



Manfred Stockburger

Jahrgang 1968

*Von 1990 bis 1995
Studium Film & Media
Studies, University of
Stirling, Schottland.*

*1995 bis 1997
Volontariat bei der
Heilbronner Stimme.*

*Seit 1997
Redakteur „Wirtschaft
Regional“ bei der
Heilbronner Stimme.*

«Der lange Kampf ums Werk – 40 Jahre Marsch auf Heilbronn»

Serie Heilbronner Stimme,
24.3. - 20.4.2015

HEILBRONN *Vor 40 Jahren wollte VW den Neckarsulmer Audi-NSU-Standort schließen*

Der Marsch auf Heilbronn vom 18. April 1975 gehört zu den Ereignissen, die sich tief ins kollektive Gedächtnis der Region eingebrannt haben. Zu Recht, denn vor 40 Jahren wäre Audi NSU beinahe geschlossen worden. Das Aus für die Fabrik mit damals gut 10.000 Beschäftigten war bereits beschlossene Sache – eigentlich ging es nur noch um den Zeitpunkt. Kurzarbeit und immer neue Gerüchte hatten in den Monaten zuvor für eine tiefe Verunsicherung gesorgt. „Wir wollen Arbeit“ riefen die Teilnehmer des Marsches. Die Existenzangst war greifbar und real. Dass in Neckarsulm heute eine der profitabelsten Fabriken des Konzerns steht, ist dem Widerstand der Belegschaft und der ganzen Region zu verdanken, der im Marsch vom 18. April mündete.

VW stand damals mit dem Rücken zur Wand, Überkapazitäten drückten. Die Ölkrise von 1973 hatte die Wirtschaftswunderjahre jäh beendet. Und Neckarsulm stand als „vereinigte Hüttenwerke“ im Verruf. Zum Werk gehörten auch Fabriken in Heilbronn und in Neuenstein. Der letzte NSU, der Ro 80 mit seinem Wankelmotor, mag der Stolz der Neckarsulmer gewe-



Hier im Heft sind zwei Artikel der Serie dokumentiert. Die ganze Serie mit Zusatzmaterial und Videos: www.stimme.de/themen/dossier-archiv/marsch-heilbronn



sen sein, aber die Nachfrage war gering und dadurch die Auslastung der Fertigung. 3.500 Mark Verlust machte das Unternehmen 1975 mit jedem Ro 80. Der Audi 100 wurde zwar seit 1971 in Neckarsulm produziert, aber das Fahrzeug war eng mit dem Audi-Schwesterwerk Ingolstadt verbunden.

HOHE DYNAMIK Im Februar 1975 überrascht dann die Nachricht auf der Titelseite der Heilbronner Stimme, dass das Werk geschlossen werden soll. Was bis dahin nur hinter vorgehaltener Hand diskutiert worden war – und immer wieder dementiert – ist nun plötzlich öffentlich. Im Protokoll der VW-Vorstandssitzung vom 5. Februar heißt es, dass eine grundsätzliche Einigkeit über die Notwendigkeit von Werksschließungen bestehe – neben Neckarsulm stehen auch die VW-Werke in Brüssel und Salzgitter auf der Kippe. Die Dynamik ist groß: Toni Schmücker, ein ausgewiesener Sanierer, hat gerade den Vorstandsvorsitz bei VW übernommen – in der Nachfolge des alten Audi-NSU-Manns Rudolf Leiding. Schmücker soll die Kohlen aus dem Feuer holen, und die Zeit drängt.

In der Region läuft derweil die Widerstandsmaschine an. Die IG Metall verteilt 50.000 Aufkleber und 40 000 Buttons, der Neckarsulmer Oberbürgermeister Dr. Erhard Klotz, damals 37, schreibt Briefe und Telegramme. Die Stimme nimmt die Zahlen auseinander und berichtet, dass Audi NSU im Gegensatz zu VW 1974 keine roten Zahlen geschrieben habe. Auch außerhalb der Region stößt der Kampf auf ein Medienecho. „Solang mer

no schnauft, is mer net tot“, zitiert der „Spiegel“ den Neckarsulmer Betriebsratsvorsitzenden Karl Walz. Auch die „Stuttgarter Zeitung“ nimmt den Kampf auf die Titelseite.

Gerade eine Woche im Amt macht Toni Schmücker die Presseberichte im Vorstand zum Thema und lässt parallel zum Schließungsplan ein Konzept erarbeiten, das die Stilllegung von Neckarsulm ausparen soll – zunächst wohl vor allem als Beruhigungsspiel. Bei einem Termin mit Klotz und dem damaligen Ministerpräsidenten Hans Filbinger in Stuttgart signalisiert Schmücker nämlich auch Anfang

März noch, dass Neckarsulm „in allerhöchster Gefahr“ sei. Aber die Proteste zeigen Wirkung. Seinen Vorstandskollegen berichtet Schmücker laut Protokoll vom 5. März, „dass der Schließung des Werkes Neckarsulm sehr großer Widerstand entgegengesetzt werde, der die Durchführung der Maßnahmen sehr erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen werde“.

VORSTAND FÜR SCHLISSUNG Gerettet ist das Werk mit dieser Feststellung aber noch lange nicht. „Aus unternehmenspolitischer Sicht ist eine Kapazitätsanpassung durch Schließung des Werksbereichs Neckarsulm und Verlagerung der Fahrzeugmontage von Salzgitter nach Wolfsburg bei Einschichtbetrieb in Brüssel und Emden erforderlich“, heißt es lapidar im Protokoll der VW-Vorstandssitzung vom 25. März. Diesen „Plan K“ empfiehlt der Vorstand entsprechend dem Aufsichtsrat, der am 14. April die Entscheidung treffen muss: „Zur Siche-

„Aus unternehmenspolitischer Sicht ist eine Kapazitätsanpassung durch Schließung des Werksbereichs Neckarsulm (...) erforderlich.“

VW-Vorstandsprotokoll vom 25. März 1975

zung der Existenz des VW-Konzerns kann eine weniger einschneidende Lösung nicht ins Auge gefasst werden.“ 30.000 Stellen sollten so abgebaut werden.

Die alternativ vorgestellte „Lösung S“ sieht eine „abgemilderte Kompromisslösung“ vor: Lediglich aus der sozialen Verantwortung des Unternehmens heraus sei denkbar, bei Schließung der Betriebsteile Neuenstein und Heilbronn das Werk Neckarsulm zunächst im Einschichtbetrieb weiterproduzieren zu lassen, „um die komplette Aufgabe des Platzes Neckarsulm mit allen sozialen Konsequenzen zu vermeiden“. Dennoch sollten damit im VW-Konzern 25.000 Stellen wegfallen, 21.000 davon innerhalb von drei Monaten.

Um die Zahl der anzeigepflichtigen Entlassungen zu verringern – Opel und Ford stellten gleichzeitig in Deutschland ein, wie der Göttinger Wirtschaftshistoriker Dr. Manfred Grieger bemerkt – wird die „Lösung S“ im Vorfeld der entscheidenden Aufsichtsratssitzung ergänzt und als „S1-Plan“ vom Aufsichtsrat dann schließlich mit der Mehrheit der Kapital-

vertreter beschlossen. „Im Werksbereich 4700 Entlassungen – Werke Heilbronn und Neuenstein werden geschlossen“, verkündet ein Stimme-Extrablatt am 15. April. Die Tagesproduktion wurde auf 250 Fahrzeuge festgelegt. Vor allem Ausländer verlieren ihre Stellen – sie werden mit „Rückkehrprämien“ abgefunden. Außerdem gibt es Abfindungen für ältere Mitarbeiter.

Obwohl der Vorstand ursprünglich das Gegenteil vorgeschlagen hatte, sind auch Schmücker und seine Kollegen zufrieden mit der Entscheidung, Neckarsulm „zunächst“ im Einschichtbetrieb weiterzubetreiben. Was dazu geführt hat? War es nur eine Finte? Zeichnete sich eine Verbesserung der Marktsituation ab? Das lässt sich aus den Protokollen nicht herauslesen. Aus regionaler Sicht entscheidend ist der erst am Tag des Marschs auf Heilbronn verkündete Entschluss, den Nachfolger des VW-Porsche 914 in Neckarsulm fertigen zu lassen. Die insgesamt 313.220 Porsche 924 und 944, die bis 1991 von Neckarsulmer Bändern laufen, werden zur Brücke in die Zukunft.

Zeitzeugen und viel Archivmaterial

In den Wochen bis zum Jahrestag des Marsches auf Heilbronn am 18. April kommen in einer Serie verschiedene Zeitzeugen zu Wort, die den Kampf um das Neckarsulmer Werk damals aktiv mitgestaltet haben.

Zum Teil wird es in Kooperation mit dem Audiovisuellen Zentrum Sprockhövel der IG Metall Videoaufnahmen der Zeitzeugengespräche geben, die im Internet auf www.stimme.de angeschaut werden können. Im Premium-Bereich gibt es umfangreiches Zusatzmaterial zur Serie.

Die Berichterstattung der Medien hatte damals großen Einfluss auf den Verlauf der Aktionen und auf die Rettung des



Werks vor der Schließung. In der gedruckten Zeitung und ebenfalls im Internet zeigen wir in den nächsten Wochen Schätze aus dem Stimme-Archiv – unter anderem Zeitungsseiten von damals zum Herunterladen.

Und was wäre, wenn die Proteste gegen die Schließungspläne nicht erfolgreich gewesen wären? Was wäre die Region ohne Audi? Wie ist die Stimmung in Bochum, wo das Opel-Werk im vergangenen Dezember geschlossen wurde? Auch mit dieser Frage beschäftigt sich die groß angelegte Artikelserie in den kommenden Wochen. *mfd*

«Das war eine granatenmäßige Stimmung»

Heilbronner Stimme, 30.3.2015

Zeitzeuge Klaus Zwickel: Breite Unterstützung durch die Öffentlichkeit war entscheidend

„Es muss irgendwann Mitte 1974 gewesen sein, als ich zum ersten Mal im Spiegel gelesen habe, in welcher Situation der Volkswagen-Konzern ist, nämlich in einer beschissenen“, erzählt Klaus Zwickel. Dabei sei es gar nicht um Neckarsulm gegangen sondern um den ganzen VW-Konzern. „Da ist mir zum ersten Mal bewusst geworden, dass Gefahr im Verzug ist“, erinnert sich der damalige Chef der Neckarsulmer IG Metall, der später zum Bundesvorsitzenden der Gewerkschaft aufstieg. Bis der Konflikt in die Öffentlichkeit kam, wurde es Februar 1975. Aufgeschreckt von der Stimme-Schlagzeile am 8. Februar organisierte Zwickel eine erste öffentliche Aktion auf dem Parkplatz vor der Fabrik. Über Tor 1 wurde ein Spruchband aufgehängt: Audi NSU muss bleiben. „Das war eine großartige Kundgebung, die Betriebsräte der benachbarten Betriebe waren mit ihren Truppen da“, erzählt Zwickel. „Aber ein Großteil der Audi-Belegschaft ist hinter uns vorbeigeschlichen und in den Feierabend gegangen. Das war eine sehr bittere Erfahrung.“



Uneinigkeit Als die ersten Meldungen zu lesen waren, hätten viele das gar nicht realisiert. „Das war für sie unvorstellbar, dass NSU geschlossen werden sollte.“ Die Führung des Betriebsrats unter Karl Walz wollte „aufpassen und den Volkswagenvorstand nicht verärgern“. Es

habe aber auch andere Stimmen gegeben: „Die machen uns platt, wenn wir hier die Arme in den Schoß legen.“ Diese Uneinigkeit führte dazu, dass Klaus Zwickel „in die Rolle des Dirigenten“, geraten sei, wie er selbst es formuliert: „Einer musste ja sagen, wo es langgeht.“ Als seinen „großartigen ersten Geiger“ bezeichnet er den damaligen Neckarsulmer OB Dr. Erhard Klotz. Entscheidend sei der breite Chor an Unterstützung durch die gesamte Öffentlichkeit gewesen. „Die Heilbronner Stimme hat einen großartigen Job gemacht.“

Schon vor dem legendären Marsch gab es viele Aktionen. „Da hat die örtliche Polizei in einer großartigen Weise mitgespielt“, erzählt Zwickel. „Für Kundgebungen braucht man Genehmigungen, aber die hatten wir nie, das war alles spontan organisiert.“ Sein Vize Werner Kuppel habe einfach den Polizeichef angerufen. „Dann sind ein oder zwei Einsatzfahrzeu-

ge gekommen und haben den Verkehr geregelt.“ Auch der Marsch auf Heilbronn war eine halb-spontane Aktion. „Wir wollten nochmals eine sichtbar große Aktion organisieren“, erzählt Zwickel. Fest stand zunächst nur, dass in Neckarsulm nach der Vesperpause eine Betriebsversammlung stattfinden sollte. Die Heilbronner sollten auch eine Aktion machen – und eventuell einen Demonstrationszug in die Stadt starten. „Ich stand beim Pförtner, damals gab es ja noch keine Handys. Dann hat ein Betriebsrat aus Heilbronn angerufen.“ Das war das Startsignal für die Neckarsulmer: Die Tore wurden geöffnet. „Die Mannschaft ist marschiert und zwar ausnahmslos alle: Die Kolleginnen in den hohen Schuhen, wie sie waren. Die Männer im Monteuranzug, die Leute waren ja nicht vorbereitet. Das war eine granatenmäßige Stimmung.“ Die Route führte aus Neckarsulm heraus auf der B27 in Richtung Heilbronn.

Autobahn In der Belegschaft gab es eine Gruppe, die die Autobahn besetzen wollte. „Das war das einzige Mal, wo ich Fracksausen bekommen habe.“ Bis dahin seien alle Aktionen hervorragend gelaufen. „Und dann marschiert plötzlich eine Gruppe auf die Autobahn und der Verkehr kommt zum Erliegen? Das hätte dieser Auseinandersetzung schlagartig einen völlig anderen Charakter gegeben.“ Zwickel war überzeugt, dass das einen Teil der Öffentlichkeit abgeschreckt hätte. Doch dazu kam es nicht: „Kurz vor der Autobahn habe ich mit drei kräftigen Betriebsräten gesprochen, einer von ihnen war der spätere Betriebsratsvorsitzende Schirmer. Theo, habe ich gesagt, geh' mal zu denen, die auf die Autobahn wollen.“

„Als eine Gruppe aus der Belegschaft die Autobahn besetzen wollte, das war das einzige Mal, wo ich Fracksausen bekommen habe.“

Der Erfolg: „Die haben ihren Plan dann einfach eingestampft.“ Die Hoffnung, dass sich der Heilbronner OB Hans Hoffmann mit den Demonstranten solidarisieren würde, war aber vergebens: „Der hat

uns hängen lassen, der Feigling.“ Der Protestzug sei dann vom Marktplatz weitergezogen zur Allee und dann wieder Richtung Neckarsulm. „Irgendwann am Nachmittag sind wir dann erschöpft, manche barfuß, im Werk angekommen.“ Gearbeitet wurde nicht mehr. Und der Tag danach? „Das war ein tolles Gefühl, aber es war noch immer nicht klar, wie es weitergeht“, sagt der Gewerkschafter. „Wenn sie uns platt gemacht hätten, dann hätte es keine Chance mehr gegeben. Aber keiner hat uns versprochen, dass es jetzt aufwärts geht.“ Der „S1“-Plan sei zwar ein Teilerfolg gewesen, aber er sah immer noch vor, dass die Belegschaft halbiert und die Zweigwerke in Heilbronn und Neuenstein geschlossen werden mussten. „Zunächst gab es keine Perspektive, was wird, wenn die Hälfte weg ist. Hat das Zukunft? Oder ist das ein Tod auf Raten?“

Hoffnung Die Befürchtungen sind nicht eingetroffen. „Aber wäre das Werk geschlossen worden, hätte nach zwei Jahren niemand mehr im VW-Konzern gewusst, dass es hier einmal ein Werk gab.“ Heute zählt es zu den besten der Branche. „Ich habe die Hoffnung, dass Vorstände auch ein bisschen als Nachwirkung unseres Kampfes heute ein Stück weit anders denken“, sagt Zwickel. „Wenn die Konjunktur nachlässt, dann wird man zumindest lange versuchen, kein Werk zu schließen, sondern alle Arbeitszeitmodelle nutzen mit der Hoffnung, dass alsbald die Sonne wieder scheint.“

■ *Begründung der Jury*

Die **Jury** hat sich entschlossen, den Willi-Bleicher-Preis in der Kategorie Print/Online zwei Mal zu vergeben. Einer der Preise geht an Manfred Stockburger für seine Artikelserie „Der lange Kampf ums Werk – 40 Jahre Marsch auf Heilbronn“. Die Artikelserie ist in der Heilbronner Stimme erschienen. Sie wird um ein ausführliches Online-Dossier aus Videos, Bildergalerien und historischen Seiten ergänzt. Die Serie wurde von der Heilbronner Stimme inzwischen auch als Broschüre aufgelegt.

Lebendiger kann Geschichte kaum erzählt werden. Und aktueller auch nicht. Vor 40 Jahren wollte VW den Neckarsulmer Audi-NSU-Standort schließen. Manfred Stockburger beschreibt aus zahlreichen Einzelperspektiven den Kampf der Belegschaft und der gesamten Region gegen die Konzern-Pläne. Er schreibt: „Der Marsch auf Heilbronn am 18. April 1975 gehört zu den Ereignissen, die sich tief ins kollektive Gedächtnis der Region eingebrannt haben... Das Aus für die Fabrik mit damals gut 10.000 Beschäftigten war bereits beschlossene Sache – eigentlich ging es nur noch um den Zeitpunkt. Die Existenzangst war greifbar und real“.

Warum VW das Werk schließen wollte – Überkapazitäten, Ölkrise, Konzentration auf Ingolstadt – bildet den Hintergrund der spannenden Zeitreise von Manfred Stockburger. Beim Lesen nimmt man buchstäblich am damaligen Geschehen teil. Man schaut dem VW-Aufsichtsrat über die Schultern. Man spürt die Fassungslosigkeit, die Angst und die Wut der Betroffenen und der gesamten Region: Die IG Metall mobilisiert, der Neckarsulmer Oberbürgermeister schreibt unablässig Briefe und telefoniert, um Unterstützung zu organisieren. Die Heilbronner Stimme liefert Fakten und hinterfragt die Entscheidungsgrundlage des VW-Konzerns. Die Pläne ziehen Kreise – bis in die Spitze der Landesregierung.

Die **Begründung** des Konzerns lautet: „Aus unternehmenspolitischer Sicht ist eine Kapazitätsanpassung durch Schließung des Werksbereichs Neckarsulm ... erforderlich... Zur Sicherung der Existenz des VW-Konzerns kann eine weniger einschneidende Lösung nicht ins Auge gefasst werden“. Das klingt nach der „Alternativlosigkeit“, die auch heute immer wieder mal bemüht wird, um Entscheidungen ohne Diskussion durchzusetzen. Die Zweifel an dieser Behauptung erwiesen sich als begründet. Heute steht in Neckarsulm eines der profitabelsten Werke des VW-Konzerns.

Manfred Stockburger schildert äußerst dicht und lebendig die dramatischen Wochen im Frühjahr 1975. Er trägt Dokumente zusammen, und er lässt Zeitzeugen zu Wort kommen. Unter anderem den späteren Betriebsratsvorsitzenden des Neckarsulmer Audi-Werkes, Theo Schirmer: „Wenn wir uns nicht gewehrt hätten, wäre das schlimm ausgefallen für die Region“. Es ist aber nicht nur die Tatsache, sich gewehrt zu haben. Es sind vor allem der Schulterchluss in der Region und die profunde betriebswirtschaftliche Argumentation unter anderem der Belegschaft, die zu einem Umdenken bei VW geführt haben. Und damit weist die Artikelserie weit über die damalige Zeit hinaus in die Gegenwart. Nicht alles glauben, nicht jede Berechnung schlucken – sondern hinterfragen, prüfen und Gegenvorschläge machen. Das geht nur gemeinsam und mit einer starken Vertretung der Belegschaft. Das galt damals, und das gilt heute. Manfred Stockburger schildert viele Facetten – spannend, kenntnisreich, lebendig – aber ohne Effekthascherei. Nach jedem Artikel will man gleich den nächsten lesen.

Für die Jury steht außer Frage, dass dies eine preiswürdige journalistische Leistung ist. Herzlichen Glückwunsch zum Willi-Bleicher-Preis 2015.