

Schlachtfest

Die Übernahme von Opel durch PSA wird zu einer brutalen Rationalisierungswelle in der gesamten Autobranche beitragen



6

Hätte jemand vor einem halben Jahr vorgeschlagen, Opel möge doch mit dem französischen Autohersteller Peugeot (PSA) zusammengehen, so wäre dies von allen relevanten Gesprächspartnern in Deutschland – im Opel-Betriebsrat, bei der IG Metall, in der Berliner Regierung, bei den Ministerpräsidenten der drei Bundesländer mit Opel-Standorten – schlicht als

Schnapsidee bezeichnet worden. Nun, nachdem die Entscheidung fiel und der französische Konzern PSA dem US-amerikanischen Autokonzern GM seine deutsche Marke Opel abkauft, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung der deutschen Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries und der Ministerpräsidenten von Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen: „Das heutige Signing

[die Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen GM, PSA und Opel; W.W.] ist ein erster Schritt, um in Europa einen europäischen Global Player durch den Zusammenschluss von Opel/Vauxhall und PSA auf den Weg zu bringen.“

Die Erklärung zeigt nicht nur, dass Sprache verräterisch sein kann. Es handelt sich vor allem um ein Statement, das die Wirklichkeit auf den

Kopf stellt und den menschlichen Verstand beleidigt.¹ Bleiben wir nüchtern und halten wir drei Dinge fest.

Erstens: Mit der Opel-Übernahme befinden sich drei ähnlich starke Automarken, Peugeot, Citroen und Opel bzw. Vauxhall unter einem Konzerndach. Diese buhlen in vergleichbaren Preisklassen mit vergleichbaren Modellen um eine vergleichbare kaufstarke bzw. nachfrage-schwache Kundschaft. Selbst der beruhigende Hinweis vom PSA-Boss Carlos Tavares, PSA sei in Frankreich und im „Süden Europas“ und Opel in Deutschland stark, überzeugt nicht. In Deutschland konkurrieren Peugeot und Citroen durchaus direkt mit Opel. Es gibt längst Produktionsverbindungen zwischen Opel und PSA – zu Lasten von Opel.² Und auch in Spanien sind beide Unternehmen direkte Konkurrenten: Dort produziert Opel 360 000 und PSA 500 000 Autos.

Zweitens: Beide Autokonzerne, PSA und Opel, sind auf den schwächsten der drei großen Pkw-Märkte, auf Europa, konzentriert. Sie sind beide in den USA nicht und in China kaum präsent. Und diese Konzentration auf Europa erhöht sich mit dem Zusammengehen noch. Bislang hing PSA zu 60 Prozent vom europäischen Markt ab. Mit Opel liegt diese Mühlstein-um-den-Hals-Marke bei knapp 70 Prozent.

Drittens: Auch nach der Übernahme spielt der neu zusammengesetzte Konzern PSA weltweit in der zweiten Liga. Global Player ist etwas anderes. PSA hat zusammen mit Opel eine

rechnerische Jahresproduktion von weltweit 4 Millionen Pkw. Der Konzern liegt damit noch unter dem Niveau von Nissan (5,2 Millionen), Fiat (4,8 Millionen) und Honda (4,5 Millionen). Die Distanz zur Top-Klasse (VW und Toyota mit 10, Hyundai mit 7,5 und GM dann – ohne Opel – mit gut 6,5 Millionen Pkw) bleibt weiter groß. Vor allem aber ist auch der neue PSA-Konzern in China, auf dem heute bereits wichtigsten und in Zukunft absolut entscheidenden Automarkt, völlig unzureichend vertreten. Opel gibt es in der VR China nicht. PSA unterhält dort zusammen mit dem chinesischen Hersteller Dongfeng ein Joint Venture. Die Jahresproduktion liegt bei 750 000 Pkw. Zum Vergleich: VW produziert in China 3,4 Millionen Pkw, GM 1,7 Millionen.

Das soll nicht heißen, dass es in Bälde nicht neue überraschende Konstellationen geben könnte. Es kann auch sein, dass Tavares einen „großen Plan“ in der Tasche hat, der zu seinem übergroßen Ego passen würde. Einige Stichpunkte: Tavares war lange Zeit die Nummer zwei bei Renault und jahrelang Top-Manager bei Nissan. Nissan wird von Renault kontrolliert. An Renault und PSA ist der französische Staat jeweils mit Sperrminoritäten beteiligt. Louis Gallois ist PSA-Aufsichtsratschef und in diesem Kontrollgremium als Vertreter des französischen Staates präsent. Gallois ist in der selbsternannten französischen Elite das, was man heute einen Netzwerker nennt.³ Seit vielen Jahren fordern führende Kapitalisten in Frankreich, allen voran der Renault-Chef Carlos Ghosn und der aussichtsreiche Präsidentschaftsbewerber Emmanuel Macron, den Rückzug des französischen Staates aus den Industriebeteiligungen, so bei Renault. Letzteres wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass Renault bei Nissan auch die seit langem angestrebte Aktienmehrheit übernehmen kann.⁴ Dongfeng ist an PSA mit 13,7 Prozent beteiligt. Dongfeng hat in China nicht nur ein Joint Venture mit PSA, sondern auch ein solches mit Nissan, das sogar größer als das Dongfeng-PSA-Joint Venture ist.⁵

All diese Puzzle-Teile lassen sich auf verschiedene Weise zusammenfü-

gen. Und ein Konglomerat PSA-Renault-Nissan-Dongfeng wäre weit vorne an der Weltspitze.

Doch gleichgültig, ob solche Allmachtphantasien im Spiel sind oder ob es zunächst „nur“ bei dem Dreimarken-Zusammenschluss Peugeot-Citroen-Opel bleibt: Auf der Tagesordnung steht ein massives Rationalisierungsprogramm bei Opel und PSA. Zehntausende Arbeitsplätze sind akut bedroht. Tavares hat seit seinem Antritt als PSA-Boss 2013 gezeigt, dass er ein harter Sanierer ist. Pro Jahr werden dort 2000 PSA-Jobs vernichtet. Die wöchentliche Arbeitszeit wurde auf bis zu 44 Stunden erhöht. Nachtarbeit und Flexibilisierung wurden deutlich gesteigert. Die Garantien, die PSA bei Opel abgab, reichen gerademal ein paar Monate über die Bundestagswahl hinaus. Spätestens im Frühjahr 2018 wird Tavares Werkschließungen verkünden. Dann hoffen die deutschen Opel-Vertreter, es möge die britischen Vauxhall-Leute treffen. In Eisenach mag man erwarten, dass es zunächst Kaiserlautern an den Kragen geht. Die Bandarbeiter werden argumentieren, dass die Entwicklungsabteilung in Rüsselheim aufgebläht ist. Und die Opel-Beschäftigten im polnischen Gliwice können darauf verweisen, dass

sie im Vergleich zu den Opel-Kollegen im spanischen Saragossa weniger als die Hälfte kosten und an den moderneren Anlagen malochen. Diese Art Teile-und-herrsche Spiele gab es nach dem beeindruckenden Streik bei Opel in Bochum 2004: Die Solidarität der anderen Opel-Standorte blieb aus; das Werk in Bochum wurde geschlossen. Es gab sie übrigens auch 1984, als es zuvor eine durchaus vergleichbare Übernahme gegeben und PSA die europäischen Werke von Chrysler (Ex-Simca, später Talbot) übernommen hatte.⁶

Ein derartiges Auseinanderdividieren steht spätestens 2018 neu auf der Tagesordnung, wenn es nicht bei den Belegschaften und deren Vertretungen zu einer grundlegenden Neuorientierung und einer Zurückbesinnung auf die Solidarität kommt.

Auf die Frage nach Garantien für den Erhalt der Opel-Standorte antwortete Tavares recht offenerherzig: „Das einzige, was *uns* beschützt, ist Leistung.“ Das sagt ein Mann, der sich in seinem Arbeitsvertrag ausbedungen hat, an 22 Wochenenden im Jahr weiter Motorsport-Rennen fahren zu dürfen und der sich im letzten Jahr das Gehalt für seine *Leistung* auf 5,2 Millionen Euro verdoppeln ließ.

Anmerkungen:

- 1 Verwundert nimmt man zur Kenntnis, dass der thüringische Ministerpräsident Bodo Ramelow, Mitglied der Partei DIE LINKE und ein geschulter Gewerkschafter, diese Erklärung mit unterzeichnete und auf diese Weise die Opel-Belegschaft in Eisenach und anderswo veralbert.
- 2 Das Zafira-Nachfolgemodell wird im PSA-Werk in Sochaux als Klon des Peugeot 3008 und mit der internen Bezeichnung EMO2 hergestellt. Produktionsstart: 2017. Die französische Gewerkschaft CGT verweist darauf, dass das Projekt der Opel-Übernahme durch PSA „schon lange in den Schubladen lag“ (*Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 18. Februar 2017).
- 3 L. Gallois war lange Zeit Chef der Staatseisenbahn SNCF, dann Top-Mann beim Rüstungs- und Flugzeughersteller EADS bzw. Airbus. Er ist seit Juni 2012 „Generalkommissar für [französische] staatliche Investitionen“ und damit Mitglied im Kabinett der französischen Regierung.
- 4 Renault hält an Nissan 40 Prozent Anteile; Ghosn ist in Doppelfunktion Chef von Renault und von Nissan. In Japan gibt es massiven Widerstand gegen die Übernahme von Nissan durch Renault solange es bei Renault den genannten erheblichen Staatseinfluss, gestützt auf eine Sperrminorität, gibt.
- 5 Das Dongfeng Joint Venture mit Nissan hat die irreführende Firmenbezeichnung „Dongfeng Motor Co.“ [= Company], wohingegen Dongfeng selbst als „Dongfeng Motor Corp.“ [= Corporation] firmiert. „Nissan“ taucht dort bewusst nicht auf. Der Name eines Herstellers, der im japanischen Aggressionskrieg gegen China die Motoren für Kampfflugzeuge herstellte, wirkt verkaufshemmend.
- 6 Mitte der 1970er Jahre geriet Chrysler in eine (erste) tiefe Krise. Der Konzern verkaufte darauf alle seine ausländischen Engagements. Simca-Chrysler ging an den Konzern PSA, der die Simca-Fertigungen unter der neuen Marke Talbot weiterführte. Es gab also damals bereits unter dem PSA-Dach drei Marken: Peugeot, Citroen und Talbot. Talbot hatte durchaus moderne Technik aufzuweisen, so das Modell Simca 1100, erstmals vorgestellt 1967 als Dreiturer mit Schrägheck, später mit der Modellbezeichnung „Horizon“ („Auto des Jahres 1979“). Dies war der Vorläufer des Golf und Dutzender vergleichbarer Kompaktklasse-Modelle. Doch Talbot erlebte in der Umklammerung mit Peugeot und Citroen einen Niedergang. Es kam zu einer verzweifelten Gegenwehr mit einer Werksbesetzung des Talbot-Werks in Poissy im Dezember 1983. Die Talbot-Beschäftigten, 50 Prozent Afrikaner (!), wurden von den anderen PSA-Beschäftigten im Stich gelassen. Nach Spaltungen der Belegschaft und einer brutalen Räumung durch Spezialeinheiten wurde schließlich die Marke Talbot aufgegeben.