

20.03.2009

Die Hoffnung stirbt zuletzt

Viel Aktionismus bei Opel – keine konkreten Ergebnisse

Durch die Reise des Wirtschaftsministers in die USA wissen wir, dass nicht nur General Motors (GM) sich bereit erklären muss, seine 100 Prozent Beteiligung an der Adam Opel GmbH bzw. GM Europe abzugeben, sondern auch die US-Regierung muss bereit sein, verpfändete Patente und die 8,8 Prozent verpfändeten Opel-Anteile frei zu geben. Im Wirtschaftsausschuss haben das Management und die Arbeitnehmervertreter von Opel und GM Europe ihren Zukunftsplan für eine europäische Opel AG dargelegt. Dabei wurde deutlich, ohne den Mutterkonzern wird es keine Zukunft geben. Eine Opel AG ist auf den Zugriff von Patenten und Technologieplattformen von GM weiterhin angewiesen. Dies gilt auch für den Einkauf, denn mit GM können günstigere Einkaufspreise verhandelt werden. Gleichzeitig ist unklar, ob GM mit einer weiteren Beteiligung an einer Opel AG dieser den Zugang zum Weltmarkt eröffnen wird. Denn bisher darf GM Europe nur in Europa Autos verkaufen. Davon wird auch abhängen, ob ein weiterer privater Großinvestor gefunden wird. Für die Belegschaft bleibt die Zukunft weiterhin im Nebel, bis auf die Erkenntnis, dass eine Umstrukturierung zum Einsparen von einer Milliarde Euro auf jeden Fall notwendig ist unabhängig von der Eigentümerstruktur.

Um die Zukunftsfähigkeit von Opel zu beurteilen, müssen wesentliche Fragen von GM und der US-amerikanischen Regierung beantwortet werden. Dabei drängt die Zeit, denn der deutsche Automobilhersteller Opel befindet sich inzwischen auch ohne GM in massiven Schwierigkeiten. Allerdings sind hier die Auskünfte, wann der Opel GmbH das Geld ausgeht, sehr unterschiedlich. Mal ist es Ende März, dann wieder im Sommer. Klar ist, dass Opel europaweit eine staatliche Unterstützung von 3,3 Milliarden Euro fordert. Die Bundesländer mit Opel-Standorten und der Bund verhandeln über einen möglichen **Einstieg des Staates** beim Autohersteller. Opel beschäftigt in Rüsselsheim, Bochum, Eisenach und Kaiserslautern insgesamt mehr als 25.000 Menschen.

Eine Staatsbeteiligung am Unternehmen kann zum jetzigen Zeitpunkt eine kurzfristige Hilfsmaßnahme sein. Sie darf aber **keine Dauerlösung** werden, sondern muss zeitlich befristet sein und ein realistisches Ausstiegsszenario enthalten.

Zukunftsfähiges Unternehmenskonzept gefordert

Zunächst muss Opel ein **zukunftsfähiges Unternehmenskonzept vorlegen**. Dies ist die Grundvoraussetzung für eine staatliche Beteiligung. Die Automobilbranche ist hart umkämpft. Trotz staatlicher Subventionen wie der Abwrackprämie, ist der Autoabsatz stark rückläufig. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Markt für herkömmliche Automobile in Europa und Nordamerika gesättigt ist. Der Markt der Zukunft liegt in verbrauchsarmen Modellen und alternativen, CO₂-armen Antriebstechnologien. Wenn Opel diese **ökologische Neuausrichtung** in ein tragfähiges Unternehmenskonzept bettet, kann eine staatliche Unternehmensbeteiligung sinnvoll sein, um die Neuorientierung zu stützen. So würden auch die Arbeitsplätze der Adam Opel GmbH langfristig sicherer.

Viele Probleme des deutschen Autobauers gehen auf seinen US-amerikanischen Mutterkonzern **General Motors** zurück. GM hat in den USA bereits Staatshilfen in Höhe von 13,4 Milliarden US-Dollar erhalten. Ende März muss GM ein Zukunftskonzept vorlegen, wovon abhängt, ob der US-amerikanische Staat GM weiterhin unterstützt. In Medienberichten wurde kolportiert, dass Werksschließungen und –verkäufe Teil dieses Unternehmenskonzeptes sein sollen. In Bezug auf die Adam Opel GmbH hat sich GM bisher immer sehr bedeckt gehalten. Aber der Wirtschaftsminister ist guter Hoffnung, dass GM bereit ist, künftig nur noch eine Minderbeteiligung bei Opel zu halten und so einen Abfluss deutscher Steuergelder zum Mutterkonzern zu verhindern. Dies ist eine zentrale Forderung für die deutsche Unterstützung der Adam Opel GmbH.

Bedingungen für staatliche Hilfen

In der Bundesrepublik dürfen staatliche Gelder nur dann fließen, wenn

- sichergestellt ist, dass die Finanzmittel **nicht zur Sanierung des maroden Mutterkonzerns** verwendet werden oder gar in die Insolvenzmasse des amerikanischen Automobilriesen fließen,
- Opel ein **zukunftsfähiges Unternehmenskonzept** vorlegt, das seinen Schwerpunkt auf die ökologische Neuausrichtung des Unternehmens legt und
- **Wettbewerbsverzerrungen** in der Automobilbranche vermieden werden.

Die Krise der Automobilbranche hat ihre Ursache nicht allein in der Finanzkrise. Vielmehr hat die Bundesregierung durch **falsche Anreize und unsinnige Subventionen** eine falsche Produktpolitik der Autohersteller gefördert. Besonders das Dienstwagenprivileg hat diese Fehlentwicklung vorangetrieben. Bei der Reform der KFZ-Steuer hat die große Koalition die Chance versäumt, eine ökologische Lenkung hin zu verbrauchs- und CO₂-armen Modellen zu erzeugen. Damit werden die Fehler der Vergangenheit fortgeführt.

Mehr zum Thema

Keine blinde Hilfe für Opel (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/258/258348@de.html>)

Konjunkturpaket: Ökologischer Blindflug

(<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/265/265758@de.html>)

Elektromobilität umfassend fördern

(<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/270/270770@de.html>)

Koalition wrackt Klimaschutz ab (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/266/266844@de.html>)

Kfz-Steuer: Kompromissvorschlag hilft dem Klima nicht

(<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/267/267230@de.html>)

Die Hypo Real Estate wird verstaatlicht

(<http://www.gruene-bundestag.de/cms/archiv/dok/271/271227@de.html>)