

# Freude am Sparen

## **BMW kürzt 8.000 Stellen weltweit und bietet Beschäftigten in der BRD Abfindungen. IG Metall und Betriebsrat zurückhaltend**

Von Niki Uhlmann

Bayerische Motoren-Werke: Phantastilliarden Pferdestärken unter luxuriösen Hauben, Sattelfestigkeit trotz Automobilkrise und Freude am Fahren – dafür steht BMW. Passé sein könnte allerdings das Prädikat: Branchenprimus mit Weitblick. Feierte er am Dienstag noch, dass im neuen ungarischen Werk in Windeseile 50.000 E-Vehikel vom Typ »iX3« vom Band gelaufen seien und ein prall gefülltes Auftragsbuch vorliege, musste der Konzern am Mittwoch eingestehen, dass auch sein Karren im Dreck steckt: Weltweit sollen bis Ende 2027 rund 8.000 Jobs vernichtet werden – fünf Prozent der gesamten Belegschaft. Der gesunde bayerische Zweckoptimismus gebietet fortan also folgende Parole: Freude am Sparen.

Es überrascht nicht. Schon 2025 hatte BMW etwa 3.000 Stellen gestrichen. Mitte Juni 2026 korrigierte der Autobauer seine Gewinnprognose vage: Aus einem »moderaten« wurde ein »deutlicher« Rückgang. In China waren bis Mai 20 Prozent weniger Fahrzeuge abgesetzt worden als im Vorjahr. Die Chefetage stellte »Struktur- und Effizienzmaßnahmen« in Aussicht, die noch 2026 zu Buche schlagen würden. Der Betriebsrat nahm Verhandlungen auf. Anfang Juli folgte ein maues zweites Quartalsergebnis: Absatzminus von 4,9 Prozent. Zum Vergleich das Minus bei Mercedes und Audi, die beide bereits kürzen: sechs und acht Prozent.

Auch das Vorgehen überrascht nicht. Solange BMW ein positives Vorsteuerergebnis erzielt, verlängert sich gemäß Betriebsvereinbarung jedes Jahr automatisch die Beschäftigungssicherung. Laut *Automobilwoche* werden in der BRD 50.000 von 84.000 Beschäftigten außerhalb der Produktion ab Oktober Aufhebungsverträge angeboten. Es brauche »jede Hand am Band«, soll im Konzern die Devise lauten. Treffen dürfte das vor allem Standorte wie Dingolfing, Regensburg, Leipzig und den Stammsitz in München, wo allein das Forschungs- und Entwicklungszentrum 25.000 Menschen beschäftigt, berichtete *Merkur*. Ein Insider fasste das Abfindungsprinzip wie folgt zusammen: »First come, first serve.« Der *Spiegel* bezifferte die Kosten auf rund eine Milliarde Euro.

Übereinstimmend hieß es, dass das Angebot, dessen Freiwilligkeit der Konzern betone, nur Beschäftigten in Deutschland gemacht würde. Im Ausland setze der Vorstand auf »natürliche Fluktuation«, so *FAZ*. Der Grund dafür ist offensichtlich: Die Lohnstückkosten hierzulande sind dem Industriekapital zu hoch, zumal es selbst modernste Technik, wie das Beispiel Ungarn zeigt, inzwischen anderswo billiger fertigen lassen kann. Die Beratungsfirma Oliver

Wyman ermittelte vergangenes Jahr, dass die durchschnittlichen Lohnkosten für die Fertigung eines Luxusautos 2024 im internationalen Durchschnitt bei 2.232 US-Dollar, in der BRD »aufgrund strenger Vorschriften und hoher Lohnsätze« bei 3.307 US-Dollar lagen.

BMW reagiere »jetzt auf den wegbrechenden Markt in China« und arbeite »parallel daran, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Standorte zu stärken«, kommentierte Horst Ott, Bezirksleiter der IG Metall Bayern, den Angriff auf die hiesigen Belegschaften denkbar zahm. »Dringende« Forderungen richtet seine Mitteilung, die *jW* vorliegt, indes an die Bundesregierung: Sie soll »die Finger von der Altersteilzeit lassen«, die sich erneut als wichtiges Instrument zum Abwehren betriebsbedingter Kündigungen erwiesen habe.

»Wir haben keine Stimmen eingefangen«, ließ Sebastian Tarabek, Pressereferent des BMW-Gesamtbetriebsrats, am Telefon ähnlich reserviert eine Frage nach der Gemütslage der Belegschaft unbeantwortet. Man drohe nicht wie »der Wettbewerber« mit Werkschließungen und Massentlassungen, sondern verfare »genau umgekehrt«: erst planen, dann diskutieren und an die Öffentlichkeit nur »valide Ergebnisse«. Bisläng sei nur ein »erster Schritt« getan, für Bewertungen sei es also zu früh. Man kann das als taktisch kluge Zurückhaltung oder als mangelnde Kampfeslust auffassen. Im Haus von Susanne Klatten und Stefan Quandt, so scheint es jedenfalls, läuft das Komanagement noch rund.

<https://www.jungewelt.de/artikel/526972.krise-der-automobilindustrie-freude-am-sparen.html>