

Alles auf Anfang

Deutschlands Wirtschaft bereitet **ein Ende des Shutdown** vor:
Wie gelingt der Neustart? Eine Bestandsaufnahme

Noch nie wurde auf die Körpertemperatur der Beschäftigten von Ritter Sport so akribisch geachtet wie jetzt zu Zeiten der Corona-Pandemie. Wer in der Produktion in Waldenbuch (Baden-Württemberg) tätig ist, muss vor Schichtbeginn eine Fiebermessung im Ohr über sich ergehen lassen. Gemeinsame Pausen des gesamten Teams sind tabu. Fast alle Verwaltungsangestellten sind im Home-Office. Wer dennoch in die Firma kommt, muss in einem persönlichen Logbuch für jeden Tag festhalten, mit wem er persönlichen Kontakt hatte, damit im Fall einer Erkrankung der Infektionsweg nachvollzogen werden kann.

Nichts ist derzeit für Firmen, wie es einmal war. Die Corona-Pandemie zwingt viele Unternehmen zum Stillstand, weil Nachschub fehlt und Aufträge weggebrochen sind. Andere versuchen, die Produktion aufrechtzuerhalten, so wie Ritter Sport. Führende Ökonomen erwarten einen Einbruch der globalen Wirtschafts-

leistung vergleichbar der Depression 1929. Jede Woche Stillstand kostet allein die deutsche Wirtschaft 42 Milliarden Euro, hat das Ifo-Institut errechnet.

Ruf nach klaren Regeln für Firmen

Alles wartet auf den Tag X, an dem die Kontakteinschränkungen gelockert werden. Dann könnten Firmen ihre Produktion langsam wieder hochfahren. Doch auch dann wird das Virus noch zirkulieren, wird weiter mit Grenzkontrollen und Lieferverzögerungen zu rechnen sein. Wie also vorbereiten auf den Neustart ab Anfang Mai?

Arbeitgeber müssen Antworten auf neue Fragen finden. Paragraf 618 des Bürgerlichen Gesetzbuchs verlangt, dass sie ihre Beschäftigten am Arbeitsplatz keinen unnötigen Gesundheitsgefahren aussetzen. Als Entscheidungshilfe für den Alltag taugt die Norm wenig. „Sie ist notwendigerweise allgemein gehalten, um

der Vielfalt der Arbeitswelt Rechnung zu tragen“, sagt Arbeitsrechtler Christian Helmrich. Darf eine 60-jährige Verwaltungsangestellte darauf bestehen, aus dem Home-Office zu arbeiten, weil sie sich wegen ihres Alters besonders gefährdet fühlt? Kann eine Jugendamt-Mitarbeiterin auf Besuche in Problemfamilien verzichten, weil ihr das Amt keine Atemschutzmaske und Einmalhandschuhe zur Verfügung stellt?

Gewerkschafter fordern klare Richtlinien. „Die Betriebsräte im Handel sollten die Phase der Kurzarbeit nutzen, um Betriebsvereinbarungen über den Infektionsschutz durchzusetzen“, sagt Erika Ritter, Fachbereichsleiterin für den Handel bei Ver.di in Berlin-Brandenburg. Ähnlich wie in Supermärkten müssen künftig auch Verkaufsräume von Modegeschäften geschützt werden, schlägt sie vor: Plexiglasscheiben, um die Kassie-

42

Milliarden

Euro kostet eine Woche Stillstand die deutsche Wirtschaft

rerinnen abzuschirmen, Sicherheitspersonal am Eingang, das darüber wacht, dass nicht zu viele Kunden gleichzeitig den Laden betreten. Auch Sparkassen und Banken werden vermutlich den Kontakt zum Kunden weiter einschränken. „Für die nächsten Monate werden Schutzmaßnahmen wie Plexiglaswände in den Filialen, Einlasskontrollen und das Home-Office weiter eine große Rolle spielen“, prognostiziert Ver.di-Mann Jan Duscheck, Aufsichtsratsmitglied der Deutschen Bank.

Ein großer Teil der Angestellten des Instituts arbeitet momentan von zu Hause aus. Fürs Home-Office gelten eigentlich strenge gesetzliche Anforderungen. Beispielsweise muss der Arbeitsplatz ergonomisch eingerichtet ist, und er muss die Aufwendungen des Beschäftigten für Miete und Telekommunikation anteilig erstatten. Über kurz oder lang kommen also weitere Kosten auf die ohnehin strapazierte Branche zu. „Jetzt ist nicht die Zeit für Umverteilungskämpfe“, sagt Duscheck, stellt aber auch klar: „Es ist schon ein Unterschied, ob man ein, zwei Monate lang vom Küchentisch aus arbeitet oder dauerhaft.“ Je länger die Heimarbeit anhält, desto dringender stelle sich die Frage nach einer guten Ausstattung.

Autoproduktion mit PPE-Masken?

Manchmal reichen vergleichsweise simple Maßnahmen, um den Schutz vor Corona dauerhaft zu verbessern. In der Fertigung des Outdoor-Spezialisten Vaude in Tettngang nahe dem Bodensee wurden die Hochfrequenzschweißmaschine und die Heißtransferpresse, mit der das Firmenlogo aufgebracht wird, voneinander weggerückt. So können die Beschäftigten besser Abstand untereinander halten. Statt nur einer gibt es jetzt eine Früh- und eine Spätschicht – mit einer ausreichend großen Pause dazwischen, damit sich die Mitarbeiter nicht über den Weg laufen. Eine Rückkehr zur Fertigung wie in Vor-Corona-Zeiten kann sich Produktionschef Ralf Faiß in absehbarer Zukunft schwer vorstellen.

Auch Wacker Chemie hat sich darauf eingestellt, noch viele Wochen unter

deutlich veränderten Bedingungen zu produzieren. Der niederbayerische Wacker-Standort Burghausen zählt eigentlich 8200 Mitarbeiter, doch zurzeit sind nur 2500 Beschäftigte in der Fabrik tätig. Die Schichten werden in Minimalbesetzung gefahren. Sollte sich ein Werker mit Corona infizieren, könnte für ihn und seine Kollegen sofort eine Reserveschicht einspringen. Übergaben

von einem Team zum nächsten finden zeitlich begrenzt und zum Teil im Freien statt, um die Ansteckungsgefahr zu minimieren. 13 Beschäftigte wurden bisher positiv getestet, über 400 Mitarbeiter vorsorglich in Quarantäne geschickt.

Wacker ist bisher wenigstens ohne Produktionsstopp durch die Krise gekommen. Anders die Autoindustrie. Wie der Neustart gelingen soll, ist noch unklar. Zwar ist die Pkw-Produktion vor allem ein Job für Roboter. Für manche Handgriffe ist der Mensch aber immer noch unersetzlich, beispielsweise bei der Montage des Autohimmels. Die Innenverkleidung des Dachs wird je nach Hersteller zum

Teil von Hand befestigt, zwei oder sogar drei Werker müssen sich dafür gleichzeitig in die Karosserie zwängen. Denkbar wäre es, den Werkern in diesem Fall PPE-Atemschutzmasken aufzusetzen. Aber „das Atmen fällt mit diesen Masken schwerer als ohne Virenschutz“, heißt es im VW-Umfeld. „In der Produktion, die physisch anstrengend sein kann, ist das keine wirklich gute Lösung.“

Die Unsicherheit bei den Produktionsplanern ist groß. Sollen in den Fabriken mobile Handwaschbecken aufgestellt werden? Werden die Werker zum Tragen von Gesichtsmasken und Handschuhen verpflichtet? Sollen die Bänder Leertakte fahren, damit niemand niemandem zu nahe kommt? Wird es Übergabeinseln in den Hallen geben, an denen Beschäftigte Teile deponieren und abholen können, ohne sich dem Risiko eines unmittelbaren Kontakts zuei-

ander auszusetzen? Selbst wenn die Infektionsrisiken in den Werken eingedämmt werden, bleibt die Abhängigkeit der Hersteller von ihren Lieferanten. Tausende Zulieferer sitzen in den europäischen Hotspots der Pandemie, in Norditalien und Spanien. Solange sie nicht zur Normalität zurückkehren, können es die Autofabriken in Niederbayern, Wolfsburg oder Leipzig nicht.

Die Erfahrungen der Autoindustrie beim Wiederanfahren ihrer Werke in China helfen nur bedingt, denn dort waren weite Teile des Landes frei von Corona-Gefahren. „Aus unserer Sicht wird die weltweite Versorgungsabsicherung deutlich herausfordernder als in China“, sagt VW-Einkaufschef Stefan Sommer. „Wir haben schon im Januar eine Task-Force etabliert aus Marken- und Werklogistikern, Beschaffern, Programmplanern, Bedarfs- und Kapazitätsmanagern sowie Vertretern der technischen Entwicklung und der Kommunikation.“ Über 100 VW-Experten, berichtet Sommer, würden seitdem jeden Tag die Lage beurteilen.

Angst vor der Zulieferer-Pleitewelle

Die Strategieberatung Berylls warnt vor einem Firmensterben. „In der Absatz-

krise 2008/2009 gingen über 140 Zulieferer in die Insolvenz“, sagt Berylls-Experte Jörg Löffler. Mitschuld daran sei damals der standardisierte Datenaustausch zwischen den Firmen gewesen. Weil niemand moderierend bei großen Auftragsstorni und fehlerhaften Marktprognosen für einzelne Teile eingriff, habe sich die Negativstimmung ähnlich wie bei einem Crash an der Börse aufgeschaukelt. „Das sollte diesmal besser laufen“, sagt Löffler. Aktuell arbeiten die Berylls-Experten an einem System, das Überreaktionen wie vor elf Jahren verhindern soll.

So schnell wie bei der letzten Krise wird sich die Branche wohl nicht fangen. Damals

half die staatliche Abwrackprämie. Der Ruf nach einer vergleichbaren Förderung wird immer lauter. Aber was helfen Kaufanreize, wenn die Teile fehlen, um Autos zu fertigen? ■

»
Die Bedrohung bleibt, auch wenn die Geschäfte wieder öffnen

«
Erika Ritter, Ver.di

»
Die Vielzahl der betroffenen Länder ist eine Herausforderung

«
VW-Einkaufschef Stefan Sommer