

Großes Zittern bei VDO

Viele Arbeitsplätze nach dem Verkauf an Continental auf dem Prüfstand

Ulrich Viehöver
Automobilwoche, 27.8.2007

Hannover. Seit Wochen inspizieren Continental-Vorstandschef Manfred Wennemer und sein Team die 18 großen deutschen Standorte von Siemens VDO. Auf Einladung der Siemens-Spitze tritt Wennemer dabei als Gastredner auf und spricht von einer gemeinsamen Zukunft – die Erwartungen der Mitarbeiter an den Conti-Chef sind entsprechend hoch. Doch als rund 3500 der 7500 Mitarbeiter im Werk Regensburg kamen, um Klarheit über ihr Schicksal am größten VDO-Standort zu erhalten, enttäuschte sie ihr künftiger Ober-Boss herb. Wennemer gab keine Garantien für Arbeitsplätze ab.

Unterdessen läuft das Restrukturierungsprogramm bei VDO auf Hochtouren. Bereits im Frühjahr legte Siemens Pläne zur Rationalisierung bis 2011 vor, die nach Ansicht der Betriebsräte 5000 der knapp 20.000 Stellen in Deutschland kosten dürften. Dieser Abbau soll allein durch fünf Prozent mehr Produktivität jährlich erreicht werden. Wennemer setzt auf die Wirkung dieses Programms. Zudem durchleuchten Integrationsteams aus VDO- und Conti-Leuten seit dem 10. August Standorte und Produkte. Um drei Milliarden Euro soll sich der Umsatz überschneiden.

Nach der Inspektion könnte das Werk Würzburg zum Verkauf stehen. Hier fertigen 1410 Beschäftigte Kleinmotoren, die auch Brose und Valeo interessieren. Sollte Wennemer auf solche Standardprodukte verzichten, stünde auch das Conti-Werk in Berlin (350 Mitarbeiter) zur Disposition. Eine ähnliche Fertigung in Haldensleben wird bis Ende 2007 geschlossen und auf Berlin übertragen.

Den stärksten Aderlass befürchtet man in Regensburg. Fest steht,



FOTO: DPA

Siemens VDO Zentrale in Regensburg: Die Verwaltung des fusionierten Conti/VDO-Konzerns wird künftig auf Hannover konzentriert.

dass die Zentrale des fusionierten Konzerns in Hannover sein wird. Das betrifft bis zu 1000 Beschäftigte in der Regensburger Verwaltung. Zudem überlappen sich viele Produkte mit den nahen Conti-Fabriken in Nürnberg (1300 Mitarbeiter) und Ingolstadt (1100). Alle drei Werke fertigen Steuergeräte und Sensoren für Airbags und Türen/Klappen sowie für die Einspritz- und Sicherheitstechnik. Welches Produkt künftig wo gebaut wird, ist nun Sache des internen Wettbewerbs. „Der Bessere wird gewinnen“, lässt Wennemer wissen.

Werke im Wettbewerb

Diese Devise gilt für alle Werke. So stehen Babenhausen (2500 Beschäftigte, Cockpits, Instrumente), Bebra (1000, Entwicklung, Elektromotoren, Wischsysteme, Kraftstoffpumpen), Dortmund (1300, Benzinpumpen, Kunststoffteile), sowie Schwalbach (1300, Verwaltung, Entwicklung) unter Druck. Hier überschneidet sich vieles mit Conti, gerade bei der Elektronik.

Scharf im Visier der Rationalisierer liegen Werke mit Produkten ohne besonderes Profil. Das

gilt für die VDO-Fabrik Karben (1530 Mitarbeiter). Hier entstehen Steuergeräte und Elektronikteile, die auch Conti fertigt. Unter Druck steht auch der Conti-Standort Gifhorn (1300 Mitarbeiter). Dieses Werk gilt als „Gemischtwarenladen“, der seit Jahren dahinsiecht.

Dort befürchten die Conti-Werker ähnlich wie in Karben, dass die Produktion ins Ausland verlagert wird. Spezielle Sorgen plagen fast 1000 Mitarbeiter in Wetzlar (Infotainment, Navigationsgeräte). Dem einstigen Philips-Ableger fehlt ab 2009 ein Anschlussauftrag.

Ein kräftiger Stellenabbau wird zudem in der angewandten Entwicklung befürchtet. Besonders bange Kräfte in Regensburg, Schwalbach und Bebra auf VDO-Seite, bei Conti geht es um Jobs im Entwicklungs- und Testzentrum Frankfurt-Rödelheim (3500 Mitarbeiter) sowie in Nürnberg und Ingolstadt. Und Conti wie VDO entwickeln ihre Fahrerassistenzsysteme in Sichtweite voneinander entfernt in Lindau. Bei dieser Fülle bitterer Entscheidungen wäre es Conti wohl am liebsten, die Weichen könnten unter Siemens-Regie bis Ende 2007 gestellt werden.