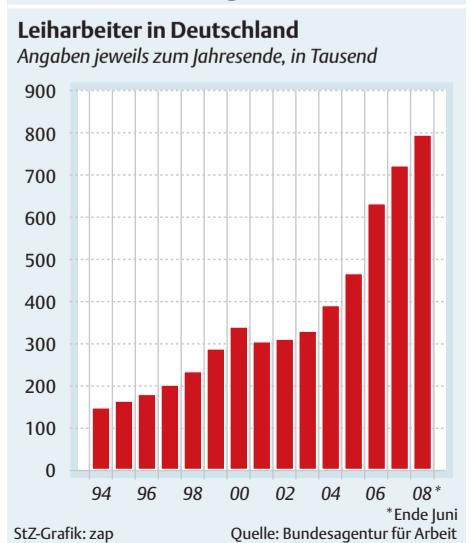
Bei Daimler (Bild oben) werden viele Zeitarbeiter nach den Ferien nicht mehr zurückkommen. Ford (unten) hat 200 Zeitarbeiter abgemeldet. Sie wurden in der Zwischenzeit entlassen. Fotos AP, dpa

„Was soll ich denen denn sagen?“ fragt Haller. „Die sind doch viel zu weit weg, die können hier doch nichts ändern.“ Bislang hat er am Arbeitsplatz nur einmal jemanden von Randstad zu Gesicht bekommen.

Die ganz harte Arbeit haben die Zeitarbeiter erledigt. Sie standen in der Gießerei an den höllisch heißen Härteöfen und strahlten die feinen Bohrungen der Zylinderköpfe mit Sand aus. „Der Sand ist ganz fein“, sagt Haller. „Man braucht einen Spezialanzug, um

damit zu arbeiten. Dieses Teil bei der Hitze anzuziehen, das hat kein Daimler-Mitarbeiter gemacht. Das ist an uns Leiharbeitern hängen geblieben. Und unsere Motivation ist noch schlechter geworden, als sie schon war.“ In einem Punkt aber hat sich Haller auf die Hinterbeine gestellt: Seine Sicherheitsschuhe, die hat er vom Daimler geholt. Denn die Schuhe von Randstad, sagt er, die würden nichts taugen. Haller hatte Glück. Es waren gerade welche übrig.

## Enormer Anstieg



## Nicht mehr gebrauchte Leiharbeiter

Unternehmen	Branche	Abmeldungen
VW	Automobil	750
Hella	Autozulieferer	200
BMW	Automobil	5000
Deutz	Motoren	500
Epcos	Elektronik	260
Ford	Automobil	200
Thyssen-Krupp	Stahl	2100
Daimler	Automobil	1370
Trumpf	Werkzeugmaschinen	500
Schmitz Cargobull	Anhänger und Auflieger	550
Continental	Autozulieferer	5000
Marquardt	Autozulieferer	300
Porsche	Automobil	250

Stand: Dezember 2008 Quelle: StZ

## Interbankenhandel lahmgelegt Kein Vertrauen

Von Klaus Dieter Oehler

Martin Blessing hat in dieser Woche eine bemerkenswerte Frage gestellt: „Was tun wir eigentlich?“ fragte der Vorstandschef der Commerzbank nicht nur sich, sondern all seine Kollegen in der Bankenlandschaft. Bescheidener sollten die Banken werden, sich auf ihre Kernaufgaben besinnen und wegkommen von komplizierten Finanzprodukten und einer reinen Modellgläubigkeit. Blessing hat gut zugehört, als Bundespräsident Horst Köhler dies den Bankmanagern vor wenigen Wochen in Frankfurt ins Stammbuch geschrieben hat. Doch die derzeit alles entscheidende Frage ist, wie weit diese neue Bescheidenheit, oder sagen wir besser, Risikobereitschaft gehen sollte.

Zwar bemühen sich die Banken immer wieder zu betonen, dass es nach wie vor keine Kreditklemme in Deutschland gebe, aber es ist auf jeden Fall schwieriger geworden, an Geld von den Banken zu kommen. Vor allem kleine und mittelgroße Unternehmen, die nicht unbedingt über eine umfangreiche Eigenkapitalausstattung verfügen, bekommen die neue Vorsicht der Banken zu spüren. Doch auch viele Großunternehmen und vor allem Finanzinvestoren müssen mehr Überzeugungsarbeit leisten, wenn sie sich Geld für ihre Projekte leihen wollen.

Dabei ist Liquidität an sich eigentlich nach wie vor reichlich vorhanden, nur die Quellen sind heute andere als noch vor wenigen Monaten. Während bis zum Höhepunkt der Krise, dem Zusammenbruch der US-Investmentbank Lehman Brothers, die Banken sich untereinander täglich bis zu 450 Milliarden Euro geliehen hatten, ist dieser sogenannte Interbankenhandel inzwischen fast vollständig zum Erliegen gekommen. Zwar versucht die Europäische Zentralbank mit entsprechenden Finanzspritzen, ein vollständiges Austrocknen des Geldmarkts zu verhindern, doch ein wirklicher Ersatz für ein florierendes Kreditgeschäft unter den Banken kann das auf Dauer nicht sein. „Wir müssen den Geldmarkt wieder ins Laufen bekommen“, wiederholen Spitzenbanker wie Martin Merl, andeutet, dass es in nächster Zeit „drei bis fünf größere Fälle“ von Banken geben werde, die unter den Rettungsschirm schlüpfen wollen, dann ist das nicht dazu angetan, das Vertrauen in die Kreditwirtschaft zu stärken. Hinzu kommt, dass die Diskussion über mögliche Nachbesserungen des Rettungspaketes anhält. Soll eine „Clearingstelle“ als Vermittler in den Interbankenhandel eingeschaltet werden, wie dies die Bundesbank vorschlug? Sollte man eine „Bad Bank“ gründen, in die riskante Wertpapiere eingebracht werden können? Klar ist dabei nur, dass nationale Lösungen auf Dauer nicht helfen werden, international müssen neue Regeln gefunden werden. Doch das kann dauern.

Das Umfeld sei immer noch zu unklar, lautet daher das Fazit der Bankmanager. Damit haben sie zwar recht, doch wer, wenn nicht die Banken selbst, sollte dafür sorgen, dass endlich mehr Klarheit herrscht? Zwar ist der Interbankenhandel nicht ausschlaggebend dafür, ob eine Bank ausreichend Kredite vergeben kann, doch wäre ein Anspringen des Geldmarkts ein wichtiges psychologisches Zeichen dafür, dass die Banken den größten Teil der Krise hinter sich haben. Dann, so meinen einige Ökonomen, könnte möglicherweise auch der Absturz der Realwirtschaft weniger heftig ausfallen, als man dies bis jetzt befürchtet.

Das Umfeld sei immer noch zu unklar, lautet daher das Fazit der Bankmanager. Damit haben sie zwar recht, doch wer, wenn nicht die Banken selbst, sollte dafür sorgen, dass endlich mehr Klarheit herrscht? Zwar ist der Interbankenhandel nicht ausschlaggebend dafür, ob eine Bank ausreichend Kredite vergeben kann, doch wäre ein Anspringen des Geldmarkts ein wichtiges psychologisches Zeichen dafür, dass die Banken den größten Teil der Krise hinter sich haben. Dann, so meinen einige Ökonomen, könnte möglicherweise auch der Absturz der Realwirtschaft weniger heftig ausfallen, als man dies bis jetzt befürchtet.

## ZAHLENSALAT



## Kostbarer Genuss

Wenn die Deutschen genießen, freut sich der Staat: Laut Statistischem Bundesamt nahmen Bund und Länder im vergangenen Jahr 18,5 Milliarden Euro durch Genussmittelsteuern ein.

Besonders kräftig ließen die Raucher die Kassen klingeln: 14,3 Milliarden Euro kamen durch die Tabaksteuer zusammen. Das sind 28,8 Prozent mehr als noch vor zehn Jahren. Zwei Milliarden Euro nahm der Bund durch die Brantweinsteuer ein, 1,1 Milliarden entfielen auf die Kaffeesteuer, die seit 1998 um ein Prozent gestiegen ist. Für Schaumwein und seine Zwischenprodukte, wie zum Beispiel Sherry, kassierte der Bund 400 Millionen Euro Steuern. Die bei den jüngeren beliebten Alcopops stauten nur drei Millionen Euro in die Staatskasse. Die Biersteuer, die als einzige Genussmittelsteuer den Bundesländern zusteht, brachte im vergangenen Jahr 760 Millionen Euro ein. Das ist ein Rückgang um elf Prozent seit 1998. Die Schaumweinsteuer ging im gleichen Zeitraum um 29,2 Prozent zurück. StZ