

## REPORTAGE

AUTOINDUSTRIE

# Der lange Todeskampf

Tobias Müller, Antwerpen

**Anfang des Jahres wurde bekannt, dass das Opelwerk im belgischen Antwerpen schließen soll - wenn sich nicht schnell ein Investor findet. Die Beteiligten, seit Jahren in Sorge um ihren Arbeitsplatz, schwanken zwischen Frust, Hoffnung und Apathie.**

Sommer 2000. Paul Oste, 41, macht Familienurlaub in Frankreich, als er einen Anruf erhält. Seine Mutter meldet sich aus Belgien mit einer Hiobsbotschaft: das Opel-Werk in Antwerpen, wo ihr Sohn seit 18 Jahren arbeitet, soll geschlossen werden. Paul Oste, Bandarbeiter, der die Einstellungen von Brems- und Benzinleitungen kontrolliert, ist ein nüchterner Typ. Überreaktionen sind seine Sache nicht. Trotzdem ist er „kurz erschrocken“. Als er am Ende der Ferien zurück nach Hause fährt, macht er sich Sorgen. Was er nicht weiß: die Ungewissheit wird von nun an zu seinem Alltag gehören.

Sommer 2010. In wenigen Wochen wird Paul Oste 51. Wieder hat sein Leben eine wichtige Wendung genommen: sein letzter Arbeitstag liegt hinter ihm. Aus der angekündigten Schließung des Werks wurde eine Hängepartie, aus der Ungewissheit eine Dekade. Für Paul Oste, inzwi-

schon stellvertretender Teamverantwortlicher, ist damit nun Schluss. Er gehört zu den 1.250 Mitarbeitern, die mit Sozialplan entlassen wurden. Die Woche Urlaub in der Türkei, die vor ihm liegt, ist das erste Stück der neuen Wirklichkeit. Eigentlich wollte er sich erholen. Um wieder fit zu sein für „Oppel“, wie es im lokalen Dialekt heißt. „Doch das ist jetzt nicht mehr nötig.“ Für dieses Leben, sagt er, ist die Arbeit getan. Paul Oste ist nun im Vorruhestand, auf eigenen Wunsch.

Etwas später in diesem Sommer gibt Gewerkschaftler Rudi Kennes der „Gazet van Antwerpen“, der wichtigsten Zeitung der Region, ein Interview. Darin bekräftigt er, noch immer an eine Rettung zu glauben. Wenn sich bis Ende September ein Investor findet, kann das Werk überleben. Gelingt dies nicht, ist am Jahresende Schluss. Unwiderruflich. Alle vierzehn Tage treffen sich die Regierung der Region Flandern, Werksleitung und Gewerkschaften, um über neue Optionen zu beraten. Mehr als Hundert Interessenten soll es geben, schreiben belgische Zeitungen im Juni. Das Management hält sich bedeckt.

Kennes ist ein Jahr jünger als Paul Oste. In den letzten Jahren wurde er zum Gesicht des Überlebenskampfes bei Opel Antwerpen. Drei Gewerk-

schaften gibt es in Belgien: eine sozialistische, eine christliche und eine liberale. Rudi Kennes, seit 31 Jahren im Betrieb, vertritt die sozialistische Gewerkschaft ABVV im Werk. Man kennt ihn als unerschütterlichen Optimisten und selbstlosen Kämpfer. Opel, sagte er im letzten Jahr, sei wichtiger als seine Gesundheit. Gerade ist er aus dem Krankenhaus entlassen worden. Herzprobleme. Ein Warnschuss. Er will versuchen, künftig etwas herunter zu schalten. Er weiß aber auch, dass das nicht leicht wird: „So einen Job kannst du nicht halb machen.“

In diesem Jahr ist der Ausnahmezustand konstant. Er beginnt am 20. Januar mit dem „unglücklichen Ergebnis der gegenwärtigen Geschäftsrealität“. So nennt Nick Reilly, Direktor des europäischen General Motors-Zweigs, die Entscheidung, das 1925 gegründete Werk zu schließen. Antwerpen opfern, damit Opel überlebt - diese Logik leuchtet am Standort nicht ein. Am selben Tag errichten die Gewerkschaften einen Kontrollposten am Tor zum Werksgelände. Zunächst lässt man kein fertiges Auto mehr passieren. Als die Werksleitung droht, den Nachschub an Unterteilen zu stoppen, ändern die Protestierenden ihre Strategie. 5.000 frisch vom Band gerollte

Astras halten sie permanent zurück. „Unsere Kriegsbeute“, sagt Kennes. Täglich kommen 500 neue dazu. Im Gegenzug lassen die Gewerkschafter 500 passieren.

**Das Werk soll aus politischen Gründen schließen - davon sind in Antwerpen alle überzeugt.**

Überraschend ist die Nachricht vom Ende nicht. Über der Opel-Niederlassung an der Noorderlaan, tief im Hafen von Antwerpen, hängt seit Jahren das Damoklesschwert der Schließung. Für Paul Oste liegt alles am neuen Astra. Vor einigen Jahren inspizierte eine Arbeitsgruppe alle fraglichen Werke auf ihre Produktions-Voraussetzungen. Antwerpen erreichte die höchste Bewertung. „Die Auszeichnung dafür hängt in meinem Büro“. Es folgte ein knappes Jahr zwischen Hoffen und Bangen, dann hieß es, das neue Modell werde in Deutschland, England und Polen gefertigt. Ein Schock, sagt Paul Oste. „Von da an verstanden wir, dass es vorbei war.“ 2007 werden 2.200 Ar-

Pochen auf Solidarität über die Grenzen hinweg: Opel-Arbeiter aus Deutschland und Belgien vor dem von Schließung bedrohten Werk in Antwerpen.



FOTO: ACUVB-CGSLB/Flickr

beiter entlassen. Fast jeder zweite der 4.700 zählenden Belegschaft. In der Folge wird bekannt, dass auch der als Ersatz vorgesehene Geländewagen SUV künftig in Südkorea hergestellt wird.

Dass das Werk aus politischen Gründen schließen soll, davon sind in Antwerpen alle überzeugt. Es ist Februar, in einem ausrangierten Linienbus, den der ABVV am Kontrollposten abgestellt hat, argumentiert Rudi Kennes leidenschaftlich gegen die Pläne des Managements. Antwerpen habe 2009 Gewinn erwirtschaftet, „eine Henne mit goldenen Eiern“ nennt er den Standort. Am Tisch sitzt ein ABVV-Mitarbeiter und feilt an der neuen, gesamt-europäischen Proteststrategie. Er zeigt das Logo. Wir sind alle Opel, steht darunter. Für Rudi Kennes liegt die Solidarität der Kollegen auf der Hand. „Der GM-Geschäftsplan für Opel basiert auf Hunderten Millionen Euro Staatsunterstützung und auf Lohnkosten-Einsparungen von 1,2 Milliarden Euro. Wenn Antwerpen dicht macht, wird Reilly unseren Teil der Einsparungen, etwa 20,2 Millionen pro Jahr, bei den Arbeitern der anderen Fabriken holen.“

Paul Oste kann mit solchen Reden nichts anfangen. Er sitzt in einer Bar in Antwerpen-Luchtbal, am Anfang

der Noorderlaan, wo er gelegentlich mit den Kollegen nach Feierabend saß. „Pintjes“ verhaften. „Solidarität?“, fragt er, fasst sich mit einer Hand an die Nase und dreht sie mit Wucht um. Wieso sollte ausgerechnet den Gewerkschaftern das Hemd nicht näher als die Hose sein? Dann folgt ein Exkurs über die Standortvorteile Antwerpens. Die Docks gleich um die Ecke, niedrige Transportkosten, der Zug fährt direkt ans Werkgelände. „Hast du das in Kaiserslautern oder Eisenach? Ich denke nicht.“ Die Lohnkosten seien auch nicht höher, also, folgert er, geht es um Politik. „Belgien hat kein Geld. 500 Millionen wollte die flämische Regierung für den Erhalt des Werks ausgeben. Das ist doch kein Geld.“

Unweigerlich muss man an eine Anekdote denken, die EU-Kommissarin Neelie Kroes einmal einem belgischen Wirtschaftsmagazin preisgab. Von General-Motors-Bossen, die Minister aus den Opel-Ländern ganz offen fragten, wie viel es ihnen wert sei, die Werke in ihren Ländern zu erhalten. Belgien hat da schlechte Karten, denkt Paul Oste. Und wenn er aus dem Opel-Tauziehen und dem geplatzten Magna-Deal etwas gelernt hat, ist es das: „Einem Deutschen ist nicht zu trauen.“ Bitter fügt er an: „Zwei Kriege

haben die Deutschen verloren. Diesen haben sie gewonnen.“

Auf dem Werksgelände ist im Frühjahr Geld das dominierende Thema. Den ganzen April über ziehen sich die Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Management um die Modalitäten der Schließung. Wie lange wird nach einem Investor gesucht? Wie sieht der Sozialplan aus? Als dieser schließlich angenommen wird, von gut drei Viertel der Arbeiter und fast allen Angestellten, liegt der Kompromiss bei maximal 144.000 Euro Abfindung, brutto. Dazu gibt es pro Person 2.295 Euro - „Verpissprämie“, wie Paul Oste das nennt. Zusammen mit seinem Kumpel und Vormann, der auch Paul heißt, hat er sich für den Vorruhestand entschieden. Im Mai ist es soweit. Doch nach der letzten Schicht will „kein Hurragefühl“ aufkommen. Eher fühlt sich der frischgebackene Frührentner „wie ein geprügelter Hund“. Sein Rücken ist kaputt, im Hals sitzt Arthrose: „Fließbandarbeit zerstört dich.“ Trotzdem - gäbe es einen Knopf, mit dem Paul Oste das Werk erhalten könnte, er würde ihn drücken.

Für Rachid Hamdaoui, der seinen wirklichen Namen nicht nennen will, geht das Warten dagegen weiter. 34 ist er, und auch schon seit 14 Jah-

ren dabei. Mehr als die Hälfte davon in Unsicherheit. Die Gerüchte über Schließung oder Rettung wechselten sich ab. Immer länger wurden die Phasen der Kurzarbeit. Zwölf Tage Schicht, zehn Tage zu Hause. Gehalt und Arbeitslosengeld wechseln sich ab. In der Sommerpause im August konnte Rachid immerhin mit seinen Kindern wegfahren. Meist decken sich die Schulferien nicht mit dem Rhythmus der Kurzarbeit. Es bleibt etwas mehr als ein Monat, um einen Investor zu finden. Eine „reelle Chance“ dafür bestehe noch - soweit die letzte, vage Information zum Thema Anfang August. Die Fabrik stirbt im Schnecken tempo. Noch immer ist die Tür einen Spalt weit offen. Rachid Hamdaouis Resignation steigt in dem Maße, in dem sich der Spalt schließt. Wenn es vorbei ist, findet er, ist die Entlassungsprämie eigentlich nicht ausreichend. Schmerzensgeld wäre angebracht. „Sie haben uns kaputt gemacht, körperlich und mental.“