



Opel-Adam-Produktion in Eisenach

# Testfall Eisenach

**Autoindustrie** Der französische Peugeot-Konzern will Opel gesundsparen. Einer der ältesten Industriestandorte Deutschlands kämpft um seine Zukunft.

Der Tag, an dem der US-Präsident ins Opel-Werk nach Eisenach kam, war der Höhepunkt im Arbeitsleben von Thomas Seidenstricker. Er stand an jenem Tag im Mai 1998 in der ersten Reihe, durfte dem mächtigsten Mann der Welt die Hand schütteln und applaudierte, als Bill Clinton den Opelanern zurief: „Es ist gut für dieses Land, dass Sie hier so ein großartiges Werk haben.“

Das Opel-Werk hätte eine Erfolgsgeschichte der Wiedervereinigung werden können, eine kleine blühende Landschaft im ansonsten eher strukturschwachen Thüringen. Täglich rollen hier 600 Opel-Fahrzeuge der Modelle Corsa und Adam vom Band, quasi auf den Ruinen des alten DDR-Werks, wo früher Wagen der Ostmarke Wartburg produziert wurden. „In Eisenach herrschen ganz besonderer Gründergeist und Motivation“, sagt Seidenstricker.

Doch ausgerechnet die Amerikaner, die sich einst den Wirtschaftsraum in Ostdeutschland erschließen wollten, haben nun das Interesse verloren: Der US-Mutterkonzern General Motors will die Marke Opel samt ihren Fabrikationsstätten schnellstmöglich verkaufen. Das Vorzeigewerk in Eisenach muss um seine Zukunft bangen.

Der Kaufinteressent PSA (Peugeot, Citroën) hat bereits erklärt, Opel könne nicht so weitermachen wie bisher. Im Verbund mit Opel wollen die Franzosen Jahr für Jahr Milliarden einsparen. Wird der Deal tatsächlich vollendet, kommen wohl alle Standorte und Mitarbeiter auf den Prüfstand.

Analysten halten den Standort Eisenach für besonders gefährdet. Die dortige Mon-

tage ließe sich problemlos in die Slowakei verlagern, argumentiert die Beratungsgesellschaft Evercore ISI. So könne PSA „von signifikant niedrigeren Produktionskosten profitieren“.

Eisenach wird zum Testfall für alle Opel-Standorte. Dort wird sich zeigen, wie viel das Versprechen des Peugeot-Konzerns, alle Jobs bis mindestens 2018 zu erhalten, tatsächlich wert ist.

Eisenach ohne Opel? Das kann sich Thomas Seidenstricker heute nicht mehr vorstellen. Früher arbeitete der Ingenieur in der Wartburg-Produktion, nebenbei spielte er als Verteidiger im DDR-Zweitligateam Motor Eisenach. Als nach der Wende Opel kam und Teile des alten Automobilwerks übernahm, war das die Chance für einen Neubeginn. Als einer der ersten der mittlerweile 1850 Mitarbeiter heuerte Seidenstricker im neuen Werk an.

Heute wacht er als Leiter des Audit-Teams darüber, dass kein Opel mit lockerer Schraube oder ungleichmäßig aufgetragenem Lack das Gelände verlässt. Als Fußballer, betont Seidenstricker, habe er nie eine rote Karte bekommen. Genauso tadellos arbeitet er nun als Qualitätsmanager. Opel ist inzwischen nicht nur seine Familie, sondern auch die seiner Kinder. Seidenstricker hat zwei Söhne, die ebenfalls in der Fabrik arbeiten. „Alle Mitarbeiter bringen vollen Einsatz“, sagt Seidenstricker, „damit das Werk in Eisenach weiterhin eine große Zukunft hat.“ Aber reicht das?

In den Anfangsjahren galt der Standort als besonders fortschrittlich. Manager von Toyota wurden eingestellt, um neue Me-

thoden einzuführen, die manchen wieder an den Sozialismus erinnerten. Werkschefs mussten Arbeitskleidung tragen und den Monteuren helfen. Jeder Mitarbeiter erhielt das Recht, das Fließband anzuhalten, sobald er einen Makel entdeckt hatte.

Was damals eine kleine Revolution war, ist heute bei vielen Autoherstellern üblich. Eisenach hat es mittlerweile schwer, sich gegen andere Standorte zu behaupten. Das Werk produziert nur relativ kleine Stückzahlen. Es hat keine eigene Entwicklung, die Fertigungstiefe ist gering. Motoren und Blechteile werden aus Kaiserslautern oder Saragossa zugeliefert. Die Mitarbeiter in Eisenach setzen die Komponenten nur zusammen. Vor allem aber gibt es schlicht zu wenige Aufträge.

„Eisenach ist ein hocheffizientes Werk, dessen Kapazität aber gegenwärtig nicht unbedingt benötigt wird“, sagt Wolfram Liedtke, ehemaliger Qualitätschef von General Motors (GM) in Europa. Denn die größte Opel-Produktionsstätte im spanischen Saragossa sei ebenfalls nicht ausgelastet.

Liedtke kennt das Eisenacher Werk und seine Historie wie kaum ein anderer: Er war der letzte Chef der Wartburg-Werke, führte die Verkaufsverhandlungen mit Opel – und machte später Karriere bei GM.

Eisenach hat aus Liedtkes Sicht noch immer Wettbewerbsvorteile: die Fertigungstechnik, die hoch qualifizierten Mitarbeiter, die effiziente Produktion. Doch PSA und Opel müssten jetzt daran arbeiten, ihre Standorte besser auszulasten: „Das wird kurzfristig eine gigantische Herausforderung werden.“



LIST/NIESNER / REUTERS

Das Werk in Eisenach nutzt momentan nur zwei Drittel seiner tatsächlichen Kapazitäten. Der Verkauf der Kleinwagen läuft teils schlechter als erhofft, unter anderem, weil mit Großbritannien ein wichtiger Absatzmarkt schwächelt.

Mitte vergangenen Jahres beantragte Opel deshalb Kurzarbeit, zunächst nur für eine Übergangsphase. Mehrere Tage pro Monat standen die Bänder komplett still. Doch der Engpass ist noch nicht ausgestanden: Von April an soll die nächste Phase der Kurzarbeit beginnen. Opel sagt, das Werk werde „weiterhin flexibel seine Volumenplanung an die jeweilige Marktentwicklung anpassen“.

Im vergangenen Jahr befürchteten die Eisenacher, die Fabrik könnte komplett geschlossen werden. Damals erfuhren sie, Opel werde die Produktion von Adam und Corsa nach Saragossa verlagern.

Die Erleichterung war groß, als die Konzernmutter GM zum Jahresende den vermeintlichen Rettungsplan präsentierte: Im Austausch für die Kleinwagen sollte in Eisenach von 2019 an der erfolgreiche Geländewagen Mokka hergestellt werden. Doch gilt die Zusage auch unter dem möglichen Neueigentümer?

Die Betriebsräte bei Opel hoffen auf das Entgegenkommen von PSA-Chef Carlos Tavares. Der hat versprochen, geltende Job- und Standortgarantien bis 2018 und 2020 zu erfüllen. Opel und seine Arbeitnehmervertreter gehen davon aus, dass Tavares auch an der Modellzusage für Eisenach festhält.

Die Signale des PSA-Chefs sind jedoch zweideutig. Er hat warme Worte für Betriebsräte übrig, gleichzeitig erklärt er aber Opel zum Sanierungsfall. Die Mitarbeiter, sagte Tavares vergangene Woche in Paris, „sehen, dass ihr Un-

ternehmen zehn Jahre lang Geld verloren hat und jedes Jahr eine Milliarde Euro Cash verbrennt“. Was dann folgte, klang wie eine versteckte Warnung: Wenn er in den Schuhen der Beschäftigten stecken würde, sagte der PSA-Chef, „dann wäre ich darüber besorgt“.

Nach außen halten Betriebsrat und Gewerkschaft still. Nichts soll die Trennung vom ungeliebten Nocheigentümer GM gefährden. Hinter den Kulissen verhandeln die Arbeitnehmervertreter jedoch mit Opel und GM über die Zukunft – auch über das Jahr 2020 hinaus. Ein neuer Tarifvertrag, der die Produktion des neuen Mokka verbindlich festschreibt, soll in Bälde unterzeichnet werden.

Es wäre ein großes Zugeständnis an die Belegschaft. Stimmt auch der Peugeot-Konzern als mutmaßlich künftiger Eigentümer dem neuen Vertragswerk zu, wäre die Zukunft des Standorts Eisenach für weitere fünf bis sieben Jahre gesichert.

Solange der Verkaufsprozess noch nicht abgeschlossen ist, muss die Belegschaft allerdings weiter bangen. Eisenach mag über hervorragende Mitarbeiter und gute Produktionsanlagen verfügen. Die rein wirtschaftlichen Daten hingegen sprechen gegen den Standort.

Die drei deutschen Opel-Werke produzieren erheblich teurer als die Produktionsstätten im Ausland. Der Stundensatz in der deutschen Autoindustrie liegt mehr als hundert Prozent über dem Lohnniveau in Spanien, zeigt eine Kalkulation des Duisburger CAR-Instituts. Selbst die Arbeitskosten im Hochlohnland Frankreich, wo PSA mehrere Standorte hat, werden von Deutschland um 30 Prozent übertroffen. Betriebswirtschaftlich gesehen, wäre eine Verlagerung der Produktion ein logischer Schritt.

Auf lange Sicht bleibt den Mitarbeitern deshalb nur eine Hoffnung: dass die künftigen Eigentümer Rücksicht nehmen auf den Standort und seine Tradition.

Würde das Werk irgendwann dichtgemacht, hätte das schmerzhaft Folgen für die Region. Die Industrie- und Handelskammer Erfurt kalkuliert, dass in Thüringen 2200 Jobs vom Eisenacher Werk abhängen: Zulieferer, aber auch Spediteure und Dienstleister bis hin zu Bäckern, Händlern und Gastwirten.

Welch starke Rolle Opel in Eisenach spielt, zeigt sich jedes Jahr während der Werksferien im Sommer. Dann wirkt die Stadt bisweilen wie ausgestorben. Die Abwesenheit der Opelaner bedeutet einen Kaufkraftverlust, der bei einer Schließung umso stärker zum Tragen käme. „Wenn Opel hustet“, sagt die Eisenacher Oberbürgermeisterin Katja Wolf, „bekommt die Stadt eine Grippe.“

Immunität dagegen wären nur global ausgerichtete Unternehmen, die sich unabhängig gemacht haben vom Absatzmarkt Thüringen. Der Zulieferer Bosch beispielsweise, der in Eisenach rund 2000 Mitarbeiter beschäftigt. Er beliefert Kunden weltweit, das Opel-Werk spielt für ihn keine Rolle. Die notorisch klamme Stadt könnte jedoch nur schwer auf Opel verzichten. Im vergangenen Jahr zahlte der Autobauer angeblich erstmals eine siebenstelligen Summe Gewerbesteuer.

Oberbürgermeisterin Wolf bekam unlängst persönlich zu spüren, wie schwer es ist, sich von Opel zu trennen. Die Linken-Politikerin tauschte ihren Dienst-Opel gegen einen schwarzen 5er-BMW. Viele Bürger reagierten empört: Als Stadtoberhaupt Eisenachs, kritisierten sie, müsse man Opel fahren.

Simon Hage

Mail: simon.hage@spiegel.de

