

Ulla Lötzer, MdB  
22. Juni 2009

### **Ideologische Verbohrtheit statt zukunftsfähige Arbeitsplätze bei Opel**

**Verantwortungslos, verbohrt und unsozial – so handelt die Bundesregierung, wenn es um Opel geht. Wirtschaftsminister zu Guttenberg hat sich als ideologischer Prinzipienreiter des Marktradikalismus erwiesen. Die Beschäftigten waren für ihn nur eine Rechengröße: Kosten ihres Arbeitslosengeldes contra Kosten der Sicherung von Opel. Ihre Zukunft und die ihrer Familien waren und sind ihm offensichtlich egal.**

Anstatt Sachwalter der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu sein, wird ein Blankoscheck für den Abbau von Tausenden von Arbeitsplätzen gegeben. Ein Wirtschaftsminister, der eine aktive Industriepolitik und den Erhalt von Industrieregionen für überflüssig und für eine ausschließliche Angelegenheit von Privatunternehmen hält, ist selbst überflüssig. Er ist unfähig, die Probleme der Krise zu lösen.

#### **Sachstand Opel**

1. Bisher gibt es zwischen Magna und GM nur ein **Memorandum of understanding** (MoU). Die endgültige Vertragsunterzeichnung wird laut Magna Ende September erwartet. Allerdings entsteht aus dem MoU keine Rechtsverbindlichkeit. Weder sind Einzelheiten im MoU bindend noch ist ein endgültiger Vertragsabschluß sicher.
2. Nach **Abschluss der Verhandlungen** soll GM 35 Prozent, Magna knapp 20 Prozent und die Sberbank 35 Prozent halten. Die verbleibenden zehn Prozent sollen die Opel-Mitarbeiter übernehmen. Allerdings ist es noch völlig offen, inwieweit sich die Sberbank überhaupt beteiligt
3. Der russische Autobauer GAZ soll laut MoU ein **Vorkaufsrecht** für Opel erhalten.
4. Eine **Insolvenz** von Opel ist immer noch nicht ausgeschlossen.

#### *Arbeitsplätze*

5. Es gibt **keine Beschäftigungsgarantie**. Das Konzept von Magna sieht eine Reduzierung um 9500 Arbeitsplätze in der Produktion und 2100 in Verwaltung und Vertrieb vor. Rund 2500 davon sollen an deutschen Standorten wegfallen, ca. 1800 in Bochum.
6. Europaweit ist eine **Schließung** von Antwerpen und Luton im Gespräch, sowie ein Reduzierung am Standort Saragossa zugunsten des Standortes Eisenach.

#### *Steuergelder*

7. Bund und Länder haben als Brückenfinanzierung eine **Kreditlinie von 1,5 Mrd. Euro** beschlossen (zahlt Opel Gelder zurück kann es diesen Betrag auch wieder in Anspruch nehmen). Die Hälfte davon tragen die betroffenen Bundesländer. Die ersten 300 Millionen sind bereits geflossen.
8. Insgesamt soll es einen **Kredit- und Bürgschaftsrahmen über 4,5 Mrd. Euro** geben.
9. Über die Verwendung der Kredite wacht die **PricewaterhouseCoopers**. Sie werden nach einem Liquiditätsplan vergeben und müssen durch PwC freigegeben werden.
10. Bund und Länder geben die Steuergelder, **ohne sich Beteiligungsrechte** zu sichern. Dies war DAS zentrale Anliegen der Bundesregierung. Dies hat sie auch gegenüber der US-amerikanischen Seite durchgesetzt, die einen Staatseinstieg bei Opel gegenüber einer Treuhandlösung bevorzugt hätten.

11. Trotzdem **haftet der Staat in voller Höhe** gegenüber den Landesbanken und der KfW. Als Sicherheit hat er alle materiellen und immateriellen Vermögensanteile von Opel in Deutschland (Konten, Forderungen, Vorräte, Fahrzeuge, Grundschulden und Immobilien), die jedoch deutlich weniger wert sind als 1,5 Mrd. Euro. Das heißt, platzt der Kredit wird das Geld aus dem Haushalt von Bund und Ländern an KfW und Landesbanken bezahlt und der Staat wird praktisch doch Eigentümer von Opel.

#### *Treuhand*

12. Mit der Treuhandkonstruktion sollte Opel teilweise von GM gelöst werden, damit es nicht Teil der **Insolvenzmasse** nach Chapter 11 wird. Das wäre durch eine Übernahme des Staates auch möglich gewesen. Allerdings ist es immer noch möglich, dass der Insolvenzrichter in den USA feststellt, dies sei Insolvenzbetrug.
13. Neuer **Mehrheitseigner** bei Opel ist eine Treuhandgesellschaft. Sie besitzt 65%, die restlichen 35% sind weiter im Besitz von GM.
14. Die beiden gleichberechtigten **Geschäftsführer**, die nur gemeinsam zur Vertretung berechtigt sind, sind der Alfred Hagebusch und der Vizechef von GM-Europe, Eric Stevens. Ein fünfköpfiger **Beirat** übt die Funktion des Aufsichtsrates aus. Geleitet wird er vom Präsidenten der amerikanischen Handelskammer in Deutschland, Fred Irwin. GM schickt zwei Manager. Der Bund verzichtet völlig auf einen politischen Einfluss und schickt den früheren Vorstandschef des Autozulieferers Continental, Manfred Wennemer in den Beirat. Die Länder werden durch den Frankfurter Unternehmensberater und FDP-Politiker Dirk Pfeil vertreten.
15. Die Treuhänder wollen sich nicht ins Tagesgeschäft einmischen, müssen aber bei wichtigen Entscheidungen gefragt werden. Hauptaufgabe der Treuhand ist die **Restrukturierung** von New Opel, hier ist Irwin stimmberechtigt. Beim **Investorenprozess** ist er erst nach Ablauf eines halben Jahres stimmberechtigt, d.h. da hat die deutsche bzw. amerikanische Seite jeweils ein Vetorecht.

#### *Businessplan von Magna*

16. Den Entscheidungen, v.a. über die 1,5 Mrd. liegt ein **Businessplan** von Magna zugrunde, der in klassischer Weise auf Kostenreduktion, Produktivitätssteigerung und Verdrängungskonkurrenz setzt. Die zugrundeliegenden Annahmen und Ziele sind dabei mit hohen Risiken behaftet.
17. Der Plan betrachtet den **Zeitraum 2009 – 2014**:
  - Verbesserungen des **operativen Ergebnisses** (EBIT) um 3,3 Mrd. US \$ (von -2.1 Mrd. auf +1,2 Mrd.).
  - **Umsatzsteigerung** um 8,2 Mrd. US \$ von 22,1 Mrd. auf 29,3 Mrd.
  - **Volumensteigerung** um 321 Fahrzeuge von 1159 auf 1470. Unterstellt wird dabei ein wachsender Marktanteil vor allem in Westeuropa. Dafür soll neben dem Halten der Stammkundschaft das neue Kundenmilieu (junger Aufsteiger) erschlossen werden. Später soll der russische Markt dazu kommen.
  - Steigerung des durchschnittlichen **Fahrzeugpreises** um 5% (= 900 US \$) über 5 Jahre je Fahrzeug.
  - **Senkung der operativen Kosten** um 1,4 Mrd. EUR. (Arbeitsplatzabbau, Fertigungsmaterial)
  - **Produktivitätssteigerung** um 10% jährlich (Fahrzeug pro Mitarbeiter)
18. Opel erhält laut Vorvereinbarung von Magna mit GM **keinen Marktzugang** in den USA und in China.

### Patente

19. Opel erhält Zugang zu den **Patenten und geistigen Eigentumsrechten** von GM. Allerdings soll eine Liste von Technologien erstellt werden, auf die Opel keinen Zugriff hat. Dazu soll z.B. auch die Brennstoffzellentechnologie gehören.
20. Für die Rechte müssen **Lizenzgebühren** bezahlt werden.

### Europäische Lösung

21. Laut Bundesregierung soll versucht werden, die anderen betroffenen europäischen Länder in die **Finanzierung der 4,5 Mrd.** Bürgschaften einzubeziehen.
22. Die Bundesregierung hat **wenige** Anstalten unternommen, sich mit den anderen betroffenen europäischen Ländern **abzustimmen**. Steinbrück hat dies in der Sondersitzung des Wirtschaftsausschusses so verkauft, dass man damit erreicht hätte, dass in Deutschland überproportional viele Arbeitsplätze erhalten bleiben.

### Bewertung

Die jetzige Konstruktion ist ein **hochriskantes Projekt**, das nur auf die **klassische Verdrängungskonkurrenz** abstellt: Arbeitsplatzvernichtung, Kostenreduktion, Stückzahlsteigerung, Produktivitätssteigerung, Verdrängung von Konkurrenten in höherwertigen Marktsegmenten. Von einer Änderung der Produktpalette Richtung umweltfreundlicher Produktion ist keine Rede. Im Gegenteil, wenn GM den Zugriff auf neue, umweltfreundlichere Technologien ausschließt, wird dies sehr schwierig.

Interessanter Weise findet in den Konzepten die aktuelle **Absatzkrise** der gesamten Automobilindustrie keine Berücksichtigung. Was passiert, wenn die Abwrackprämien in den einzelnen Ländern auslaufen und ein Konjunkturaufschwung ausbleibt? Krisenszenario - Fehlanzeige!

Die Bundesregierung hat ein **katastrophales Krisenmanagement** hingelegt. Nachdem sie nur zögerlich in Gang kam, war das Insolvenzgerede zu Guttenbergs völlig kontraproduktiv. Zuerst wurde betont, dass es wichtig wäre, mit mehreren Interessenten gleichzeitig zu verhandeln, dann wurde Fiat durch die 300 Mio.-Überbrückungsforderungen hinauskatapultiert und zuletzt hat die Regierung die 300 Mio. gar nicht gebraucht sondern selbst bezahlt. Ganz zu schweigen davon, dass die eigene Macht gegenüber der US-Seite wohl völlig überschätzt wurde.

Der zentrale Dreh- und Angelpunkt für die Regierung war die **Verhinderung einer Staatsbeteiligung**. Alles andere war sekundär. Damit hat die Regierung einen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung, auf Arbeitsplatzsicherung, auf einen ökologischen Umbau bewusst ausgeschlossen. Sie hat die Chance, Opel zu einem umweltfreundlichen Mobilitätskonzern umzubauen, absichtlich vertan. Und sie brüsten sich auch noch damit. Sowohl zu Guttenberg, als auch Steinbrück haben in der Sondersitzung des Wirtschaftsausschusses mehrmals explizit darauf hingewiesen, dass diese Fragen Angelegenheit der Unternehmen seien und sie darauf weder Einfluss haben noch haben wollen. Die Bundesregierung hat kein industriepolitisches Konzept und sie möchte auch keines haben.

Mit dem **Treuhandmodell** wird die Verantwortung und die Entscheidungsgewalt, unterstützt mit 1,5 Mrd. Steuergelder, in private Hände gegeben. Auch hier verzichtet die Bundesregierung auf einen maßgeblichen Einfluss. Die Beschäftigten sind in der Treuhand gar nicht vertreten.

Anstatt Sachwalter der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu sein, wird ein Blankoscheck für den Abbau von Tausenden von Arbeitsplätzen gegeben. Abgesehen davon, dass das Überleben von Opel immer noch nicht gesichert ist.

# DIE LINKE hat ein klares Konzept für Opel.

1. Anstatt Steuermittel ohne Gegenleistung zu geben, wäre ein **Kaufkonsortium aus Bund und Ländern** zu bilden. Ziel wäre eine Sperrminorität nach Vorbild von Volkswagen: Gegen die Mehrheit aus Arbeitnehmervertretung und Landesregierung kann kein Standort geschlossen werden. Das wollen wir auch für Opel.
2. Der Bund sollte mit Bürgschaften den Konzernverbund „Opel Europa“ absichern. Anstatt gegen andere europäische Standorte zu konkurrieren sollte zusammen mit den anderen betroffenen europäischen Ländern ein gemeinsames, rechtlich selbstständiges und europäisches Unternehmen geschaffen werden, an dem auch **Händler und Zulieferer beteiligt** sind. Die Händler haben für einen solchen Fall bereits eine finanzielle Beteiligung beschlossen.
3. **Opel den Opelanern:** Es sind die Beschäftigten, die sowohl die Produkte als auch den Wert der Marke Opel geschaffen haben. Deshalb muss bei Opel und in der gesamten Industrie der Grundsatz gelten: Die Beschäftigten sollten Miteigentümer sein. Erst recht, wenn Steuergelder in den Betrieb fließen. Sind die Belegschaften direkt an den Unternehmen beteiligt, können sie Arbeitsplätze sichern, bessere Löhne und gute Arbeitsbedingungen wirksamer als bisher durchsetzen.

Welche Möglichkeiten sich im weiteren Prozess ergeben, ein solches Konzept noch mal ernsthaft auf die Tagesordnung zu setzen, bleibt abzuwarten. Wir werden auf jeden Fall den Fortgang kritisch begleiten und weiter auf einer Beteiligung des Parlaments bestehen.

## Industriepolitik für Menschen und Umwelt

Opel ist kein Einzelfall, sondern das Resultat einer Wirtschaftsordnung, die aus Profitsucht und nicht nach Bedarf produziert. Das hat katastrophale Folgen für Mensch und Umwelt. Und das gefährdet massenhaft Arbeitsplätze und Industrieregionen.

Mit neuen Produkten den sozialökologischen Umbau einleiten und auf diesem Wege Arbeitsplätze erhalten. Darum geht es. Deshalb will DIE LINKE den Kredit- und Bürgschaftsfonds der Bundesregierung über 100 Milliarden Euro in einen **Zukunftsfonds** umwandeln, der sich an den Unternehmen beteiligt und dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Über die Geschäfte dieses Fonds sollen Belegschaften, Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbände, Gebietskörperschaften und Unternehmen gemeinsam entscheiden. So entsteht ein Zukunftsmodell für Opel und ein Beispiel für andere Unternehmen.