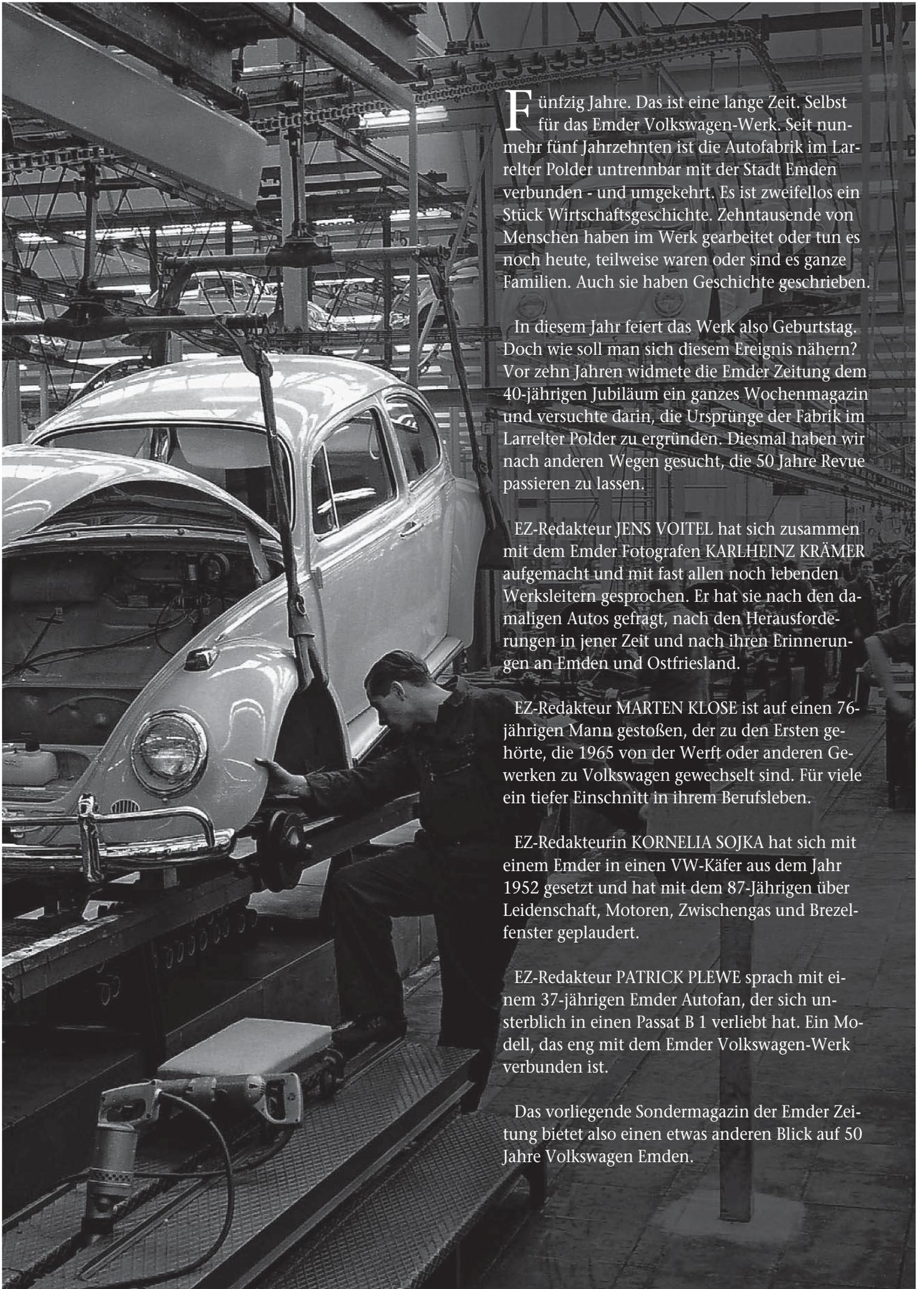


**50
JAHRE**



**Das Werk.
Die Menschen.
Die Region.**





Fünfzig Jahre. Das ist eine lange Zeit. Selbst für das Emdener Volkswagen-Werk. Seit nunmehr fünf Jahrzehnten ist die Autofabrik im Larrelder Polder untrennbar mit der Stadt Emden verbunden - und umgekehrt. Es ist zweifellos ein Stück Wirtschaftsgeschichte. Zehntausende von Menschen haben im Werk gearbeitet oder tun es noch heute, teilweise waren oder sind es ganze Familien. Auch sie haben Geschichte geschrieben.

In diesem Jahr feiert das Werk also Geburtstag. Doch wie soll man sich diesem Ereignis nähern? Vor zehn Jahren widmete die Emdener Zeitung dem 40-jährigen Jubiläum ein ganzes Wochenmagazin und versuchte darin, die Ursprünge der Fabrik im Larrelder Polder zu ergründen. Diesmal haben wir nach anderen Wegen gesucht, die 50 Jahre Revue passieren zu lassen.

EZ-Redakteur JENS VOITEL hat sich zusammen mit dem Emdener Fotografen KARLHEINZ KRÄMER aufgemacht und mit fast allen noch lebenden Werksleitern gesprochen. Er hat sie nach den damaligen Autos gefragt, nach den Herausforderungen in jener Zeit und nach ihren Erinnerungen an Emden und Ostfriesland.

EZ-Redakteur MARTEN KLOSE ist auf einen 76-jährigen Mann gestoßen, der zu den Ersten gehörte, die 1965 von der Werft oder anderen Gewerken zu Volkswagen gewechselt sind. Für viele ein tiefer Einschnitt in ihrem Berufsleben.

EZ-Redakteurin KORNELIA SOJKA hat sich mit einem Emdener in einen VW-Käfer aus dem Jahr 1952 gesetzt und hat mit dem 87-Jährigen über Leidenschaft, Motoren, Zwischengas und Brezelfenster geplaudert.

EZ-Redakteur PATRICK PLEWE sprach mit einem 37-jährigen Emdener Autofan, der sich unsterblich in einen Passat B 1 verliebt hat. Ein Modell, das eng mit dem Emdener Volkswagen-Werk verbunden ist.

Das vorliegende Sondermagazin der Emdener Zeitung bietet also einen etwas anderen Blick auf 50 Jahre Volkswagen Emden.



Die Karosserie kommt aus Wolfsburg, das Getriebe und der Rahmen aus Kassel, der Motor aus Hannover und die Vorderachse aus Braunschweig. Nur die Sitze und die Kabelstränge kommen aus Emden. Aber der Käfer wird im Emden Volkswagen-Werk zusammengebaut. Und das zählt. Nachdem das Werk auf dem ehemaligen Kohlfeld am 8. Dezember 1964 angelaufen ist, rollen Tag für Tag die runden Autos vom Band. Am Anfang bis zu 500 Autos. Fast alle gehen nach Übersee, werden im Emden Hafen verladen. Im März 1965 bricht der Frachter „Jarabella“ mit den ersten 1359 Emden Käfern auf. Bis Oktober 1967 folgen 437 Schiffsloadungen mit insgesamt 547 492 Neuwagen „Made in Emden“. Im Dezember 1969 ist der einmillionste Käfer fertig. Inzwischen liegt die Tagesproduktion in Emden bei 1160 Autos. Aus den anfangs rund 790 Mitarbeitern 7010 sind derweil geworden.

Der Weg in die erste Liga

Von
EZ-Redakteur
JENS VOTTEL



Die Geschichte von Volkswagen Emden erzählt von seinen Werksleitern

Die Geschichte des Emden Volkswagen-Werkes liegt aufgeschlagen auf einem Hocker im Wohnzimmer eines Einfamilienhauses im Wolfsburger Stadtteil Detmerode. Zumindest ist es ein kleiner Teil der jetzt 50-jährigen Historie, der in dem schweren, in braunes Leder gebundenen Buch zu finden ist: Ein Emden Wappen, alte Schwarz-Weiß-Fotos, einige mit Schreibmaschine oder auch handschriftlich geschriebene Dokumente.

Helmut Amtenbrink ist vor dem dicken Einband, den er zu seinem 25. Dienstjubiläum bei Volkswagen von den Kollegen überreicht bekommen hat, im wahren Sinne des Wortes in die Knie gegangen und blättert, auf dem Boden hockend, vorsichtig in den übergroßen Seiten.

Der heute 84-jährige Amtenbrink, ein rüstiger Mann mit weißem Haar, der einen vor nicht langer Zeit erlittenen Schlaganfall zumindest äußerlich gut weggesteckt hat, war von 1970 bis 1972 Leiter der Emden Autofabrik, und er taucht für die Emden Zeitung noch einmal tief ein in seine ostfriesische Vergangenheit, die für ihn mit dem VW-Käfer begann. Genauer gesagt: mit dem „1303“ - und mit einem dicken Problem.

Seit 1964, dem Gründungsjahr des Emden Volkswagen-Werkes, haben bislang neun Werksleiter die Geschichte der Fabrik im Larrelter Polder bestimmt: Jürgen Lütgens, Helmut Amtenbrink, Heinz Wischkony, Willi Schmidt, Karl Günther Büsching, Otto Joos, Dr. Siegfried Fiebig, Pavel Vacek und zuletzt Jens Herrmann. Eng mit diesen Namen verbunden sind die in Ostfriesland gefertigten Fahrzeuge des VW-Konzerns wie der Käfer, der VW-Bus, der Golf, der Audi 80, der Santana, der Taro und natürlich der Passat mit seinen bislang sieben Modell-Serien. Jedes der Fahrzeuge hat der gesamten Region Arbeit und auch ein Stück Wohlstand gebracht und gesichert. Volkswagen ist auch nach 50 Jahren noch der Arbeitgeber in Ostfriesland schlechthin.

Einige der bisherigen Emden Werksleiter stehen zudem für wichtige Etappen des Werkes auf seinem Weg zu dem, was es heute ist: das Leitwerk für die sogenannte B-Plattform des Konzerns, auf der vor allem der Passat gefertigt wird. Einige von ihnen waren zwei, drei, achteinhalb oder gar neun Jahre in Ostfriesland „stationiert“, andere dagegen deutlich kürzer. Die jeweiligen Amtszeiten waren geprägt vom Auf und Ab des jeweiligen Fahrzeugmodells, von Krisen und von der Freude über die inzwischen Millionen Fahrzeuge aus der Emden Produktion, von technischen Problemen, aber auch von spektakulären Innovationen, die weit über Emden hinaus Beachtung fanden.

In einem Büro im großen Verwaltungsgebäude des VW-Konzern in Wolfsburg geht es Anfang 1970 hoch her. Aus dem Zimmer, in dem der damalige Produktionsvorstand Otto Höhne seine Entscheidungen zu treffen pflegt, sind immer häufiger laute Telefongespräche zu vernehmen, deren Inhalte nicht selten bis in die Nachbarbüros zu hören sind. Am anderen Ende der Leitung werden die Verantwortlichen im Emden Werk vermutet, was sich dann auch schnell bestätigt.

Sechs Jahre nach dem Start der Käfer-Produktion in Emden läuft dort die zweite Generation an. Zumindest ist das der Plan und die Vorgabe der Zentrale. Doch es gibt Probleme. „Sie hatten dort Mordsschwierigkeiten“, erinnert sich Helmut Amtenbrink, der inzwischen aus der Hocke auf das weiche Sofa seines großzügigen Wohnzimmers gewechselt ist.

Auf der Kante des Sofas sitzend und einige Unterlagen vor sich, erinnert

sich der Assistent von Vorstand Höhne an die Schlagzeilen von damals: „Der 1303 wurde als Spritfresser abgestempelt. Er hatte auch tatsächlich einen enormen Spritverbrauch.“ Der Vergaser war schuld. Aber es gab noch andere Gründe, dass der neue Käfer in großer Zahl auf dem Werksgelände stand und nicht zu den Käfern in die USA unterwegs waren. Der Erfolg des Anlaufs war in Gefahr.

Der Käfer. Das Erfolgsmodell von Volkswagen ist der Grund dafür, dass in Emden überhaupt eine Autofabrik in den weichen Boden des Larrelter Polders gestampft worden ist. Innerhalb von nur neun Monaten entsteht auf einem rund 200 Hektar großen Areal, auf dem zuvor Kohl angepflanzt worden war, eine moderne Fabrik, die in ihren ersten Jahren täglich bereits 500 Autos ausspuckt und deren Mitarbeiter, die aus der gesamten Region an die Bänder gekommen sind, schon fünf Jahre nach dem Start das einmillionste Auto feiern können. Und der Erfolg des VW-Käfers geht weiter. Der erste Werksleiter, der inzwischen

verstorbene Jürgen Lütgens, und seine Mannschaft haben alle Hände voll zu tun.

Vor allem die Amerikaner sind heiß auf den Käfer. Der Emden Hafen brummt, kommt kaum noch nach, sodass Neuwagen sogar nach Bremen und Bremerhaven ausweichen müssen, um über den großen Teich verschifft zu werden. Am Ende, 1978, sind insgesamt 2 360 591 Käfer von den Emden Bändern gerollt. Nur der 1303, die zweite Käfer-Generation, will anfangs nicht so recht.

Als Helmut Amtenbrink deshalb Ende August als „Feuerwehrmann“ nach Emden geschickt wird, stößt er auf fast 5000 unfertige Autos, die auf dem Parkplatz zwischen der Fabrik und dem Hafen stehen. „Die konnte man nur als Trümmerhaufen bezeichnen“, erinnert sich der rüstige Pensionär in seinem Bungalow in Wolfsburg.

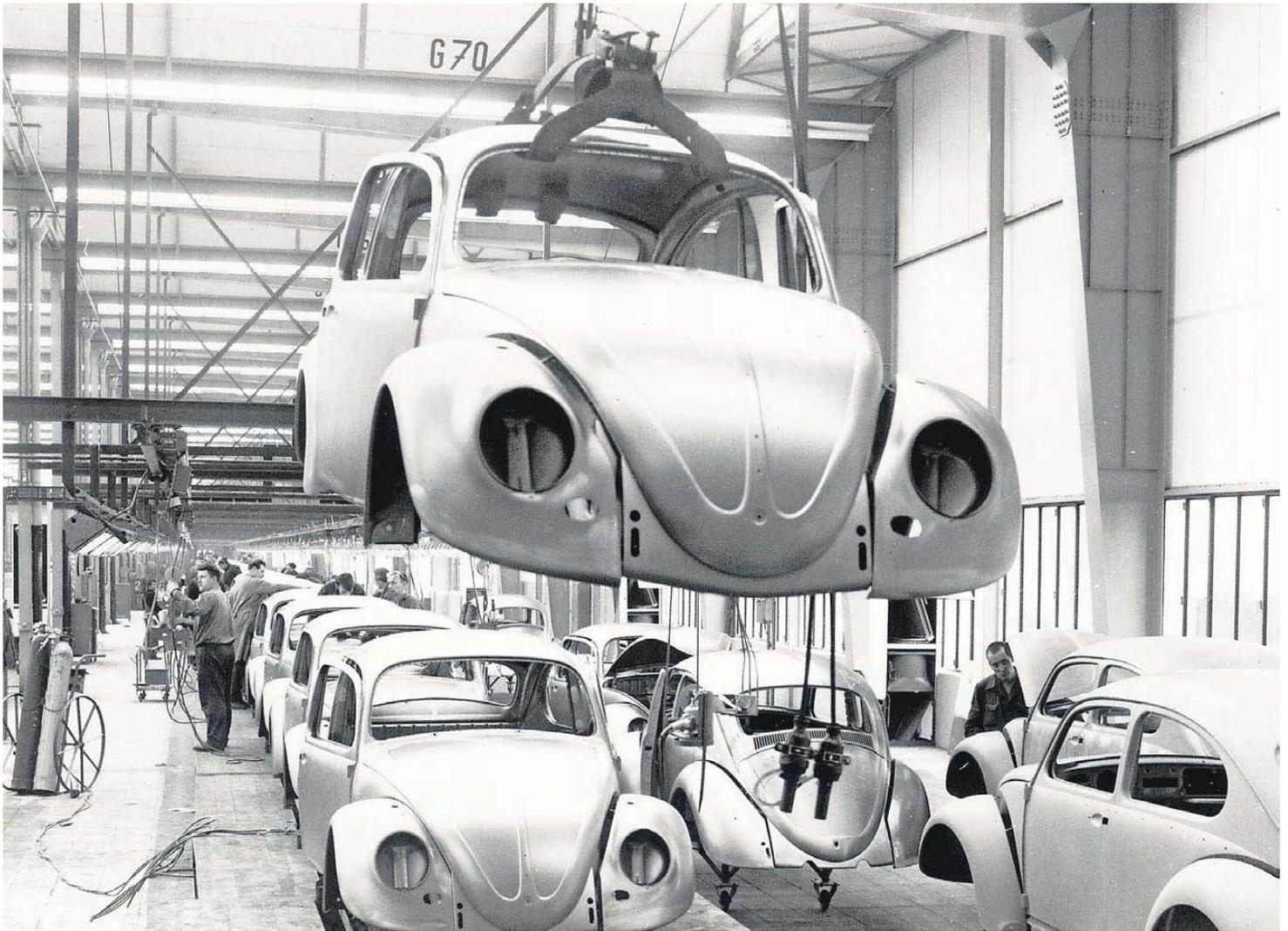
Nachdem sich der gebürtig aus Soltau

stammende Manager in Emden eingefunden hat, holt er die Verantwortlichen des Werkes einschließlich des Betriebsrates zusammen und stellt seinen Schlachtplan vor. Als Unterstützung kommt eine eigens aus Wolfsburg eine Spezialtruppe hinzu, die Amtenbrink ins ferne Ostfriesland ruft. Es dauert Wochen, bis die Fehler ausgeräumt sind, und sich der Käfer 1303, das Modell mit dem „langen Vorderwagen“, der „Federbein-Vorderachse“ und der „Panorama-Windschutzscheibe“, in die Emden Erfolgsgeschichte einreicht.

„Ich habe mehrmals erlebt, dass eine sogenannte Null-Serie, manchmal 100 Autos samt entsprechender Fertigungswerkzeuge, also das komplette Programm, wieder abgeblasen wurde“, sagt Amtenbrink. Der Grund: Der Käfer verkaufte sich über Jahre so hervorragend - und preisgünstig -, dass ein neues Modell da nicht mitkam. ▶



Tauchte gemeinsam mit der Emden Zeitung in die Emden VW-Geschichte ein: der ehemalige Werksleiter Helmut Amtenbrink (84).



Käfer am Haken: Bild aus dem Emden VW-Werk in den 70er Jahren.

„Schon der erste Käfer lief neun Jahre, sieben wären normal gewesen damals.“

Rund 9000 Beschäftigte arbeiten Anfang der 70er Jahre im Emden VW-Werk. Damit gehört der Standort der Größe nach hinter Wolfsburg, Hannover und Kassel gemeinsam mit Braunschweig zum Mittelfeld des expandierenden Konzerns. Der Käfer wird zu dieser Zeit allerdings nicht nur in Emden gebaut, sondern unter anderem auch in Ingolstadt bei Audi NSU, das gerade von VW übernommen worden ist.

Die Ostfriesen haben sich über die ersten Jahre an die „neue Form“ der Industriearbeit gewöhnen müssen. Viele der Arbeiter kamen aus der Landwirtschaft, aus dem Handwerk oder auch von den Werften. VW zahlte gut. Das war für die meisten das ausschlaggebende Argument in einer damals noch strukturschwachen Region. „Es hat einige Zeit gedauert, bis aus den Ostfriesen exzellente Autobauer geworden sind“, sagt der frühere Werksleiter Amtenbrink. Dann aber habe man mit ihnen „Pferde stehlen“ können.

Der alte Mann auf seinem Sofa kommt im Gespräch mit dem Besuch aus Emden richtig in Fahrt. Seine Notizen vor sich, fallen ihm immer neue Geschichten aus seiner Zeit in Ostfriesland ein. Dabei geht es um Bundeswehr-Parkas, die er für die frierenden Wachleute des Werkes besorgen lässt, um die Gespräche mit den Granden der Handwerkskammer in Aurich, die sich bitter über Volks-

wagen beklagen, weil das Unternehmen ihnen die Facharbeiter streitig macht. Es geht um die Arbeit als Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer, um Straßen- und Brückenprojekte, die den Strom der VW-Beschäftigten bewältigen mussten und um ein medizinisches Problem, mit dem plötzlich einige Hundert VW-Arbeiter zu kämpfen hatten. Die Perenäus-Lähmung.

„Ein Arzt aus dem Hans-Susemihl-Krankenhaus hat mich eines Tages angesprochen und gefragt: 'Was ist denn bei Euch da im Werk los?'. Hier kommen ständig VW-Leute mit Lähmungserscheinungen an.“ Lähmungserscheinungen, die früher eigentlich nur bei Straßenbauern auftauchten. Aber im Emden VW-Werk wurden doch nur Autos gebaut. Amtenbrink hatte davon noch nie gehört. Auch in Wolfsburg, wo der Käfer hauptsächlich gebaut wurde, war das Wort 'Perenäus-Lähmung' völlig unbekannt.

Das Geheimnis fand der Werksleiter direkt an den Montagebändern: Veränderungen am neuen Modell hatten dazu geführt, dass das Abschließen der Kabelstränge an die Verteilerdosen des Autos im Vorderwagen sehr viel umständlicher geworden war. Montagearbeiter, die klein oder zumindest nur mittelgroß waren, mussten auf die Knie, um an ihr Ziel zu kommen. Amtenbrink ließ Sitzkissen anschaffen, damit sich die Arbeiter bei der Kabelmontage in den Ausschnitt für den Kraftstoffbehälter setzen konnten. Das Problem war gelöst. Eine frühe Form der heutigen Bemühungen in Sachen Ergonomie.

Im Jahr 1970 erreicht die sogenannte „Beetlemania“ in den USA ihren Höhepunkt. Allein in diesem Jahr werden in den Staaten 570 000 Käfer verkauft. Dann aber der Einbruch: Der Stern des Käfers sinkt. Schwere Absatzverluste lassen die Verkaufszahl 1975 auf 268 000 heruntergehen. Damit wird der Lebensnerv des Emden Volkswagen-Werkes getroffen. Emden braucht ein neues Auto. 1974 startet hier der Golf, ein Jahr später der Kurierwagen 181. 1976 kommt der Audi 80 hinzu, der für die USA gebaut wird. In Emden wird inzwischen längst nicht mehr nur zusammengebaut, was woanders gefertigt worden ist, Emden ist jetzt ein richtiger Produktionsbetrieb.

Willi Schmidt ist sehr gut vorbereitet. Eine Woche lang, sagt er lächelnd, hat er sich auf den Besuch aus Emden vorbereitet, in den alten Unterlagen gestöbert und seine Erinnerungen aufgefrischt. Denn schließlich liegt seine Zeit als Emden VW-Werksleiter schon gut 25 Jahre zurück. Der heute 82-Jährige, der seine Herkunft aus dem Hessischen nicht verbergen kann, hat eine schwarze Mappe vor sich auf dem Esstisch liegen, die er den Gästen am Ende gern mitgeben möchte. Aber erst am Ende! Während des dann folgenden zweistündigen Gesprächs braucht er seine Notizen gar nicht, spricht frei über seine achteinhalb Jahre in Ostfriesland als Wandel seither nur ein paar Jahre ins Land gegangen.

Schmidt ist Anfang 1981 nach Emden gekommen, der vierte Werksleiter seit Gründung des Werkes. Er löst Heinz

Wischkorny ab, den inzwischen verstorbenen Werksleiter, der die Fabrik durch die 70er Jahre geführt hat. Nun läuft die zweite Passat-Generation, der B 2, gerade vom Band. Ein im Vergleich zu seinen Nachfolgern recht einfaches, eckiges Auto. Aber eben schon ein Passat. Vielleicht nimmt das Auto auch deshalb in den Erzählungen Schmidts keinen so großen Platz ein, viel lieber spricht der Mann, der jetzt entspannt am Esstisch seines Hauses in Bad Zwischenahn sitzt, über das, was danach kam.

Willi Schmidt übernimmt das Emden VW-Werk offiziell am 1. Januar 1981 und wird es bis zum 31. Mai 1989 führen. Ein aus heutiger Sicht recht langer Zeitraum. Als er aus Wolfsburg kommt, wo er als Abteilungsleiter für die Lackierereien des Konzerns verantwortlich war, läuft die Produktion des Passat B 2 an. Leider nicht so, wie man es sich vorgestellt hat. „400 bis 500 Autos standen unfertig auf dem Hof“, sagt Schmidt. Der Grund: Es fehlten Teile. „Das war keine gute Situation.“ Er dauert seine Zeit, bis die Probleme ausgeräumt sind.

Als es wieder läuft, rollen im Schnitt 900 bis 940 Fahrzeuge am Tag aus dem Werk. Die Jahre sind allerdings auch geprägt von zunehmenden Rationalisierungsmaßnahmen, der Druck auf die Emden wächst. Die Ostfriesen werden in dieser Zeit beim Aufbau eines Werkes in Brüssel helfen. Auch dort soll der Passat gebaut werden. „Und wie das oft so ist, überholt der Lehrling irgendwann seinen Meister und macht die Arbeit

schneller und preisgünstiger.“ Auch das drückt auf das Passat-Werk im Larreter Polder.

Als 1985 die Entscheidung für die nächste Generation des Passat, den Passat B 3, ansteht, sind sich Werksleiter Schmidt und der Betriebsrat einig: Die offensichtlichen Fehler beim Anlauf des B 2 dürfen sich auf keinen Fall wiederholen. Gemeinsam können sie den Vorstand in Wolfsburg davon überzeugen, einen großen Schritt zu wagen. Einen sehr großen Schritt. Emden solle ab jetzt „in der 1. Liga“ mitspielen“. Mit aller Macht.

Volkswagen Emden beschäftigt in den 80er Jahren knapp 10 000 Mitarbeiter. Das sind zu diesem Zeitpunkt über ein Drittel aller Industriearbeitsplätze in der Region. 40 Firmen, so die Erinnerung von Willi Schmidt, arbeiten im Werk, sind tagtäglich mit rund 500 Mitarbeitern im Einsatz. Es gilt, Aufträge im Wert von fast 500 Millionen Mark abzuarbeiten. Ein enormer Schub für die ostfriesische Wirtschaft.

„Wir haben damals 500 Millionen Mark an Lohn gezahlt.“ Bedeutende Kaufkraft, die mit dem VW-Werk verbunden ist. Das muss man wissen, wenn man hört, dass Willi Schmidt, zwanzig Jahre nach der Gründung des VW-Werkes, immer wieder mit dem Vorwurf konfrontiert wird, VW sauge alle Fachkräfte vom Handwerk ab, hebe das Lohnniveau so hoch, dass kleine und mittlere Betriebe nicht mithalten können.



Selbst die Meyer Werft in Papenburg bittet um ein Gespräch.

Willi Schmidt engagiert sich als Vizepräsident in der Industrie- und Handelskammer, in der Kaufmannschaft und bei der Ostfriesischen Landschaft. Seine Positionen nutzt er auch, um die Vorbehalte gegen Volkswagen auszuräumen. Die Vorbehalte sind nicht neu, es sind fast dieselben wie zwanzig Jahre zuvor. Die positiven Argumente sind auf der Seite von VW. Ostfriesland ist auf den Autobauer angewiesen, profitiert in erheblichem Maße von ihm. Selbst die Einnahmen des Emdener Hafens kommen zu 30 Prozent von VW.

Dennoch ist der Emdener VW-Standort Anfang der 80er Jahre doch nur eine Art Zweigwerk der großen Zentrale in Wolfsburg. Das sagt natürlich niemand, aber Schmidt redet nicht drum herum. Das soll sich ändern. Mitte 1985 zeichnet sich tatsächlich eine tief greifende Wende ab: VW investiert 1,2 Milliarden Mark in das ehemalige Kohlfeld im Larrelter Polder. 1,2 Milliarden - eine für die damalige Zeit unvorstellbare Summe.

„So viel Geld wurde damals in kein anderes Werk gesteckt. Vielleicht sogar weltweit nicht“, erinnert sich Schmidt mit zunehmender Begeisterung. Jetzt muss er aber dann doch in seine Mappe schauen: „440 Millionen Mark für einen neuen Karosseriebau mit vollautomatischer Verschweißung von Rohkarossen in hoher Passgenauigkeit in kubischen Schweißstationen; 220 Millionen Mark für eine Karosserie-Fertigungsmontage, die Halle 7, 54 Millionen Mark für zwei Material-Versorgungszentren, die die ersten Schritte für die Just-in-time-Anlieferung einleiten, und 440 Millionen Mark für eine Lackiererei mit vollautomatischem Auftrag aller Lackschichten durch elektrophoretische und elektrostatische Beschichtungssysteme.“ Willi Schmidt lässt seine Worte wirken.

Die Investitionen sind ein deutliches Signal. Für die Belegschaft, aber auch für die Region. Der Konzern glaubt an sein Werk im Nordwesten. Und dort wird jetzt die zweite Stufe gezündet. Mit Hilfe der Technischen Universität wird ein bis dahin völlig unbekanntes Informations- und Motivationsprogramm auf die Beine gestellt. Das Ziel: Alle Mitarbeiter werden bei Anlauf mit einbezogen. Nicht nur mit den Händen, auch mit Kopf und Verstand.

„So etwas hat es bis dahin nicht gegeben“, sagt Schmidt und richtet sich ein bisschen mehr auf. Alle waren dabei. In der Produktion werden Info-Boxen aufgestellt, in dem jeder einzelne Mitarbeiter über Bauteile, Material, Technik und vieles mehr informiert wird. Die Mitarbeiter erleben das neue Auto auch hautnah, nicht wie zuvor aus der Zeitung. Und der Anlauf gelingt, alle Probleme bleiben im Rahmen. Es hat funktioniert.

Das Emdener Modell macht Schule. Im Konzern, aber auch anderswo. Willi Schmidt reist mehrfach nach Wolfsburg, um die Details vorzustellen. Es wird später auch in anderen Werken zu finden sein, mal mehr, mal weniger. Die Ostfriesen haben es allen gezeigt.

Der technische Fortschritt bringt aber wieder andere Probleme mit sich: mehr Roboter, weniger Menschen. Zwar steigt mit der zunehmenden Automatisierung auch das Know-how der Belegschaft, aber einen größeren Teil der Arbeit erledigen nun Maschinen. „Wir konnten das glücklicherweise durch eine höhere Stückzahl kompensieren“, sagt Schmidt heute. „Und durch die altersbedingten Eintritte in den Ruhestand, deren Stellen nicht wieder ersetzt wurden.“



Auf dem Weg zum Klassiker: Passat-Produktion in den 80er Jahren.

Auf dem Weg zur Haustür zieht Willi Schmidt die Besucher in sein Arbeitszimmer. Ein rustikaler Schreibtisch, einige Akten und Papiere. Wenn Schmidt an seinem Schreibtisch sitzt, blickt er auf eine große Urkunde an der Wand: das „Indigenat“ der Ostfriesischen Landschaft. „Ich bin also ein echter Ostfries!“ Wieder macht er eine kleine Pause. „Darauf bin ich schon ein bisschen stolz.“

Im August 1977 geht Volkswagen den entscheidenden Schritt für seinen ostfriesischen Standort: Die Passat-Fertigung wird von Wolfsburg nach Emden verlagert. Damit wird aber auch der endgültige Abschied vom Käfer eingeläutet. Am 19. Januar 1978 läuft der letzte Käfer seiner Art vom Band. Eine Ära der deutschen Automobilgeschichte geht zu Ende. Im selben Jahr wird die Golf-Produktion für die USA eingestellt. Das Modell wird ab

jetzt in den USA gebaut, als „Rabbit“.

Der schlanke drahtige Mann mit der Glatze wischt wie im Vorbeigehen mit der rechten Hand über den Spalt zwischen Kotflügel und Motorhaube. Seine linke Hand steckt lässig in der Hosentasche. - Der Mann steht allein an dem Auto, das augenscheinlich ein Passat ist. Die anderen Männer in ihren ebenfalls dunklen Anzügen halten respektvoll Abstand.

Der Mann auf dem Schwarz-Weiß-Foto, das in den 90er Jahren im Emdener VW-Werk aufgenommen wurde, ist Dr. Ferdinand Piech, der mächtige Vorstandsvorsitzende des Volkswagen-Konzerns. Karl Günter Büsching zeigt das Foto, das er aus einer Mappe gefischt hat, nur kurz, mit einer Mischung aus Stolz und Zurückhaltung.

Er möchte auch nicht, dass das Foto in die Zeitung kommt. Das wäre respektlos. Er will sich damit nicht schmücken.

Karl Günther Büsching ist heute 73 Jahre alt. Mit 47 Jahren ist er im April 1989 nach Emden gekommen. Achteinhalf Jahre wird er bleiben. Es sind achteinhalf Jahre, in denen viel passiert im Emdener Volkswagen-Werk. Büsching hat die Zeit noch einmal hervorgeholt, hat sich Notizen gemacht, die jetzt auf dem Esstisch seines Haus in Gifhorn liegen. Das VW-Werk in Wolfsburg ist keine 20 Autominuten entfernt.

1989 läuft der Passat B 3 schon seit zwei Jahren vom Band. Büsching startet seine Zeit in Ostfriesland also nicht, wie viele seiner Vorgänger und Nachfolger, mit einem Neuanlauf. Er muss aber sehen, dass der B 3 in der nötigen Stückzahl produziert wird. Der Wagen verkauft sich gut. Das Werk läuft auf Hochtouren. Am Ende werden es insgesamt 1 254 741 Stück sein. Schenkenzeitlich fährt das Emdener Werk die Fertigung auf Stückzahlen von 1200 bis 1250 Autos am Tag hoch. 10 000 Mitarbeiter zählt der Standort, später sogar mal knapp 12 000.

Aus Wolfsburg bekommt der Werksleiter die Order, eine völlig neue Lackiererei zu entwickeln, die den neuesten Umweltschutzansprüchen genügen soll. Und das soll parallel zur Produktion geschehen. Es geht unter anderem um wasserlösliche Lacke. In einem leer stehenden Gebäude auf dem Werksgelände geht man das Projekt an. Es dauert zwar eine Weile, aber irgendwann steht die Lackiererei. Die erste dieser Art weltweit. Die nächsten Jahre führen immer mehr Werke diese Technik ein. Emden ist Vorreiter, man schaut nach Ostfriesland.

Anfang der 90er Jahre das Gegenteil: Absatzkrise. Büsching muss zum Arbeitsamt. Kurarbeit anmelden. „Ich wusste gar nicht, wie das geht.“ Es ist für ihn wie ein „Gang nach Canossa“.

Es gibt eben viel Sonnenschein in der Zeit des Werksleiters Büsching. „Aber ebenso viele Tiefen.“

1992 läuft der B 4 an. Technisch eine Weiterentwicklung, aber ansonsten eher das gleiche Konzept wie sein Vorgänger. Insgesamt werden in den folgenden fünf Jahren 596 836 Stück gebaut, deutlich weniger als beim Vorgänger, noch deutlich weniger als bei seinem Nachfolger. „Der Schritt vom B 3 auf den B 4 war deutlich kleiner als dann vom B 4 auf den B 5“, sagt Büsching heute. Beim fünften Passat-Modell, das 1995 anlaufen wird, ist alles anders. In der Fabrik bleibt „kaum ein Stein auf dem anderen“, wie Büsching sich an seinem Esstisch noch einmal erinnert. Und Ferdinand Piech kommt ins Spiel, der Mann vom Schwarz-Weiß-Foto.

Als Büsching Anfang '89 das Angebot, das eigentlich eine Order war, bekommt, nach Emden zu gehen, ist seine Frau gar nicht begeistert. „Meine Frau wollte überall hin - nur nicht nach Ostfriesland.“ Vielleicht lag es daran, dass die Familie zuvor drei Jahre in den USA gelebt und gearbeitet hat, und danach nach Wolfsburg zurückkehrt war, wo Büsching Bereichsleiter wurde. Und jetzt Emden? Doch die Position des Werksleiters ist zu verlockend.

„Die Umstellung war schon recht groß“, räumt Büsching heute offen ein. Der gebürtig aus Bad Salzungen stammende Manager versteht die Emdener nicht. Er versteht kein Platt. „Das war anfangs schon ein bisschen erschreckend“, sagt er und lächelt. Doch die Büschings leben sich schnell ein, lernen die Region und die Menschen schätzen. Büsching selbst engagiert sich in der Emdener Kaufmannschaft, wird Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer, mischt bei den Rotariern mit.



„1,2 Milliarden Mark - eine für die damalige Zeit unvorstellbare Summe“: der ehemalige Werksleiter Willi Schmidt (82).



Heute ganz weit vorn: die aktuelle Passat-Produktion – vor dem Anlauf des B 8.

Ostwestfalen sind stur, geizig und nicht kommunikationsfähig“, erzählt der Ostwestfale Büsching. „Ich habe jeden Tag versucht, das Gegenteil zu beweisen.“ Aber er entdeckt durchaus Gemeinsamkeiten mit den Ostfriesen.

Drumherum steht der Schiffbau bei den Menschen als großer Arbeitgeber ganz oben an. Doch die Realität bildet das schon länger nicht ab. Es kriselt bereits. Volkswagen kann dagegenhalten, und doch wird auch Büsching vor die Handwerkskammer zitiert. „Da hat man uns die Ohren lang gezogen.“ VW zahle zu viel, greife sich alle Facharbeiter, mache das Handwerk und die anderen kleineren Betriebe kaputt. Das sind die Vorwürfe, die nicht neu sind. Und tatsächlich kann VW Emden in den 90er Jahren einige Hundert Neueinstellungen melden. Der Laden brummt.

Aber auch nicht immer: In den zurückliegenden Jahren wurden in Emden auch immer wieder „Ausgleichsmodelle“ gebaut, um die Beschäftigung zu sichern. Anfangs der Bully, später auch der Golf, ein Kurierfahrzeug, von 1975 bis 1986 der Audi 80, Anfang der 80er Jahre vier Jahre lang der Santana. In die Mitte der 90er Jahre fällt allerdings auch der Bau des Taro Hilux, ein rustikaler Pick up. Von dem Pritschenwagen werden insgesamt 10 865 Stück gebaut. Das sind nicht viele, aber sie helfen.

Um die Menschen in Arbeit zu halten, müssen in der Ära Büsching auch 500 Mitarbeiter aus Emden nach Hannover gehen. Die Aufregung ist groß. Nicht wenige heiraten, um der vorübergehenden Versetzung zu entgehen. „Ich hatte zu dieser Zeit wohl den größten Einfluss auf den Heiratsmarkt.“ Heute kann Büsching darüber lächeln. Damals war die Lage nicht einfach. Mit Mühe und Not werden 500 Arbeiter gefunden, die bei VW in Hannover aushelfen.

1995 gilt die ganze Aufmerksamkeit dem neuen Modell. Diesmal wird der Motor wieder längs eingebaut, aber auch sonst liegt dem B 5 ein ganz anderes Konzept zugrunde. Der Passat ist über die Jahre zu einem eigenständigen Modell gewachsen, die Bedeutung innerhalb des Konzerns auch. Bislang gab es keinen offiziellen Stempel für die Leitwerkfunktion. Jetzt ist es amtlich: „Ihr seid das Leitwerk für die B-Klasse!“ - Büsching sagt es so: „Der B 5 war unser Auto.“

Für den B 5 gelten andere Maßstäbe, die Qualitätsansprüche sind noch einmal deutlich erhöht worden. An

dieser Stelle fällt wieder der Name Piech. Und die Stückzahl ist auch anspruchsvoll. „Es war eine große Herausforderung für das Werk und seine Belegschaft.“ Der Standort sei immer stark gewesen, mit der Leistung um den B 5 aber habe das Werk noch gewonnen.

1998 ist der Passat der fünften Generation auf der Straße. Die Aufgabe ist erfüllt. Der 57-jährige Karl Günther Büsching wird gefragt, ob er sich eine Aufgabe in Tschechien vorstellen kann. Bei Skoda. „Ich denke, das Em-

der Werk hat sich über die Jahre eine gewisse Selbstständigkeit erarbeiten können“, sagt Büsching rückblickend. „Die Ostfriesen“, so fasst er es zusammen, „standen fortan für die B-Klasse im Konzern.“

Mit dem Passat entsteht in Emden eine völlig neue Fertigungstechnik. Die wird 1973 mit der Entwicklung mit der Umstellung des Fahrzeugbaus auf Hängebandmontage eingeleitet. Weitere Rationalisierungsschritte gehen mit dem Wandel zur Produktionsstätte einher, bevor die Automatisierungsstrategie des VW-Konzerns in den 1980er Jahren die Fabrikstrukturen nachhaltig verändert. Mit Inbetriebnahme der Montagehalle 7 erhält das Werk 1982 die Roboter gestützte Fertigung. Ein beträchtlicher Flexibilität- und Produktivitätsgewinn wird 1987 mit der erneuten Umstrukturierung der Passat-Produktion angestrebt: Das Verschweißen der Karosserieteile erfolgt nun vollautomatisch. 1991 geht Volkswagen mit der neu gebauten Lackiererei, in der nur noch wasserlösliche Lacke verarbeitet werden, neue Wege. Die anhaltenden Bemühungen um eine umweltfreundliche Produktion werden im Oktober 1995 honoriert: Das Werk Emden besteht als erste deutsche Autofabrik das EG-Öko-Audit.

Otto Joos ist erst einmal sprachlos. Er drückt ein bisschen hilflos auf einem Gerät in seiner Hand herum, kommt aber ganz offensichtlich zu keinem Ergebnis. Joos verlässt - immer noch sprachlos - kurz den Raum und kommt nach ein paar Sekunden mit einem Mitarbeiter zurück. Dann hat Joos seine Sprache plötzlich wiedergefunden, die Verbindung nach Brasilien steht!

Es ist nicht ganz einfach, mit Otto Joos zu sprechen. Der VW-Manager, der von Mitte 1995 bis Anfang 2003 das Emden Volkswagen-Werk geleitet hat, lebt und arbeitet jetzt gut 6000 Kilometer entfernt von Ostfriesland, ist Vizepräsident von Volkswagen do Brasil. Ein Job, der derzeit nicht ganz

einfach ist, weil der südamerikanische Markt kriselt. Dennoch ist Joos, jetzt, da die Übertragungsprobleme überwunden sind und seine Stimme in Deutschland endlich zu hören ist, sehr aufgeräumt. Fast könnte man meinen, er freut sich, wieder einmal über Emden sprechen zu können.

Otto Joos ist Anfang 40, als er nach Emden kommt. Er fliegt sozusagen aus Mexiko ein, hat dort als Fertigungsleiter erst dem Jetta und zuletzt dem Beetle auf die Räder geholfen, und steht nun vor seiner bis dahin größten beruflichen Herausforderung: Werksleiter in Emden. Damit ist der Passat sein „erstes Auto“, das er als Leiter eines Fahrzeugwerkes zu verantworten hat. Allerdings läuft der B 5 zu diesem Zeitpunkt schon - und zwar überaus gut.

„Wir haben jeden Tag und fast jeden Sonnabend gearbeitet“, sagt Joos jetzt in einem nüchternen Konferenzraum in Brasilien, in den nur ein brasilianisches und ein deutsches Fähnchen etwas Farbe bringen. Über 329 000 Passat werden in dieser Zeit im Larrelter Polder gebaut. „Das war Rekord“, ruft Joos aus der Ferne. „Ich glaube, der steht heute noch.“ Und nach einer kurzen Pause: „Das waren noch Zeiten.“

Der Mann, der wie gewohnt ein kurzärmeliges Hemd unter der dunklen Anzugjacke trägt, stützt die Ellenbogen auf den Tisch, blickt ein bisschen herausfordernd in die Kamera, die sein Gesicht nach Deutschland sendet. Vor ihm ein paar Papiere, die er am Ende gar nicht angesehen haben wird. Er schiebt sie im Gespräch nur mal hin oder her. Hinter ihm groß an der Wand: „Volkswagen do Brasil“.

Der B 5, die fünfte Generation des erfolgreichen Passat-Modells, ist noch unter Karl Günther Büsching angefahren. Nach Büschings Wechsel nach Bratislava in Tschechien liegt es nun an Otto Joos, die notwendigen Stückzahlen zu erreichen. „Diese riesige Leistung schaffst du nur mit einer entsprechenden Mannschaft.“ Fast 10 000 Leute arbeiten in dieser Zeit im Emden Werk, darunter auch nicht wenige befristete Mitarbeiter.

Der Wagen ist ein „Quantensprung“, wie Joos es heute beschreibt. Und mit der ersten Produktaufwertung gewinnt das Auto wenige Jahre später noch einmal hinzu. Und die Limousine, die immer etwas hinter dem Variant stand, tritt aus dem Schatten heraus, wird ebenfalls ein großer Erfolg. Und: Volkswagen bringt den Passat „W 8“ heraus, ein Achtzylinder. „Wenn ich das nicht wollte, hat mich damit niemand überholt“, sagt Joos in seiner typisch verschmitzten Art. „Der hat nur ein bisschen zu viel Sprit verbraucht.“ Joos grinst.

Der Passat nähert sich Ende der 90er Jahre dem großen Phaeton, dem Luxusauto des Konzerns, der ebenfalls in dieser Zeit auf den Markt kommt. Der Passat schleicht sich an die Oberklasse, ist voll von neuer Elektronik, 30 bis 40 Steuergeräte sind eingebaut, der Innenraum hat mehr Klasse. „Der Passat war immer gut, jetzt ist er richtig toll“, erinnert sich der Mann in Brasilien. Und VW verdient gutes Geld mit dem Passat. Auch das fällt auf die Habenseite des Werkes in Ostfriesland.

Otto Joos hat sich viel vorgenommen in Emden. Vor allem will er sein berufliches „Steckenpferd“ auch in Ostfriesland pflegen: die Teamarbeit. Möglichst viele Leute mitziehen, eine Mannschaft hinter sich zu versammeln, das ist sein Ding.



Hatte unfreiwillig einen großen Einfluss auf den ostfriesischen Heiratsmarkt: Karl Günther Büsching (72).



Größe aus 6000 Kilometer Entfernung: Otto Joos im Gespräch mit EZ-Redakteur Jens Voitell.

„Das umzusetzen, war in Ostfriesland leicht.“ Er mag die Bodenständigkeit und die Zuverlässigkeit. Er sagt aber auch: „Aber einfach das auf Ostfriesland zu übertragen, was man zuvor in Wolfsburg oder in Mexiko gemacht hat, ging überhaupt nicht.“ Joos meint das überhaupt nicht böse. Im Gegenteil. Es ist ein Lob für die Besonderheit.

„Das muss gelebt werden, sonst könnte man sich ja auch einfach ein Buch zum Thema Teamarbeit kaufen.“ Joos vergisst aber auch nicht, den Betriebsrat, die vielen Gespräche und Diskussionen mit dem Betriebsausschuss und die anderen Runden zu erwähnen. „Am Ende war immer klar, dass wir in eine Richtung rudern. Und zwar gemeinsam.“ Jetzt fehlt nur noch der Satz: „Ach, wie war das schön!“ Der kommt natürlich nicht, aber er klingt durch, wenn Otto Joos ins Reden kommt.

Auch über 6000 Kilometer Entfernung kann man auf dem Bildschirm erkennen, dass Otto Joos in angenehmen Erinnerungen schwelgt. Man hört es auch. So war es auch, als er den Auftrag bekommt, nach Emden zu gehen. „Der Passat war damals das größte und wichtigste Auto innerhalb der Marke Volkswagen.“ Der Schritt nach Emden ist somit für einen aufstrebenden Manager keine Bestrafung, sondern Aufstieg und Herausforderung zugleich. „Wir sind schon als junge Leute gern nach Emden gefahren - nicht nur wegen des Fisches, den wir den ehemaligen Emdern nach Wolfsburg bringen mussten.“ Emden ist ein wichtiger Standort im VW-Verbund, und Otto Joos sollte diese Fabrik jetzt leiten. „Ich war begeistert, und es war ein Segen für mich.“

Vielleicht ist es das, was den Vielreisenden noch heute so begeistert, wenn er über den Emden Standort sprechen soll. Es sei eine Ehre gewesen, sagt er bereits zum zweiten Mal in diesem Gespräch.

Wenn man den heutigen „Brasilianer“ Joos nach seinen Erinnerungen außerhalb des Emden Werksauns fragt, beginnt es wieder zu sprudeln. Zum Beispiel, wenn es um den Industriepark Frisia geht. „Ich bin wie ein Pastor durch die Gegend gelaufen und habe für das Projekt geworben.“ Den Menschen muss klar gemacht werden, dass die Gestaltung eines solchen Zulieferparks kein Risiko, sondern vor allem eine Verpflichtung der Region gegenüber ist. „Wir haben zahlreiche Aktionen gestartet, um die Menschen mitzunehmen.“ Auch im Emden Rat taucht Joos auf, um der Emden Politik ein Ja abzurufen.

Auch der „Gründerwettbewerb“ fällt in die Emden Zeit von Otto Joos. Ursula Piech, die Ehefrau des Konzernvorstandes Ferdinand Piech, wird Schirmherrin, kommt nach Emden. „Das war eine tolle Sache“, schwärmt Joos. Bei der vorläufigen Rettung der OMAF, der Ostfriesischen Maschinenbau GmbH, mischt VW mit, Joos geht sogar mit zu den Banken. Und Kickers! „Es war nicht alles schlecht damals“, lächelt Joos, der Fußballfan.

Ein Sponsorenpool wird gebildet, viele Firmen kommen zusammen, lassen sich mitziehen von der Seriosität von Volkswagen. „Dass es am Ende nicht gereicht hat, ist natürlich schade.“

Das alles spricht aus Sicht des VW-Mannes für das besondere Miteinander am Standort, auf den er nichts kommen lässt. Auch heute nicht. Obwohl es Krisen gibt in der Zeit, als befristet Beschäftigte entlassen werden müssen. Joos sieht sich plötzlich auf einem Anhänger stehen und in ein Megafon rufen, um den Leuten die Lage zu erklären. „Das ging mir natürlich auch unter die Haut, aber so war die Lage damals.“

Später, so sagt er auch, drehte sich das Blatt wieder ein bisschen. Es gab wieder Einstellungen. Zwischenzeitlich muss auch die Vier-Tage-Woche genutzt werden, um die Auftragsdelle zu umschiffen. „Ich will aber gar nicht von einer Krise sprechen, eher von Herausforderungen.“

Die Entwicklung des Emden Volkswa-

gen-Werkes hat Otto Joos auch aus der Ferne immer beobachtet. Er weiß natürlich von der Milliarde, die über fünf Jahre in das Werk gesteckt wird. „Er ist davon überzeugt, dass das gut angelegte Geld ist, dass dem Standort eine gute Zukunft bereiten wird. Schon das Coupé ist ein wichtiger Schritt. „Das war ja auch unser Ziel“, erinnert sich Joos. Die Emden sollen weiterkämpfen, dem Werk täte ein weiteres Auto gut, vielleicht sogar auf einer zweiten Plattform. Otto Joos weiß, was solch eine Entwicklung für Emden und auch für Ostfriesland bedeuten würde.

Spätestens, wenn er Rentner ist, will Otto Joos, der vor seinem Job in Brasilien auch in China Station gemacht hat, nach Emden zurückkehren. Vielleicht schon vorher, wer weiß. Hier hat er sein Haus, hier hat er allerdings auch zwei schwere Schicksalsschläge hinnehmen müssen. Er spricht recht offen darüber, will Kraft daraus schöpfen und erinnert sich positiv an die Hilfe, die die Menschen ihm damals angeboten haben.

Das prägt sein Bild von Ostfriesland.

„Emden ist mein Zuhause“, sagt Otto Joos, bevor er seinen Glückwunsch zum 50. Geburtstag des Emden Werkes formuliert: „Herzliche Glückwünsche ans Werk, und wenn ich das Werk sage, meine ich auch die Menschen, die dort arbeiten. Alles, alles Gute, viel Erfolg, für viele Jahre. Und persönliches Wohlergehen, das ist ganz wichtig.“

Dann verabschiedet sich der Mann am Konferenztisch, 6000 Kilometer entfernt von Emden. Für eine Stunde war er dem Werk wieder ganz nah. Es hat ihm offenbar Spaß gemacht.

Das modernste Presswerk Europas nimmt im Dezember 2001 in Emden den Betrieb auf. Zwei Großraum-Saugertransferpressen mit einer maximalen Tagesleistung von 26 000 Teilen produzieren Bleche für die Belieferung der Werke in Wolfsburg, Brüssel, Martorell, Pamplona, Bratislava und Shanghai. 8700 Beschäftigte bauen 2005 im Werk Emden rund 216 419 Passat, wobei der Variant exklusiv an diesem Standort gefertigt wird. Volkswagen stellt damit die Hälfte aller industriellen Arbeitsplätze in der Region. Über den Emden Hafen werden jährlich rund 800 000 Fahrzeuge aller Marken des VW-Konzerns exportiert oder importiert.

Bis auf die eine sind die übrigen Stimmen im großen hellen Bürottrakt gedämpft. Durch eine offene Glastür hört man nur Gesprächsbrocken und blickt dabei auf einen leeren Bürostuhl, über dessen Lehne ein schwarzes Sakko hängt. Über den Schreibtisch der freundlichen Büroleiterin hinweg wandert der Blick durch das Fenster auf das große Verwaltungsgebäude gegenüber, vor dem schwere Phaeton-Limousinen auf- und abfahren.



Gruppenbild mit Werksleitern: Jürgen Lütgens (†), Helmut Amtenbrink, Heinz Wischkony (†), Willi Schmidt und Karl Günter Büsching Ende der 90er Jahre.



Siegfried Fiebig, der Mann, den man hier in der Wolfsburger Zentrale gern „Mr. Golf“ nennt, der wohl mächtigste Werksleiter des Konzerns, betritt den Raum mit ein paar Minuten Verspätung. Professor Dr. Fiebig hat die Verantwortung für einen Standort mit 50 000 Mitarbeitern und für die Produktion des noch immer wichtigsten VW-Modells, den Golf. In wenigen Wochen wechselt der Mann, den einige aus dem Werk wegen seiner gelegentlichen recht deutlichen Worten fürchten und den andere nicht weniger für seine Leistungen schätzen, nach Sachsen. Dort wird er Vorstandssprecher der drei Werke in Mosel, Zwickau und Dresden.

Ein erneuter Aufstieg. An diesem frühen Nachmittag aber hat er sich denoch Zeit genommen, um über Emden zu sprechen, wo er im Laufe seiner Karriere gleich dreimal in unterschiedlichen Funktionen gearbeitet hat. Zuletzt, von 2004 bis 2007, als Werksleiter. Damals kam er aus Brüssel nach Ostfriesland - und ging dann später nach Wolfsburg.



„Wichtig aber ist: Die Passat-Familie ist größer geworden“:
Professor Dr. Siegfried Fiebig im Gespräch mit der Emdener Zeitung.

Fiebig ist noch keine 50 Jahre alt, als er die Leitung des Emdener Werkes übernimmt. Nach fünfeinhalb Jahren in Brüssel hat er nicht unbedingt mit einer Versetzung nach Ostfriesland gerechnet. Als er seiner Frau vom Auftrag des VW-Vorstandes erzählt, herrscht erst einmal Schweigen im Hause Fiebig. Der Mann am Konferenztisch lächelt. Selbst die Katze war still. Eine Absage kommt nicht in Frage, die Herausforderung ist es, die Fiebig wieder einmal reizt. Und er sollte Recht behalten.

In seine Amtszeit werden gewichtige Veränderungen am Standort fallen. Er ist der Mann, der zusammen mit den zu dieser Zeit immer noch rund 10 000 Beschäftigten den Übergang vom Passat B 5 zum B 6 hinbekommen muss, einen wegweisenden Modellwechsel. In Fiebigs Ära fällt auch der Anlauf des Passat Coupé, das über Jahre geforderte „dritte Modell“ für das Werk. Der Passat gilt zu dieser Zeit

schon als das Flaggschiff des VW-Konzerns, aber der neue Passat, der nun von den Bändern laufen soll, strebt nach mehr. „Es war der Start in die Neuzeit“, sagt Fiebig.

Wie bereits seine Vorgänger muss Fiebig einen Anlauf meistern. Termingerechtheit, mit der richtigen Stückzahl, diesmal aber auch mit ungewöhnlich zahlreichen technischen Neuerungen. Der Druck auf alle Beteiligten ist wieder enorm. Der Motor wird ab jetzt wieder quer eingebaut, um mehr Innenraum zu schaffen. „Ich habe das immer mit dem Wort Wohnzimmeratmosphäre beschrieben“, sagt Fiebig und lächelt über den Vergleich. Was gemütlich klingt, ist ein enormer Schritt für den Passat - und für den Emdener Standort: Der Passat steigt in die mittlere Oberklasse auf. Er soll vom „Phaeton“ lernen, dem Luxusauto des Konzerns.

Der Aufwand dafür ist enorm. Die Anlagen im Werk müssen - wieder einmal - völlig auf den Kopf gestellt werden. Jeder Anlauf verlangt vom Management, vor allem aber von der Belegschaft viel ab. Diesmal ist der Anlauf aber ein wenig umfangreicher. Neuerungen gibt es beim Laserschweißen, dem Presswerk wird einiges abverlangt, die Elektronik im Passat nimmt neue Dimensionen an. Und immer wieder geht es um die Qualität. Wer oben mitspielen will - und der neue Passat soll das unbedingt - der darf sich keine Fehler erlauben. Nicht nur Wolfsburg schaut genau hin. Der Neue läuft gut an.

„Ich war immer um die Vollaustattung bemüht“, sagt Fiebig nun und richtet sich in seinem Konferenzstuhl etwas auf. „Und ich war ehrgeizig“, schiebt er nach und lässt die Worte wirken. Emden steht in einem harten

Wettbewerb. Nach außen, aber auch innerhalb des Unternehmens. Auch in Zwickau werden in dieser Zeit schon Passat gebaut, ebenso in Brüssel. Beides moderne Werke. Der Druck ist enorm. Und ein neues Fahrzeugmodell ist immer mit einem technischen Fortschritt verbunden, der rein rechnerisch zu einem Personalüberhang führen kann. „Es war klar, dass ein drittes Modell für Emden unabdingbar wird“, betont Fiebig.

2006 ist es so weit. Der CC läuft vom Band. „Das hat viel Kraft gekostet“, erinnert sich der damalige Werksleiter. Wichtig aber ist: Die Passat-Familie ist größer geworden. „Emden war immer Chef der B-Klasse“, sagt Fiebig ernst. Mit dem Coupé-Anlauf, der fast parallel zum Anlauf des B 6 bewerkstelligt werden muss, kann das Werk aber „die Typverantwortung“ unterstreichen. „Das wollten wir unbedingt.“ Leitwerk - das ist der Begriff, den man oft hört, wenn es um das Emdener Volkswagen-Werk geht. Die Verantwortung für ein Modell, das ist eine Auszeichnung, das ist aber auch der ständige Druck.

In die Fiebig-Ära fällt eine weitere Neuerung. Außerhalb des Werkszauns. Der Frisia-Industriepark. Dort siedeln sich vor dem Anlauf des Passat B 6 die ersten Zulieferer an. Zusammen mit der Stadt Emden, die bei der Sanierung des Geländes, auf dem über Jahrzehnte eine Ölraffinerie ihre dreckige Arbeit machte, voll ins Risiko gegangen ist. Fiebig sieht das damals als sein „persönliches Ziel“, dieses Projekt zu einem Erfolg zu machen. Der Anfang ist geschafft. „Ich habe den Industriepark immer mit ganzer Kraft vorangetrieben.“ Die Frage, ob der Industriepark auch nach seiner Zeit in Emden noch so schnell vorangekommen ist, lässt der Wolfsburger Manager unbeantwortet.

Siegfried Fiebig sagt, er habe „20 Prozent“ seiner Arbeitszeit für ein Engagement außerhalb der Werkstore genutzt. Von seinem „Lehrherrn“ Karl-Günter Büsching habe er mitgenommen, dass man auch „über den Zaun sehen“ muss. Fiebig sieht, was um das VW-Werk geschieht. Die Arbeitslosigkeit ist zwar mit rund 10 Prozent

überschaubar, aber der Strukturwandel ist voll im Gange. Die Werften kriseln bereits, das neue Standbein Offshore kämpft noch mit den Anfängen.

„Ich habe erlebt, wie schnell das alles gehen kann“, sagt Fiebig in seinem Rückblick und verweist auf das VW-Werk in Brüssel. Absatzkrisen bringen den Standort dort arg in Bedrängnis, Entlassungen sind die Folge. Die Schließung droht. Das soll und darf in Emden nicht passieren, warnt Fiebig. Vielleicht gibt er auch deshalb den harten Hund, fordert Disziplin, unbedingte Loyalität, zum Standort und zum Produkt, was dazu führt, dass er einigen Schichtleitern ziemlich deutlich vermittelt, dass sie doch bitte schön ihren Mercedes gegen ein VW-Produkt eintauschen sollen. „Ich warne immer vor Selbstzufriedenheit, sagt Fiebig ernst. Auch heute noch.

Aber „auf seine Ostfriesen“ lässt er nichts kommen. Auch wenn er mit einem Lächeln hinzufügt: „Es heißt ja immer: 'Arbeiten, wo andere Urlaub machen.'“ Dann macht er eine Pause. Während seiner Emdener Zeit hat er das mal zum Thema gemacht. Aber das ist jetzt schon einige Jahre Geschichte.

Siegfried Fiebig muss los. Vor seinem Wechsel nach Sachsen ist noch viel zu erledigen. Jens Herrmann, das ist kurz vor dem Treffen mit „Mr. Golf“ öffentlich geworden, wird die Nachfolge von Fiebig in Wolfsburg antreten. Wieder ein „Emder“. Da passt der Satz Fiebigs: „Ostfriesland war eine gute Schule für mich.“ Er wird immer wieder nach Ostfriesland kommen, er hat noch zahlreiche Bekannte und Freunde dort, vor allem in Leer, wo sein Sohn geboren ist. Ein echter Ostfrieser also. Das verbindet. Ostfriesland ist so etwas wie ein Rückzugsort für seine Familie geworden. Dann raucht Professor Dr. Siegfried Fiebig aus dem Raum.

Jetzt spürt man auch wieder das dumpfe Stampfen des Presswerkes nebenan.



Das 10-millionste Auto aus Emden: Feierstunde 1988 mit Vorstandschef Dr. Carl H. Hahn am Steuer.



Die schönsten Jahre

EZ-Redakteur JENS VOITEL sprach mit JENS HERRMANN, dem scheidenden VW-Werksleiter, über seine Zeit in Emden, seine Erfahrungen, sein Hobby und seine Zukunft.

Ender Zeitung: Herr Herrmann, Sie haben sich für dieses Gespräch Greetsiel als Treffpunkt ausgesucht. Wollen Sie damit bereits ein bisschen Abstand gewinnen oder ist es nur wegen der schönen Umgebung?

Jens Herrmann: Das liegt an der schönen Umgebung. Als ich vor fünf-einhalb Jahren noch relativ neu in Ostfriesland war, wurde ich nach dem schönsten Ort Ostfrieslands gefragt. Ich habe damals Greetsiel genannt und würde es auch heute sagen. Es ist wahrscheinlich das Maritime hier und die typische Architektur. Die Atmosphäre spricht mich sehr an.

Sind Sie oft hier?

Ich komme in der Woche oder am Wochenende mit meiner Frau immer mal wieder hierher.

Herr Herrmann, Sie sind vor wenigen Tagen nach Wolfsburg gewechselt. Können Sie wenigstens noch am geplanten großen Festakt in der Johannes a Lasco Bibliothek teilnehmen?

Ich werde zwar offiziell am 1. April meine neue Position in Wolfsburg antreten, nehme aber noch am Festakt teil. Das war auch ein großer Wunsch von mir.

Und werden Sie dann nur Gast sein oder das Werk noch vertreten?

Ich werde das Werk offiziell noch vertreten. Das ist eine Vereinbarung mit allen Beteiligten. Das war auch eine große Bitte von mir, denn es ist ein ganz wichtiger Tag für den Standort. Am Nachmittag wird der Vorstand mit der Werkleitung und dem Betriebsrat über die aktuelle Situation und über die Zukunft des Werkes diskutieren, am Abend werden wir dann gemeinsam die 50-jährige Wiederkehr der Vertragsunterzeichnung zum Bau des Volkswagen-Werkes gedenken.

Lassen Sie uns nicht zuletzt deshalb die zurückliegenden Jahre noch einmal Revue passieren. Wann sind Sie nach Emden gekommen?

Ich bin am 1. August 2008 als Fertigungsleiter von Wolfsburg nach Emden gekommen.

Geht man als Manager eigentlich gern nach Emden?

Ja, der Weg nach Emden fällt leicht, denn dass hier im Werk eine gute Arbeitsatmosphäre herrscht, ist auch in der Volkswagen-Welt kein Geheimnis. Die Herausforderung für mich persönlich war, erstmals für die komplette Fertigung eines Werkes verantwortlich zu sein.

Dabei blieb es dann aber nicht. Aus dem Fertigungsleiter wurde der Werkleiter.

Ja. Ende 2009 wurde ich von Herrn Dr. Waltl, der kurz zuvor in Wolfsburg die Verantwortung für die Produktion bei Volkswagen PKW übernommen hatte, gefragt, ob ich die Werkleitung in Emden übernehmen würde.

Welche Autos wurden während Ihrer Zeit in Emden gebaut?

Neben der Passat Limousine und dem Variant der Modellreihe B 6 ist im Frühjahr 2008 das Coupé angelaufen. Das dritte Standbein...

... auf das man in Emden seit Jahren sehnsüchtig gewartet hatte.

Das stimmt, ja. Der Volkswagen CC ist für das Werk ein sehr wichtiges Modell. Dieses haben auch die letzten Jahre gezeigt, in denen wir immer wieder eine schwankende Marktsituation hatten. Umso wichtiger war es, gemeinsam den Anlauf zu meistern und das ist uns auch sehr gut gelungen. Die Fahrzeuge liefern in guter Qualität und in der erforderlichen Stückzahl vom Band.

Welche Erwartungen hatten Sie, als Sie nach Ostfriesland sollten?

Emden ist ja nicht so weit weg von meiner Heimatstadt Bremen. Ich habe mich vielleicht auch deshalb von Anfang an hier wohlfühlt. Ich mag die Brise, die einem um die Nase weht. Ich war aber auch gut vorbereitet, habe mit meinem Vorgänger Pavel Vacek gesprochen, nachdem er sich dafür entschieden hatte, zu Skoda zu gehen. Ich kannte aber auch sehr viele Kollegen, die früher mal in Emden oder immer wieder dort eingesetzt waren. Die Volkswagen-Welt ist ja voll von ehemaligen Emdern. Ich wusste also ziemlich genau, worauf ich mich einlasse.

Vor welchen Herausforderungen standen Sie dann als Werkleiter?

Ich habe mich während meines beruflichen Werdeganges immer schon damit beschäftigt, wie man die Zusammenarbeit organisiert, wie man als Team über alle Ebenen zusammenarbeiten kann. Das ist der Volkswagen-Weg, den der Konzern 2007 ganz bewusst eingeschlagen hat, und eines meiner Lieblingsthemen: einen Prozess kontinuierlich verbessern, und zwar nicht von außen getrieben, sondern aus dem Kreis der Experten heraus, nämlich den Mitarbeitern, die täglich die Prozesse ausführen. Das begeistert mich. Das Thema Teamarbeit zieht sich wie ein roter Faden durch meine berufliche Entwicklung.

Und was bedeutete das für das Werk?

Wir haben versucht, einen neuen Weg der Zusammenarbeit über alle Ebenen hinweg zu gehen.

Vorher gab es den nicht?

Doch, natürlich. Es gab bereits so et was wie den Emden Weg. Aber ab 2007 wurde dies im Konzern ganzheitlich betrachtet. Dass uns das auch in Emden gelungen ist, hat entscheidend zum Erfolg des Standortes beigetragen.

Was ist das Besondere an den jetzt gefertigten Autos?

Mit dem CC ist erstmals ein Coupé in

der Mittelklasse vorgestellt worden, was zugleich eine Erweiterung des Produktportfolios von VW bedeutete. Für Emden war es das lange geforderte dritte Standbein, das es uns ermöglicht, produkttypische Schwankungen auszugleichen. Dieses stabilisierende Element ist wichtig für die Beschäftigungssicherung.

Wie viele Coupés sind im Jahr vom Band gelaufen?

Im Schnitt waren es bislang 50 000 Fahrzeuge im Jahr. Das Modell war damit eine wichtige Entscheidung für Emden.

Und der B 7?

Der B 7 war für uns ebenfalls ein großer Schritt nach vorn. Jedes Modell beinhaltet eine Fortentwicklung, aber mit der siebten Generation hat der Passat erstmals das Flair der Oberklasse bekommen.

Ein wichtiger Schritt auch für den Standort?

Es war ein ganz großer Schritt. Hinzu kamen nämlich die zahlreichen Fahrerassistenzsysteme, die heute weitgehend Standard sind. Damals aber war der Passat der Vorreiter. Und der B 8, so viel darf ich verraten, wird wieder einiges mehr an Technik haben.

Welche Bedeutung hat der Passat inzwischen auf dem Markt und innerhalb des Konzerns?

Volkswagen ist lange Jahre durch den Polo, den Golf und den Passat geprägt gewesen. Dass der Passat 40 Jahre zu diesen Erfolgsmodellen gehört, spricht für seine Qualität. Und: Der Passat hat trotz vieler anderer Modelle diese Position gehalten.

Das spricht doch für das Passat-Werk in Emden, oder?

Davon bin ich überzeugt. Wir haben das, was wir vor dem Anlauf des B 7 versprochen haben, auch gehalten: „Mehr vom Meer“ - übrigens ein Slogan eines Mitarbeiters aus unserem Werk.

Wird das auch in Wolfsburg so gesehen?

Ja. Wir bauen den Großteil der Passat-Produktion. In Zwickau wird zwar auch die Limousine produziert, Emden ist aber das Leitwerk. Das heißt: Überall, wo auf der Welt ein Passat gebaut wird - in China oder in den USA - unterstützen wir die Kollegen mit unserer Kompetenz und unserem Know-how. Das ist ein reger Austausch, die Partner sind alle mit Emden verbunden. Wichtig ist: „Gute Autos von guten Mitarbeitern“.

Das bringt auch Emden etwas?

Das spricht vor allem für die Mannschaft. Aber der Austausch ist zudem ein gutes Argument, um den Standort wetterfest zu machen. Dabei geht es unter anderem um die Investitionen, die die Fabrik für die nächsten Modelle vorbereiten sollen. Wir werden

künftig in der Lage sein, über 1300 Autos am Tag zu bauen.

Was bedeutet die Auszeichnung Leitwerk für VW Emden?

Es ist zunächst eine große Herausforderung. Nehmen wir das Beispiel aus jüngster Zeit: Die Unterstützung des neuen Volkswagen-Werkes in Chattanooga erfolgte in einem bis dahin nie da gewesenen Umfang. Über 200 Mitarbeiter aus Emden waren in den USA im Einsatz. Auch ich war sechs Mal dort drüben. Diese Mitarbeiter mussten natürlich daheim ersetzt werden, zusätzlich zu unserer Kernaufgabe, denn wir haben ja weiter produziert. Dadurch ist allerdings auch eine enge Verbundenheit mit Chattanooga entstanden.

Ein Highlight Ihrer Amtszeit?

Der Austausch gehört sicher dazu.

Es überrascht jetzt ein wenig, dass Sie gerade über ein ausländisches Werk sprechen, um die Leistung der Emden herauszuheben.

Das gehört zusammen. Der Austausch war für Emden eine riesige Bewährungsprobe, die von einem Leitwerk gefordert wird. Ich bin sicher, dass die Leistung das Image des Emden Volkswagen Werkes positiv beeinflusst hat. Nicht zuletzt deshalb, weil die Kollegen in den USA das fairerweise auch immer wieder gesagt haben.

Eine besondere Form der Standort-sicherung?

Ja, denn das können sie nur leisten, wenn die Kompetenz vorhanden ist, spricht man Experten hat, von denen andere etwas lernen können. Aber natürlich profitieren auch wir. Jeder, der in dem neuen Werk in Chattanooga gearbeitet hat, hat dort etwas gelernt, was uns einmal nutzen wird. Das ist ein wichtiger Schritt in der Mitarbeiterentwicklung, die Kollegen sind besser als vorher.

Was sind im Vergleich zu früher die Herausforderungen für die Mitarbeiter bei Volkswagen?

Es wird immer mehr Flexibilität und Mobilität nötig sein. Auch innerhalb des Werkes.

Inwiefern?

Sie wissen selbst: Ende 2008 war die Welt für uns noch einigermaßen in Ordnung, 2009 gab es die Absatzkrise auf dem europäischen Markt. 2010 haben wir ein neues Auto bekommen und 2011 über 260 000 Fahrzeuge produzieren dürfen. 2012 ging es wieder etwas herunter, 2013 haben wir dann die schwierige Marktsituation deutlich gespürt. VW hat glücklicherweise gute Wege gefunden, mit diesen Schwankungen umzugehen. Das erfordert aber Flexibilität von jedem Einzelnen. Das funktioniert gut, ist aber immer mit Veränderungen verbunden.

Beschäftigungssicherung, aber nur mit mehr Flexibilität.

Wir arbeiten eng und gut mit dem Betriebsrat zusammen. Jüngstes Beispiel: 400 Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeiter aus Emden haben im zweiten Halbjahr 2013 in Wolfsburg bei der Fertigung des Golf geholfen. Eine personalorganisatorische Meisterleistung. Dazu hat es lange Gespräche mit dem Betriebsrat gegeben. Wir haben dann so lange zusammengesessen, bis letztlich weißer Rauch aufgestiegen ist.

Herr Herrmann, lassen Sie uns noch einmal auf 50 Jahre Volkswagen Emden zurückkommen. Wir haben mit mehreren Ihrer Vorgänger gesprochen und jeder hatte seine eigenen Herausforderungen - innerhalb, aber auch außerhalb des Werkgeländes. Was ist Ihnen aus Ihren Anfangsjahren in Erinnerung geblieben?

Zunächst einmal, dass für Ostfriesland der Begriff „Armenhaus“, der offenbar noch das Klischee vieler Außenstehender prägt, nicht zutrifft. Als ich kam, hatte sich der Arbeitsmarkt stabilisiert und wir haben gute Rahmenbedingungen für uns und unsere Mitarbeiter vorgefunden.

Aber nicht allen ging es gut.

Das stimmt wohl. Ich habe sehr wohl registriert, dass die lange Tradition des Schiffbaus zu Ende ging. Das kannte ich noch aus Bremen. Gleichzeitig aber fiel mir bei meiner Ankunft sofort auf, mit welcher Euphorie über die Offshore-Industrie gesprochen wurde. Das war so 2008. Ich war begeistert davon, mit welchem Engagement der Bard-Gründer die Sache vorantrieb.

Es bleibt wohl bei der Hoffnung.

Vielleicht werden sich nicht alle Hoffnungen erfüllen. Umso mehr freue ich mich, dass Volkswagen ein stabilisierender Faktor ist und sicher noch viele, viele Jahre sein wird.

Sie haben sich auch außerhalb des Werkgeländes engagiert?

Ich habe durch meine Mitarbeit bei der Wachstumsregion Ems-Achse erfahren, wie viel kreatives Potenzial in der Region steckt. Die Kontakte und Gespräche sind für alle belebend.

Sind Sie denn auch, wie einige Ihrer Vorgänger, von der IHK oder der Handwerkskammer zum Gespräch vorgeladen worden, weil Volkswagen Fachkräfte an sich bindet, das Lohnniveau erhöht und auch sonst negativ in die Region wirkt?

Nein. Ich denke, der gesellschaftliche Wandel hat die Unterschiede längst aufgehoben. Das Lohnniveau ist auch nicht mehr so unterschiedlich. Und ich glaube, die Seehafenstadt hat längst akzeptiert, dass sie auch eine Autostadt geworden ist. Es ist unser gemeinsames Ziel, ein wenig aus dem Schatten von Wolfsburg herauszukommen.

Einer Ihrer Vorgänger, Karl Günther Büsching, hat davon gesprochen, ▶



das es dem Emdener Volkswagen Werk über die Jahre gelungen sei, sich von Wolfsburg selbstständiger zu machen. Teilen Sie die Einschätzung?

Das sehe ich genauso wie der Kollege Büsching. Spätestens mit der Auszeichnung 'Leitwerk' ist das so. Wir können mit Stolz behaupten, dass wir neben Wolfsburg, als Leitwerk der Kompaktklasse mit dem Golf, das Leitwerk für die Passat-Klasse sind und damit einen Kern der Marke Volkswagen darstellen.

Darf man so etwas der Mutter sagen? Das ist sehr selbstbewusst.

Selbstbewusstsein ja, allerdings ohne überheblich zu werden. Das Selbstbewusstsein muss man sich auch erarbeiten. Das ist ganz wichtig. Und man darf sich darauf nicht ausruhen. Jeder Anlauf ist eine Herausforderung, und die steht uns nun bevor. Das neue Auto bekommt nicht nur einen ganz neuen Hut, also das, was der Kunde von außen sieht. Die Plattform ist neu, ebenso das gesamte Interieur. Außerdem fahren wir komplett neue Motoren, unter anderem einen Hybrid. Eine größere Herausforderung kann es nicht geben.

Im Zusammenhang mit dem B 8-Anlauf ist kräftig in das Emdener Werk investiert worden. Ordnen Sie für uns diese enorme Summe - immerhin rund eine Milliarde in fünf Jahren - bitte mal ein.

Wir investieren ständig. Gerade vor einem neuen Modell. Aber diese Größenordnung ist etwas ganz Besonderes. Seit Gründung des Werkes vor jetzt 50 Jahren ist das die größte Investition. Damit verbunden ist eine der größten Weichenstellungen in der Geschichte des Emdener Werkes. Und Sie können sicher sein: Volkswagen investiert nur, wenn es sich rechnet.

Man plant in Wolfsburg also mit Emden über den B 8 hinaus?

Ich gehe davon aus, dass wir auch noch bei der nächsten und übernächsten Passat-Generation erfolgreich sein werden. Wir planen immer für die nächsten fünf Jahre, sprechen also über die Strukturen bis 2020.

Wir? Sie sind doch dann längst Werkleiter in Wolfsburg.

Ja, aber meine Identifikation mit dem

Emdener Werk wird sicher noch lange anhalten.

Wissen Sie eigentlich schon, was auf Sie in Wolfsburg als Leiter des größten Volkswagen Werkes zukommt?

Ehrlich gesagt weiß ich das gar nicht so genau. Ich gehe mit großem Respekt an diese große Herausforderung. Aufgrund der Erfahrungen aus meinem bisherigen Berufsleben bin ich aber zuversichtlich, dass ich die Aufgabe erfüllen kann. Nach dem Jubiläum muss ich den Schalter umlegen, weil ich weiß, dass man sich den Erfolg auch in Wolfsburg hart erarbeiten muss.

Was wird Ihnen persönlich in guter Erinnerung an Ihre Emdener Zeit bleiben? Vielleicht das Laufen?

Ich habe tatsächlich in Ostfriesland wieder zum Laufen zurückgefunden. Nicht zuletzt, weil mir klar geworden ist, dass man einen Ausgleich braucht. Der Matjeslauf 2010 war ein tolles Event. Danach habe ich mich dann auch an die sechs Etappen des Ossi-Laufs getraut. Ich trage heute noch das T-Shirt - auch und vor allem in anderen Regionen.

Sie waren also noch nie so fit wie in Ostfriesland.

Neben der persönlichen Fitness ist es vor allem das gemeinsame Erlebnis. Ich werde auch in diesem Jahr wieder am Matjeslauf teilnehmen. Das ist fest eingeplant. Die Kollegen haben mir versprochen, dass ich dann als Gast auch das Emdener Trikot tragen darf. Aber auch aus beruflicher Sicht waren die fünf Jahre in Emden die schönsten Jahre meiner bisherigen Laufbahn.

Herr Herrmann, jetzt haben Sie die Gelegenheit, dem Volkswagen Werk in Emden zu seinem 50. Geburtstag zu gratulieren.

Ich wünsche uns allen, allen die hier arbeiten, ein ganz tolles Jubiläumsjahr und dass die geplanten Veranstaltungen und der Anlauf des B 8 gelingen. Der B 8 ist eine große Herausforderung für uns alle, mit ihm können wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellen. Das ist das, was ich mir wünsche.

Herr Herrmann, wir danken Ihnen für das Gespräch.



„Er läuft ohne Probleme und fährt sich einwandfrei“: Dieter Papsdorf.

Herzenssache Passat



Von EZ-Redakteur PATRICK PLEWE

Kleine Geschichte eines Oldtimers von 1979

Erst einmal sind es die Zahlen, die besonders sind. 110 PS GTI-Maschine, vier Gänge, Baujahr 1979. Aber natürlich ist es auch die Optik, die den Liebhaber beeindruckt. Der gelbe Lack, der makellos in der Frühlingssonne glänzt, innen das gut gepflegte schwarze Leder. Das ist er also, der VW Passat B1 GLL. Und das Wichtigste für Dieter Papsdorf: „Er läuft ohne Probleme, fährt sich einwandfrei.“ Laut Tacho hat das Auto, das da jetzt vor dem Parkhaus steht, 44 000 Kilometer runter. Tatsächlich werden es aber wohl ein paar mehr sein, glaubt der Mann mit dem Dreitage-Bart, dem der Oldtimer gehört.

Bevor der erste Passat 1977 in Emden vom Band läuft, wird er in Wolfsburg produziert. Doch für den ostfriesischen Volkswagen-Standort beginnt nun eine besondere Ära. „Der Passat ist der Mittelklassewagen, den man sich wünscht“, heißt es in einem Presstext des Konzerns aus dem Jahr 1977. „Kompakt, funktionell, mit großem Raumangebot bei bescheidener Standfläche, sportlich schick, durch Schrägheck, besonders nützlich als Variant...“

Als technische Highlights nennt Volkswagen bei der Vorstellung des neuen Autos den „Fallstromvergaser“, die „Startautomatik“, den Frontantrieb, die Getriebeautomatik - und die Dreipunkt-Sicherheitsgurte. Die Motoren reichen von 55 bis 110 PS. Knapp vier Jahre lang wird der B 1 in Emden produziert. 1980 sind es zum

Ende der Modellreihe insgesamt genau 270 001 dieser ersten Passat-Generation.

Der Wagen von Dieter Papsdorf hat auch schon einige Jahre auf dem Buckel, ist aber noch „top in Schuss“. Der B1 ist zuletzt ohne Probleme durch den TÜV gekommen, sagt Papsdorf. Er hat sogar das H-Kennzeichen, das „historische Kennzeichen“, das nur „erhaltenswerte“ Oldtimer bekommen. „Für das Alter ist es hier drinnen auch recht bequem“, sagt Dieter Papsdorf, während er sich auf dem Fahrersitz an das weiße Kopfteille mit blauem VW-Emblem zurücklehnt. Vorne haben er und sein Beifahrer gut Platz, viel Beinfreiheit gibt es auf der Rückbank jedoch nicht, auch wenn der Wagen relativ lang ist. Der Kofferraum hat für heutige Verhältnisse allerdings eine stattliche Größe.

Viel verändert hat Dieter Papsdorf an dem Fahrzeug nicht. „Nur das Lenkrad, das Radio und die gelben Alufelgen sind nicht original.“ Das Schiebedach hat der B1 auch nicht von Geburt an. Der Vorbesitzer hat es eingebaut. Was jedoch schon immer da war, sind die kleinen, schrägen Stellfenster vorne, links und rechts vor den großen Fenstern. „Das ist etwas Besonderes, was es in der Form nicht mehr gibt“, weiß Dieter Papsdorf.

Besuchern des Parkhauses am Wasserturm in Emden dürfte der Wagen

schon aufgefallen sein. Papsdorf parkt ihn dort meistens im Erdgeschoss. „Hier herrscht Luftzirkulation. Das ist vor allem wichtig, weil der Wagen nicht verzinkt ist.“ Außerdem sei der Oldtimer an diesem Ort sicher.

Wenn Dieter Papsdorf ausparkt, muss er kräftig kurbeln. Einmal zurücksetzen reicht da nicht, der Wagen hat natürlich noch keine Servolenkung. Der 37-jährige Emdener fährt selten mit seinem Auto, im Winter so gut wie gar nicht. Schnee und Salz will er seinem Gefährt nicht antun. Im Sommer dreht er mit seinem Oldtimer jedoch öfter seine Runden. Dass er das tun kann, ist letztendlich einem Zufall zu verdanken.

„So einen will ich haben.“ Das dachte Dieter Papsdorf als er 16 Jahre alt war über das flotte Gefährt seines Bekannten: über diesen knallgelben Passat B1. Es hat einige Zeit gedauert, aber vor etwa einhalb Jahren kam der Emdener endlich in den Besitz dieses Modells. Dieter Papsdorf hatte den alten Passat irgendwann im Internet gesehen und dann bemerkt, dass er den Verkäufer ja kennt. „Eigentlich wollte ich früher immer einen B2 haben, aber der B1 hat sich dann ja angeboten.“

Heute sagt der 37-Jährige über seinen Blickfang: „Das Auto ist mir richtig ans Herz gewachsen. Das gebe ich nie wieder ab.“ Angebote für den Oldtimer bekommt Papsdorf immer mal wieder. Aber verkaufen, nein verkaufen will er ihn nicht, seinen gelben Blickfang.



Damals noch eine kleine Sensation: Die Emdener Zeitung „entdeckt“ 1988 den neuen Passat.



Makellos. Der Wagen ist einfach makellos. Es stört kein Kratzer, keine Beule, keine sichtbare Roststelle oder ungeschickt aufgetragene und überlackierte Spachtelmasse. Nichts unterbricht die Harmonie der Kurven von Kotflügeln, Motor- und Kofferraumhaube oder Dach. Von außen lässt lediglich die Farbe des Wagens erahnen, dass der Bestseller von Volkswagen schon einige Jahrzehnte auf dem Buckel hat. Der Wagen ist grün, die Farbe wirkt müde. Doch insgesamt wirkt das Vehikel rund und gesund. Der Laie gerät beim Anblick dieser schlichten, technischen Schönheit ins Schwärmen, während der 87-jährige Wilhelm Jentsch bedächtigt um seinen Wagen geht.

Von der Liebe zu einem Auto

Von EZ-Redakteurin
KORNELIA SOJKA

Eine besondere Beziehung zu einem 62 Jahre alten Brezelkäfer

Er rollt und rollt und rollt der Käfer. Der Wagen ist jahrzehntelang das Markenzeichen des Autobauers VW gewesen. Über 21,5 Millionen davon wurden insgesamt gebaut von 1938 bis 2003. Davon allein 2,4 Millionen in Emden von 1964 bis 1978. Anlass genug für eine Stippvisite bei dem ältesten auf Emdens Straßen zugelassenen VW-Käfer und seinem Besitzer, Wilhelm Jentsch.

Da steht der Veteran. Seine Besonderheiten: Klemmspiegel, Klappgriffe, rechts und links zierliche Wischer, kaum größer als die Hand eines Erwachsenen, die Frontscheibe unten leicht geschwungen, Winker statt Blinker zur Ankündigung des Richtungswechsels, durchgehende Seitenscheibe bei Fahrer und Beifahrer, Einkammerrückleuchten hinten, verchromte Stoßstangen und Zierleisten an den Seiten. Wilhelm Jentsch öffnet behutsam die Fahrertür.

Beim Blick in den Innenraum schlägt das Herz schneller: Eine auf volle Wagenbreite geknüpfte Netzablage in Schienbeinhöhe. Großes Lenkrad, vermutlich noch aus Bakelit, Tacho, rechts und links Handschuhfächer. Sonnenblenden? Nur eine, selbstverständlich für den Fahrer. Es ist eine einfache getönte Scheibe mit Klappmechanismus. In der Mitte der Armaturen der kleine Drehschalter für die Winker. „Ich weiß gar nicht, ob die noch gehen“, sagt Jentsch und dreht am Schalter. Nur auf der rechten Autoseite macht es klack. Jentsch ist überrascht.

Auf der Beifahrerseite fest eingebaut eine absolute Rarität: ein Röhrenradio. Der Wechsel der Röhren erfolgt durch die geöffnete Kofferraumhaube vorn, erklärt Jentsch. Auch nicht zu übersehen ist die fest installierte und für den VW-Käfer damals so typische Vase, die später beim Beatle ein Remake erlebte. Natürlich mit Plastikblümchen. Eine weitere Rarität offenbart sich beim Blick in den Rückspiegel - Brezelfenster! Wegen der ovalen, senkrecht geteilten Heckscheibe ging dieses Modell auch als „Brezelkäfer“ in die Automobilgeschichte ein. Willkommen in den 50ern! In den ersten Jahren nach Kriegsende kostete der Liter Benzin 55 Pfennig.

Wilhelm Jentsch hat den Wagen gebraucht gekauft. Vor langer Zeit hatte er eine Anzeige entdeckt, in der ein Zollner, der an der ehemaligen Grenze zur DDR seinen Dienst versah, den Käfer zum Verkauf anbot. Wann das allerdings war, weiß er nicht mehr genau. Dafür ist er sich aber sehr sicher, dass er dann gleich losging, um den Wagen zu kaufen. Ein langjähriger Freund begleitete ihn damals. „Der kannte sich aus“, sagte Jentsch. „Der war Kfz-Meister und half mir immer.“ Als Jentsch dann fernab der Heimat vor dem Wagen stand, ging für ihn ein Traum in Erfüllung.



Seit mehreren Jahrzehnten ein Gespann: der 87-jährige Wilhelm Jentsch und sein 62 Jahre alter Brezelkäfer.

„Da habe ich mich in den Käfer verliebt“, gesteht der 87-Jährige. Seit Jahrzehnten bilden die beiden nunmehr ein Gespann. Der alte Mann legt zart seine Hand aufs Autodach.

Baujahr 1952. Bei dem grünen Brezelkäfer handelt es sich vermutlich um das Exportmodell des Autobauers. Das heißt: Anfang der 50er Jahre war die Standardlimousine Typ 11 als Exportmodell mit einem verbesserten Innenraum in den Handel gekommen. Zum Komfort gehörte unter anderem eine Schlummerrolle auf der Rücksitzbank. Dort konnten damals ohne zu nörgeln drei Erwachsene sitzen. Ein echter Emdener ist Jentschs Käfer

allerdings nicht. Denn die Produktion des beliebten Blechspielzeugs begann hier bekanntlich erst 1964. Doch das beeinflusst die Freude an dem Wagen keineswegs.

Jentsch schwärmt von seinem Käfer. Ein breites Schmunzeln macht sich in seinem Gesicht breit. Viele Autos hat er gefahren, erzählt der freundliche alte Herr. Eine Isetta, auch einen Hanomag, einen NSU und Lloyd. Auch am Motorradfahren fand er viel Freude. Aber Käfer fahren, Käfer fahren, betont er, das ist etwas Besonderes - damals wie heute.

Als er behutsam auf den Fahrersitz Platz nimmt, glänzen seine Augen erwartungsvoll. Ein kurzer orientieren-

der Blick, dann steckt er den Zündschlüssel ins Schloss, eine kleine Drehung, dann ist es zu hören, das unverwechselbare Geräusch eines VW-Käfers - ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxer-Vergasermotor. Jentsch gibt Gas, lässt den Motor aufheulen und hört konzentriert hin.

Unter der Heckklappe arbeitet der Originalmotor. Viele Jahre musste er den Wagen mit Zwischengas fahren, erzählt er. Dann erfolgte der Einbau eines vollsynchronisierten Getriebes durch seinen Freund. Wie viele Kilometer der Wagen gefahren ist? Das weiß der Senior nicht, lacht und sagt: „Der Tacho zählt nach 100.000 Kilometern wieder von 0 an.“ Dann steigt er aus, öffnet den Kofferraum und zeigt: Dort werden die Röhren fürs

Radio gewechselt, das ist der Tank. Hier ist Werkzeug.

Der 62 Jahre alte Brezelkäfer ist nun allerdings nicht das einzige rollende Schmuckstück des 87-Jährigen. Er besitzt noch einen weiteren Oldtimer, einen blauen Käfer von 1953, ebenfalls mit TÜV-Plakette und H-Kennzeichen. Doch der Wagen befindet sich momentan zum Ölwechsel in einer Fachwerkstatt. Der blaue Käfer ist ganz anders als der grüne, sagt Jentsch. „Der hat schon Dreiecksfenster vorne. Er ist auch schön, aber eben anders.“ Und spätestens in diesem Moment wird deutlich. Sein Herzblut fährt in dem grünen Käfer mit.



Walter Rucker fährt mit den Fingern vorsichtig über die mit einer Schreibmaschine getippten Buchstaben und Zahlen. „Wir freuen uns, Ihnen nach abschließender Überprüfung Ihrer Bewerbung mitteilen zu können, daß wir bereit sind, Sie mit Wirkung vom 2.8.1965 (...) einzustellen“. Die Buchstaben sind ein wenig verblasst. Aber nur ein wenig. Unterschrieben ist das DIN-A4-Blatt in blauer Tinte von Dr. E. Barton. Das gut erhaltene Dokument in den Händen von Walter Rucker ist 50 Jahre alt. So alt wie das Emden Volkswagen-Werk. Das Papier bedeutet einen tiefen Einschnitt im Leben des heute 76-jährigen Emders.

Ein VW-Mann der ersten Stunde



Von EZ-Redakteur MARTEN KLOSE

Er kam von den Nordseewerken, ging zu Volkswagen und blieb: Walter Rucker

Die Ansiedlung des VW-Werkes im Larrelter Polder ist 1964 für die gesamte Region ebenfalls ein tiefer Einschnitt. Viele Ostfriesen verdienen ihr Brot Anfang der 60er Jahre in der Landwirtschaft, sind Schiffer, arbeiten auf der Werft oder sind im Einzelhandel tätig. Und nicht jeder freut sich über die neue Autofabrik, die innerhalb kürzester Zeit aus dem Boden gestampft wird.

Die Ostfriesen sind skeptisch - viele wissen nicht so recht, was sie von dem Werk halten sollen. Die Wurzelbauern beispielsweise, die im fruchtbaren Larrelter Polder Gemüse anbauen, müssen ihre Felder räumen - VW braucht das Land für seine Werkshallen. In größter Eile ernten die Landwirte noch die Ländereien ab. Womit sie nun ihre Familien ernähren sollen - viele wissen es nicht.

Unsicherheit herrscht auch bei Arbeitgebern. Sie sind in Sorge, dass ihnen die Arbeiter weglaufen, weil sie mit den Löhnen, die Volkswagen zahlt, nicht mithalten können. Unterschriften gegen die VW-Ansiedlung werden gesammelt. Ohne Erfolg. VW wird die Fabrik bauen. Im Dezember 1965 rollt der erste Käfer vom Band.

Viele Emden und Krummhörner überlegen nun, ob sie sich bei Volkswagen bewerben sollen. Manche sind im Zwihspeit. In der neuen Fabrik soll am Fließband gearbeitet werden, die Pausen sind genau festgelegt. Aber VW zahlt gut - sehr gut sogar. Mit Schichtzulagen kommt man im Monat auf 1000 Mark Lohn. Für damalige Verhältnisse ein gewaltiges Gehalt. Hunderte kündigen bei ihren Arbeitgebern und wechseln zu VW. Es sind meist gut ausgebildete junge Männer. Metallbauer, Mechaniker, Dreher, Blechschlosser.

Einer von ihnen ist der 28-jährige Walter Rucker aus der Friedrich-Rückert-Straße in der Neuen Heimat. Er gehört zu den Pionieren, zu den jungen Männern, die mit ihrer Arbeit dafür gesorgt haben, dass das Werk ins Laufen kam. Am 2. August 1965 um Punkt 7.19 Uhr betritt er das Werk durch die Hauptwache A das erste Mal. Der Werkschutz stempelt sein Einstellungsschreiben ab.

50 Jahre nach der Gründung der Emden Autofabrik sitzt Walter Rucker im Wohnzimmer seines Einfamilienhauses in Larrelt. Er hält die Zusage des Volkswagen-Konzerns in seinen Händen und erinnert sich. Damals, sagt er, hat er nicht geahnt, dass er den Rest seines Arbeitslebens in dem Werk arbeiten wird.

Eigentlich ist sein Weg - wie für viele junge Emden - in den Beruf vorbestimmt: Walter Rucker beginnt seine Lehre bei den Nordseewerken. Einmal Werft, immer Werft - das ist für viele Emden damals Realität. Doch es

kommt anders. Walter Rucker lächelt, als er die Geschehnisse vor seinem inneren Auge vorbeiziehen lässt. Nach der Ausbildung zum Blechschlosser und einigen Jahren auf der Werft muss der 21-Jährige erst einmal zur Bundeswehr. Danach geht es für ihn allerdings nicht zurück zur Werft, sondern für kurze Zeit ins Kraftwerk.

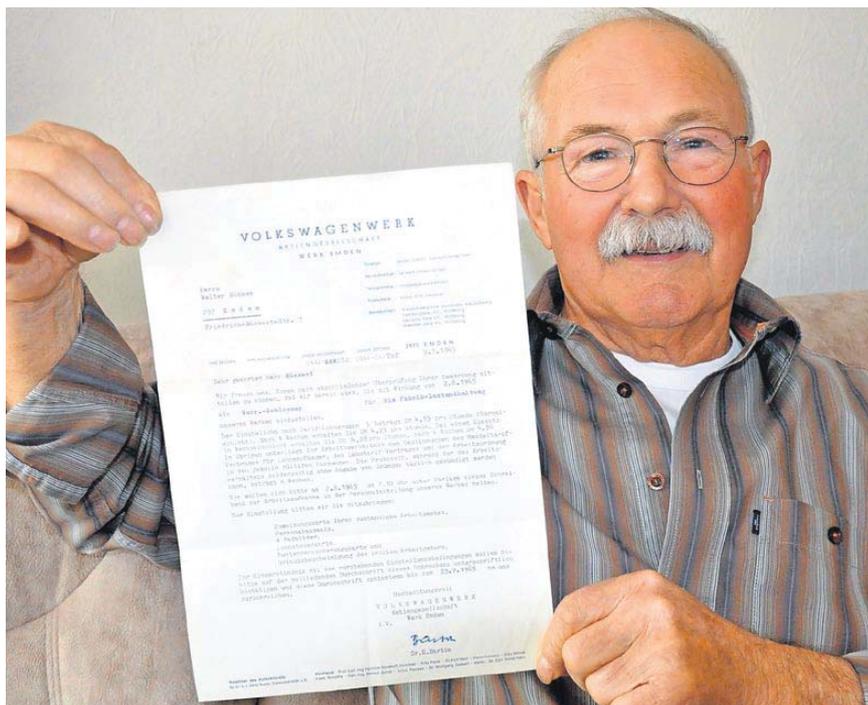
„Das war aber nichts für mich“, winkt der Emden ab. Schließlich heuert er 1963/64 bei Opel in Rüsselsheim an. Für den jungen Familienvater ist das eine ziemliche Strapaze. Alle 14 Tage fährt er mit seinem Käfer von Rüsselsheim nach Emden und verbringt das Wochenende mit Frau, Sohn und Tochter. „Das konnte kein Dauerzustand sein. Einen Ostfriesen zieht es doch immer wieder in die Heimat“, sagt Walter Rucker und lacht. In der Autobranche bleiben will er aber. „Bei Opel habe ich im Monat 300 Mark mehr verdient als im Emden Kraftwerk.“

Dann tut sich in Emden die Chance auf. Im Dezember 1964 eröffnet im Larrelter Polder das neue Volkswagenwerk. Er bewirbt sich im Frühjahr 1965. „Das war keine große Sache, ein kurzes Vorstellungsgespräch, und ich sollte anfangen.“ Viel gefragt wird beim Gespräch nicht. „Ich war bei Opel im Vorrichtungsbaubereich und solche Leute wurden gebraucht“, erklärt Rucker, warum er an eine der begehrten Stellen gekommen ist.

Walter Rucker hat es geschafft. „Einen besseren Job konnte man gar nicht bekommen.“ Der Larrelter reibt Daumen und Zeigefinger einander. Seine Zusage vom VW-Werk besitzt er immer noch. Sie ist fein säuberlich in seiner Dokumentenmappe abgeheftet. Walter Rucker hat sie für das Gespräch herausgesucht. In dem Schreiben steht auch, dass für einen Einsatz in der Wechselschicht 4 Mark und 28 Pfennige pro Stunde gezahlt werden. „Viel Geld damals“, sagt Rucker und greift zu Kugelschreiber und Papier.

Er beginnt, sein Monatsgehalt auszurechnen. 45 Stunden wurden damals noch pro Woche gearbeitet. Walter Rucker rechnet, blickt auf und lächelt verschmitzt: „Es hat sich gelohnt.“ Der Rentner erinnert sich noch, dass am Monatsende ein Elektrokarren mit einem vergitterten Anhänger durch die Werkshallen fuhr. Darin waren die Lohnbüten. „Wir standen in einer langen Schlange davor. Ausgezahlt wurde gegen Vorlage des Ausweises.“

Der Werkschutz steht immer in der Nähe und überwacht die Auszahlung. Der Lohn ist für viele junge Menschen damals der zentrale Beweggrund, sich bei VW zu bewerben. Die Vorbehalte, die andere gegen den Autobauer haben, spürt Rucker allerdings auch. „Einige wollten das Werk nicht. VW hat sich davon nicht abbringen lassen. Gott sei Dank.“ Er ist stolz, in dem Werk zu arbeiten, wo der legendäre Käfer gebaut wird. Ehrensache,



Die Schrift ist verblasst, die Erinnerung frisch: Walter Rucker mit seiner Zusage vom VW-Werk aus dem Jahr 1965.



Die Kollegen aus dem Vorrichtungsbaubereich bei einem Fußballspiel 1969 in Ihrhove.

dass Walter Rucker selbst einen fährt. Aber nicht für jeden ist die Arbeit an Bändern und im Schichtbetrieb etwas.

Rucker erinnert sich etwa an einen Ingenieur, der von den Nordseewerken zu VW kam, dann aber wieder in den Hafen zurückkehrte. „Es ist ein Unterschied, ob du ein Schiff baust oder Autos zusammensetzt.“ Walter Rucker hat damit kein Problem. Nach seinem Urlaub geht es im August 1965 los. Der Emden beugt sich über einen Lageplan des VW-Werkes. „Wir waren ganz in der Nähe des Haupttores untergebracht. In Halle 4.“ Walter Rucker greift wieder zu Stift und Papier und zeichnet den Grundriss des Werkes auf. Er kreist den Standort der Halle 4 mit dem Kugelschreiber ein.

„Genau hier haben wir gearbeitet.“ Wir - das sind Ludwig Freese, Johann Fischer, Ralf Koch, Klaus Rucker, Walter Rucker, Emil Gleditzsch, Eberhard Kauffholt, Alex de Buhr, Heini Swontek, Rudi Wels, Berthold Dirks und Gerd Gastmann unter Leitung von Meister Johann Specker. Die jungen Männer sind eine eingeschlossene Gemeinschaft, die nach Feierabend viel gemeinsam unternimmt. Manchmal trifft sich die Gruppe abends an der Knock zum Fußballspielen.

Walter Rucker nimmt ein kleines Album, in dem Dutzende Fotos von Betriebsfeiern sind. Ein Bild wurde 1969 in Ihrhove gemacht und zeigt die Vorrichtungsbauschlosser im Fußballdress vor einem Spiel. „Wir waren damals wie eine große Familie.“

In Halle 4 hat die Spezialgruppe einen eigenen, abgetrennten Bereich. Von dort aus geht es los zu den „Einsätzen“. Der jung gebliebene 76-Jährige formt mit den Händen ein großes Viereck. „Jeder hatte einen eigenen Lederkoffer mit Werkzeug.“

Wenn irgendwo im Rohbau oder in den Montagelinien eine Maschine streikt, müssen die Vorrichtungsbauschlosser anrücken. Und kaputt geht immer irgendwas. Dann müssen die Experten ran. Walter Rucker denkt gerne an diese Pionierzeit zurück: „Jeder konnte jeden anquatschen, das ging alles per Du.“ Das Werk kennt der Emden wie seine Westentasche. „In allen Montagebereichen waren wir unterwegs, da waren wir damals zu Hause.“ Walter Rucker kann sich heute noch ganz genau erinnern, welche Schläuche damals öfter kaputtgingen und wann es bei der „Hochzeit“ von Unterbau und Karosserie Probleme gab. Mit den Händen zu arbeiten - das hat dem gelernten Blechschlosser immer am meisten Spaß gemacht.

Irgendwann wechselt Walter Rucker in die Planungsabteilung. 1992 geht er in den Ruhestand - nach 27 Jahren VW. „Ich gehörte immer zu denen, die gerne zur Arbeit gingen. Und ich bin mit meinem Berufsleben sehr zufrieden.“