

Daniela Schneckenburger, Landesvorsitzende NRW

Tarek Al-Wazir, Landesvorsitzender Hessen

Astrid Rothe Beinlich, Landesvorsitzende Thüringen

Eveline Lemke u. Daniel Köbler, Landesvorsitzende Rheinland-Pfalz

Von der Krise zur Chance: Die Zukunft Opels ist grün oder gar nicht

Die Autoindustrie ist in einer strukturellen Krise

Die letzten zehn Jahre in der Automobilproduktion waren Wachstumsjahre: Von 1998 bis 2007 stieg die globale PKW-Produktion um rund 40% von 38 Mio. auf 53 Mio. Einheiten, die der Transporter, LKW und Busse um 34% von 15 Mio. auf 20 Mio. (Quelle: Internationaler Fahrzeugherstellerverband OICA). Der Umsatz der deutschen Automobilindustrie hat sich im gleichen Zeitraum verdoppelt.

Die seit dem September 2008 aufziehende Wirtschaftskrise hat die schon im Laufe des Jahres 2008 aufgrund der hohen Ölpreise und des nicht vorhandenen Angebots an Sprit sparenden Fahrzeugen deutlich nachlassende Nachfrage nach Kraftfahrzeugen weiter einbrechen lassen. Es wird davon ausgegangen, dass weltweit 20 – 30 % Überkapazitäten im Automobilsektor bestehen. Die bis zum letzten Jahr durch anhaltende Wachstumshoffnungen verdeckten Probleme der Automobilindustrie werden nun dramatisch offenbar.

Klimakrise als Ursache der Automobilkrise

In den vergangenen drei Jahren haben sich in der Gesellschaft die Erkenntnis der Rohstoffknappheit und die Erkenntnis, dass wir vor einem tiefgreifenden Klimawandel stehen, endlich durchgesetzt.

Untersuchungen belegen: Am Klimawandel hat der Straßenverkehr einen erheblichen Anteil. 17% der weltweiten CO₂-Emissionen entstehen durch den Straßenverkehr. Eine Begrenzung des Temperaturanstieges muss deshalb auch zwingend auf eine Begrenzung des CO₂-Ausstoßes des Straßenverkehrs setzen.

Als weiteres Faktum kommt hinzu: Das heraufziehende Ende des Erdölzeitalters stellt die Automobilindustrie vor große Innovations-Herausforderungen. Schon jetzt

haben steigende Benzinpreise das Verbraucherbewusstsein in Deutschland deutlich verändert. Diese Entwicklung muss Konsequenzen für den notwendigen Umbau der Autoindustrie haben.

Große Koalition fährt das Auto weiter in die Sackgasse

Diese Probleme sind von der großen Koalition in Berlin bisher verdrängt und verneint worden.

Bei der Reform der Kraftfahrzeug-Steuer hat die Bundesregierung die Chance versäumt, eine ökologische Lenkung hin zu verbrauchs- und CO₂-armen Modellen anzustoßen. Damit werden die Fehler der Vergangenheit fortgeführt.

Erst war die große Koalition jahrelang nicht in der Lage, die KfZ-Steuer statt am Hubraum am Schadstoffausstoß zu orientieren und hat damit ihren Teil zur Verunsicherung potentieller Autokäuferinnen und Autokäufer beigetragen. Als sich dann die schon vorhandene Absatzkrise durch die Finanzkrise noch verstärkte, kam es, viel zu spät, zur Neuregelung der KfZ-Steuer. Aber auch die neue KfZ-Steuer erhält zwar ein CO₂-Label, orientiert sich aber auch am Hubraum. Deshalb entlastet sie Spritsparer weiterhin nicht ausreichend. Klimapolitisch falsch ist auch die Ausgestaltung der Abwrackprämie von 2.500 Euro, da ein Neuwagen lediglich Euronorm 4 erfüllen muss. So betreibt die Koalition strukturkonservierende Industriepolitik für den Automobilsektor, die höchstens kurzfristig Absatzförderung betreibt, aber schon mittelfristig wieder in die Sackgasse führt.

GRÜNE Politik für nachhaltige Veränderungen bei der automobilen Mobilität

Mit dem „Green-Car-Konzept“ und der Präsenz auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) im Jahr 2007 haben wir GRÜNE die Debatte für die Ökologisierung des Autos massiv vorangetrieben. Das Auto der Zukunft fährt abgasfrei und leise, statt weiter die Umwelt mit Klimagasen oder Feinstaub zu schädigen und mit Motorenlärm zu belasten.

Wir wollen:

- einen durchschnittlichen Grenzwert von 120 Gramm CO₂/km ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen ab 2012 und die gleichzeitige Festlegung einer Verschärfung dieses Werts auf 80 g CO₂/km in 2020,
- Wirksame Strafzahlungen für Überschreitungen des herstellerbezogenen CO₂-Grenzwerts auf der Basis des Durchschnitts von 120 g/km und ein Zulassungsverbot für alle Neufahrzeuge, die 2012 mehr als 240 g CO₂/km ausstoßen,

- Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen für mehr Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit einführen
- Die Einführung eines transparenten und verbraucherfreundlichen Klimapasses für alle Neufahrzeuge,
- mit Bevorrechtigungen in Umweltzonen, bei Parkplätzen und bei der City-Maut Elektroautos und -motorroller fördern,
- 100 Millionen Euro öffentliche Fördermittel des Bundes jährlich für die Weiterentwicklung der Hybrid- und Stromspeichertechnik und ein Marktanreizprogramm für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge.

Die Krise bei Opel – was ist zu tun?

Alle deutschen Autohersteller leiden derzeit unter der Absatzkrise. Diese ist nicht durch die Abwrackprämie der großen Koalition zu lösen.

Bei der Adam Opel GmbH gibt es das besondere Problem, dass Opel voll integrierter Bestandteil des General Motors (GM)-Konzerns ist, der in den USA um das Überleben kämpft. Opel kann seit vielen Jahren keine eigenständige Geschäfts- und Entwicklungspolitik betreiben, da die strategischen Entscheidungen immer in der Konzernzentrale in Detroit getroffen wurden. Trotzdem ist es dem Opel-Management in den letzten Jahren gelungen, die Modellpalette deutlich zu modernisieren und gerade bei den Flottenverbrauchswerten und bei der Minderung des CO₂ Ausstoßes große Fortschritte zu machen. Zudem werden im Entwicklungszentrum von Opel in Rüsselheim 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.

In Deutschland beschäftigt Opel derzeit knapp 30.000 Personen an den vier Standorten Rüsselheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach. Daneben arbeiten mehr als fünfmal so viele Personen in den von Opel beauftragten Zulieferunternehmen. Auch dies macht deutlich, dass die Entwicklung bei Opel nicht isoliert betrachtet werden kann.

Alle deutschen Automobilhersteller erhalten derzeit staatliche Hilfen. Dies geschieht bisher mittelbar, nämlich durch die Finanzierung der Kurzarbeit durch die Bundesagentur für Arbeit und durch die Abwrackprämie, die den Kraftfahrzeugabsatz ankurbeln soll.

Durch die Zugehörigkeit Opels zum schlingernden GM-Konzern stellt sich die Frage einer möglichen direkten Hilfe hier anders als bei VW und anderen deutschen Herstellern, die schon immer eigenständige Entscheidungen bezüglich ihrer Geschäftspolitik treffen konnten.

Die GRÜNEN erwarten, dass es für Opel auch in Zukunft gute Marktchancen gibt, wenn Opel sich als an ökologischen Zielen ausgerichteter Hersteller deutlich positioniert. Dazu muss Opel jedoch die Möglichkeit haben, selbstständig zu werden.

Deshalb begrüßen wir es ausdrücklich als zukunftsfähigen Schritt, dass sich das Management von Opel mit den Verantwortlichen von GM über ein Konzept zur

Schaffung einer eigenständigen Opel AG auseinander setzt. Wichtig ist, dass dabei Opel wirtschaftliche und technologische Unabhängigkeit von GM erhält und der Weg zur Aufnahme neuer Investoren frei gemacht wird.

Für diesen Weg sind wir bereit, Hilfestellungen von Seiten des Staates zu geben. Diese können sowohl in Form von Bürgschaften wie auch anderen Maßnahmen bereitgestellt werden. Grundbedingungen für die Gewährung staatlicher Bürgschaften für eine zukunftsfähige Adam Opel AG sind für uns GRÜNE:

- Vorlage eines tragfähigen Restrukturierungskonzepts für Opel mit dem klaren Ansatz, sich mit ökologischen Entwicklungszielen und Modellstrategien als 'grüner Hersteller' zu positionieren.
- Übertragung aller für Opel notwendigen materiellen und immateriellen Werte inklusive der notwendigen Patentrechte durch GM auf die neue AG.
- Rechtliche und organisatorische Entflechtung des Konzerns verbunden mit der Sicherstellung, dass keine für Opel vorgesehenen Finanzmittel in die USA abfließen.
- Öffnung der neuen Opel AG für Anteilseigner und neue Investoren
- Sanierungsplan mit einem sozialverträglichen evtl, notwendigen Personalabbau

Keine Zeit für Ideologien – Bundesregierung muss handeln statt Bedenken tragen

Die derzeitige Diskussion um die möglichen Hilfen für die Automobilindustrie zeigt, dass die große Koalition in Berlin bereits schon jetzt, über ein halbes Jahr vor der Bundestagswahl, kaum mehr handlungsfähig ist.

Auf der einen Seite versuchen neoliberale Marktideologen innerhalb der CDU jetzt den Eindruck zu erwecken, dass jede Hilfe für Opel einen Sündenfall wider die Gesetze der Marktwirtschaft darstelle. Zugleich werden jede Woche zusätzliche Garantien oder Eigenkapitalhilfen in den Bankensektor gepumpt, ohne dass dabei die gleichen harten Kriterien gelten.

Auf der anderen Seite gibt es Vertreter der SPD, die plötzlich ihre Liebe zu staatlichen Beteiligungen und Hilfen wieder entdeckt haben, ohne jedoch Konzepte dafür präsentieren zu können, welche tragfähigen Strategien mit diesen Hilfen verbunden sein sollen.

Am allerschlimmsten führt sich die FDP auf, die einerseits die Verantwortung ihrer Ideologie für die gegenwärtige Wirtschaftskrise völlig ausblendet, andererseits sich als Gralshüterin der vermeintlich reinen marktwirtschaftlichen Lehre aufspielt und dabei aus Prinzip darauf beharrt, dass der Staat sich auch bei sinnvollen kurzfristigen Hilfen völlig heraushalten soll., ohne in dieser Krise die Lage der Beschäftigten und die zu befürchtenden volkswirtschaftlichen Folgekosten auch nur ansatzweise im Blick zu haben.

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 beschäftigen.

Nur wenn Opel an der Spitze des technologischen Fortschritts steht, also ein 'grüner Hersteller' wird, haben Unternehmen und Marke auch künftig eine Chance. Dies müssen auch die Bundeskanzlerin und die sie tragende große Koalition begreifen.

Wenn dies das Ziel der Opel-Umstrukturierung ist, haben öffentliche Hilfen eine gute Legitimation. Verweigert die Bundesregierung dann trotzdem ihre Hilfe, trägt sie die (Mit-) Verantwortung für den Niedergang deutscher Technologiekompetenz.

| 10.3.2009