

EnBW verliert Prozess um Betriebsrenten

Arbeitsgericht Der Energiekonzern muss in 36 Fällen eine Kürzung der Ansprüche zurücknehmen.

Das Arbeitsgericht Stuttgart hat den Klagen von 36 langjährig Beschäftigten der EnBW Kraftwerke AG Recht gegeben, die eine Kürzung ihrer Betriebsrentenansprüche nicht hinnehmen wollten. Nunmehr werden die Ansprüche wieder nach einer Betriebsvereinbarung der EnBW-Vorgängergesellschaft Neckarwerke Stuttgart AG aus dem Jahr 1997 berechnet. Unter dem Vorstandsvorsitzenden Utz Claassen hatte die EnBW 2004 ein Sparprogramm umgesetzt, das auch die Betriebsrenten betraf. So wurde eine Betriebsvereinbarung zur Neuregelung der betrieblichen Altersversorgung mit dem Ziel abgeschlossen, zehn Millionen Euro einzusparen. Zu diesem Zweck wurden die Betriebsrenten von der Entwicklung der gesetzlichen Rente abgekoppelt.

Nach Ansicht des Stuttgarter Arbeitsgerichts ist die alte Betriebsvereinbarung aber nicht wirksam durch die neue abgelöst worden. Denn die Änderung, so das Gericht, sei nicht durch so genannte sachlich-proportionale Gründe gerechtfertigt. Damit nahm das Gericht die Argumentation von Klägeranwalt Uwe Melzer, Fachanwalt für Arbeitsrecht, auf. Im Kern geht es darum, dass bei dem EnBW-Sparprogramm nicht einheitlich über alle Unternehmensbereiche hinweg und unter Einbeziehung des Vorstands gespart wurde. Claassen wollte mit seinem Programm „Topfit“ in den Jahren 2003 bis 2006 insgesamt eine Milliarde Euro sparen; davon sollten 350 Millionen Euro auf Personalkosten entfallen.

Den Beschäftigten bleibt nach Schätzung von Melzer nun eine Kürzung ihrer Betriebsrentenansprüche um monatlich zwischen 500 und 700 Euro erspart. Melzer sprach von einem Erfolg auf der ganzen Linie. „Das Gericht hat mit seiner Entscheidung die ungerechtfertigte Benachteiligung der Rentner korrigiert“, freute sich der Anwalt. Das Urteil gilt zunächst nur für die 36 Kläger. Es kann aber auch für weitere Mitarbeiter Bedeutung haben, die 2004 bereits einen unverfallbaren Rentenanspruch hatten; sie haben nun eine Grundlage für mögliche eigene Klagen. Insgesamt waren bei der EnBW-Tochter damals etwa 3000 Mitarbeiter beschäftigt. Für später eingetretene Beschäftigte gilt die Betriebsvereinbarung von 2004. Ob der Konzern in Berufung geht, ließ ein Sprecher gestern offen; zunächst will die EnBW die schriftliche Urteilsbegründung abwarten. Der Sprecher wies darauf hin, dass die Rechtsprechung uneinheitlich ist; es gebe in vergleichbaren Fällen auch andere Urteile als das jetzt in Stuttgart gefällte, sagte er. *mh*

Anzeige

ANKAUF von BORDEAUX GRAND CRU WEINEN LAFITE ROTHSCHILD etc.
TEL: 0711-60 71 672
achimgrossmann@aol.com



LBBW Immobilien

Deutsche Wohnen darf nicht mitbieten

Im Rennen um das milliardenschwere Immobilienpaket der LBBW lichten sich die Reihen. Die börsennotierte Wohnungsgesellschaft Deutsche Wohnen wurde aus dem Interessentenpool aussortiert, wie mit der Sache vertraute Personen beider Seiten am Freitag sagten. Grund sei, dass die Berliner zu viele Informationen über den Prozess gestreut und damit die Verpflichtung zur Vertraulichkeit verletzt hätten. Deutsche Wohnen wollte sich nicht dazu äußern.

Die LBBW kommentierte einzelne Namen nicht. Ein Sprecher sagte lediglich, die Bank sei mit dem Verlauf des Bieterverfahrens für die rund 21 000 Wohnungen in Baden-Württemberg „sehr zufrieden“. Es gebe eine Reihe von attraktiven vorläufigen Angeboten. „Die Datenraumphase wird nun mit einer Reihe von Bietern eröffnet.“ Gleichzeitig würden in diesen Tagen Absagen an diejenigen Bieter verschickt, deren Angebote nicht ausreichend gewesen seien. Nicht nur Deutsche Wohnen hatte Insider zufolge eine Offerte abgegeben, auch der Augsburger Konkurrent Patrizia Immobilien, ein lokales Konsortium um die Stadt Stuttgart sowie die Finanzinvestoren Blackstone und Cerberus. Carlyle habe letztlich nicht mitgeboten. Offiziell äußert sich keine der genannten Parteien zum Verkaufsprozess. *rt*

Die unauffälligen Helfer der Autobauer

Entwicklungsdienstleister Zwischen zehn und 30 Prozent ihrer Forschungs- und Entwicklungsarbeiten vergeben Fahrzeughersteller an spezialisierte Unternehmen. Ein Gespräch mit Bertrand-Vorstandschef Dietmar Bichler. *Von Inge Nowak*

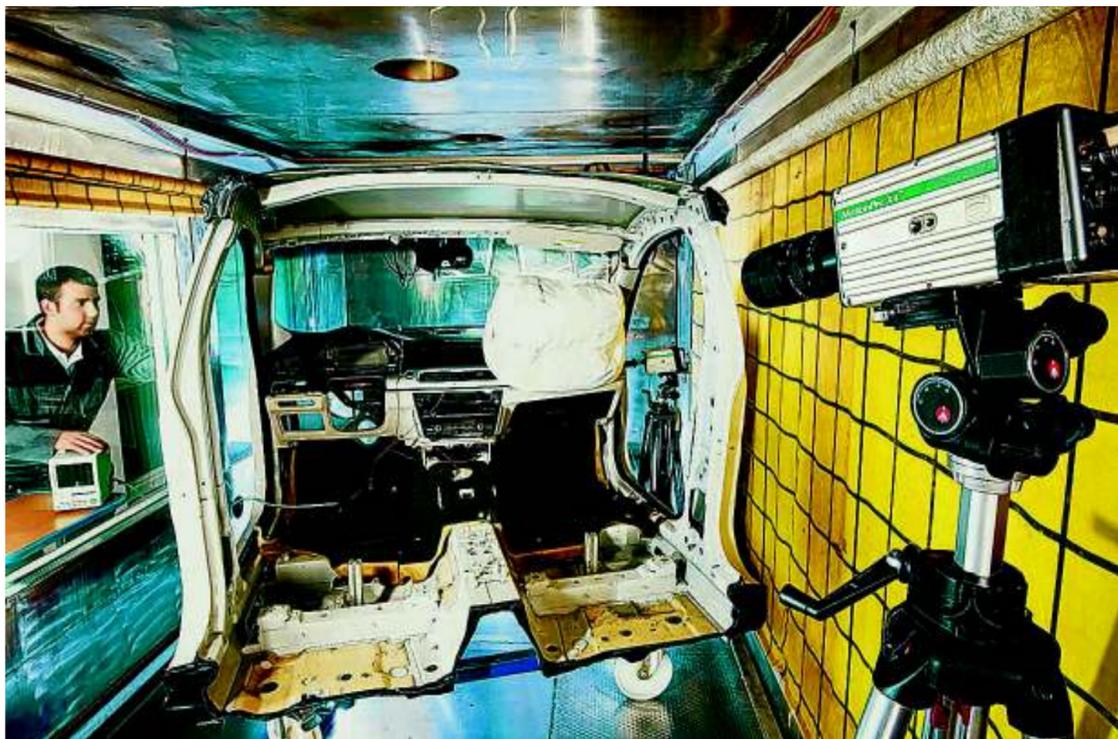
Dietmar Bichler gibt sich bescheiden. „Unsere Kunden können alles, was wir auch können“, sagt der Vorsitzende der Bertrand AG. „Sogar noch besser“, fügt er hinzu. Die Bescheidenheit ist Programm. Bertrand ist Entwicklungsdienstleister, schwerpunktmäßig für die Autoindustrie. Das Unternehmen gehört zu einer mittelständisch strukturierten Branche. Es gibt vier oder fünf große Anbieter, viele kleine sind nur regional tätig. Es ist eine unauffällige Branche. „Wir schwätzen nicht, das gehört nicht zu unserem Geschäftsmodell“, sagt Bichler, der für nahezu alle namhaften internationalen Autohersteller und ihre Zulieferer arbeitet.

Dass Porsche in der Kundenkartei steht, wird jedem klar, der die Firmenzentrale in Ehningen betritt. Dort steht ein Modell eines 911er. Außerdem ist Porsche auch Aktionär; mit gut 25 Prozent ist der Sportwagenhersteller an dem Dienstleister beteiligt. Noch ein Kunde outet sich: Gleich neben dem Empfang steht ein Smart. Ansonsten? Fehlanzeige. Über Namen wird nicht gerne geredet. Vor dem Besuch in der Firmenzentrale wird geprüft, dass sich kein Kunde angemeldet hat. Auch zufällige Begegnungen sollen vermieden werden.

Dabei geben sich derzeit die Kunden die Klinke in die Hand. Trotz der aktuellen konjunkturellen Unsicherheiten: die Geschäfte florieren. „Ich bin seit 30 Jahren im Geschäft. In der Heftigkeit habe ich es noch nie erlebt“, sagt Bichler im Gespräch mit der Stuttgarter Zeitung. In den ersten neun Monaten hat der Dienstleister den Umsatz um 36 Prozent auf 414 Millionen Euro gesteigert. Der Überschuss wuchs um 30 Prozent auf 29 Millionen Euro. Damit hat das Unternehmen fast so viel umgesetzt wie im gesamten Geschäftsjahr 2009/2010 (30. September), als der Umsatz bei 429 Millionen Euro lag. Die Zahl der Mitarbeiter ist auf mehr als 8000 Personen gestiegen, fast 2000 mehr als im Jahr zuvor.

Gleich mehrere Entwicklungen treiben die Geschäfte. Zum einen die zunehmende Zahl der Modellreihen. Beispiel Porsche: früher hatten die Stuttgarter vor allem den 911er. Seit einigen Jahren wird die Modellalette systematisch ausgebaut – etwa um den Geländewagen Cayenne, dem nun der kleinere Cajun folgen wird, sowie den Viertürer Panamera, dem ein kleinerer Pajun folgen könnte. Andere Hersteller denken zusätzlich über Klein(st)wagen etwa für den innerstädtischen Verkehr nach.

Zum anderen wird innerhalb einer Modellreihe das Angebot weiter aufgefächert. Die Zeiten sind vorbei, dass der Kunde nur zwischen Limousine und – zeitversetzt – Kombi wählen konnte. Cabrio, Geländewagen und Coupé sind selbstverständlich. Die Kundenwünsche sollen befriedigt werden. Und dann sind da noch die neuen Antriebe. „Das generiert ein sattes Entwicklungsvolumen“, sagte Bichler. Knapp 24 Milliar-



Dienstleister wie Bertrand entwickeln, testen und messen für ihre Kunden. Das Bild zeigt einen Versuch am Airbag.

Fotos: Bertrand

den Euro könnten es in diesem Jahr werden, hat der Deutsche Stifterverband für die deutsche Wissenschaft in seinem jährlichen Bericht für die Branche errechnet. Vermutlich sind es noch mehr, schätzt der Bertrand-Chef. Denn die Aufwendungen der Dienstleister werden vom Stifterverband teilweise in anderen Rubriken – etwa Textil – verbucht.

Fest steht: kein Hersteller macht alles selber. Aus Erfahrung weiß Bichler, dass zwischen zehn und 30 Prozent der Entwicklungsarbeiten an Dritte vergeben werden. So entwickelt ein Hersteller etwa die Limousine selbst, der baugleiche Kombi wird nach außen gegeben, erklärt Bichler. Teilweise arbeiten die Beschäftigten des Dienstleisters beim Kunden mit; manchmal treffen sich dort dann die Beschäftigten verschiedener Dienstleister.

„Wenn der Kunde zu uns kommt, hat er ganz klare Vorstellungen, was er will“, erläutert Bichler. Der Auftrag werde zum Festpreis vergeben, in regelmäßigen Abständen überprüfe der Kunde den Stand der Arbeiten. So werde verhindert, dass Herstellererwartungen und tatsächliche Arbeit auseinanderklaffen. Mögliche Patente, die aus der Arbeit des Dienstleisters resultieren, gehörten dem Auftraggeber, so Bichler. Das sei vertraglich so geregelt. Der Bertrand-Chef sagt sogar, dass seine Mitarbeiter ihr Wissen aus dem Vorgängerauftrag ausblen-

den müssten. Vertrauen und Geheimhaltung seien das A und O. „Da dürfen sie sich keinen Fehler erlauben“, versichert Bichler. Der Club, sprich: die Zahl der Kunden, ist klein. Es geht diskret zu; man kennt sich.

All dies klingt nach einem relativ risikoarmen Geschäftsmodell. „Unser Hauptrisiko sind die Marktschwankungen“, sagt denn auch Bichler. Wenn die Konjunktur einbricht, besteht die Gefahr, dass Hersteller Projekte verschieben oder vielleicht sogar ganz absagen. Zudem dürften die Autofirmen zunächst die eigenen Kapazitäten auslasten. In der jüngsten Krise haben die Großen der Autoindustrie zwar wiederholt betont, bei der Forschung und Entwicklung nicht zu sparen. Dagegen hat der Stifterverband errechnet, dass 2009 gerade im Automobilbau – der immerhin für 40 Prozent der gesamten deutschen Forschungs- und Entwicklungsausgaben steht – gestrichen wurde; insgesamt seien die Budgets

um 5,9 Prozent reduziert worden. Der Umsatz von Bertrand ist im Geschäftsjahr 2008/2009 um gut elf Prozent gesunken.

Bertrand ist vor allem in Deutschland tätig. Doch die Wachstumsmärkte liegen nicht zuletzt in Asien. Für Bichler ist das kein Grund zur Sorge. „Ich erwarte, dass die Autoindustrie auch künftig wesentliche Anteile in Deutschland entwickeln wird“, sagt er. Vor Ort würden die Anpassungen an die Märkte erfolgen. Seine Zuversicht begründet er nicht zuletzt mit der zunehmenden Modulbauweise: „Wenn sie standardisieren wollen, ist es sinnvoll die Entwicklung zentral zu steuern.“ Dies reduziere die Fehlerquote. Vielleicht ist dies der Schlüssel zu einer Beobachtung, die der Stifterverband macht: Deutsche Unternehmen – vor allem aus der Kraftfahrzeugindustrie – fahren Forschung und Entwicklung im Ausland zurück. Nähere Erläuterungen dazu gibt es aber nicht.



„Unsere Kunden können alles, was wir auch können, sogar noch besser.“

Dietmar Bichler, Bertrand-Chef

DIE NUMMER DREI UNTER DEN DIENSTLEISTERN

Biografie Nach den Studium der Fahrzeug- und Schweißtechnik an der Fachhochschule Ulm startete Dietmar Bichler 1982 bei Bertrand, ein Ingenieurbüro, das 1974 von Harry Bertrand gegründet worden war. 1989 wurde er in die Geschäftsführung berufen. 1993 übernahm er gemeinsam mit dem damaligen Mitgeschäftsführer Heinz Kenkmann im Rahmen eines Management-

buy-outs die Anteile. Der Börsengang des Dienstleisters folgte 1996. Heute ist Bichler, der seit 2011 Vorstandschef ist, noch mit 7,9 Prozent beteiligt.

Branche In Bichlers Zeit hat sich Bertrand zu einem der führenden Engineering-Dienstleister entwickelt. Es ist eine Branche, die vor allem in Europa aktiv ist. Asiatische Autohersteller haben andere

Strukturen; in Japan etwa übernehmen Tochterfirmen diese Aufgaben. In der Rangliste der größten Dienstleister, die jährlich vom Fachmagazin „ATZ“ veröffentlicht wird, rangiert Bertrand auf Platz drei, hinter der österreichischen AVL List-Gruppe aus Graz (Umsatz: 650 Millionen Euro), die vor allem Antriebe entwickelt, simuliert und prüft, sowie der Edag-Gruppe aus Fulda. *ino*

In DB-Reisezentren droht Stellenabbau

Protest Die Gewerkschaft EVG wehrt sich gegen die Reduzierung des Personals. Die Bahn begründet diese mit sinkenden Kundenzahlen.

Bahn-Fahrgäste vor verschlossenen Türen: viele Reisezentren der Deutschen Bahn sind am Freitag bundesweit über Stunden geschlossen geblieben – mit Ausnahme von Hamburg und Schleswig-Holstein. Grund waren Betriebsversammlungen, bei denen die Bahn-Mitarbeiter über den geplanten Stellenabbau in den Reisezentren informiert werden sollten. Die Reisenden mussten auf Fahrkartenselbstbedienungsautomaten ausweichen oder ihr Ticket im Zug kaufen.

Auch in Stuttgart blieb der Fahrkartenselbstbedienungsautomat über mehrere Stunden geschlossen. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hatte in der Landeshauptstadt eine zentrale Aktion für Baden-Württemberg organisiert. Die Mitarbeiter machten am Vormittag mit einem Demonstrationszug auf ihre Lage aufmerksam, der symbolträchtig am Hauptbahnhof startete. „Die EVG und die Beschäftigten werden sich das nicht gefallen lassen“, so Martin Herion vom Landesverband der Gewerkschaft. Die Reiseberater seien nicht durch Fahrkartenselbstbedienungsautomaten zu ersetzen.

„Die Kunden nehmen es gelassen hin“, sagte Oliver Kaufhold, Sprecher der Verkehrsgewerkschaft EVG, in Berlin. „Wir haben die Reisenden im Vorfeld schon informiert. Viele haben in den letzten Tagen schon Fahrscheine gekauft“, sagte ein

Bahnsprecher in der Hauptstadt. In den Reisezentren hätten Plakate auf die Schließung aufmerksam gemacht.

Im Hauptbahnhof seien trotzdem einige Schalter im Reisezentrum besetzt, sagte der Sprecher. Vor allem ausländische Bahnfahrer bräuchten Ansprechpartner. Deswegen sei das Zentrum „eingeschränkt geöffnet“. Die Anlaufstellen im Ostbahnhof, in den Bahnhöfen Friedrichstraße, Alexanderplatz und Spandau sollten ab etwa 15.30 Uhr wieder geöffnet sein.

Die Bahn hatte angekündigt, dass in den bundesweit 400 DB-Reisezentren bis 2016 rund 700 der 2350 Stellen gestrichen werden sollen, 100 davon in Baden-Württemberg, wo die Reisezentren in Mannheim, Karlsruhe, Ulm und Stuttgart betroffen wären. Entlassungen solle es nicht geben, teilte das Unternehmen mit.

Angesichts der geschlossenen Reisezentren habe zusätzliches Personal den Passagieren an den Automaten geholfen. In Fernzügen hätten die Fahrgäste Tickets ohne Aufschlag kaufen können, sagte der Sprecher. Außerdem sei eine Hotline geschaltet worden. Die Betriebsversammlungen begannen laut der Bahn in mehreren Städten um 10 Uhr und sollten bis 15 Uhr dauern.

Die EVG kritisierte die geplanten Stellenstreichungen. „Wir sehen das seit Jahren als Holzweg“, sagte Kaufhold. „Die



Wegen Betriebsversammlungen waren Fahrkartenselbstbedienungsautomaten geschlossen. Foto: ddp

Menschen am Schalter sind ein Stück weit das Gesicht der Bahn.“ Die Bahn will allerdings kein Reisezentrum schließen. „Die Präsenz bleibt erhalten“, betonte der Bahnsprecher. Die EVG befürchtet, dass die Stellenreduzierung für kleine Reisezentren im ländlichen Raum das Aus bedeuten könnte. Das Unternehmen begründet den geplanten Abbau damit, dass immer mehr Fahrgäste ihre Karten im Internet kaufen. Der Verkauf sei seit etwa im Internet kaufen. Der Verkauf sei vor fünf Jahren, sagte der Bahnsprecher. Der Konzern rechne damit, dass der Umsatzanteil der Reisezentren beim Ticketverkauf bis 2016 von derzeit 22 auf 17 Prozent zurückgehen werde. *ceb/dpa*

Existenzgründer

Frauenanteil im Land gesunken

Die Zahl der Existenzgründerinnen in Baden-Württemberg ist im vergangenen Jahr um zwei Prozent auf knapp 28 400 gesunken. Der Frauenanteil unter den Existenzgründern lag bei fast 30 Prozent, wie das Statistische Landesamt in Stuttgart mitteilte. Dies war etwa ein Prozentpunkt weniger als im vorangegangenen Jahr. Die Zahl der männlichen Existenzgründer erhöhte sich den Angaben zufolge dagegen um vier Prozent auf über 67 600. Dieser Anstieg hänge vor allem mit dem Zuwachs im Baugewerbe zusammen, hieß es. *dapd*

Irland

Kapitalmarkt schon 2012 im Visier

Irland will als erster der notleidenden Eurostaaten von internationaler Hilfe unabhängig werden und den Weg zurück an den Kapitalmarkt einschlagen. Die Regierung wolle bereits im kommenden Jahr teilweise wieder Staatsanleihen auf den Markt geben, sagte der irische Premierminister Enda Kenny am Freitag in Dublin. Das hochverschuldete Land plane, so schnell wie möglich wieder frisches Geld an den Finanzmärkten zu besorgen. Unter allen Staaten der Eurozone, die derzeit unter einer hohen Verschuldung leiden, habe sich Irland beispielhaft entwickelt. *dpa*