

Bonjour tristesse

Arbeitsplätze Eine Übernahme durch den französischen Autokonzern PSA könnte für Opel-Werke das Aus bedeuten. Die Regierung will die Jobs sichern, aber am Ende ist sie machtlos.

Die Opel-Arbeiter, die am vergangenen Mittwoch über den Firmensparkplatz zur Schicht marschierten, sind durch nichts mehr zu erschüttern. Zu lange schon haben sie sich in Rüsselsheim Sorgen um den Arbeitsplatz gemacht. Und so reagierten sie auf die jüngsten Nachrichten mit Galgenhumor: Ob man sich denn schon für einen Französischkurs angemeldet habe, grüßte einer der Kollegen.

Bonjour tristesse: Opel geht einer ungewissen Zukunft unter französischer Führung entgegen. Die amerikanische Konzernmutter General Motors (Chevrolet, Cadillac) will ihr Sorgenkind endlich loswerden. Seit 17 Jahren hat ihr Opel nichts als Verluste eingetragen. Neuer Eigentümer soll das Konkurrenzunternehmen PSA (Peugeot, Citroën) aus Paris werden, an dem unter anderem der französische Staat beteiligt ist.

Bereits seit Monaten verhandeln Amerikaner und Franzosen über die Details. Nun, da die Gespräche offenbar kurz vor dem Abschluss stehen, wurden eher zufällig auch die betroffenen Mitarbeiter in Deutschland informiert. „Es tut uns leid, dass Sie dies aus der Presse erfahren haben“, schrieb Opel-Chef Karl-Thomas Neumann seinen Leuten in einer Hausmitteilung. Ihm selbst hatte man freilich auch nur wenige Tage früher Bescheid gegeben.

Kalt erwischt wurde auch die deutsche Politik. Bundeskanzlerin Angela Merkel zeigte sich ebenso überrascht wie Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries und die Ministerpräsidenten der drei Bundesländer mit Opel-Standorten, Hessen, Thüringen und Rheinland-Pfalz. Hektische Telefonate folgten, eine „Kontaktgruppe“ beim Kanzleramt wurde ins Leben gerufen und rasch eine gemeinsame Linie verabredet.

Opel, so verkünden es seither die Verantwortlichen in augenfälligem Optimismus, sei in Frankreich in besten Händen. Von einem schlagkräftigen Bündnis ist die Rede. „Durch den Zusammenschluss würde der zweitgrößte Autokonzern Europas entstehen“, sagt der zum Koordinator berufene Wirtschaftsstaatssekretär Matthias Machnig: „Dadurch ergeben sich auch zusätzliche Möglichkeiten für Investitionen, Innovationen und Wachstum.“

Aber stimmt das? Oder geht es der Großen Koalition so kurz vor der Bundestagswahl eher darum, die betroffenen Opel-Mitarbeiter in Sicherheit zu wiegen – und dabei über die eigene Rat- und Hilflosigkeit hinwegzutäuschen?

Dass sich die Opel-Übernahme für Peugeot und Co. nur rechnet, wenn Fabriken geschlossen und überzählige Jobs gestrichen werden, wissen auch die beteiligten Regierungsvertreter. Zumal die deutsche Politik wenig in der Hand hat, um ihre Interessen durchzusetzen. Weder mit dem Kartellrecht noch mit dem Außenwirtschaftsgesetz ließe sich der Deal stoppen. Von einer „konsensualen Lösung“ ist deshalb im Merkel-Kabinett die Rede, was im

Klartext bedeutet: Deutschland verfügt über keinerlei Druckmittel.

So sich Amerikaner und Franzosen einig werden, sind auch die Möglichkeiten der deutschen Gewerkschafter begrenzt. Dann drohen Massenentlassungen in den Werken in Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern, und zwischen den jeweiligen Betriebsräten könnte ein Wettkampf um die letzten verbliebenen Jobs entbrennen. Kein Wunder, dass Merksels Leute das Motto „Ruhe bewahren“ ausgegeben haben.

Die wirtschaftlichen Daten liefern wenig Grund für Optimismus. Für Opel könnten sich die Franzosen als ziemlich schlechte Freunde erweisen.

Branchenkennner fürchten, dass Opel und PSA zu ähnlich sind, um sich ergänzen zu können. Beide Unternehmen setzen auf Masse; ihre Modelle richten sich an dieselben Käufergruppen. Beide balgen sich um den wachstumsschwachen europäischen Markt. Beide leiden unter Überkapazitäten. Bei Peugeot seien die Fabriken nicht voll ausgelastet, bei Opel sogar nur zu etwa 65 Prozent, sagen Experten. Und der frühere Opel-Betriebsratschef Klaus Franz analysiert: „Die ökonomische Situation der beiden Unternehmen ist schlicht zu schwach, um sie einfach zusammenzubinden und dann weiterzumachen wie bisher.“ Beide müssten profitabler werden: „Das wird sicher Spuren hinterlassen.“

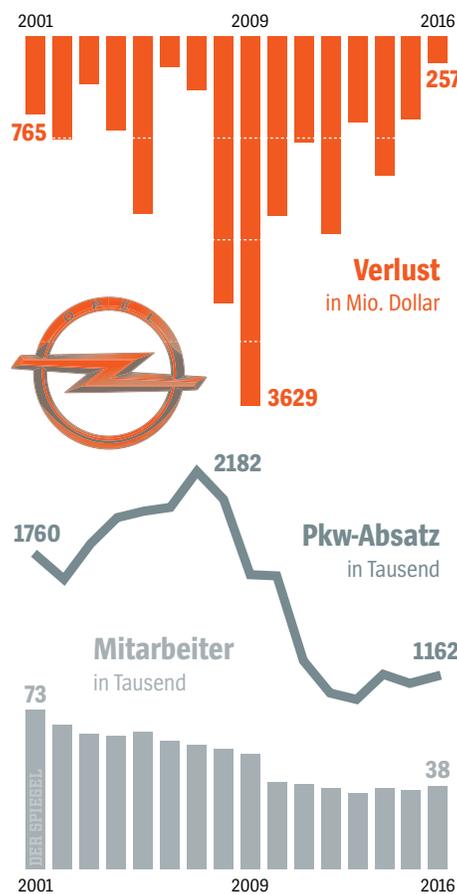
Der Auftrag des neuen Konzerns lautet: Kosten senken durch Stellenabbau, Jobverlagerungen, wahrscheinlich auch Werkschließungen. Denn wenn die beiden Konzerne künftig im Verbund produzieren, reicht für eine Modellbaureihe ein Standort. Das Dieselmotorenwerk in Kaiserslautern mit seinen gut 2000 Mitarbeitern wäre gefährdet. In der Dieselmotortechnik gelten die Franzosen als überlegen.

Opel braucht eine Strategie für die nächsten Jahre. Bis vor Kurzem wollte Vorstandschef Karl-Thomas Neumann seine ganze Kraft auf Elektroautos verwenden. Noch im Januar jubelte man in Rüsselsheim über eine wertvolle Zusage von der Konzernmutter General Motors aus Detroit: Opel dürfe künftig eine eigenständige Strategie für Elektromobilität in Europa verfolgen. Für die Deutschen wäre das die Möglichkeit gewesen, endlich eigene E-Autos zu entwickeln und zu bauen. Es wäre ein großer Schritt in Richtung Eigenständigkeit gewesen. Doch mit dem Aufstieg von GM sind diese Pläne wohl erst einmal passé.



Wirtschaftsministerin Zypries

STOCK / FACE TO FACE





Opel-Montage in Eisenach: Seit 17 Jahren nichts als Verluste eingetragen

Unklar ist, ob Opel mit dem Abschied von den Amerikanern den Zugriff auf Patente verliert. Das Elektromodell Ampera-e wird in den USA produziert und steckt voller GM-Technik. Zieht der US-Konzern sich mit all seiner Elektrokompetenz zurück, wäre Opel für den neuen Eigentümer nur noch eine bessere Werkbank.

Um den Eindruck eines drohenden Kahlschlags zu vermeiden, sind die Verantwortlichen jetzt um Beschwichtigung bemüht. Durch einen Verkauf an PSA, beteuerte Opel-Chef Neumann in einem Schreiben an die Mitarbeiter, bestehe „die große Chance, einen europäischen Champion zu schaffen, der die vielfachen Herausforderungen der Zukunft nachhaltig meistert“. Allerdings zeigt Neumann auch Verständnis für die Verunsicherung seiner Leute. Auch bei ihm seien „noch viele Fragen offen, die heute nicht alle beantwortet werden können“.

In den vergangenen Tagen gaben sich Amerikaner und Franzosen Mühe, die Sorgen der Deutschen erst einmal zu zerstreuen. General-Motors-Chefin Mary Barra reiste nach Rüsselsheim und gab sich im Gespräch mit den Arbeitnehmervertretern große Mühe, freundlich zu wirken. Man werde den Franzosen auch gewisse Zusagen abringen. Das Zusammengehen sei eine Chance.

Die Betriebsräte würdigten die Charmeoﬀensive, was bleibt ihnen auch übrig? Ernsthaften Widerstand können sie kaum leisten; im Gegenzug hoffen sie auf Beschäftigungsgarantien. Auch PSA will die Arbeitnehmer nicht gegen sich aufbringen. Der Konzern verfüge über eine „hohe Kultur des sozialen Dialogs“, heißt es aus Paris, man wolle sich bald mit Betriebsräten und Gewerkschaften austauschen.

Teile der Belegschaft könnten hoffen, dass es ihr unter den neuen Konzernherren zumindest nicht schlechter ergeht als unter den alten. Viele Opelner sind der amerikanischen Konzernmutter und ihrer ständigen Sparvorgaben überdrüssig. Gern würde sich Opel auch auf dem chinesischen Markt umtun, der wegen der Konzernvorgaben aus Detroit bislang verschlossen blieb.

Als Regierungskordinator Machnig mit den Gewerkschaftsleuten telefonierte, sprach er ihnen Mut zu. „Den pessimistischen Alarmismus, der die Beschäftigten unnötig in Sorge versetzt, teile ich nicht“, sagt er. Das Ziel laute, die deutschen Standorte und Arbeitsplätze zu sichern.

Das Verkehrsministerium kommt in seiner Lagebeurteilung zu dem Schluss, dass es sich bei den Franzosen um ein kleineres Übel handle. „Schlimmer wäre es doch, wenn die Chinesen Opel von General Motors kauften oder einer der koreanischen

Autokonzerne wie Hyundai“, heißt es aus dem Verkehrsressort.

Der SPD-Fraktionsvize und Wirtschaftsexperte Hubertus Heil hält es für entscheidend, dass PSA auch Investitionen garantiert. Die Elektromobilitätsforschung und -entwicklung müsse Deutschland erhalten bleiben. „Wir wären Partner, aber wir sind nicht naiv, was die französische Seite angeht“, sagt Heil.

Industriepolitisch hat Frankreich vor allem nationale Interessen im Blick. Ob beim gemeinsamen Luft- und Raumfahrtkonzern Airbus oder beim Zusammenschluss der Pharmafirmen Hoechst und Rhône-Poulenc: Am Ende wurden strategische Unternehmensbereiche bei grenzüberschreitenden Fusionen oft nach Frankreich verlagert.

Die gut 18 000 Opel-Mitarbeiter in Deutschland müssen sich vorkommen wie Verhandlungsmasse. „Bitte arbeiten Sie weiter voll konzentriert“, schrieb ihnen die General-Motors-Spitze in einem Brief.

Doch wer kann in dieser Lage noch konzentriert arbeiten?

Simon Hage, Alexander Neubacher, Michael Sauga, Gerald Traufetter

Lesen Sie auch auf Seite 96

Wie praxistauglich sind die neuen Elektroautos von Renault und Opel?