

„Opel: In der Krise zusammenstehen und Perspektiven nutzen!“

„Opel ist deutsche Geschichte. Ascona, Kadett, Rekord, Manta – das sind Erinnerungen an die Demokratisierung der Mobilität, ein Stück vom Wohlstand, das sich alle leisten konnten.“



– Frank-Walter Steinmeier, SPD-Kanzlerkandidat und Bundesaußenminister, bei der Belegschaftsversammlung von Opel zum „Europäischen Aktionstag“ in Rüsselsheim am 26. Februar 2009 –

Die Ist-Situation der deutschen Automobilindustrie

Die letzten zehn Jahre in der Automobilproduktion waren Wachstumsjahre: Die globale PKW-Produktion wuchs von knapp 40 Mio. auf über 50 Mio. Einheiten an; die Produktion von Transportern, LKW und Bussen von 15 Mio. auf 20 Mio. (Quelle: Internationaler Fahrzeugherstellerverband OICA).

Der Umsatz der deutschen Automobilindustrie hat sich im gleichen Zeitraum verdoppelt. Die seit dem Herbst 2008 aufziehende Wirtschaftskrise hat nun aber die schon im Laufe des Jahres 2008 aufgrund der hohen Ölpreise deutlich nachlassende Nachfrage nach Kraftfahrzeugen weiter einbrechen lassen.



Es wird davon ausgegangen, dass weltweit 20 bis 30 % Überkapazitäten im Automobilsektor bestehen bzw. bestanden.

Das heraufziehende Ende des Erdölzeitalters stellt die Automobilindustrie vor große innovative Herausforderungen. Schon jetzt haben steigende Benzinpreise das Verbraucherbewusstsein in Deutschland deutlich verändert. Diese

Entwicklung muss Konsequenzen für den notwendigen Umbau der Autoindustrie haben und entsprechend perspektivisch genutzt werden – auch und gerade bei Opel!

Die Situation bei Opel



In Deutschland beschäftigt Opel derzeit ca. 30.000 Personen an den vier Standorten Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach. 16.000 Beschäftigte davon entwickeln, produzieren und verkaufen alleine im hessischen Rüsselsheim gute Autos und verdienen ihr Geld. Tausende weiterer Arbeitsplätze in Zulieferbetrieben, Entwicklungsbüros, Handwerk, Einzelhandel und viele mittelständische Betriebe in den betroffenen Region hängen zudem von der Zukunft Opels ab.

Alle deutschen Autohersteller leiden derzeit unter der Absatzkrise und erhalten mittelbar staatliche Hilfen durch die Finanzierung der Kurzarbeit oder der „Abwrackprämie“. Opel kann für die dramatische Krise aber am wenigsten. Denn Opel baut gute Autos, hat viele kleinere Modelle, Spritsparer sowie Erdgas-Fahrzeuge im Programm. Es klingt sogar schon paradox: Während das Opel-Management mit Kanzlerin Angela Merkel über ein Rettungspaket verhandelt, wird der Mittelklassewagen „Insignia“ zum Auto des Jahres gekürt.

Anders als bei den anderen deutschen Autobauern besteht bei Opel aber das besondere Problem, dass Opel voll integrierter Bestandteil des „General Motors-Konzerns“ (GM) ist, der in den USA derzeit um das Überleben kämpft und bis heute glatt am Markt vorbei produziert.

Während die deutschen Opel-Standorte mittlerweile wieder gute Arbeit leisten und einstige Qualitätsdefizite ebenfalls längst der Vergangenheit angehören, verliert die amerikanische Mutter seit Jahrzehnten Marktanteile. Opel kann aber seit Jahren keine eigenständige Geschäfts- und Entwicklungspolitik betreiben, da die strategischen



Entscheidungen immer von GM in den USA getroffen wurden. Trotzdem ist es Opel in den letzten Jahren gelungen, die Modellpalette deutlich zu modernisieren und vor allem in ökologischer Hinsicht erhebliche Fortschritte zu machen. Zudem werden im Entwicklungszentrum von Opel in Rüsselsheim die kleinen und mittleren, im Vergleich zur sonstigen Modellpalette eher verbrauchsarmen Fahrzeuge des GM-Konzerns entwickelt. Diese sowohl wirtschaftlich wie ökologisch Erfolg versprechenden Ansätze würden zerstört, wenn Opel von GM mit in die Tiefe gerissen würde – und die weltweite Wirtschaftsflaute kommt praktisch als i-Tüpfelchen obendrauf. Kurzum steckt der Traditionskonzern in einer wesentlich verzwickteren Lage als seine Konkurrenten und dies macht deutlich, dass die Entwicklung bei Opel einer gesonderten Betrachtung bedarf.

Der Appell

Bei staatlichen Hilfen für Opel geht es nicht nur um die knapp 30.000 Beschäftigten bei Opel in Deutschland. Weit mehr Beschäftigte aus Klein- und Mittelbetrieben, bei den Zulieferern, Händlern und Dienstleistern hängen davon ab. Ein Zusammenbruch von Opel und seinen Zulieferern hätte auch Auswirkungen auf andere Automobilmarken in Deutschland und ganz Europa.

Die Zukunft von Opel ist nicht nur die Frage einer traditionsreichen Marke. Hier ist auch die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland berührt. Es geht um Kompetenz, Innovationskraft und Wertschöpfung. Die Autoindustrie ist nicht irgendeine Branche. Sie ist das Rückgrat unserer Industrie und betrifft somit die Zukunft des gesamten Landes – man kann sich auch trauen, das Wort „Schlüsselindustrie“ in den Mund zu nehmen.

Über 200 Milliarden Euro Umsatz bei den Herstellern. 75 Milliarden Euro bei den Zulieferern. Die Autoindustrie ist nicht irgendeine Branche, sie ist das Herzstück der wirtschaftlichen Leistungskraft Deutschlands. Es geht um Zehntausende von Arbeitsplätzen. Um Arbeit, Einkommen, Sicherheit und Perspektive für die Beschäftigten und ihre Familien.

Daher ist es nicht einzusehen, dass Unternehmen, die ohne Schuld der Beschäftigten ins Schlingern geraten sind, keine Unterstützung erhalten sollen. Diesen Unternehmen und deren Beschäftigten muss nun in der Krise durch zeitlich begrenzte Unterstützung von Seiten des Staates geholfen werden – so wie auch mit dem Finanzmarktstabilisierungsgesetz ein Schutzschirm für Banken eingerichtet wurde, um die Inter-Banken-Geschäfte abzusichern. Dies war ein erster notwendiger Schritt, um die Spareinlagen der Bürger zu sichern und sicher zu stellen, dass Unternehmen weiterhin Kredite erhalten. Ausreichend war dieser Schritt jedoch nicht, denn viele Unternehmen leiden noch immer unter der Kreditklemme.

Wir reden hier also nicht populistisch über Subventionen, sondern verantwortungsbewusst über einen Sicherheitsschirm für tausende von Menschen in zig betroffenen Regionen unseres Landes. Alle staatlichen Aktivitäten im Unternehmensbereich müssen aber genau geprüft werden. Steuergelder dürfen nur dort investiert werden, wo Unternehmen langfristig auch ohne staatliches Mitwirken wieder auf dem Markt bestehen können. Darüber hinaus darf die Zahl der Arbeitsplätze letztlich nicht das staatliche Handeln beeinflussen. Große Unternehmen mit vielen Mitarbeitern dürfen gegenüber mittelständischen Betrieben, die in der Summe deutlich mehr Menschen beschäftigen als große Konzerne, nicht maßlos bevorteilt werden. Denn jeder Arbeitsplatz zählt!



Der Bundes-Arbeitsplatzrettungsfonds (BARF)

Wir fordern als „Schutzschirm“ für Arbeitsplätze die Einrichtung eines Bundes-Arbeitsplatzrettungsfonds (BARF). Der Bund stellt dem BARF hierzu bedarfsgerecht Kapital zur Verfügung. Der BARF selbst trifft dann Vereinbarungen mit entsprechenden Unternehmen wie Opel über Beteiligungen mit einer Laufzeit von bis zu fünf Jahren, jedoch nicht über den 31.12.2014 hinaus. Die Beteiligungen erfolgen über den Erwerb von Aktien und den Verkauf selbiger nach Ende der Laufzeit.

Voraussetzung für Beteiligungen ist die Vorlage eines umfassenden Zukunftskonzeptes für das Unternehmen. Das Zukunftskonzept ordnet die künftige Produktion nach Kriterien der finanziellen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit, der Arbeitnehmerorientierung, der Energieeffizienz, dem technologischen Fortschritt und der Ressourceneinsparung neu. Langfristige Unternehmensplanungen, Lohnpolitik nach Tarif bei einem Mindestlohn von 7,50 Euro pro Stunde, stetige Weiterqualifizierungsmaßnahmen für die Belegschaft und der schrittweise Umstieg auf nachhaltige Wertschöpfung müssen Bestandteil des Konzeptes sein. Wir sind optimistisch, dass Opel diese Kriterien erfüllen kann und will.



Bürgerinnen und Bürger können sich ebenfalls zur Sicherung von Arbeitsplätzen an dem BARF beteiligen und Anteilseigner werden, eine jährlich auszuschüttende Dividende ist dabei abhängig vom Bilanzgewinn des BARF.

Nach dem Ende aller Laufzeiten und der Ausschüttung der Dividenden an private Anteilseigner, wird das überschüssige Kapital des BARF an den Bund zurückgezahlt. Das Geld wird für die Tilgung von Krediten des Bundes aufgewendet. Der BARF löst sich zum 01.01.2015 auf.

Die Entflechtung von GM

Jeder, der nun glaubt, ordnungs- und marktpolitische Grundsatzdebatten führen zu müssen, tut dies auf dem Rücken tausender von Beschäftigten und ihrer Familien. Es ist an der Zeit, deutlich zu machen, dass sich Innovationen für saubere und sichere Autos auszahlen. Die nächste Wachstumswelle kommt in allen Umwelttechnologien, aber auch und gerade bei klimaschonenden Autos. Das Auto wird gerade neu erfunden und Opel wie auch die anderen deutschen Automobilhersteller müssen Ausrüster der Welt für diese nächste Generation material- und rohstoffsparender, energieeffizienter Automobile sein.



Wichtig ist daher, dass Opel wirtschaftliche und technologische Unabhängigkeit von GM erhält und der Weg zur Aufnahme neuer Investoren frei gemacht wird. Daher darf Opel jetzt auch nicht in der öffentlichen Debatte schlecht geredet und bezweifelt werden, dass Opel mit seinen Produkten und innovativen Konzepten auf dem Markt überlebensfähig ist. Alleine der durch den Mutterkonzern verursachte Finanzierungsengpass muss überwunden werden. Das ist auch

eine Frage der Wertschätzung der Qualitätsarbeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des Autoherstellers. Denn Opel hat viel zu bieten: Eine hoch motivierte, gut ausgebildete Belegschaft, innovative Techniker und Ingenieure sowie am Markt sehr erfolgreiche Autos und zukunftsfähige Antriebstechniken – das europäische Auto des Jahres „Insignia“ steht wie bereits erwähnt für diese Zukunft.

Daher sind die Verantwortungsträger aus Politik auf der einen und Wirtschaft, in diesem Fall bei GM und Opel Deutschland auf der anderen Seite, dazu aufgefordert, rasche Hilfestellungen für das Unternehmen und die Belegschaft sowie falls erforderlich auch einen darüber hinaus gehenden Adressatenkreis zu leisten. Denn GM hat eine lange Zeit gut mit Opel verdient und hat sich nun der Verantwortung für die Zukunft von Opel und seiner Beschäftigten bewusst zu sein, die in diesen Wochen in Sorge um ihre ganz persönliche Zukunft sind.

Dies bedeutet u.a.:

- Die Rechtliche und organisatorische Entflechtung des Konzerns mit einer Herauslösung von Opel und die Öffnung für neue Anteilseigner und Investoren, die Opel als internationales Unternehmen führen und nachhaltig am Markt platzieren können.
- Die Übertragung aller für Opel notwendigen materiellen und immateriellen Werte inklusive der notwendigen Patentrechte durch GM.
- Die Vorlage eines tragfähigen Restrukturierungskonzepts für Opel mit dem klaren Ansatz, sich mit modernen Entwicklungszielen und Modellstrategien unter Berücksichtigung ökologischer Faktoren auf dem Markt zu positionieren.
- Auf europäischer Ebene müssen eine Gesamt-Lösung für Opel erarbeitet und gesetzliche Regelungen für staatliche Minderheitenbeteiligungen nach dem derzeit auf EU-Ebene strittigen Vorbild von VW und dem Land Niedersachsen geschaffen werden.

- Den bedarfsorientierten Ausbau konjunkturfördernder (steuerliche Anreize bei der Entwicklung/Nutzung umweltschonender Autos etc.) und krisenimmanenter (Förderung von Kurzarbeitergeld, Qualifizierungsmaßnahmen etc.) Maßnahmen.

Und die anderen?

"Es gibt systemrelevante Finanzinstitute. Es gibt aber keine systemisch wichtigen gewerblichen Unternehmungen."

– Angela Merkel, Bundeskanzlerin und CDU-Parteivorsitzende zu Opel
(in: Tagesspiegel vom 4.3.2009) –

Deutschlands Konservative schüren derzeit Panik und Angst vor einem kommenden Staatssozialismus. Auf der einen Seite versuchen neoliberale Marktideologen innerhalb der CDU den Eindruck zu erwecken, dass jede Hilfe für Opel einen Sündenfall wider die Gesetze der „sozialen“ Marktwirtschaft darstellt. Zugleich werden jedoch Woche für Woche zusätzliche Garantien oder Eigenkapitalhilfen in den Bankensektor gepumpt und es wirkt bei dieser Diskussion teilweise so, als wolle die CDU die SPD im „Superwahljahr“ links überholen.

Unternehmen aber kategorisch hinter Banken zu stellen, ist zynisch. Wir verurteilen die Haltung der CDU-Bundeskanzlerin, ihrer Gehilfen und der gesamten lebensfernen CDU gegenüber Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf das Schärfste. Gerade in Zeiten der Krise muss der Staat eine Schlüsselrolle in der Bekämpfung von Massenarbeitslosigkeit übernehmen. Er muss die Entscheidung treffen, ob er aus Steuergeldern den Erhalt von Arbeitsplätzen finanziert oder in Form von Sozialleistungen für die Arbeitslosigkeit aufkommt.



Der vorsorgende Sozialstaat nach unserem sozialdemokratischen Vorbild muss zwar stets die Bereitschaft zeigen, in Not geratene Menschen aufzufangen; doch hat die Ermöglichung eines selbst bestimmten Lebens für uns Priorität. Dies setzt voraus, alles zu tun, um Arbeitsplätze zu sichern.

Bei der Lösungssuche in der Krise darf es keine Scheuklappen geben. Staatsbeteiligungen an Unternehmen aus rein ideologischen Gründen abzulehnen ist ein Schlag in das Gesicht der vielen Familien bei Opel und Co., die in eine ungewisse Zukunft blicken.

Das verkennt die Linkspartei, die sich in vollkommener Verleugnung ihrer eigenen Vergangenheit mit Verweis auf die negativen Erfahrungen der DDR gegen staatliche Unterstützungen bei Opel ausspricht, was in den Augen der vielen Betroffenen nur als Zynismus in Reinkultur empfunden werden kann.

Und auch die FDP, die sich als Gralshüterin der vermeintlich reinen marktwirtschaftlichen Lehre aufspielt, hat offensichtlich weder die volkswirtschaftlichen Kosten noch ganz konkret die Schicksale der betroffenen Beschäftigten und Familien im Blick.



Staatsbeteiligungen aber sind richtig, wenn sie Arbeitsplätze sichern und dem Staat die Möglichkeit bieten, Einfluss auf Unternehmensentwicklungen zu nehmen. Wenn „Nachhaltigkeit“ früher ein Fremdwort für auf kurzfristige Gewinne orientierte Unternehmen war und mit zu der Situation geführt hat, in der wir uns jetzt befinden, kann der Staat es jetzt zum Bestandteil des Geschäftsmodells machen.

Mit einem Konzept für den Ausstieg aus der Staatsbeteiligung muss sichergestellt sein, dass es nicht um die Errichtung von Staatskonzernen geht, sondern um ein verantwortliches Maß der Hilfe in der Krise.

Staatsbeteiligungen können ein Mittel zur Neuordnung des Industriestandortes Deutschland sein, wenn sie klug umgesetzt werden. Der Staat kann in die Weiterentwicklung seiner eigenen Wirtschaft investieren und danach direkt profitieren. Dies dient dem Gemeinwohl.

Bisher können sich alle Seiten ihre ideologischen Scharmützel liefern, weil GM noch nicht alle Daten und Konzepte auf den Tisch gelegt hat. Sobald das der Fall ist und Entscheidungsreife eintritt, müssen die Ideologen aller Seiten mit ihren Spielchen aufhören und sich endlich mit der Sache und vor allem den betroffenen Menschen beschäftigen.

In der Krise darf der Staat nicht zusehen, geschweige denn wegsehen. Er muss anpacken!

Quellen

- Aktion "Klare Perspektive" (<http://www.klare-perspektive.de/>)
- SPD-Unterbezirk Groß-Gerau (<http://www.spd-gg.de/>)
- Rede von Frank-Walter Steinmeier, SPD-Kanzlerkandidat und Bundesaußenminister, bei der Belegschaftsversammlung von Opel zum „Europäischen Aktionstag“ in Rüsselsheim am 26. Februar 2009
- Merkel: Opel ist „kein systemrelevantes Unternehmen“, in: Der Tagesspiegel, vom 4.3.2009
- Beschluss der ordentlichen Bezirkskonferenz der Jusos Hessen-Süd: „Anpacken in der Krise: Der Staat darf nicht wegschauen, Angela“

Die Autoren



Carsten Sinß (* 1984), wohnhaft in Oestrich-Winkel im Rheingau-Taunus-Kreis, studiert seit Beendigung seiner Ausbildung zum Industriekaufmann Betriebswirtschaftslehre in Mainz. Er ist Vorsitzender der Jusos bzw. stellvertretender Vorsitzender der SPD im Rheingau-Taunus-Kreis und der südhessischen Jusos, zudem Stadtverordneter seiner Heimatgemeinde Oestrich-Winkel. e-mail: c.sinss@spd-online.de

Felix Diehl (* 1984), wohnhaft in Gießen, studiert Rechts- und Politikwissenschaften an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Er ist seit 2005 stellv. Landesvorsitzender der Jusos Hessen und Mitglied im Bezirksvorstand Jusos Hessen-Süd. e-mail: felixmail@t-online.de

