

schischen Motoren Werke



bei BMW arbeitete, rechts Nikolaos Theodossiadis, dessen Sohn heute bei BMW ist. FOTO: MARCUS SCHLAF

infrage. Er fühle sich als Münchner, sagt er, ebenfalls voller Überzeugung. Seine erwachsenen Kinder und seine Enkelkinder leben hier. Mit der Stadt und seinem ehemaligen Arbeitgeber fühlt er

sich verbunden. Seit 18 Jahren fährt er einen 3er BMW. „Ein schönes Auto“, sagt er. Für Georgios Chantavaridis ist BMW noch Gegenwart. Der 50-Jährige ist Betriebsrat am Standort München. Die

enge Beziehung, die er zu seinem Arbeitgeber pflegt, wurde ihm in gewisser Weise in die Wiege gelegt. Als Mama Maria, griechische Gastarbeiterin der ersten Generation, 1970 mit Georgios schwanger

war, arbeitete sie in der Montageabteilung von BMW an neuen Fahrzeugteilen. „Diese Bindung ist bis heute geblieben“, erzählt Georgios Chantavaridis und lacht.

Der Münchner Automobilkonzern war von Beginn an ein fester Bestandteil seines Leben. „Für mich war von klein auf alles immer BMW“, sagt er. „Wir haben damals in der Riesenfeldstraße gewohnt, direkt gegenüber

Maria Chantavaridis nannten die Kollegen liebevoll „Mutter Maria“

vom Werk. Die Familien dort haben alle bei BMW gearbeitet“, erinnert sich der heutige Betriebsrat. „Wenn man sich auf der Straße oder beim Einkaufen getroffen hat, wurde immer über BMW gesprochen.“

Eigentlich hatte der junge Georgios anderes vor. Er träumte von einer Karriere als Fußballprofi in Griechenland. 1993, als der Versuch gescheitert war, eiferte Chantavaridis seiner Mutter nach und begann in der Montageabteilung. Zunächst arbeiteten Mutter und Sohn sogar gemeinsam dort. „Meine Mutter war damals in ihrem Bereich die Älteste. Immer, wenn jemand ein Problem hatte oder einfach jemanden zum Reden gebraucht hat, ist er zu ihr gegangen. Es war, als wären sie ihre Kinder“, erzählt er. „Man nannte sie auch Mutter Maria. Alle haben zu mir immer nur gesagt: ‚Das ist der Sohn von der Maria.‘“

Als sich Maria Chantavaridis 2006 in den Ruhestand verabschiedete, kehrte sie zurück nach Griechenland. Um ihre Familie zu sehen, kommt sie immer noch regelmäßig nach München. Nicht selten sind diese Besuche hochemotional. „Wenn wir mit dem Auto an der Detmoldstraße und beim Werk vorbeifahren, dann kommen ihr die Tränen“, berichtet Sohn Georgios. „Sie ist immer mit Freude in die Arbeit

Auch die Kinder von Georgios Chantavaridis wollen zu BMW

gegangen und hat mir gesagt: Wenn BMW nicht wäre, hätten wir nicht das, was wir heute haben.“ Georgios Chantavaridis blieb noch zehn Jahre in der Montage, bevor 2016 auch für ihn ein neues Kapitel begann. Als Betriebsrat wechselte er aus dem Werk ins Forschungs- und Innovationszentrum, wo er bis heute tätig ist.

Die Wirtschaftskrise in ihrer Heimat brachte 2010 erneut viele junge Griechen nach Deutschland und zu BMW. „Sie haben mir erzählt, dass es anfangs schwer für sie war“, sagt Chantavaridis. Als Betriebsrat steht er unterstützend zur Seite. So wie damals seine Mutter Maria. „Die Leute kommen jetzt zu mir, wenn sie Probleme haben.“

Das Helfersyndrom liegt in der Familie. Nicht auszuschließen, dass die Familie Chantavaridis auch in dritter Generation für die Kollegen da sein wird. Beide Kinder von Georgios haben ihre Schülerpraktika bei BMW absolviert. „Jetzt wollen sie dahin“, erzählt Georgios Chantavaridis. „Die Oma hat immer Geschichten erzählt, ich natürlich auch. Und wer will nicht bei BMW arbeiten? Es ist ein toller Arbeitgeber.“



Das Südtor des Werks in München auf einer zwischen 1969 und 1970 entstandenen Aufnahme. Links eine BMW-Flotte, rechts ein Obst- und Gemüsestand. FOTO: KARL ATTENBERGER/BMW

„BMW hat etwas später begonnen, Gastarbeiter anzuwerben“

INTERVIEW mit Annika Biss, Historikerin bei den Motoren Werken

Als Unternehmenshistorikerin bei der BMW Group beschäftigt sich Dr. Annika Biss, 38, mit der umfangreichen Geschichte des Konzerns. Die Integration ausländischer Arbeitsmigranten ist aus dieser Geschichte nicht mehr wegzudenken. Schließlich trugen die Gastarbeiter wesentlich zum wirtschaftlichen Aufstieg von BMW und der Bundesrepublik Deutschland bei. Ein Gespräch über die Bedeutung der sogenannten Gastarbeiter für den Erfolg der Bayerischen Motoren Werke.

Frau Biss, BMW hat ab 1962 vermehrt Gastarbeiter eingestellt – etwas später als andere deutsche Unternehmen. Warum?

Mit dem „Wirtschaftswunder“ der Bundesrepublik Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg wurden immer mehr Arbeitskräfte gebraucht, die auf dem inländischen Markt nicht mehr zu finden waren. Aus diesem Grund schloss die Bundesrepublik eine Reihe von Abkommen zur Anwerbung sogenannter Gastarbeiter mit anderen Staaten ab. Einschneidend war für BMW die Unternehmenskrise von 1959, wo das Unternehmen vor einer Übernahme durch die Konkurrenz bewahrt wurde. Nach der Überwindung dieser schwierigen Zeiten und dank der Produktion markentypischer Mittelklasse-Modelle begann in den 1960er-Jahren dann eine Phase des schnellen Wachstums. So hat BMW etwas später als andere Unternehmen von dem rasanten wirtschaftlichen Aufschwung in der Bundesrepublik profitiert – und dadurch auch erst etwas zeitversetzt begonnen, Gastarbeiter anzuwerben.

Kann man so den großen Anteil an Griechen unter den Gastarbeitern erklären?

Ja, das ist eine Erklärung, warum bei uns weniger Arbeitsmigranten aus Italien und Spanien, sondern vor allem aus Griechenland und der Türkei angeworben wurden, später auch aus dem ehemaligen Jugoslawien. Die Gastarbeiter der ersten Stunde waren zu diesem Zeitpunkt bereits in anderen Unternehmen beschäftigt. BMW hat hinsichtlich der Anwerbung von Arbeitskräften insbesondere mit Griechenland enge Kontakte gehalten. 1967 waren etwas mehr als die Hälfte der Gastarbeiter bei BMW Griechen.

Wie kam das bei der deutschen Belegschaft an?



Dr. Annika Biss arbeitet als Historikerin bei BMW. BMW

1962 waren rund 1700 Arbeitsmigranten bei BMW beschäftigt. Damals hatten wir insgesamt nur rund 9200 Mitarbeiter. Der Anteil nahm in der Folge stetig zu und hat in manchen Bereichen im Werk etwa 50 Prozent ausgemacht. Am Anfang war schon eine gewisse Skepsis vorhanden. Die Gewerkschaften hatten dem Abkommen nur unter der Bedingung zugestimmt, dass ausländische und deutsche Arbeiter, was das Lohnniveau anbelangte, gleichgestellt waren.

Die vielen Arbeitsmigranten haben einen großen Anteil daran, wo wir heute stehen. Das Multikulturelle ist ein Grundstein dafür, dass BMW weltweit so erfolgreich ist.

BMW-Historikerin Annika Biss

Bis zu 50 Prozent Ausländer in der Belegschaft. Das bringt auch Probleme mit sich. Was hat BMW für die Integration getan?

Die Sprachbarriere war anfänglich eine der größten Herausforderungen. Man hat für manche Bereiche Dolmetscher eingestellt. Am Fließband haben dann die Gastarbeiter, die über Deutschkenntnisse verfügten, vermittelt. 1973 wurde in einem Wohnheim außerdem ein Gebetsraum eingerichtet.

Wichtig war vor allem die im selben Jahr eingeführte sogenannte Lernstatt. Das war für damalige Verhältnisse ein revolutionäres Konzept. Solange man die Weiterbildung extern beließ, war die Abbruchquote insbesondere durch die Arbeitszeiten im Schichtbetrieb enorm hoch. Deshalb hat BMW selber spezielle Programme aufgesetzt und den Arbeitskräften in der Lernstatt die deutsche Sprache so vermittelt, wie sie im Arbeitsalltag vor-

kam. Die Lehrer waren Meister und Vorarbeiter.

Wo haben die Gastarbeiter damals gewohnt?

In Wohnheimen im Stadtgebiet, vor allem um das Werk herum. BMW hatte unter anderem noch Liegenschaften in Milbertshofen. Darüber hinaus mietete man mehrere Objekte an.

Zu Beginn hat man die Arbeitsmigranten noch nach ihrer Nationalität untergebracht. Wie bewerten Sie dieses Vorgehen heute?

BMW hat relativ schnell die Gefahr einer drohenden Gettoisierung erkannt. Am Anfang war das noch der natürliche Lauf der Dinge, weil so die Arbeitsmigranten durch die Gemeinschaft auch ein Stück Heimat leben konnten. Zu Beginn der Anwerbung dachte ja niemand, dass die Arbeitskräfte dauerhaft bleiben würden. Viele verwarfen aber den Gedanken an eine baldige Rückkehr und bauten sich hier mit ihren Familien eine neue Existenz auf. 60 Jahre später arbeiten die Kinder der Gastarbeiter inzwischen in zweiter, sogar dritter Generation bei uns. So sind allein im Werk München heute Mitarbeiter aus rund 50 Nationen beschäftigt.

Wie können Sie sich diese enge Bindung an das Unternehmen erklären?

BMW fertigt hochemotionale Autos und Motorräder, denen man auf der Straße begegnet. Das Unternehmen sorgt seit Jahrzehnten gut für seine Mitarbeiter. BMW ist eine Familie mit starker Identität. Die Gastarbeiter sind schnell Teil dieser Identität geworden. Die Arbeitsmigranten waren zu Recht stolz, am deutschen Wirtschaftswunder mitgearbeitet zu haben. Man darf nicht vergessen, dass BMW 1971 nur etwa 23 000 Mitarbeiter hatte und zu diesem Zeitpunkt noch ein recht kleines Unternehmen war. Das hat dieses Wir-Gefühl noch weiter bestärkt.

Was bedeutet diese Zeit heute für BMW?

Ein unglaubliches Glück. Auf unsere Vielfalt im Werk München sind wir sehr stolz, gerade auch auf die gewachsenen Strukturen über Generationen hinweg. Die Arbeitsmigranten haben einen großen Anteil daran, wo wir heute stehen. Das Multikulturelle ist ein Grundstein dafür, dass die Bayerischen Motoren Werke weltweit so erfolgreich sind.

Interview: Julian Nett

Zur Chronik

Konstantinos Tatsis, Herausgeber des Buchs „Eine Chronik der griechischen Migranten bei BMW 1960er Jahre bis heute“, ist selbst Kind griechischer Gastarbeiter bei BMW. „Das hat für mich persönlich eine große Rolle gespielt“, sagt Tatsis. Mit dem Münchner Verein „Doryforos“ zur Förderung des Dialogs der Jugend in Europa sammelte er Fotos und persönliche Geschichten einiger Arbeitsmigranten aus seinem Heimatland. Das Ergebnis ist eine 90-seitige Chronik rund um Integration, Dankbarkeit und das Überwinden kultureller Hürden. Interessenten schreiben eine Mail an: doryforos@email.de. Eine Chronik kostet fünf Euro. jn



Das Foto verblasst, die Erinnerung nicht: Nikolaos Theodossiadis gibt seiner Frau Maria einen Kuss, die ihn am Arbeitsplatz besucht. FOTO: PRIVAT



en ein, in denen die Gastarbeiter ausgebildet wurden. BMW GROUP ARCHIV



Schichtwechsel Ende der 1960er: Das Foto zeigt, wie multikulturell BMW schon damals war. BMW GROUP ARCHIV