
Sanierungsplan für Opel: Der hessische Patient muss schlanker werden

Von Michael Kirchberger

Seit 100 Tagen hat Opel einen neuen Inhaber. Seit diesem Sommer haben die Manager des französischen Autobauers PSA, also Peugeot, Citroen und DS, das Sagen in Rüsselsheim. Und die mahnen dringend einen neuen Kurs des Unternehmens an. Seit 1999 macht Opel Verlust, bis heute ist der Schuldenberg auf fast 20 Milliarden Euro angewachsen. Der Marktanteil ist in dieser Zeit von 9,2 auf 5,2 Prozent gesunken. Mit gemeinsamen Anstrengungen und einem detaillierten Sanierungsplan soll Opel innerhalb kürzester Zeit wieder profitabel werden.

Ziel ist es, bis 2020 wieder eine Rendite von zwei Prozent zu erwirtschaften, bis 2026 soll der Gewinn sogar sechs Prozent betragen. Um dies zu erreichen, hat Opel-Chef Michael Lohscheller gemeinsam mit seinem Team und in Abstimmung mit PSA einen Sanierungsplan entworfen, der die Marke schnell wieder wettbewerbsfähig machen soll und heute vorgestellt wurde. Kostensenkung ist Kern der Maßnahmen, dennoch sollen betriebsbedingte Kündigungen und Werksschließungen vermieden werden. Was freilich keine Garantie für den Erhalt der Arbeitsplätze ist. Im Dialog mit den Gewerkschaften sollen jedoch Kurzarbeit (die in den meisten Fällen staatlich subventioniert wird) und Vorruhestandsregelungen die Zahl der Mitarbeiter reduzieren.

Auf dem Prüfstand steht auch die Effizienz der Produktion. Bessere Fertigungsabläufe sollen die Stückkosten um mindestens 700 Euro senken. Insgesamt soll Opel so wirtschaftlich arbeiten, dass bereits ein Jahresvolumen von 800 000 gefertigten Fahrzeugen den Eintritt in die Gewinnzone möglich macht.

Helfen sollen dabei Synergieeffekte beim Einkauf (30 Prozent), die Verschlankeung der Entwicklungsarbeit (25 Prozent) und Produktivitätssteigerungen (20 Prozent). Die Modellpalette wird klarer strukturiert. Die Zahl der Fahrzeugplattformen wird von neun auf zwei reduziert, die der Antriebsstränge von zehn auf vier. Kompetenz soll Opel bei der Elektromobilität erreichen. Unter dem Motto „Opel wird elektrisch“ sollen vier Baureihen, darunter der Grandland X als Plug-in-Hybrid und der Corsa mit Batterie, elektrifiziert werden. Dies haben die Rüsselsheimer bitter nötig, denn nach der Analyse ist die Marke nicht in der Lage, mit dem bisherigen Modellprogramm die von der EU 2020 vorgeschriebene CO2-Reduzierung zu erfüllen.

Das Geschäft mit leichten Nutzfahrzeugen will man um 25 Prozent ausweiten. Aktuell bestehen Allianzen zu Fiat und Renault, da Opel keine eigene Transporter-Fertigung hat. Die Pläne würden für beide Kooperationen das Aus bedeuten, denn PSA hat eigene leichte Nutzfahrzeuge im Programm, wenngleich die beiden größten Transporter, der Peugeot Boxer und der Citroen Jumper, ebenfalls mit Fiat in einem gemeinsamen Werk im italienischen Val di Sangro gebaut werden. Die Entwicklung von Opel-Fahrzeugen soll weiterhin in Rüsselsheim geleistet werden.

Dass die Sanierung von Opel möglich ist, hat PSA vorgemacht. Der ehrgeizige Konzernchef Carlos Tavares hat das Unternehmen in kurzer Zeit aus der Verlustzone geholt und zu satten Gewinnen geführt. 2013 lag die Umsatzrendite noch bei minus 2,8 Prozent, in diesem Jahr wird PSA wohl ein Plus von sieben Prozent abliefern. Zusammen mit Opel steigen die Franzosen zum zweitgrößten Automobilhersteller Europas nach VW auf und werden 4,3 Millionen Autos im Jahr verkaufen. Der Umsatz liegt dann bei 55

Milliarden Euro. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Opel-Chief Michael Lohscheller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel-Chief Michael Lohscheller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



PSA-Konzernchef Carlos Tavares.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



PSA-Konzernchef Carlos Tavares.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



PSA-Konzernchef Carlos Tavares.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
