

Mercedes streicht 8500 Stellen: Der Abbau gewinnt an Konturen

Die Stimmung schwankt zwischen Wut und Gelassenheit

Mercedes-Chef Zetsche wirbt unter den Mitarbeitern um Verständnis – Bei vielen ist die Stimmung auf dem Nullpunkt

Noch nie war der Andrang zu einer Betriebsversammlung im Werk Sindelfingen so groß wie gestern beim Auftritt von Dieter Zetsche. Obwohl der Mercedes-Chef den Abbau von Arbeitsplätzen verkündete, erhielt er sogar Beifall.

Von Harry Pretzlaff und Günter Scheinpflug, Sindelfingen

Am Tag nach der Hiobsbotschaft, dass in den deutschen Mercedes-Werken 8500 Stellen gestrichen werden, herrscht alles andere als Katastrophenstimmung in Sindelfingen. Eine junge Mutter mit Kinderwagen trinkt entspannt frisch gepressten Orangensaft im Einkaufszentrum Breuningerland, Freundinnen plaudern im Café bei Latte macchiato, ziehen genussvoll an ihrer Zigarette, Rentner machen einen Einkaufsummel.

Auch im riesigen Sindelfinger Daimler-Werk scheint an diesem frostigen Donnerstag alles seinen gewöhnlichen Gang zu gehen. Mitarbeiter von Zulieferern passieren mit Aktenköfferchen die Eingangskontrolle, orangefarbene Gabelstapler huschen emsig zwischen den Flachdachbauten hin und her, Kunden erwarten im Abholcenter voller Spannung ihren neuen Wagen mit dem Stern. Vor Tor 3 verkündet an der Hallenwand ein großes schwarzes Plakat mit einer roten Mercedes-Schnauze: „Qualität von heute ist die Tradition von morgen“.

Die Daimler-Mitarbeiter, die an diesem Vormittag Tor 3 zustreben, haben keinen Blick für dieses Plakat übrig. In sich gekehrt hasten die meisten mit eingezogenem Genick wie Prügelnaben möglichst rasch an den Journalisten vorbei, die wissen wollen, was sie von den Stellenstreichungen halten, ob sie Angst um den Arbeitsplatz haben. Viele scheuen den Blickkontakt. „Keine Zeit, keine Zeit“, meint einer, der an diesem Morgen wie die anderen zur Betriebsversammlung strebt.

„Der Kapitalismus ist kaputt“

Nur wenige nehmen sich eine Minute Zeit, sagen im Schutz der Vertraulichkeit ungeschminkt ihre Meinung, die sich indes nicht auf einen Nenner bringen lässt. Die Bandbreite reicht von gelassenem Verständnis für die vom Vorstand auferlegten Stellenstreichungen bis zu hitziger Fundamentalkritik. „Dieses Wirtschaftssystem ist kaputt. Der Kapitalismus ist kaputt“, stößt ein Daimler-Mann aus der Lackiererei hervor und entleert. Auch ein 53-Jähriger aus der Instandhaltung, der seit 33 Jahren beim Daimler schafft, hält überhaupt nichts mehr von der Marktwirtschaft. „Die machen doch sowieso, was sie wollen“, schimpft er auf die Chefs und erzählt, dass seine Tochter einen Arbeitsvertrag im Hotelfach in Hamburg in der Tasche hatte, und dann – kurz bevor sie anfangen wollte – kam eine Kündigung. Er selbst hat zwar keine Angst um seinen Arbeitsplatz, doch die Motivation hat er nach all den negativen Schlagzeilen längst verloren. Wie die Stim-



In Sindelfingen haben sich mehr als zehntausend Beschäftigte über die Sparpläne informiert. Fast jeder Zehnte soll gehen. Foto Daimler-Chrysler

mung sei? Die kann er nur mit einem zwischen den Zähnen hervorgepressten Kraftausruck beschreiben: „Beschissen.“

Eher mit gemischten Gefühlen steuert dagegen eine junge Frau aus der Lackiererei mit rot-blond gesträhten Haaren der Betriebsversammlung zu, wo sie Näheres über den geplanten Stellenabbau erfahren will. „Irgendwo habe ich schon Angst um den Arbeitsplatz. Die Jungen, die noch nicht so lange dabei sind, trifft es doch zuerst“, meint sie skeptisch. Verständnis für den personellen Aderlass lässt dagegen ein 23-Jähriger aus der Fabrikplanung erkennen, der wie seine Kollegin aus der Lackiererei beim Daimler seine Ausbildung gemacht hat und auch für noch so viel Geld keinen anderen Job suchen würde. „Die Auftragslage ist halt schlecht“, meint er und weist auf Vergleiche hin, wonach BMW viel produktiver sei und an jedem Auto mehr Geld verdienen als Mercedes. Der Fabrikplaner hält trotz allem noch viel von seinem Arbeitgeber. „Das war doch klar, dass der Stellenabbau irgendwann kommt. Aber andere Unternehmen hätten die Leute doch einfach rausgeschmissen.“

Der junge Fabrikplaner zeigt sich beeindruckt vom Auftritt des neuen Mercedes-Chefs Dieter Zetsche in der für die Betriebs-

versammlung leer geräumten Lagerhalle. Zetsche ist gleich nach der Vorstands- und Aufsichtsratsitzung in der gläsernen Chrysler-Zentrale in Auburn Hills am Donnerstagabend ins Flugzeug gestiegen und will zeigen, dass er für eine neue Umgangsform beim Konzern mit dem Stern steht.

Ein Chef zum Anfassen

Der hagere Schnauzbarträger mit dem schlaksigen Gang ist ein Chef zum Anfassen. Noch nie ist ein Daimler-Vorstand auf einer Betriebsversammlung in Sindelfingen aufgetreten. Der frühere Mercedes-Chef Jürgen Hubbert, der respektvoll Professor genannt wurde, überließ solche Aufgaben stets dem Werkleiter. „Jürgen Schrepp oder Eckhard Cordes habe ich nie live gesehen“, meint der junge Fabrikplaner und rechnet es Zetsche hoch an, dass er selbst die bittere Wahrheit verkündet. Zetsche erhält sogar Beifall, als er seine Rede damit beginnt, dass die Belegschaft wichtige Beiträge zum Erfolg der Marke Mercedes-Benz geleistet habe. Die Fakten müssten klar auf den Tisch gelegt werden, die Hintergründe erläutert werden, die Unternehmensleitung müsse Flagge zeigen, meint Zetsche. Keiner müsse Angst um

den Arbeitsplatz haben, verspricht der neue Chef von Mercedes, die „Zukunftssicherung 2012“ gelte weiterhin. Ganz persönlich und mit voller Aufmerksamkeit werde er sich gemeinsam mit Personalvorstand Günther Fleig darum kümmern, dass der Stellenabbau, bei dem viel Emotionen im Spiel seien, sauber ablaufe. Zetsche spricht von den großen Herausforderungen, den Anstrengungen, macht aber auch Mut, lobt die neue S-Klasse als tolles Auto: „Unser Weg führt bergauf.“

Bei Weitem nicht alle hat dieser ungewöhnliche Auftritt des neuen Chefs überzeugt. Als die Daimler-Arbeiter gestern nach der Frühschicht aus dem Werkstor nach Hause streben, meint mancher säuerlich: „Wir sind bedient, nichts wie raus hier.“ Bei vielen ist die Stimmung auf dem Nullpunkt. Viele fürchten, dass es trotz gegenteiliger Versicherungen letztendlich doch Kündigungen geben wird. „Jeder sieht doch, dass es bei uns nur noch bergab geht“, schimpft ein 41-Jähriger, der bei den Robotern arbeitet. Wie die meisten hat er Zweifel, dass die Abfindungen auf großes Interesse stoßen werden, zumal es bei anderen großen Unternehmen derzeit auch nicht gerade rosige Aussichten gibt. „Wer gibt heutzutage schon freiwillig einen Arbeitsplatz beim Daimler auf?“

Bonuszahlungen für schnell Entschlossene

Wie sich die Abfindungen errechnen und wie sie steuerlich behandelt werden

Betriebsbedingte Kündigungen sind bei Mercedes-Benz bis zum Ende des Jahres 2011 ausgeschlossen. Um 8500 Stellen streichen zu können, muss der Konzern auf ein freiwilliges Ausscheiden der Mitarbeiter setzen. Eine Abfindung soll dabei die Entscheidung erleichtern.

Von Eva Drews

Der Grundsatz: Es gilt, so teilt die IG Metall mit, das Prinzip der „doppelten Freiwilligkeit“. Das bedeutet, dass weder ein Mitarbeiter zum Gehen gezwungen werden kann noch hat ein Mitarbeiter Anspruch darauf, mit der angebotenen Abfindung das Unternehmen zu verlassen. Damit kann sich Mercedes davor schützen, dass Mitarbeiter mit hohen Fachkenntnissen mit einer Abfindung das Unternehmen verlassen.



Die Höhe der Abfindung: „Das ist eine Vereinbarung, die das bei Arbeitsgerichten übliche Niveau deutlich übersteigt“, sagt der Stuttgarter Fachanwalt für Arbeitsrecht, Uwe Melzer, über die Abfindungshöhe bei Mercedes. Als Faustformel gelte ein halbes Monatsgehalt pro Jahr der Betriebszugehörigkeit. Wie hoch die Zahlung bei Mercedes ausfällt,

BEISPIELE	
Bei einem Bruttogehalt von 3200 Euro	
Alter 29 Jahre	
4 Jahre Betriebszugehörigkeit (10 000 € + 2 Bruttomonatsentgelte)	
Abfindung	16 400 €
Turbo-Zuschlag	17 500 €
Mögliche Gesamtabfindung	33 900 €
Alter 38 Jahre	
19 Jahre Betriebszugehörigkeit (20 000 € + 18 Bruttomonatsentgelte)	
Abfindung	77 600 €
Turbo-Zuschlag	17 500 €
Mögliche Gesamtabfindung	95 100 €
Bei einem Bruttogehalt von 6000 Euro	
Alter 50 Jahre	
(20 000 € + 40 Bruttomonatsentgelte)	
Abfindung	250 000 €
Turbo-Zuschlag	25 000 €
Mögliche Gesamtabfindung	275 000 €

berechnet sich individuell für jeden einzelnen Mitarbeiter. Die bestimmenden Faktoren dabei sind das Alter, die Dauer der Betriebszugehörigkeit und das bisherige Bruttomonatsgehalt (siehe Tabelle unten). Prinzipiell werden bei den Abfindungen zwei Altersgruppen un-

terschieden: Beschäftigte, die das 39. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und solche, die darüber liegen. Zu der Betriebszugehörigkeit zählt nach Auskunft der IG Metall auch die Ausbildungszeit. Unter 39-Jährige, die mehr als vier Jahre bei Mercedes sind, erhalten einen Sockelbetrag, der je nach Dauer der Betriebszugehörigkeit zwischen 10 000 und 20 000 Euro liegt. Hinzu kommen bis zu 18 Bruttomonatsgehälter. Wer vor dem Ausscheiden weniger als vier Jahre dabei ist, erhält ausschließlich den Sockel von 10 000 Euro. Bei den mehr als 40-Jährigen berechnet sich die Abfindung aus einem Sockelbetrag von 20 000 Euro sowie einem variablen Teil, der aus dem Lebensalter resultiert und bis zu 44 Bruttomonatsentgelte beträgt. Die Betriebszugehörigkeit spielt bei ihnen keine Rolle. Insgesamt kann die Abfindungssumme 250 000 Euro nicht übersteigen.



Der Turbo: Schnell entschlossenen Mitarbeitern will der Autokonzern zusätzlich einen Bonus zahlen. Wer bis zum Jahresende einen Aufhebungsvertrag unterschreibt, erhält den so genannten Turbo 1 und erhöht seine Abfindungssumme damit um zehn Prozent, mindestens um 17 500 Euro, maximal um 25 000 Euro. Inklusive Turbo steigt die Maximalabfindung auf 275 000 Euro. Wer sich zwischen dem 1. Januar und dem 31. März 2006 entscheidet, kommt in den Genuss des Turbo 2, der fünf Prozent der Abfindungssumme beträgt, mindestens 8750 Euro. Auch hier gilt als Höchstgrenze 25 000 Euro (Rechenbeispiele siehe oben).



Steuer I, der Freibetrag: Auch wenn die Summe, die sich aus all diesen Komponenten ergibt, sehr groß aussehen kann: Um die Attraktivität des Angebots zu beurteilen, muss man die Steuerlast berechnen. Denn anders als früher, als noch relativ generöse Freibeträge galten, ist mittlerweile nur noch ein geringer Teil einer Abfindung steuerfrei. Der Standardfreibetrag beträgt 7200 Euro. Mitarbeiter, die das 50. Lebensjahr überschritten haben und mindestens 15 Jahre beim Betrieb sind, müssen 9000 Euro nicht versteuern, bei einem Alter von mehr als 55 Jahren und mindestens 20 Jahren Betriebszugehörigkeit erhöht sich der Betrag auf 11 000 Euro.



Steuern II, die Berechnung: Was über den Freibetrag hinausgeht, wird besteuert.



Reicht die Abfindung? Diese Frage bewegt derzeit viele bei Mercedes. Foto Daimler-Chrysler

Dabei gelten unter Umständen besondere Regelungen – das sollte allerdings ein Fachmann überprüfen. Grob überschlagen rechnen Fachleute mit einer Steuerlast von etwa 35 Prozent auf die gesamte Abfindungssumme. Bei kleineren Abfindungsbeträgen kann die Steuerlast auch niedriger ausfallen. Im Vergleich dazu wirken sich die 950 Millionen Euro, die Daimler-Chrysler für die Abfindungen aufbringen wird, für den Konzern steuerentlastend aus – schließlich mindern sie den Gewinn und damit die Steuern.



Das Arbeitslosengeld: Der Arbeitsrechtler Menzel weist schließlich noch darauf hin, dass das Unterschreiben eines Aufhebungsvertrags höchstwahrscheinlich die Sperrung des Arbeitslosengeldes zur Folge hat. Nach Entscheidungen des Bundessozialgerichts in Kassel (zuletzt unter dem Aktenzeichen B11 AL 35/03 vom 18. Dezember 2003) kann das Arbeitslosengeld für die ersten zwölf Wochen nach Ausscheiden gestrichen werden. Auf alle Fälle muss jeder, dem der Verlust des Arbeitsplatzes droht, sich möglichst schnell beim Arbeitsamt melden – ansonsten läuft er Gefahr eine weitere Sperrung des Arbeitslosengeldes aufgebremst zu bekommen.

ÜBERBLICK

Die Einschnitte Werk für Werk

Mercedes-Chef Dieter Zetsche hat heute den geplanten Stellenabbau präzisiert. Insgesamt sollen demnach 8500 Arbeitsplätze bei der Marke mit dem Stern wegfallen. Hier eine Übersicht, welches Werk wie betroffen ist:

> Sindelfingen: Das größte Mercedes-Werk ist am stärksten von den Abbauplänen betroffen. Insgesamt sollen dort 3600 Arbeitsplätze gestrichen werden. In der Produktion, wo derzeit 31 000 Frauen und Männer arbeiten, sind 3100 Stellen betroffen. Außer den Werkern an den Produktionsbändern sind in Sindelfingen nochmals rund 10 000 Mercedes-Mitarbeitern in der Planung und Forschung beschäftigt. Dort sollen 500 Stellen wegfallen. In Sindelfingen werden die C-Klasse-Limousine, die S-Klasse, die E-Klasse, das E-Klasse-T-Modell, das C-Klasse-Sportcoupé, die CLS-Klasse, und die CL-Klasse produziert. Als besondere Attraktion gibt es in Sindelfingen die Maybach-Manufaktur. Dort wird das teuerste Fahrzeug, der Maybach, gebaut und in exklusivem Rahmen verkauft.

> Untertürkheim: Im Werk in Stuttgart-Untertürkheim, wo Motoren, Achsen und Getriebe hergestellt werden, sollen 1100 Arbeitsplätze gestrichen werden. Insgesamt Arbeiten dort 20 700 Frauen und Männer. In Untertürkheim befindet sich auch die „Einfahrbahn“ mit den hohen Steilkurven, auf denen Staatsgäste und Prominente die Mercedes-Limousinen selbst fahren können.

> Rastatt: Auch die Produktionsstätte der A- und B-Klasse im badischen Rastatt ist von den Abbauplänen betroffen, allerdings nicht so stark. Dort sollen 200 Arbeitsplätze wegfallen. Insgesamt beschäftigt das Werk in Rastatt 6400 Mitarbeiter.

> Bremen: Daimler-Chrysler beschäftigt in seinem Bremer Mercedes-Werk derzeit rund 15 000 Frauen und Männer. Dort sollen insgesamt 2700 Arbeitsplätze wegfallen. Das Werk ist der größte Arbeitgeber der Hansestadt. Dort werden die C-Klasse sowie die Modelle CLK, SL, SLK gebaut. Auch die neue C-Klasse wird von 2007 dort hergestellt. Für einen kleinen Geländewagen, der 2008 kommen soll, hat das Werk den Zuschlag.

> Berlin-Marienfelde: In der Hauptstadt stellen 2900 Mitarbeiter Benzin- und Dieselmotoren sowie Komponenten her. Den Abbauplänen zufolge sollen dort 100 Arbeitsplätze gestrichen werden.

> Hamburg: In der Hansestadt entstehen Achsen und Komponenten. Dort sind insgesamt 2400 Frauen und Männer beschäftigt. Nach den Abbauplänen sollen 80 von ihnen ihre Stelle verlassen.

Nach den weiteren Angaben des Stuttgarter Autokonzerns werden zusätzlich 600 Stellen im Vertrieb abgebaut. Der Rest entfällt auf produktionsnahe Bereiche wie Entwicklung oder Planung. auk

ZUSAMMENSETZUNG DER ABFINDUNGEN

Bis 39 Jahre			Ab 40 Jahre		
Jahre der Betriebszugehörigkeit	Sockelbetrag	Anzahl Bruttomonatsgehälter	Alter	Sockelbetrag	Anzahl Bruttomonatsgehälter
bis 3	10 000	-	40	20 000	20
4	10 000	2	41	20 000	22
5	10 000	4	42	20 000	24
6	10 000	6	43	20 000	26
7	10 000	8	44	20 000	28
8	10 000	10	45	20 000	30
9	10 000	12	46	20 000	32
10	10 000	14	47	20 000	34
11	15 000	16	48	20 000	36
12	15 000	18	49	20 000	38
13	15 000	18	50	20 000	40
14	15 000	18	51	20 000	42
ab 15	20 000	18	52	20 000	44

Höchstgrenze für Abfindungen insgesamt 275 000 € Quelle: Daimler-Betriebsrat

Weitere Angebote

Neben den Abfindungen stellt Daimler seinen Beschäftigten noch andere Möglichkeiten in Aussicht, wenn sie bereit sind, ihre Stelle zu verlassen.

> Jobvermittlung: Die Beschäftigten können sich auf einen anderen Arbeitsplatz außerhalb des Konzerns vermitteln lassen. Nach der Ausscheidungsvereinbarung kann die Vermittlung sechs Monate lang bei vollen Bezügen in Anspruch genommen werden. Wechselt der Mitarbeiter früher, bekommt er eine Prämie.

> Frühpensionierung: Diese Möglichkeit besteht für Beschäftigte, die das 53. Lebensjahr vollendet haben. Wie viel Geld dem Frühpensionär tatsächlich zur Verfügung stehen wird, ist allerdings individuell sehr verschieden.

> Teilzeit: Beschäftigte, die ihre Arbeitszeit um mindestens zehn Stunden reduzieren oder für mindestens drei Jahren ausscheiden, erhalten eine Abfindung.

> Interne Wechsel: Alle Beschäftigte die zu einem anderen Konzernteil wechseln, erhalten eine Prämie und bekommen die Umzugskosten erstattet. StZ