

# Arbeitswelt

**Herr Köhlinger, wir wollten eigentlich über Transformation sprechen, über die Umstellung auf eine grüne Wirtschaft und die Folgen dieser Transformation für die Beschäftigten. Nun hat Opel zunächst angekündigt, das Werk im thüringischen Eisenach wegen fehlender Zulieferteile mindestens bis Jahresende zu schließen und rund 1300 Beschäftigte in Kurzarbeit zu schicken. Dann wurden Pläne der Opel-Mutter Stellantis bekannt, die beiden Produktionsstätten in Rüsselsheim und Eisenach auszugliedern. Droht das Ende von Opel?**

Die Gefahr wurde in den letzten Jahren immer wieder heraufbeschworen. Wir müssen daher mit allen Eventualitäten rechnen. Für die IG Metall sind die Koordinaten aber völlig klar: keine Zerschlagung und Sicherung der Arbeitsplätze an allen drei Opel-Standorten. Statt einer Aufspaltung sind nachhaltige Zukunftsperspektiven



ze. Das ist eines der Konfliktfelder, auf dem wir in den letzten Monaten unterwegs waren.

**Und da sind wir beim Thema Transformation. Ist Opel ein Beispiel dafür, wenn dieser Prozess aus dem Ruder läuft?**

Naja, wir wollen die Transformation ja nicht verhindern. Wir müssen die Pariser Klimaziele erreichen und die IG Metall hat sich auch nie gegen technischen Wandel gestellt. Wir sind allerdings der Auffassung, dass die Transformation sozial gerecht und demokratisch gestaltet werden muss. Und das ist nicht möglich ohne eine Ausweitung der Mitbestimmung. Wir brauchen dringend Brücken in die Arbeitswelt von morgen. Es darf keine Entlassungen geben und wir müssen im Unternehmen mit der Arbeitgeberseite darüber verhandeln, wie die Transformation gestaltet werden kann. Immer wenn wir an Standorte kommen und dort einen Zukunftstarifver-

und Investitionen in die Standorte gefragt. Und das Thema Kurzarbeit ist noch nicht abschließend entschieden. Es gibt eine Kurzarbeitsvereinbarung in Eisenach, die ohnehin bis Jahresende galt, die sah aber nicht Kurzarbeit Null vor. Das hat die Unternehmensleitung jetzt einseitig verfügt. Man könnte sagen: Die bauen Autos und verhalten sich wie Autokraten. Und das stimmt, vor allem bezogen auf das Management in Paris, das sich auch nach vier Jahren schwer tut, deutsche Mitbestimmung und sozialpartnerschaftliche Strukturen zu akzeptieren. Kurzarbeit kann man eben nicht einfach anordnen. Es bedarf der Zustimmung des Betriebsrates und einer Überprüfung durch die Bundesagentur für Arbeit. Wenn Kurzarbeit vermeidbar ist, muss sie vermieden werden.

**Und das ist in Eisenach der Fall?**  
Wir haben den dringenden Verdacht, dass ein Verteilungsproblem konzernintern zu Ungunsten von Eisenach gelöst werden soll.

**Die beiden Ankündigungen treffen Sie völlig unvorbereitet?**

Ja. Ein Tag vor der Ankündigung gab es eine Betriebsversammlung in Eisenach und dort hat das Management das nicht thematisiert. Ebenfalls einen Tag zuvor war eine Aufsichtsratssitzung. Ich gehöre dem Aufsichtsrat nicht an, aber jede Wette, dass eine Zerschlagung des Unternehmens auch dort kein Thema war. Deshalb beantragt die Arbeitnehmerbank gerade eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung. Wir reden bei Stellantis über einen Weltkonzern, und unsere Erwartung ist, dass das Halbleiterproblem solidarisch unter den Standorten in Europa gelöst wird. Das Motiv ist ja mutmaßlich, dass die Bedin-



Die IG-Metall fordert die Sicherung der Arbeitsplätze an allen drei deutschen Opel-Standorten. IMAGO IMAGES

## „Es muss eine Ausweitung der Mitbestimmung geben“

IG-Metall-Bezirksleiter Jörg Köhlinger über leuchtende Alarmlampen im Fall Opel, das frühzeitige Einbeziehen der Arbeitnehmerschaft in Umbauprozesse und die Kurzsichtigkeit der hessischen Landespolitik

gungen in Frankreich deutlich teurer sind und man hier glaubt, sich von den Lohnkosten entlasten zu können.

**Durch das Kurzarbeitergeld.**

Genau. Aber wenn Kurzarbeit vermeidbar ist, dann darf nicht in die Sozialkassen gegriffen werden.

**Im Opel-Werk in Eisenach wird der Bau des Modells Grandland gestoppt, aber im französischen Sochaux soll die Grandland-Pro-**

**duktion weiterlaufen. Für den Autoexperten Ferdinand Dudenhöffer ist das „kein gutes Zeichen“.**

Ein gutes Zeichen ist das auch für uns nicht. Die Alarmlampen gehen an. Deshalb fordern wir, dass der Grandland zurückkommen muss, und zwar möglichst schnell.

**Um es auf den Punkt zu bringen: Lieferengpässe werden als Vorwand genommen, um das Unternehmen umzubauen.**

Ja, das ist allerdings kein Alleinstellungsmerkmal von Opel und Stellantis. Das erleben wir in vielen Industriebetrieben, auch in sehr namhaften. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Continental AG hat es besonders prägnant formuliert, wenn auch mit Blick auf die Pandemie und nicht auf die Halbleiter. Er sagte sinngemäß, dass er kein Unternehmen kenne, das diese Gelegenheit nicht zum „Rightsizing“ (kosteneffektive Restrukturierung, d.Red.) oder zur Verlagerung nut-

trag verhandeln wollen, stellen wir Fragen: Was soll eigentlich in fünf, acht und zehn Jahren hier produziert werden? Welche Geschäftsfelder, welche Marktentwicklung, welche Qualifikationen braucht es dafür?

**Und die Antwort?**

Es gibt drei Arten von Antworten. Einmal: „Das geht Sie gar nichts an. Das ist eine Unternehmensentscheidung.“ Dann: „Wir wissen es selbst nicht.“ Und die dritte Variante ist, wenn die Arbeitgeberseite durchblicken lässt, sie wisse es zwar, dürfe es aber nicht sagen.

**Das ist nicht befriedigend.**

Nein, das verspielt Vertrauen und führt zu Entwicklungen, wie wir sie auch bei Opel sehen. Wenn Transformation gelingen soll, muss es eine Ausweitung von Mitbestimmungsmöglichkeiten geben. Dann müssen Betriebsräte und Gewerkschaften frühzeitig einbezogen werden.

**Sie haben die Brücken in die Arbeitswelt der Zukunft angesprochen. Wie sehen die aus?**

Wir brauchen unbedingt ein Transformationskurzarbeitergeld und es muss ein Recht auf eine zweite Ausbildung geben. Denn viele Berufsbilder werden sich verändern oder haben sich bereits verändert. Dann braucht es eine abgestimmte regionale Wirtschafts- und Strukturpolitik. Wir sagen immer: Die Transformation entscheidet sich in der Region. In Form von Weiterbildungsverbänden kooperieren wir mit Arbeitgebern, mit ihren Verbänden oder der Agentur für Arbeit, um zu analysieren, welcher Bedarf in einer Region herrscht. Zum Beispiel bei der geplanten Batteriefabrik in Kaiserslautern: Ein Teil der Beschäftigten wird aus dem Komponentenwerk von Opel dorthin wechseln.

# Die Eisenacher Bänder stehen still

## Bauteile fehlen: Opel-Personal in Kurzarbeit / Angst vor Zerschlagung

VON STEFFEN HERRMANN

Mit einem Tag der offenen Tür feierte Opel im September 2017 das 25-jährige Bestehen seines Standorts in Eisenach. Tausende Besucherinnen und Besucher strömten auf das Werksgebäude am Nordrand des Thüringer Waldes. „Die Belegschaft dieses Standortes ist seit jeher stolz darauf, hier zu arbeiten und setzt sich mit Leib und Seele für ihr Werk ein“, sagte der Betriebsratsvorsitzende Bernd Lösche an dem Festtag vor vier Jahren. „Das sind gute Voraussetzungen auch für die Zukunft.“

Damals produzierten rund 1800 Beschäftigte die Opel-Modelle Corsa und Adam. Inzwischen sind es nur noch 1300 – das Ergebnis eines Abbaus Hunderter Stellen in kurzer Zeit, wenn auch ohne betriebsbedingte Kündigungen. Nun fehlen nach Unternehmensangaben Bauteile für die Produktion des einzig verbliebenen Modells Grandland. Die Eisenacher Bänder stehen still, das Personal soll in Kurzarbeit. Dazu

die Pläne, das Werk von Opel zu lösen und an Einheiten des Stellantis-Konzerns zu koppeln – von guten Voraussetzungen für die Zukunft spricht kaum noch jemand.

Angst um Opel, das Gefühl kennt man in Eisenach. Seit 1990 lässt Opel hier Autos bauen, seit 1992 im heutigen Werk. Zur Eröffnung kam der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl. Das für die Zeit sehr moderne Werk mit seinen rund 1900 Beschäftigten passte gut zu Kohls Versprechen von blühenden Landschaften.

### Proteste angekündigt

Wirklich rund lief es spätestens seit den 2000er Jahren aber selten: Ab 2007 traf die Finanzkrise auch den damaligen Mutterkonzern General Motors. Bänder standen still, ein Verkauf oder sogar das Ende des Werkes stand im Raum. Soweit kam es nicht, die Automobilgeschichte Eisenachs wurde fortgeschrieben. Und die ist lang: In der Stadt werden seit mehr als 120 Jahren Autos gebaut. Von 1904 an zunächst die Marke Dixi, die 1928

von BMW übernommen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg liefen dann mehr als 1,6 Millionen Wartburgs vom Band.

„Der Fahrzeugbau gehört zur DNA der Stadt“, sagte Eisenachs linke Oberbürgermeisterin Katja Wolf dem MDR nach Bekanntwerden der Produktionspause. Über eine Schließung des Werkes wollte die Politikerin nicht spekulieren. Nur so viel: „Es wäre eine Katastrophe für die Stadt und die gesamte Region.“

Nachdem die Umstrukturierungspläne von Stellantis publik wurden, betonte ein Opel-Sprecher zwar, die Arbeitsbedingungen sollten für alle Beschäftigten unverändert bleiben, bestehende Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen sollten weiter gelten. Aber der Versuch, die Situation zu beruhigen, scheiterte. Die IG Metall warnt vor einer möglichen Zerschlagung von Opel und kündigt Widerstand an: Am 29. Oktober sollen Protestaktionen in Hessen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland und in Thüringen den Druck auf Stellantis erhöhen.

### ZUR PERSON



**Jörg Köhlinger**, 1963 in Wetzlar geboren, ist seit 1987 bei der IG Metall und seit 2015 ihr Bezirksleiter Mitte.

Von 2009 bis 2014 war er Mitglied des Aufsichtsrates der Continental AG. Er sitzt zudem im Aufsichtsrat der ThyssenKrupp Rasselstein, Andernach sowie der Eisengießerei Fritz Winter. FR

**Das sind oft andere Berufsbilder.** Ja. Leute, die bisher am Band gearbeitet haben, müssen erst mal lernen, wie Batteriezellen hergestellt werden. Dafür braucht man aber eben Transparenz über den Projektplan: Wie viele Beschäftigte mit welcher Qualifikation brauche ich wann? Die Arbeitgeberseite hält das häufig unter Verschluss und schadet damit letztendlich der

muss einen solchen Weg einschlagen, die Voraussetzungen dafür sind da. Es braucht jetzt eine aktive Industriepolitik. Auf keinen Fall darf man es dem Markt allein überlassen. Wichtig ist, dass eine staatliche Industriepolitik an Voraussetzungen gebunden ist: Beschäftigung, Qualifizierung und Ausbildung müssen gesichert werden.

**Eine Schlüsselrolle in der nächsten Bundesregierung wird den Grünen zukommen. In Hessen stellen die Grünen mit Tarek Al-Wazir immerhin seit 2014 den Wirtschaftsminister. Ist in den vergangenen sieben Jahren genug passiert?**

Nein. Ganz klar, nein. Die Landesregierung in Hessen segelt unter dem Radar. Wir haben das oft angesprochen, aber der Ministerpräsident hat immer signalisiert, es gebe kein Problem in Hessen: hohe Einkommen, hohe Beschäftigung, den Hessen gehe es gut. Ich habe den Eindruck, Volker Bouffier und Tarek Al-Wazir un-

### Umstrittene Entscheidungen Continental und Bosch bauen um

**Continental-Chef** Nikolai Setzer will Lehren aus der teils heftigen Kritik an den Stellenstreichungen und Schließungen in einigen Werken ziehen. Natürlich gibt es

lösen. „Wir haben in vielen Bereichen Geschäfte, die sich stark gewandelt haben, wie beispielsweise von analog zu digital – etwa bei den Displays im Auto“

mit deutlich höher qualifizierten Arbeitsplätzen.“

**Auch Bosch baut um:** Im badischen Bfhl sollen bis 2025

Entwicklung des Standorts.

### **Der Arbeitgeberseite fällt es oft schwer, die Rolle als „Herr im Haus“ aufzugeben.**

Aber das ist kurzfristig. Die Transformation kann nur gelingen, wenn man auf die Expertise und Motivation der Beschäftigten zurückgreift. Ein „Herr im Haus“-Standpunkt passt nicht mehr in die Zeit. Wenn wir den Grundsatz verwirklichen wollen, dass es keine Entlassungen in der Transformation gibt, dann braucht es die Möglichkeit, Qualifizierungspläne aufstellen zu können. Wir brauchen die frühzeitige Beteiligung an solchen Unternehmensentscheidungen und wir brauchen auch eine Veränderung des Mitbestimmungsrechts, wie wir das von erfolgreichen Unternehmen auch schon kennen. Das Volkswagengesetz zum Beispiel beinhaltet Regelungen, nach denen ein Standort nicht geschlossen werden darf. Es sei denn, es gibt eine Zweidrittel-Mehrheit.

### **Da kommt die Politik ins Spiel.**

Genau, die Änderung des Mitbestimmungsrechts ist eine Forderung an die Politik. Aber wir brauchen auch eine technologische Offensive. Die industriepolitische Flankierung für Schlüsseltechnologien wurde in Deutschland leider verschlafen. Deswegen fehlt es heute an Halbleitern und an einer eigenen Batteriezellenfertigung, deswegen hinkt die Elektrifizierung hinterher und deswegen haben wir ein massives Energieproblem.

### **Kann denn eine Koalition aus SPD, Grünen und FDP da etwas bewegen?**

Sie hat vor allem die Verpflichtung dazu. Eine Ampelkoalition

erschätzen, dass Hessen/ auch ein Industrieland ist und damit auch die Transformation. Man schaut auf den Finanzplatz, auf die Verkehrsinfrastruktur und den Flughafen – aber Industrie scheint für die Regierungsparteien keine größere Rolle zu spielen. Das ist ausgesprochen kurzfristig. Wir haben rund 100 000 Industriearbeitsplätze in Hessen, aber Industrie gehört nicht zu den herausragenden Themen in der hessischen Landespolitik. In anderen Bundesländern ist das anders.

### **Zum Beispiel?**

Im Saarland ist aktive Industriepolitik eine Selbstverständlichkeit. In Rheinland-Pfalz gibt es zum Beispiel einen Transformationsrat. In diesem Rat sitzen Arbeitgebervertreter, Politik und Gewerkschaften und entwickeln Prozesse, wie die Transformation in Rheinland-Pfalz gestaltet werden kann.

### **Die Wirtschaft endet allerdings nicht an Landesgrenzen. Sie vertreten Beschäftigte in vier Bundesländern, die sich stark voneinander unterscheiden und stehen mehreren Arbeitgeberverbänden und Landesregierungen in verschiedenen Partienkonstellationen gegenüber. Wie kriegt man das unter einen Hut?**

Das liegt häufig an der Haltung und der Einstellung der Akteure. Da ist die Politik in Rheinland-Pfalz, Thüringen und im Saarland besser aufgestellt als in Hessen. Im Zweifel hat man ein paar Termine mehr, aber entscheidend ist das Wollen der Beteiligten – und da hat Hessen Nachholbedarf.

INTERVIEW: STEFFEN HERRMANN

immer Dinge, die man besser machen kann“, sagte er den Nachrichtenagenturen dpa und dpa-AFX im Rückblick auf die umstrittenen Entscheidungen. Aus diesen Erfahrungen könne auch das Management lernen. Insgesamt hält er die Abstimmungsprozesse, die größtenteils in die Zeit vor seinem Wechsel an die Unternehmensspitze fielen, jedoch für solide: „Wir waren so transparent, wie es in so einer komplexen Situation möglich war.“ Der Standort Deutschland insgesamt bleibe überdies zentral für Conti.

**Der Dax-Konzern** hatte im vergangenen Jahr erklärt, dass sich manche Fabriken mittelfristig nicht mehr auslasten ließen. Für etliche Beschäftigte kam das relativ überraschend. So sollte das Reifenwerk in Aachen zunächst bereits bis Ende 2021 dichtgemacht werden. Der Schritt löste Proteste aus: Die Gewerkschaften IG BCE und IG Metall fühlten sich nicht hinreichend einbezogen, NRW-Ministerpräsident Armin Laschet (CDU) nannte das Vorgehen von Continental anfangs „kalten Kapitalismus“. Die Hannoveraner steuerten jedoch nach. Unter anderem erhielt Aachen eine Gnadenfrist für ein weiteres Jahr. Verhandlungen mit Belegschaftsvertretern ergaben dann, dass auf betriebsbedingte Kündigungen „wo immer möglich“ verzichtet wird und eine kleine Gruppe auch 2023 noch dort bleibt. Außerdem sollen so viele Beschäftigte wie möglich für neue Jobs weiterqualifiziert werden. Auch an anderen Standorten laufen solche Programme.

Conti könne sich indes nicht von äußeren Entwicklungen

erklärte Setzer. „Wir haben einige Produkte, die schlichtweg wegfallen, wie beispielsweise analoge Geschwindigkeitsanzeigen. Wir sind einer Veränderung ausgesetzt, der wir uns nicht entziehen können.“

### **Der zweitgrößte deutsche**

Automobilzulieferer baut verstärkt das Geschäft mit Elektronik und Software aus. Aber auch das klassische Reifengeschäft, mit dem Conti einst groß wurde, hat für Setzer Potenzial – etwa bei sensorunterstützten, „smarten“ Modellen. Das Traditionswerk Hannover-Stöcken habe sich zu einem Zentrum für Entwicklung und Recyclingkonzepte gewandelt. „Natürlich ist es schade, dass wir dort nicht weiter Reifen herstellen konnten“, meinte Setzer. „Zur Wahrheit gehört aber auch: Wir beschäftigen heute mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Stöcken als zuvor. Und noch dazu

insgesamt 750 Stellen abgebaut werden. Davon wären wegen Teilzeit 1000 Menschen betroffen. Bosch informierte die Beschäftigten in der vergangenen Woche bei einer Betriebsversammlung über die Pläne. Demnach soll der Standort zwar erhalten bleiben, aber kleiner werden. Die Jobs, die am Standort Bühl/Bühlertal verschwinden, sollen nach Osteuropa und China verlagert werden. Die Geschäftsleitung spricht davon, „wettbewerbsfähiger“ zu werden. Für die IG Metall ist die Transformation vom Verbrenner zum Elektroauto ein Vorwand: „Die Verlagerung hat mit der Transformation gar nichts zu tun. Da geht es um reine Profitmaximierung“, sagte der Betriebsratsvorsitzende Klaus Lorenz in einer Mitteilung der Gewerkschaft. „Unserer Region droht ein sozialer Kahlschlag, auch für die Zulieferer.“ dpa/sbh



Beschäftigte des Reifenherstellers Continental protestieren 2020 gegen die geplante Schließung des Werkes in Aachen.