

Ratlos in Rüsselsheim

Autoindustrie Der neue Eigner PSA verlangt von Opel einen radikalen Umbau. In der Belegschaft regt sich Widerstand, die Angst vor Jobverlust wächst.

Zumindest in einem Punkt sind sich Manager und Gewerkschafter bei Opel einig. Wenn sie die Situation der Automarke beschreiben, benutzen sie dasselbe Wort: dramatisch.

Auch in der Analyse herrscht weitgehend Konsens: Der Hersteller verkauft viel zu wenige Autos, um seine teuren Fabriken auslasten zu können. Die Produktion ist ineffizient. Tag für Tag macht Opel Verluste in Millionenhöhe. Allen ist klar, dass drastische Sparmaßnahmen nötig sind. Und zwar so schnell wie möglich.

Geht es aber um die Umsetzung, brechen die Konflikte auf. Der neue Opel-

Eigentümer PSA (Peugeot, Citroën) verlangt weitreichende Vollmachten für den Umbau. Die Arbeitnehmervertreter fühlen sich überrumpelt, sie vermissen eine klare Perspektive. In den vergangenen Wochen zeigte sich, wie schwierig die Rettung werden dürfte – und dass Opel eine langwierige Auseinandersetzung droht, die sich das Unternehmen eigentlich nicht leisten kann.

PSA-Personalchef Xavier Chéreau machte Betriebsräten und Gewerkschaftern zuletzt deutlich, was er von ihnen erwartet: die Zustimmung zu einem Programm für „freiwillige Abfindungen“, das dazu beitragen soll, Tausende von Arbeitsplätzen in Deutschland abzubauen.

Das wiederum irritierte die Arbeitnehmervertreter, die geglaubt hatten, man habe sich längst auf andere Schritte verständigt. Schon am 24. Oktober hatten sie mit Opel-Chef Michael Lohscheller Sofortmaßnahmen besprochen, zum Beispiel Altersteilzeit oder Arbeitszeitverkürzungen. Doch PSA-Manager Chéreau bevorzugte offenbar sein Modell.

Dadurch sei kostbare Zeit verloren gegangen, kritisieren Opel-Mitarbeiter. „Statt die besprochenen Maßnahmen schnell umzusetzen, ist seit Wochen nichts

passiert“, heißt es aus dem Umfeld der Verhandlungsteilnehmer, „die Folge ist, dass Opel weiter Geld verbrennt.“

Die Belegschaftsvertreter befürchten, dass das geplante Abfindungsprogramm Opels Probleme verschärfen werde. Es könnte ein Anreiz für hoch qualifizierte Mitarbeiter sein, zu Konkurrenten wie Daimler oder BMW überzulaufen. Ein Signal nach dem Motto: Rette sich, wer kann. Bei Opel blieben dann all jene, die woanders keinen Job mehr bekommen.

Uneins ist man auch über die Informationspolitik. Die Planzahlen zum Stellenabbau will Opel nicht kommunizieren, weder nach innen noch nach außen. Alles soll möglichst geräuschlos vonstattengehen.

Das Unternehmen will stattdessen die positiven Botschaften in den Vordergrund rücken. Die neue Strategie, die Opel und PSA im November vorgestellt haben, enthält viele wohlklingende Ideen: gemeinsam entwickelte Autos, eine Elektro-Offensive, Wachstum in Märkten wie Brasilien oder China. Was genau der Plan für die Opel-Standorte bedeutet, ist allerdings unklar – und das sorgt für Unruhe in der Belegschaft. Vorstandschef Lohscheller sagt: „Aus strategischen Gründen können wir keine Details über die Allo-

kation von zukünftigen Fahrzeugen bekannt geben.“

Den Werken in Deutschland hat PSA bislang nur Zusagen für den Bau von zwei neuen Fahrzeugen gegeben. Im Gegenzug wurden andere Projekte gestrichen, beispielsweise die neue Version des Geländewagens Mokka, den Opel noch Ende 2016 als große Zukunftshoffnung präsentiert hatte.

Vage bleibt auch, welche Technologien künftig überhaupt noch in Deutschland entwickelt werden. Zwar betonen PSA und Opel, am Hauptsitz Rüsselsheim entstünden „globale Kompetenzzentren“, etwa für „ausgewählte Assistenzsysteme“. Opel solle „noch deutscher“ werden als bisher. Von früheren Plänen, den Standort zu einem Zentrum für E-Mobilität auszubauen, ist hingegen nicht mehr viel übrig.

Diese Woche hat PSA eine Kooperation mit dem japanischen Nidec-Konzern verkündet. Der neue Partner soll den ganzen PSA-Verbund mit Elektromotoren versorgen, inklusive Opel. Der Plan dahinter: Die Ingenieure an den deutschen Stand-



Werkseingang am Sitz Rüsselsheim: „Die Treppe wird von oben gekehrt“

orten sollen in Zukunft möglichst viele zugelieferte Komponenten verarbeiten – und die Investitionen in eigene Technik so weit wie möglich zurückfahren.

Während die Chefs von PSA und Opel „die Geburt eines europäischen Champions“ bejubeln, rechnen Finanzmanager Sparpläne durch. Die Ausgaben für Produktion und Personal, aber auch für Forschung und Entwicklung, sollen erheblich schrumpfen. Im Vergleich zu früheren

Jahren sinken die Budgets teils um die Hälfte.

Entsprechend groß ist die Unsicherheit an den deutschen Standorten. Beispiel Eisenach: In der früheren Vorzeigefabrik ist Kurzarbeit zum Dauerzustand geworden. Der dort produzierte Kleinwagen Corsa verkauft sich schlecht. Dieses Jahr werden die Mitarbeiter vorzeitig in Weihnachtsurlaub geschickt – für einen Monat. Auf Dauer wird etwa ein Drittel der gut 1800 Beschäftigten nicht mehr benötigt. In den Werken in Kaiserslautern und Rüsselsheim drohen ebenfalls Einschnitte.

Opel-Chef Lohscheller verspricht, er wolle den Umbau schaffen, ohne ein Werk zu schließen. Außerdem sollen seine Sparmaßnahmen nicht nur die Belegschaft, sondern auch das Management treffen. „Die Treppe wird von oben gekehrt“, lautet einer seiner Lieblingssätze. Die Arbeitnehmervertreter wollen ihn beim Wort nehmen. Sie fordern, dass das Management keine Boni für das Jahr 2017 erhält.

Simon Hage

Mail: simon.hage@spiegel.de