

KREISREDAKTION

TELEFON 0 71 51 / 566 -275
FAX 0 71 51 / 566 -402
E-MAIL kreis@redaktion.zvw.de
ONLINE www.zvw.de

Rems-Murr

RUNDSCHAU

EXTRA: Serie „Wie sicher sind unsere Jobs“, Teil 10

Sogar der Ingenieur hat es schwer

Der Speckgürtel der Automobilregion ist auf Zwangsdiät: Die Großen diktieren die Preise und Lieferbedingungen / Innenansichten aus dem R

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
NILS GRAEFE

Waiblingen.
„Uns fehlen die Fachkräfte!“
Von wegen. Ein Ingenieur in
allen von der Automobilin-
dustrie abhängigen Branchen
hat es zunehmend schwer,
heißt es bei ACR Engineering
in Waiblingen. „In der Mitte
der Nahrungskette“ spürt
man auch bei TRW in Alfdorf
das unerbittliche Preisdiktat
der großen Endverwerter
von Daimler bis VW. Aber der
Wachstumsmarkt China
sorgt bei den Alfdorfern
genauso wie bei Christian
Bauer in Welzheim für wieder
vollere Auftragsbücher.



Serie „Wie sicher sind unsere Jobs“, Teil 10

Sogar der Ingenieur hat es schwer

el der Automobilregion ist auf Zwangsdiät: Die Großen diktieren die Preise und Lieferbedingungen / Innenansichten aus dem Rems-Murr-Kreis

MITGLIED

chkräfte!“
 Ingenieur in
 omobilin-
 en Branchen
 d schwer,
 Engineering
 n der Mitte
 e“ spürt
 / in Alfdorf
 Preisdiktat
 erwerter
 W. Aber der
 China
 orfern
 Christian
 n für wieder
 ücher.



sicht bewiesen, als er sich für den Airbus beziehungsweise EADS einsetzte. Heute, nach mehreren Jahrzehnten Entwicklungszeit, sind wir in Frankreich und Deutschland stolz, dass wir Boeing mit Airbus Konkurrenz machen können. Im Cargolifter-Projekt steckten ähnliche Potenziale.“

Ingenieur Köhler appelliert an die Politik: Die müsse „sich europaweit endlich wieder dazu durchringen, zu handeln und die Weichen etwas länger zu stellen als eine Legislaturperiode“. Er hatte zu Beginn der Krise mit anderen Ingenieuren aus dem Stuttgarter Raum einen Vorschlag per Mail an EU-Kommissar Günter Verheugen, Vorsitzender der Autoindustrie-Expertenkommission „CARS 21“, gerichtet: der Führerschein ab 16 europaweit.

Der Führerschein ab 16 als Wachstumsmotor

„Das hätte gegebenenfalls bis zu 30 Millionen neue Autokäufer geschaffen und der europäischen Autoindustrie auf Jahre hin einen enormen Wachstumsschub gegeben, da die neuen Käuferschichten sozusagen immer jährlich nachwachsen“, sagt Köhler. Und damit es kein Strohfeuer wie bei der Abwrackprämie gegeben hätte, von dem auch außereuropäische Hersteller profitierten, hätte man Bedingungen an den Autokauf für die 16-Jährigen knüpfen müssen. „Man hätte zum Beispiel den Autokauf für die Führerschein-Neulinge auf Neuwagen mit geringem Spritverbrauch beschränken können und auf Autos, die Anforderungen erfüllen, die zufällig nur europäische Hersteller serienmäßig gewährleisten.“ Länder wie China setzten sich schließlich auch ohne moralische Bedenken für die eigenen Interessen ein.

Und wie hat ACR die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 überstanden? „Während der Krise haben die Zulieferer und Hersteller kollektiv ihre externen Entwicklungsbudgets gegen null gefahren“, sagt Köhler. „In unserem Kundenkreis haben nur MAN und Daimler die Fahne hochgehalten, zwar ihre Budgets gestrafft, aber zielstrebig weiterentwickelt.“ Ohne diese beiden Kunden und den EADS-Konzern, für den ACR die Airbus-Innenausstattung mitgestaltet, hätte sein Unternehmen nicht überlebt. „Kompliment an Daimler-Chef Dieter Zetsche, der hat das super gemacht.“

Vor der Krise beschäftigten Köhler und sein Geschäftsführer-Kollege Dalibor Nerad in Waiblingen rund 45 Ingenieure und in Tschechien 30. Jetzt nach der Krise arbeiten hier nur noch 30 und jenseits der Grenze 20. Zudem seien die Preise für Entwicklungsdienstleistungen drastisch gesunken. Vor der Krise lag der Stundensatz der

Entwickler bei 50 bis 60 Euro, heute gebe es von den Auftraggebern nur 40 bis 50 Euro.

„Das alles hat uns das Leben sehr schwer gemacht. Mitarbeiter mussten gehen und Sonderleistungen wie Urlaubs- und Weihnachtsgeld wurden gestrichen“, so Köhler. Um mit gutem Beispiel voranzugehen, hätten die Geschäftsführer, also er und Nerad, ihre Gehälter halbiert.

Was bleibe, sei jedoch auch der immer größer werdende Kostendruck durch außereuropäische Anbieter, zum Beispiel in Indien und Fernost. Die Know-how-Abwanderung dorthin sei besorgniserregend. Zudem habe sich das Ingenieursgeschäft als Konstruktionsbüro grundlegend verändert. „Früher haben wir hier in unseren Räumen entwickelt, jetzt will der Kunde zunehmend die Entwickler bei sich vor Ort eingebunden sehen, auch um Zeit und Wege zu sparen.“

Köhler ist aber froh, „dass es momentan wieder aufwärts geht und die Auftragslage sich verbessert hat“. Er sei jedoch weiter sehr besorgt um die Arbeitsplätze in der Automobilregion Stuttgart.

Errungenschaften

TRW in Alfdorf

Beim Airbag- und Sicherheitsgurt-Teilehersteller TRW in Alfdorf spürt man das unerbittliche Diktat der Großen, wenn es um Preise und Lieferbedingungen geht. „Die Automobilhersteller durchleuchten alle Zulieferer auf der Suche nach Rationalisierungsmöglichkeiten“, sagt der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Michael Zeizinger (50). „Die meinen doch tatsächlich, bei der hochautomatisierten Teileproduktion heutzutage könne man noch maßgeblich an der Produktivität schrauben.“ Und der Betriebsratsvorsitzende Wolfgang Betz (50) ergänzt: „Wir haben uns schon 2009 in den Medien klar dazu bekannt, dass uns die Autokonzerne kaputt machen.“

Automobilregion

■ Bei den drei größten gewerblichen Arbeitgebern in der Region Stuttgart, **Daimler, Bosch und Porsche**, arbeiten über 105 000 Menschen, jeder zehnte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Region. Werden die Zulieferer dazugerechnet, dann sind es 180 000 in der Region, die ihren Lohn rund ums Auto verdienen.

Nach dem Willen von Daimler, VW und Co. sollen die Entwicklungskosten über den Teilepreis amortisiert werden. „Die prognostizieren einen gewissen Umsatz und setzen mengenrabattierte Preise fest. Der Zulieferer muss in Vorleistung gehen, damit er den Auftrag überhaupt bekommt“, sagt Zeizinger. Und: Es werde häufig mit zu hohen Stückzahlen gerechnet, die nachher so nicht zustande kommen. Wenn der Umsatz nicht erreicht wird, müssen die Zulieferer im Nachhinein darum kämpfen, den Rabatt wieder zurückbezahlt zu bekommen.

Wenn Betz und Zeizinger durch die Werkshallen laufen, werden sie an jeder Ecke begrüßt. Hier ein Lächeln und Kopfnicken, dort ein Händeschütteln. Beim Lachen und Erklären flackern Betz' Augen geschäftig hin und her. Die Produktion in Alfdorf brummt, vor allem weil die Hersteller in Schwellenländern wie China wieder mehr Autos absetzen können. Gleichwohl bedeutet ein steigender Umsatz heutzutage für TRW wegen des Preisdrucks nicht unbedingt höhere Erlöse, sagt Betz.

Durch die Krise mit Fertigungstiefe, breitem Produktmix und Know-how

Maschinenführer überwachen zum Beispiel die Stanzung von Gurtschloss-Zungen oder -halterungen, Facharbeiterinnen die Veredelung der Metallteile in der Galvanik, in Werkstätten wird an neuen Prototypen getüftelt. „Wir haben eine sehr hohe Fertigungstiefe, stellen praktisch alles her, auch die Sicherheitsgurte oder die Plastikgehäuse“, sagt Betz. Das Know-how der Facharbeiter und Entwickler habe mitgeholfen, den Standort auch in der Krise zu sichern. Es habe sogar Rückverlagerungen im Bereich Gurtschloss-Montage von Polen nach Alfdorf gegeben, weil hier der Umgang mit hochautomatisierten Arbeitsschritten vonnöten ist. Der Zusammenbau der Sicherheitsgurt-Systeme erfolgt jedoch weiterhin in Polen und Tschechien.

Bei vielen Airbag-Serien indes ist TRW Alfdorf auch der Standort für den Komplettzusammenbau. Die Airbag-Entwicklung, Teilebau und -montage sind ebenfalls hier angesiedelt – alles für den Weltmarkt. Die Alfdorfer betreiben weiterhin mehrere hochmoderne Dummy-Crashtest-Strecken. Zwecks Probe-Einbau der Airbags ist ein Teil des Werkgeländes mit Hochregallager voller Karosserien ungezählter Automodelle der verschiedenen Hersteller. Manche liefern gar Komplett-Fahrzeuge.

„Das ist unser Vorteil: Wir haben einen breiten Produktmix für alle Modellklassen, auch für Kleinwagen“, sagt Zeizinger. Des-

halb konnte TRW auch ein Stück weit von der Abwrackprämie profitieren.

Die Krise Ende 2008, Anfang 2009 kam für TRW dennoch ohne Vorwarnung, so Betz. 2009 musste man einen Auftragseinbruch von 30 Prozent im Vergleich zu 2008 verkraften. Und die amerikanische Konzernspitze schaute auf die Zahlen, zählte Köpfe. Mitte 2009 hing das Fallbeil über Teilen der Airbag-Produktion.

Einige weniger komplizierte Montagelinien wurden letztlich von Alfdorf nach Polen verlagert. Aber Betriebsrat und IG Metall kämpften und erzielten mit der Geschäftsführung anderweitige Einigungen. Über einen Sozialplan wurde die Belegschaft zwar um rund 120 Beschäftigte reduziert. Doch Ergänzungsstarifvertrag und Betriebsvereinbarungen ermöglichten Arbeitszeitverkürzungen und Umstrukturierungen. Ein Fortbildungsprogramm für Minderqualifizierte ermöglichte deren Einsatz in der Galvanik (Metall-Veredelung, Beschichtung). Natürlich half auch die Kurzarbeit: 2009 waren 1200 Beschäftigte in Kurzarbeit, momentan sind es nur noch 140, vor allem in der Entwicklung.

Insgesamt blieben bei TRW Alfdorf von rund 1900 Beschäftigten des Jahres 2008 bis heute 1750 übrig: 1200 Angestellte, 550 Leute in der Produktion, Montage und Entwicklung – rund 250 davon sind Facharbeiter, Maschinenführer oder Entwickler.

„Wir haben in allen globalen Funktionen den Verantwortlichen hier in Alfdorf sitzen. Unsere amerikanischen Topmanager haben erkannt, dass das, was in Europa gemacht wird, nicht nur schlecht ist“, ist Zeizinger stolz, auch auf das Management in Alfdorf, das den Standort im Konzern verteidigt habe. Ein Standortvertrag sichert bis 2012 Bestandsschutz. Das Fazit des Betriebsratsvorsitzenden Wolfgang Betz: „Fast als einziges europäisches Land ist Deutschland krisenfest geblieben. Das ist eindeutig den Flächentarifverträgen zu verdanken – Errungenschaften, die man auch auf andere Länder übertragen sollte.“

Ein gutes Frühjahr

Christian Bauer in Welzheim

Auch das Unternehmen Christian Bauer in Welzheim ist durch die Krise nicht ganz ohne Arbeitsplatzabbau gekommen. Vor der Krise beschäftigte der Schmuck-, Präzisionsteile- und Tellerfeder-Hersteller laut Seniorchef Helmut Hutt 360 Leute, nunmehr sind es nur noch rund 335. Und: „Wir produzieren noch in Welzheim“, so Hutt.

Morgen

„Deregulierung
Ein Gespräch mit
Bernd Riexinger

In unserer Serie
unsere Jobs?“
27. Mai: „M
gasse“

Die ganze S
www.zvw.de

Zum Jahreswechsel
Geschäftsleitung
Kurzarbeit, die in
der eingestellt we
Im Frühjahr 20
im Bereich Prä:
wieder an. Die Te
die Automobilinc
Monaten stieg de
teilen um 30 Proz

Drei Gründe, durch die Kris

Präzisionsteile-B
Karl Weller (49)
Gründe, warum
schadet durch die
■ **Erstens:** „Die S
wieder gestiege
den in der Lief
ser geht und
zurückfährt.“
menchef von Z
Schwabisch (C
verkündet, das
deutlichen Um
profitiert auc
Welzheimer lie
für Lenkungsp
■ **Zweitens:** „Bev
der Konjunkt
Neuaufträge fü
halten“, sagt V
schentief 2009
■ **Drittens:** „In
Vor allem der
markt begrün
Aufschwung, s
Jedenfalls sei d
Präzisionsteile n
Niveau von Mi
Christian Bauer
für die 85 Besch
wird bis Samstag

...h für den Airbus einsetzte. Heute, en Entwicklungs- icht und Deutsch- mit Airbus Kon- . Im Cargolifter- Potenziale.“ liert an die Poli- ropaweit endlich , zu handeln und zu stellen als eine tte zu Beginn der neuren aus dem forschlag per Mail r Verheugen, Vor- rie-Expertenkom- chtet: der Führer-

16

s bis zu 30 Millio- schafften und der rie auf Jahre hin msschub gegeben, ichten sozusagen sen“, sagt Köhler. feuer wie bei der i hätte, von dem rsteller profitier- gen an den Auto- knüpfen müssen. den Autokauf für ge auf Neuwagen auch beschränken die Anforderungen europäische Her- hrleisten.“ Länder schließlich auch en für die eigenen

Finanz- und Wirt- 9 überstanden? ben die Zulieferer ihre externen Ent- null gefahren“, n Kundenkreis ha- er die Fahne hoch- gets gestrafft, aber kelt.“ Ohne diese n EADS-Konzern, s-Innenausstattung Unternehmen nicht an Daimler-Chef as super gemacht.“ ftigten Köhler und bllege Dalibor Ne- 45 Ingenieure und nach der Krise ar- 0 und jenseits der die Preise für Ent- en drastisch gesun- er Stundensatz der

Entwickler bei 50 bis 60 Euro, heute gebe es von den Auftraggebern nur 40 bis 50 Euro. „Das alles hat uns das Leben sehr schwer gemacht. Mitarbeiter mussten gehen und Sonderleistungen wie Urlaubs- und Weihnachtsgeld wurden gestrichen“, so Köhler. Um mit gutem Beispiel voranzugehen, hätten die Geschäftsführer, also er und Nerad, ihre Gehälter halbiert.

Was bleibe, sei jedoch auch der immer größer werdende Kostendruck durch außer-europäische Anbieter, zum Beispiel in Indien und Fernost. Die Know-how-Abwanderung dorthin sei besorgniserregend. Zudem habe sich das Ingenieursgeschäft als Konstruktionsbüro grundlegend verändert. „Früher haben wir hier in unseren Räumen entwickelt, jetzt will der Kunde zunehmend die Entwickler bei sich vor Ort eingebunden sehen, auch um Zeit und Wege zu sparen.“

Köhler ist aber froh, „dass es momentan wieder aufwärts geht und die Auftragslage sich verbessert hat“. Er sei jedoch weiter sehr besorgt um die Arbeitsplätze in der Automobilregion Stuttgart.

Errungenschaften

TRW in Alfdorf

Beim Airbag- und Sicherheitsgurt-Teile-Hersteller TRW in Alfdorf spürt man das unerbittliche Diktat der Großen, wenn es um Preise und Lieferbedingungen geht. „Die Automobilhersteller durchleuchten alle Zulieferer auf der Suche nach Rationalisierungsmöglichkeiten“, sagt der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Michael Zeizinger (50). „Die meinen doch tatsächlich, bei der hochautomatisierten Teileproduktion heutzutage könne man noch maßgeblich an der Produktivität schrauben.“ Und der Betriebsratsvorsitzende Wolfgang Betz (50) ergänzt: „Wir haben uns schon 2009 in den Medien klar dazu bekannt, dass uns die Autokonzerne kaputtmachen.“

Automobilregion

■ Bei den drei größten gewerblichen Arbeitgebern in der Region Stuttgart, **Daimler, Bosch und Porsche**, arbeiten über 105 000 Menschen, jeder zehnte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Region. Werden die Zulieferer dazugerechnet, dann sind es 180 000 in der Region, die ihren Lohn rund ums Auto verdienen.

Nach dem Willen von Daimler, VW und Co. sollen die Entwicklungskosten über den Teilpreis amortisiert werden. „Die prognostizieren einen gewissen Umsatz und setzen mengenrabattierte Preise fest. Der Zulieferer muss in Vorleistung gehen, damit er den Auftrag überhaupt bekommt“, sagt Zeizinger. Und: Es werde häufig mit zu hohen Stückzahlen gerechnet, die nachher so nicht zustande kommen. Wenn der Umsatz nicht erreicht wird, müssen die Zulieferer im Nachhinein darum kämpfen, den Rabatt wieder zurückbezahlt zu bekommen.

Wenn Betz und Zeizinger durch die Werkshallen laufen, werden sie an jeder Ecke begrüßt. Hier ein Lächeln und Kopfnicken, dort ein Händeschütteln. Beim Laufen und Erklären flackern Betz' Augen geschäftig hin und her. Die Produktion in Alfdorf brummt, vor allem weil die Hersteller in Schwellenländern wie China wieder mehr Autos absetzen können. Gleichwohl bedeutet ein steigender Umsatz heutzutage für TRW wegen des Preisdrucks nicht unbedingt höhere Erlöse, sagt Betz.

Durch die Krise mit Fertigungstiefe, breitem Produktmix und Know-how

Maschinenführer überwachen zum Beispiel die Stanzung von Gurtschloss-Zungen oder -halterungen, Facharbeiterinnen die Veredelung der Metallteile in der Galvanik, in Werkstätten wird an neuen Prototypen getüftelt. „Wir haben eine sehr hohe Fertigungstiefe, stellen praktisch alles her, auch die Sicherheitsgurte oder die Plastikgehäuse“, sagt Betz. Das Know-how der Facharbeiter und Entwickler habe mitgeholfen, den Standort auch in der Krise zu sichern. Es habe sogar Rückverlagerungen im Bereich Gurtschloss-Montage von Polen nach Alfdorf gegeben, weil hier der Umgang mit hochautomatisierten Arbeitsschritten vonnöten ist. Der Zusammenbau der Sicherheitsgurt-Systeme erfolgt jedoch weiterhin in Polen und Tschechien.

Bei vielen Airbag-Serien indes ist TRW Alfdorf auch der Standort für den Komplettzusammenbau. Die Airbag-Entwicklung, Teilebau und -montage sind ebenfalls hier angesiedelt – alles für den Weltmarkt. Die Alfdorfer betreiben weiterhin mehrere hochmoderne Dummy-Crashtest-Strecken. Zwecks Probe-Einbau der Airbags ist ein Teil des Werkgeländes mit Hochregallager voller Karosserien ungezählter Automodelle der verschiedenen Hersteller. Manche liefern gar Komplett-Fahrzeuge.

„Das ist unser Vorteil: Wir haben einen breiten Produktmix für alle Modellklassen, auch für Kleinwagen“, sagt Zeizinger. Des-

halb konnte TRW auch ein Stück weit von der Abwrackprämie profitieren.

Die Krise Ende 2008, Anfang 2009 kam für TRW dennoch ohne Vorwarnung, so Betz. 2009 musste man einen Auftragseinbruch von 30 Prozent im Vergleich zu 2008 verkraften. Und die amerikanische Konzernspitze schaute auf die Zahlen, zählte Köpfe. Mitte 2009 hing das Fallbeil über Teilen der Airbag-Produktion.

Einige weniger komplizierte Montagelinien wurden letztlich von Alfdorf nach Polen verlagert. Aber Betriebsrat und IG Metall kämpften und erzielten mit der Geschäftsführung anderweitige Einigungen. Über einen Sozialplan wurde die Belegschaft zwar um rund 120 Beschäftigte reduziert. Doch Ergänzungsvertrag und Betriebsvereinbarungen ermöglichten Arbeitszeitverkürzungen und Umstrukturierungen. Ein Fortbildungsprogramm für Minderqualifizierte ermöglichte deren Einsatz in der Galvanik (Metall-Veredelung, Beschichtung). Natürlich half auch die Kurzarbeit: 2009 waren 1200 Beschäftigte in Kurzarbeit, momentan sind es nur noch 140, vor allem in der Entwicklung.

Insgesamt blieben bei TRW Alfdorf von rund 1900 Beschäftigten des Jahres 2008 bis heute 1750 übrig: 1200 Angestellte, 550 Leute in der Produktion, Montage und Entwicklung – rund 250 davon sind Facharbeiter, Maschinenführer oder Entwickler.

„Wir haben in allen globalen Funktionen den Verantwortlichen hier in Alfdorf sitzen. Unsere amerikanischen Topmanager haben erkannt, dass das, was in Europa gemacht wird, nicht nur schlecht ist“, ist Zeizinger stolz, auch auf das Management in Alfdorf, das den Standort im Konzern verteidigt habe. Ein Standortvertrag sichert bis 2012 Bestandsschutz. Das Fazit des Betriebsratsvorsitzenden Wolfgang Betz: „Fast als einziges europäisches Land ist Deutschland krisenfest geblieben. Das ist eindeutig den Flächentarifverträgen zu verdanken – Errungenschaften, die man auch auf andere Länder übertragen sollte.“

Ein gutes Frühjahr

Christian Bauer in Welzheim

Auch das Unternehmen Christian Bauer in Welzheim ist durch die Krise nicht ganz ohne Arbeitsplatzabbau gekommen. Vor der Krise beschäftigte der Schmuck-, Präzisionsteile- und Tellerfeder-Hersteller laut Seniorchef Helmut Hutt 360 Leute, nunmehr sind es nur noch rund 335. Und: „Wir produzieren noch in Welzheim“, so Hutt.

Morgen

„Deregulierung? Reregulierung!“ – Ein Gespräch mit dem Gewerkschafter Bernd Riexinger.

In unserer Serie „Wie sicher sind unsere Jobs?“ ist zuletzt erschienen: **27. Mai: „Mit dem Auto in die Sackgasse“**

☺ Die ganze Serie im Internet unter: www.zvw.de

Zum Jahreswechsel 2008/2009 reagierte die Geschäftsleitung mit der Einführung von Kurzarbeit, die im Sommer 2009 aber wieder eingestellt werden konnte.

Im Frühjahr 2010 dann zogen besonders im Bereich Präzisionsteile die Aufträge wieder an. Die Teile gehen zu 99 Prozent in die Automobilindustrie. In den ersten drei Monaten stieg der Umsatz von Präzisionsteilen um 30 Prozent im Vergleich zu 2009.

Drei Gründe, warum man durch die Krise gekommen ist

Präzisionsteile-Bereichsleiter Hermann-Karl Weller (49) aus Alfdorf nennt drei Gründe, warum man noch relativ unbeschadet durch die Krise gekommen ist:

- **Erstens:** „Die Stückzahlen insgesamt sind wieder gestiegen, weil es wichtigen Kunden in der Lieferkette wie ZF wieder besser geht und Daimler seine Kurzarbeit zurückfährt.“ Anfang Mai hatte der Firmenchef von ZF Lenksysteme mit Sitz in Schwäbisch Gmünd, Michael Hinkel, verkündet, das Jahr 2010 habe mit einem deutlichen Umsatzplus begonnen. Davon profitiert auch Christian Bauer. Die Welzheimer liefern zum Beispiel Flügel für Lenkungspumpen an ZF.
- **Zweitens:** „Bevor es 2008 runterging mit der Konjunktur, hatten wir noch einige Neuaufträge für die Serienproduktion erhalten“, sagt Weller. Das half, das Zwischentief 2009 zu überstehen.
- **Drittens:** „In China zieht's wieder an.“ Vor allem der fernöstliche Wachstumsmarkt begründe den sich andeutenden Aufschwung, so Weller.

Jedenfalls sei die Auftragslage im Bereich Präzisionsteile mindestens wieder auf dem Niveau von Mitte 2008. Deshalb fährt Christian Bauer ein neues Schichtmodell für die 85 Beschäftigten des Bereiches: Es wird bis Samstagabend gearbeitet.