



OPEL Werksschließung in Antwerpen

Für eine gemeinsame europäische Industriepolitik der Zukunft

Hintergrund:

General Motors, einer der führenden Hersteller in der Automobilindustrie, befand sich 2008 am Rande der Insolvenz. Der Konzern wurde durch ein 9 Milliarden Dollar Rettungspaket der amerikanischen Regierung vor der Insolvenz bewahrt, und kündigte schließlich Umstrukturierungspläne an, die einen Abbau von 8000 Stellen vorsehen, sowie eine Reduktion der Produktion um 20%, als Antwort auf die sinkende Nachfrage. GM plante Opel an ein Konsortium zu verkaufen, um zumindest einen Teil der Arbeitsplätze erhalten zu können. Der Deal platzte jedoch als bekannt wurde, dass Opel nun doch ein Teil der weltweiten Strategie von GM bleiben soll. Momentan ist die GM PKW-Produktion auf Deutschland, Belgien, Spanien, Polen und Großbritannien konzentriert.

Schließung und Stellenabbau:

Seit 2001 kursieren die ersten Gerüchte über eine mögliche Werksschließung in Antwerpen. Die regionale Regierung in Flandern hat für Opel fast 18 Millionen Euro an Direkthilfe geleistet, während die Arbeiterschaft zu den laufenden Produktionskosten für den neuen SUV seit 2007, jährlich 26 Millionen Euro, über Lohnkürzungen, Verzicht auf Boni und längere Arbeitszeit, beigesteuert haben.¹ Es scheint so als immer wenn Opel in finanzielle Schwierigkeiten geraten ist, sowohl seitens der Regierung als auch bei der Belegschaft stets der Wille da war, Geld beizusteuern. Jetzt aber, wo das GME Management Umstrukturierungen angekündigt hat, werden die Regierung und die Belegschaft plötzlich übergangen, und ihre Forderungen werden überhört. Nach einem Jahr voller Unsicherheit und Gerüchten, kündigte CEO *Nick Reilly* letztendlich die Werksschließung in Antwerpen an, als die unglückliche jedoch unabdingbare Folge der aktuellen wirtschaftlichen Lage. Laut dem Europäischen Betriebsrat sei die Entscheidung über die Schließung jedoch sehr einseitig gewesen und wirtschaftlich auch nicht vertretbar. Der EBR legte stattdessen einen Vorschlag, basierend auf den Grundprinzipien der europäischen Solidarität, auf den Tisch, der auch die Erhaltung sämtlicher Standorte in Europa gesichert hätte. Trotz allem beharrt das Opel-Management weiter auf seiner Entscheidung, das Werk zu schließen, und missachtet unbeeindruckt den Vorschlag des EBR. Dabei handelt es sich um einen Angriff auf die grundlegenden Regeln des europäischen Sozialmodells.

In Folge dessen werden 2600 Arbeitnehmer ihre Arbeit verlieren, wenn zwischen Juni und Juli 2010 die Produktion in Antwerpen eingestellt wird. Der Verlust von Arbeitsplätzen bei Zulieferern und Herstellern werden auf rund 5000 geschätzt. Allein in Deutschland sollen davon ca. 4000 Stellen betroffen sein. Die Modelle, die heute noch in Antwerpen hergestellt werden, sollen künftig nach Südkorea und auch teilweise nach Deutschland ausgelagert werden (N.B. Südkorea bedarf nur der Zustimmung des EP über ein vollständiges Freihandelsabkommen mit der EU). Um das Überleben von Opel zu gewährleisten, fordert GM staatliche Beihilfen von 2,7 Milliarden Euro. Im Rahmen der geplanten Umstrukturierung hat GM entschieden, dass das Opel-Werk in Antwerpen keine Zukunft mehr hat, obwohl die Fabrik im Krisenjahr 2009 einen Gewinn von 3,4 Millionen Euro

¹ GME EBR Pressemitteilung vom 21. Januar

erwirtschaften konnte. Und das nachdem bereits 30 Millionen Euro zur Verlustbegrenzung an andere Fabriken gezahlt wurde.

S&D Fraktion zeigt sich solidarisch mit Antwerpen:

Am 26. Januar besuchten Arbeiter aus deutschen Fabriken des Unternehmens, sowie eine Delegation von S&D Mitgliedern (Kathleen Van Brempt, Jutta Steinruck, Evelyn Regner und Olle Ludvigsson), das Werk in Antwerpen, und riefen zur europäischen Solidarität auf. Angesichts des Erfolgs dieser Delegation, könnten weitere Delegationen an Standorte geschickt werden, an denen es ähnliche Umstrukturierungspläne gibt.

Plenardebatte:

Am Montag, dem 8. Februar forderte unsere Fraktion die Kommission auf zu handeln, und eine europäische Lösung, die auf dem Prinzip der Solidarität beruht, auf die Krise zu geben, und das geltende EU-Recht und die Regeln für staatliche Beihilfen ordnungsgemäß anwendet. Unsere Mitglieder unterstrichen auch den Mangel an Solidarität aus den Reihen der EVP und der ALDE-Gruppen mit den belgischen Arbeitskräften (fast ausschließlich belgische Abgeordnete in ihren Reihen waren anwesend).

Schwache Antwort seitens der Europäischen Kommission:

Die Kommission hat angekündigt, dass das Antwerpener Werk in Betracht kommen würde für einen Antrag vor dem Europäischen Fonds zur Anpassung an die Globalisierung, den Fall gesetzt die Belgier entscheiden sich dazu einen zu stellen. Darüber hinaus wurde eine Untersuchung angekündigt über die Rechtmäßigkeit staatlicher Beihilfen für Opel, und es wurde ein Ex-Ante Bericht über die Umstrukturierung des Werks in Antwerpen initiiert, trotz Fehlen einer rechtlichen Grundlage hierfür. Allerdings bleibt das zu wenig und kommt zu spät. Wenn es zu Fusionen und Übernahmen kommt, spielt die Kommission eine wesentliche Rolle bei der Prüfung, damit bestimmte Kriterien berücksichtigt werden. Auch die weltweit größten Unternehmen fürchten die Kommission um deren Urteile und Befugnisse in dieser Hinsicht. Wenn es jedoch um Umstrukturierungen geht, können wir nur die Handlungsunfähigkeit der Kommission feststellen.

Einhaltung europäischer Rechtsvorschriften und vertraglicher Verpflichtungen:

Die Ankündigung zur Schließung des Antwerpener Werks kam offenbar im Vorfeld an eine Vorlage für einen generellen Business-Plan für Opel, an dem man sich hätte orientieren müssen. Auf der Grundlage von Artikel 27 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union², die Richtlinie über die Unterrichtung und Anhörung (Richtlinie 2002/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002) und die Richtlinie über den EBR ist nur schwer erkennbar, wie diese Rechte der Arbeitnehmer von GM eingehalten werden sollen, und die Verpflichtungen des Unternehmens erfüllt, wenn ein solcher Plan nicht existiert.

Darüber hinaus gibt es vertragliche Verpflichtungen seitens des Unternehmens, Tarifverträge zwischen GM Europe und den Gewerkschaften, die dem Werk in Antwerpen die Produktion sämtlicher SUV-Fahrzeuge zusichern. Doch in der Ankündigung des Unternehmens vom 21. Januar 2010 heißt es, dass diese Fahrzeuge künftig in Südkorea hergestellt werden sollen. Dies ist ein klarer Verstoß gegen die vertraglichen Verpflichtungen von GME. Inzwischen hofft das GME Management auch auf europäische und nationalstaatliche Finanzhilfen, sowie auf ein Darlehen von der Europäischen Investitionsbank (EIB).

² “ Für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oder ihre Vertreter muss auf den geeigneten Ebenen eine rechtzeitige Unterrichtung und Anhörung in den Fällen und unter den Voraussetzungen gewährleistet sein, die nach dem Gemeinschaftsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten vorgesehen sind.”

Zukunftsstrategie

Nahezu eine Milliarde Autos werden in den nächsten 20 Jahren gebaut werden: die Frage ist jedoch, wie viele davon werden grün sein, und wie viele davon werden in Europa gebaut werden? Statt sich wie bisher um kleine Marktanteile zu streiten, wie es die Mitgliedstaaten tun, sollte die EU versuchen neue Märkte suchen, und sie unter den Produktionsstätten in ganz Europa verteilen. Die Sozialdemokraten müssen jetzt handeln, und eine Strategie vorlegen, die die Produktion in Europa schrittweise in Richtung grüne Autos entwickelt.

Kurzfristig sollten wir:

- politischen Druck auf das Opel-Management ausüben, um die **Produktion in Antwerpen zu erhalten** und die Gerichtsverhandlung in Belgien, über die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtung die SUV-Fahrzeuge in Antwerpen zu produzieren, zu überwachen (Frage nach der Anwendbarkeit grenzüberschreitender Tarifverträge)
- sicherstellen, dass die **Kommission die EBR-Richtlinie geltend macht** und Sanktionen anordnet im Falle der Nichteinhaltung
- Organisation einer **S&D Konferenz über die Zukunft der Industriepolitik in Europa** (Oktober 2010)
- Annahme einer **EntschlieÙung über unsere Strategie "grüne Arbeitsplätze" zu schaffen**, sowie eine sektorspezifische Strategie für die PKW- und SUV-Produktion

Langfristig müssen wir Druck auf die neue Barroso-Kommission ausüben, um:

- **Schaffung einer effektiven, zuvorkommenden und ehrgeizigen europäischen Industriepolitik** zur Erhaltung und Entwicklung von hochwertigen industriellen Tätigkeiten und eine bessere Verknüpfung zwischen Wettbewerbs-, Industrie- und Fertigkeiten im Rahmen der Strategie 2020.
- **Einrichtung eines europäischen Automotive Sectoral Council** zur Schaffung einer sektoralen europäischen Strategie für Autos (ähnlich wie der im Bereich des Schiffbaus "LeaderSHIP"), wie von der Europäischen Metallarbeiter-Föderation beantragt, um eine integrierte Politik für den Automobil-Sektor zu gewährleisten, einschließlich dem Zulieferungs-Sektor, neuen Qualifikationen usw.
- sicherstellen, dass **EU-Mittel** (10 Milliarden im Jahr 2009) **an starke Bedingungen** für Investitionen in Forschung und Entwicklung, und dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft und der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen, geknüpft sind; sicherstellen, dass die Europäische Investitionsbank nicht zu Betriebsverlagerungen anregt in Regionen mit niedrigeren Löhnen und ohne Investitionen in Innovationen, weil eine solche Politik führt zu Abbau der Kapazitäten innerhalb der gesamten EU, mit dem Geld der Steuerzahler (Europäischer Sozialfonds und Europäischer Fonds für die Anpassung an die Globalisierung) und übt direkten Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen in den bestehenden Produktionsstätten aus
- Verabschiedung eines neuen Rechtsrahmens in Bezug auf die Rolle der Europäischen Kommission bei transnationalen Umstrukturierungen, mit klaren Regeln und Kontrollmechanismen, ähnlich wie bei denen im Bereich der Fusionen und Übernahmen, einschließlich Ex-Ante-Befugnissen. Dies würde der Kommission ermöglichen die Erreichung, Zuverlässigkeit und Objektivität der Umstrukturierung auf der Grundlage eines Business-Plans, abschätzen zu können, wenn dieser der Kommission im Voraus vorgelegt würde. Diese Befugnis kann sich auf Artikel 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union stützen, dem Artikel über die Förderung für ein hohes Maß an Beschäftigung, einen angemessenen sozialen Schutz, die Bekämpfung der sozialen Ausgrenzung, sowie die Förderung der Ausbildung und den Gesundheitsschutz
- **Schaffung eines rechtlichen Rahmens für transnationale Kollektivverhandlungen** auf Unternehmens- oder sektoraler Ebene, um Unternehmen und Branchen zu unterstützen bei

Arbeitsorganisation, Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Ausbildung. Dieser wird den Sozialpartnern eine Grundlage für den Ausbau ihrer Handlungsfähigkeit auf transnationaler Ebene sichern.

- **Stärkung der EBR-Richtlinie**, um ihre Kapazitäten zu fördern Veränderungen zu antizipieren und eine soziale Krise zu verhindern

Stephen Hughes
Vizepräsident

23. Februar 2010