

Bonus für den Abbau

Autoindustrie Das Vertrauen der Opel-Belegschaft in den französischen Eigentümer PSA schwindet. Sie befürchtet, dass er die Traditionsmarke kaputtspart.

Uwe Raubert sieht aus wie ein Mann, der einiges aushält. Zwei Meter groß, breites Kreuz, hellwacher Blick. Mehr als 40 Jahre lang hat er für Opel gearbeitet. Am Hauptsitz Rüsselsheim baute er Anlagen, die für die Produktion von Modellen wie Insignia oder Zafira benötigt wurden. Bei Opel fühlte sich Raubert derart wohl, dass er sogar nach Feierabend noch weitermachte: als ehrenamtlicher Kassenwart des Sportclubs Opel 06 Rüsselsheim.

Doch Rauberts Loyalität wurde nicht belohnt. Seit Sommer 2017 hat Opel keine Arbeit mehr für ihn. In seiner Abteilung, dem Anlagen- und Vorrichtungsbau, gebe es praktisch nichts mehr zu tun, sagt Raubert. Vom neuen Eigentümer, der PSA-Gruppe aus Frankreich, kämen einfach nicht genügend Aufträge.

Mittlerweile baut Raubert keine Anlagen mehr, sondern informiert sich über Abfindungsangebote bei der Personalabteilung. Dort sei der Andrang so groß wie nie, erzählt er: »Es ist erschreckend, wie viele Leute weg wollen.«

Am vergangenen Dienstag reiste er mit Kollegen nach Eisenach, um gemeinsam mit 1400 Opelanern gegen drohende Sparmaßnahmen zu protestieren. »Wenn es so weitergeht«, sagt er, »wird Opel sich nicht mehr über Wasser halten können.«

Damit drückt Raubert aus, was mittlerweile viele Opel-Mitarbeiter befürchten: dass der PSA-Konzern den Rüsselsheimer Autobauer kaputtspart. Dass er massenhaft Personal abbaut – und von der Traditionsmarke am Ende nur die Hülle übrig lässt. Die IG Metall warnt bereits vor einem »Tod auf Raten«.

Die Politik ist alarmiert, doch ihre Reaktion wirkt hilflos. Thüringens Ministerpräsident Bodo Ramelow (Linke) fordert, der Standort Eisenach dürfe nicht »auf eine kalte Art Stück für Stück ins Abseits manövriert« werden. Schließlich sei das ostdeutsche Werk ein »industriepolitisch Zeichen der deutschen Einheit«.

Während die Opelaner in Eisenach für den Erhalt ihrer Jobs demonstrierten, ließ PSA-Chef Carlos Tavares sich von seinen Aktionären bejubeln. Sie segneten sogar

einen Bonus für den Manager ab. Er soll eine Million Euro erhalten – für die Übernahme und Sanierung von Opel.

Vielen Mitarbeitern erscheint das wie Hohn. Den Sparplan hat Tavares nicht allein erarbeitet, sondern mithilfe der Opelaner. 150 Führungskräfte waren am Sanierungskonzept »Pace« – zu Deutsch: Geschwindigkeit – beteiligt.

Doch die Opel-Mitarbeiter erhalten keine Prämie, im Gegenteil. Geht es nach der Firmenleitung, sollen sie auf Teile ihrer vertraglich zugesicherten Lohnerhöhungen verzichten. Den Beschäftigten in Großbritannien und Spanien hat PSA bereits Einschnitte verordnet. Jetzt sind die deutschen Standorte dran, das Opel-Management in Rüsselsheim zieht mit: »So weiterzumachen wie in der Vergangenheit ist keine Option«, sagt Opel-Chef Michael Lohscheller.

Bis heute vermeidet es das Management jedoch, konkrete Zahlen zu nennen. Wenn überhaupt, geschieht das in diskre-

für unrealistisch. Die neuen Geschäftsfelder seien zu klein, zu unbedeutend.

In der Bundesregierung sieht man sorgenvoll, wie radikal der mächtige Mann aus Paris saniert und Zusagen bricht, die er der Vorgängerregierung gegeben hatte. Ein zweites Auto habe er in Eisenach produziert, das Entwicklungszentrum in Rüsselsheim ausbauen wollen. Jetzt mache er genau das Gegenteil, heißt es aus dem Wirtschaftsministerium.

Minister Peter Altmaier (CDU) hat bereits mit Tavares telefoniert, eine Einladung zu einem Treffen in der vorvergangenen Woche sagte der Franzose ab. In der Bundesregierung geht man davon aus, dass er sich von seinem Kurs nicht abbringen lässt. In Berlin sieht man die eigene Machtlosigkeit: Es gebe keine rechtliche Handhabe, die vor einem Jahr gegebenen Versprechungen einzufordern.

Vor allem in Eisenach geht die Angst vor Jobabbau um. Seit Monaten warten



Opel-Mitarbeiter bei Kundgebung in Eisenach: »Ins Abseits manövriert«

ten Sitzungen, zum Beispiel am 22. November. Da schockten Opel-Manager den Betriebsrat mit weiteren Sparideen. Das Budget für Forschung und Entwicklung solle bis 2020 von 1,4 Milliarden Euro auf 742 Millionen nahezu halbiert werden. Für einige Anwesende war das ein Alarmsignal: PSA wolle an Opels Zukunft sparen.

Der intern vorgelegte Plan widersprach den Versprechen, die PSA-Chef Tavares zuvor den Ingenieuren in Rüsselsheim gemacht hatte. Opel-Fahrzeuge sollten deutsche Technik enthalten, die Marke werde auf diese Weise »noch deutscher«.

Den Rüsselsheimer Entwicklern sagte Tavares wohlklingende Kompetenzen zu, etwa für neuartige Brennstoffzellen oder Fahrerassistenzsysteme. 5800 der heute gut 7000 Ingenieurstellen im Entwicklungszentrum sollen so gerettet werden. Die IG Metall hält die Kalkulation jedoch

die Beschäftigten auf versprochene Investitionen. Ab 2019 soll hier ein neuer Geländewagen gebaut werden. Doch PSA hat den Plan erst einmal gestoppt, um Zugeständnisse zu erzwingen.

Die Not der Opelaner lockt bereits Besucher an, die keiner eingeladen hat. Eine Gruppe von AfD-Funktionären versuchte am Dienstag, das Werksgelände zu betreten. Auf ihren blauen Fahnen stand in weißen Versalien »ALARM«. Eine Menschenkette stellte sich dem AfD-Trupp in den Weg. Mittendrin: Uwe Raubert, der Anlagenbauer aus Rüsselsheim.

Solange er noch Opelaner ist, will Raubert keine Rechtspopulisten in der Firma dulden. Opel sei eine weltoffene, internationale Firma, findet er.

Simon Hage, Gerald Traufetter