

7. Dezember 2009

Ulla Lötzer / Sahra Wagenknecht: Zukunftsfähige Arbeitsplätze statt ideologischer Verbohrtheit – Positionspapier zu Opel

Am 3. November 2009 entschied der Verwaltungsrat von General Motors, die Adam Opel AG nicht zu verkaufen. Damit waren monatelange Verhandlungen mit potentiellen Investoren, die dramatische Rettungsinszenierung durch zu Guttenberg, sowie sämtliche Vereinbarungen zwischen dem Opel-Betriebsrat und Magna über Nacht zu Makulatur geworden.

Die Bundesregierung hat ein katastrophales Krisenmanagement hingelegt. Mit der Weigerung, sich an Opel zu beteiligen hat sie ein tatsächliches Mitspracherecht bewusst ausgeschlagen. Ihre Vertreter in der Treuhand haben offen den Verkauf an Magna torpediert. Auf europäischer Ebene hat die Bundesregierung eine Standortkonkurrenz geschürt, die jetzt zum Eigentor zu werden droht. Wirtschaftsminister Brüderle verschärft den Kurs.

1. Aktueller Sachstand

Eigentumsverhältnisse / Treuhand

Vor der Eröffnung des Insolvenzverfahrens gegen General Motors Anfang Juni 09 musste Opel soweit aus dem Konzern herausgelöst werden, dass das Unternehmen nicht Teil der Insolvenzmasse in den USA werden würde. Während die US-amerikanische Seite einen deutschen Staatseinstieg bei Opel präferierte, wurde dies von der Bundesregierung kategorisch ausgeschlossen. Auch der Wirtschaftsweisen Peter Bofinger hatte zum damaligen Zeitpunkt ein Herauslösen des Unternehmens aus dem Konzernverbund und seine temporäre Verstaatlichung gefordert. Das hätte die Möglichkeit eröffnet, einen vernünftigen Sanierungsplan in Abstimmung zwischen Politik, Gewerkschaften und Belegschaftsvertretern zu erarbeiten – ohne Querschüsse aus Detroit.

Die Bundesregierung ging einen anderen Weg und setzte auf eine Treuhandregelung. Nachdem die europäischen GM-Gesellschaften wie Vauxhall unter das Dach der Adam Opel AG gezogen waren übertrug GM 65% der Adam Opel GmbH auf eine neu gegründete Treuhandgesellschaft, um sie der Insolvenz zu entziehen. Die britischen Werke Vauxhall wurden an Opel übertragen Diese GM Europe Trust GmbH & Co. KG ist sowohl von General Motors als auch von Bund und Ländern gesellschaftsrechtlich unabhängig.

Um das kurzfristige Überleben von Opel zu sichern, gewährte die Bundesregierung dem Unternehmen einen Überbrückungskredit von 1,5 Milliarden Euro. Zwar dienten die 65 Prozent der Opel-Anteile als Pfand für diesen Kredit. Einfluss- und Mitbestimmungsrechte der öffentlichen Hand in Bezug auf das weitere Schicksal von Opel waren damit aber nicht verbunden. So wurde General Motors die dringend benötigte Atempause verschafft, um seine finanzielle Handlungsfähigkeit wiederzugewinnen und anschließend nach eigenen Prioritäten und Interessen über das weitere Schicksal von Opel entscheiden zu können. Genau das hat General Motors mit der Entscheidung vom 3. November getan.

Obwohl die Bundesregierung (z.B. Antworten auf Kleine Anfragen und Berichte des BMWi)

fälschlicherweise den Eindruck erweckte, die Treuhand sei Eigentümerin des 65%-Anteils an Opel, ist sie eben nur Treuhänderin. Ihre Verfügungsgewalt ist im Treuhändervertrag festgelegt: Konkrete Vertragsverhandlungen mit dem Investor und Mitsprache bei wichtigen Restrukturierungsmaßnahmen. Die Entscheidungsgewalt über den Investor blieb beim GM-Verwaltungsrat.

Formal wurde die Treuhand bis Ende 2014 eingesetzt. Für den jetzigen Fall ist vorgesehen, dass GM den Überbrückungskredit bis zum 30.11.09 an Deutschland zurückzahlt und damit die Treuhand aufgelöst wird.

Restrukturierungspläne

Auch der Verkauf an Magna/Sberbank hätte zu Massenentlassungen geführt. Wir haben das Magna-Konzept immer kritisiert. Der Abbau von mehr als 10.000 Arbeitsplätzen, Lohnverzicht und die Forderung nach einer Leiharbeitsquote von 30% waren völlig inakzeptabel. Der Businessplan war höchst risikobehaftet. Neben der Kostenreduzierung sollten die Steigerung der Verkaufspreise von 5% in 5 Jahren und des Marktanteils um 3,3% pro Jahr aus den roten Zahlen heraus führen. Die Belastbarkeit dieser Annahmen war höchst zweifelhaft. Weder fand die Absatzkrise der gesamten Automobilindustrie noch das Auslaufen der Abwrackprämien Berücksichtigung.

Der Restrukturierungsplan von GM liegt bisher nicht vor. Die bisher im Gespräch befindlichen Kostenreduzierungen stützen sich auf ähnliche Eckdaten: Ca. 10.000 Entlassungen, Lohnverzicht der Beschäftigten und Standortschließungen. Zwar sollen nach bisherigem Stand alle deutschen Standorte erhalten bleiben. Dennoch wird der Sanierungsplan von GM auch den verbleibenden Beschäftigten von Opel weder Sicherheit noch Perspektive bieten. Vielmehr sind immer neue Erpressungen der Belegschaft und weitere Entlassungsrunden zu befürchten.

Denn die Automobilindustrie ist nicht nur Opfer der Wirtschafts- und Finanzmarktkrise, sie befindet sich auch in einer Überproduktionskrise. Produktivitätssteigerung im Inland und der Verdrängungswettbewerb um die riesigen Märkte in China, Indien, Brasilien und Russland haben zu weltweiten Überkapazitäten geführt, die auf 20-25% geschätzt werden. Die Rezepte von Magna und GM setzen ganz klassisch auf Produktivitätssteigerung und Lohnverzicht und verschärfen damit die Verdrängungskonkurrenz.

Europäische Standortkonkurrenz

Die Bundesregierung hat in den letzten Monaten den europäischen Standortwettbewerb angeheizt. Anstatt sich mit den anderen betroffenen Regierungen, Beschäftigten und Gewerkschaftsvertretern an einen Tisch zu setzen und eine gemeinsame europäische Lösung zu suchen, ist sie in Wild-West-Manier vorgegangen. Steinbrück hat sich in einer Wirtschaftsausschuss-Sitzung noch damit gebrüstet, dass mit dem Alleingang vor allem die deutschen Arbeitsplätze gesichert würden und man bei einem europäischen Vorgehen nur Rücksichten auf andere hätte nehmen müssen.

Letztlich wurde mit diesem Alleingang das Scheitern des Magna-Deals mit herbeigeführt. Denn die drohenden Standortschließungen in Spanien und Großbritannien machten diese Lösung in den betreffenden Ländern entsprechend unpopulär. Darüber hinaus wurde der EU-Kommission ein guter Vorwand für Einsprüche gegeben. GM hat die EU-Vorbehalte genutzt, um aus dem Verkauf wieder auszusteigen. Nachdem die Bundesregierung Opel über Monate am Leben gehalten und die US-Regierung den Mutterkonzern gestützt hat, hat sich die wirtschaftliche Lage GMs verbessert so dass der Konzern die europäische Tochter behalten und einen neuen Konkurrenten gar nicht erst aufkommen lassen will.

Haltung der Bundesregierung

Schon zu Guttenberg und Steinbrück haben die Verantwortung für eine Industriepolitik zurück gewiesen und dies als alleinige Aufgabe der Unternehmen definiert. Brüderle verschärft diese marktradikale Position und bekommt dabei Flankenschutz von den „Wirtschaftsweisen“: "Wenn es in einer Branche eine Konsolidierung gibt, soll das schwächste Unternehmen verschwinden und nicht das, das zuletzt nach Staatshilfe gerufen hat". Die Weigerung, sich aktiv in den Strukturwandel einzumischen bedeutet jedoch nichts anderes als Massenentlassungen und den Verlust industrieller Kerne zu akzeptieren.

Gerade vor dem Hintergrund, der Überproduktion im Automobilsektor ist eine aktive Industriepolitik der einzige Weg, die Arbeitsplätze auch mittelfristig zu sichern. Ressourcenknappheit und Klimaschutz erfordern alternative Antriebstechniken und neue Mobilitätskonzepte. Ein solcher Umbau muss jedoch von staatlicher Seite aktiv vorangetrieben werden, da er unter dem Druck kurzfristiger Profitmaximierung kaum Chancen hat.

2. DIE LINKE hat ein klares Konzept für Opel.

General Motors kann Opel keine Perspektive bieten. Es war das Management von GM, das Opel in die Katastrophe geführt hat. Unter dem Diktat des Shareholder Value wurde Opel jahrelang finanziell ausgeblutet. Kurzfristige Maximalrenditen zählten mehr als langfristige Entwicklungserfolge. Jetzt die Verluste zu sozialisieren, damit private Investoren in Zukunft wieder Gewinne einstreichen können, widerspricht den Interessen der Beschäftigten ebenso wie denen der Allgemeinheit.

Daher ist weder die öffentliche Subventionierung massenhafter Arbeitsplatzvernichtung ein verantwortbarer Weg noch die Verweigerung von Staatshilfen, die zur Deindustrialisierung ganzer Regionen führen würde. Die wirkliche Alternative ist, öffentliches Geld ausschließlich gegen öffentliche Eigentumsanteile zu vergeben und General Motors die Entscheidungsmacht über das Schicksal der europäischen Standorte zu nehmen. Opel muss zu einem eigenständigen Unternehmen in öffentlicher Mehrheitsbeteiligung umgewandelt und ein grundlegender Umbau des Unternehmens und seiner Produktpalette eingeleitet werden.

Laut Grundgesetz soll wirtschaftliches Eigentum zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Eine Regierung, die sich von einem Großunternehmen zu Staatshilfen ohne Gegenleistung erpressen lässt, handelt daher ebenso grundgesetzwidrig wie eine, die tatenlos zusieht, wie wirtschaftliche Eigentumsrechte zum Schaden zehntausender Beschäftigter und ihrer Familien sowie zur Zerstörung der wirtschaftlichen Perspektive ganzer Regionen missbraucht werden.

Zentrale Perspektive LINKER Politik ist die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und die Umstellung auf ein nachhaltiges, ökologisches und soziales Wirtschaften im Sinne von Mensch und Umwelt und nicht im Sinne maximaler Profite für wenige. Die LINKE tritt dafür ein, dem Abbau von Überkapazitäten mit zukunftsorientierter Produktpolitik zu begegnen und gleichzeitig die Arbeitsplätze zu erhalten und auszubauen. Wir fordern die Bundesregierung auf, ihre Verantwortung für Industriepolitik und Beschäftigung zu übernehmen, anstatt Marktradikalismus zu predigen:

1. Europäische Lösung: Die Bundesregierung muss schnellstens mit den europäischen Regierungen, Gewerkschaften und Belegschaften über eine gemeinsame Zukunft für die Opel-Standorte beraten, anstatt weiterhin auf Standortkonkurrenz zu setzen.

2. Öffentliche Gelder von Bund und Länder nur als Beteiligungen: Die betroffenen Bundesländer, Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz müssen mit Beteiligungen bei Opel einsteigen, so dass sie analog zu VW mindestens eine Sperrminorität bei Opel erlangen. Auch der Bund darf Staatshilfen ausschließlich in Form öffentlicher Beteiligungen gewähren und muss sich so Einfluss und Mitspracherechte bei der Unternehmenssanierung sichern.

3. Beschäftigungssicherung: Es dürfen weder Werke verkauft noch geschlossen werden. Die Beschäftigung muss gesichert werden - zum Beispiel mit Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich.

4. Unternehmensstruktur: Nur eine rechtlich selbständige europäische Lösung kann die Standorte und Arbeitsplätze bei Opel und den Zulieferern retten.

5. Belegschaftsbeteiligung: Die Linke tritt für eine Belegschaftsbeteiligung an Opel ein. Die Konstruktion der europäischen Gesellschaft muss auch bei öffentlicher Mehrheitsbeteiligung sicherstellen, dass gegen die gewerkschaftlichen und die Belegschaftsstimmen keine Entscheidungen getroffen werden können. Darüber hinaus muss die Mitbestimmung in allen sozialen, personellen und wirtschaftlichen Belangen der Unternehmensführung ausgebaut werden.

6. Händler und Zulieferer: In die Lösung sollen Händler und Zulieferer mit Beteiligungen eingebunden werden. Die Opel-Händler haben bereits im März beschlossen, „sich an einer neuen und zukunftsfähigen europäischen Opel/Vauxhall AG mit Sitz in Rüsselsheim finanziell zu beteiligen“, haben diese Zusicherung jetzt allerdings, ebenso wie die Beschäftigten zurückgezogen.

7. Zukunftskonzept: Mit Hilfe der Beteiligungen muss Opel als umweltfreundliches Mobilitätsunternehmen umgebaut werden. Das „neue“ Unternehmen Opel kann so zum Kristallisationskern einer neuen sozial-ökologischen Industriepolitik für die gesamte Automobilbranche werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können auf neue Weise und auf neuer Grundlage über die Produktion mitbestimmen. Die Strukturanpassung kann dazu genutzt werden, die Fähigkeiten der Beschäftigten für Forschung, Entwicklung und Bau umweltfreundlicher Fahrzeuge, integrierter Verkehrssysteme und anderer sinnvoller Produkte einzusetzen. In den Schubladen der Forschungsbeteiligungen der Automobilkonzerne liegen z.T. bereits Pläne, auf die zurückgegriffen werden könnte. Darüber hinaus soll die Kooperation mit öffentlicher Forschung an Universitäten ausgebaut werden.

8. Industriepolitik für Menschen und Umwelt: Opel ist kein Einzelfall, sondern das Resultat einer Wirtschaftsordnung, die aus Profitsucht und nicht nach Bedarf produziert und einer Wirtschaftspolitik, die auf Verdrängungskonkurrenz auf den Weltmärkten setzt. 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.

Verabschiedet vom Arbeitskreis Wirtschaft, Finanzen, Steuern, Energie und Umwelt der Bundestagsfraktion DIE LINKE.

Rückfragen:

Ulla Lötzer, MdB

Tel.: 030 22778542 Email: ulla.loetzer@bundestag.de