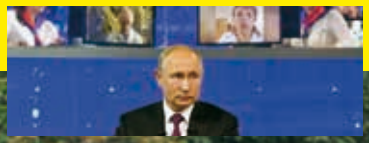
Heft 12-2019 | EUR 7,00 | C 12232 E

Sozialismus.de

Monatlich Hintergründe, Analysen und Kommentare | täglich im Netz



Peter Stahn: Opel – wie weiter im neuen Konzern?

Otto König/Richard Detje: Die Zuliefererindustrie

Forum Gewerkschaften

Beiträge u.a. von

Gine Elsner, Andreas Fisahn, Horst Kahrs, Lutz Brangsch, Joachim Bischoff, Klaus Bullan, Klaus Busch, Volker Telljohann, Bernd Riexinger

Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.de.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Aktuelle Analysen ohne Paywall

veröffentlicht die Redaktion zwischen den monatlichen Printausgaben im Netz auf

www.Sozialismus.de

Investitionen jenseits der Schuldenbremse

Wegen der mehr als bescheidenen Initiativen der GroKo in Sachen öffentlicher Kapitalstock fordern BDI und DGB gemeinsam ein auf mehrere Jahre angelegtes Programm für deutlich höhere öffentliche und private Investitionen.

Kanonenbootpolitik bis vor Chinas Haustür

In einer Grundsatzrede hat Verteidigungsministerin AKK vor dem Offiziersnachwuchs eine Ausweitung der deutschen Militäreinsätze gefordert. Das passt zu ihrer Logik, die Bundeswehr auch im Inneren sichtbarer zu machen (öffentliche Gelöbnisse).

Was ist die »Grundrente« und, wenn ja, wie viele?

Am 10. November hat sich die GroKo nach langen und kontroversen Debatten auch innerhalb und zwischen CDU und CSU auf die Einführung einer »Grundrente« ab dem Jahr 2021 verständigt. Möglich wurde dies nur, indem ein größeres Paket geschnürt wurde, in das neben der Grundrente weitere Maßnahmen eingeflossen sind.

Dafür brauchen wir Unterstützung!

Wie Abonnent*innen und Leser*innen das konkret machen könnten, steht ebenfalls unter

www.Sozialismus.de

Heft Nr. 12 | Dezember 2019 | 46. Jahrgang | Heft Nr. 446

Politisches System: Erosion des Vertrauens

Klaus Bullan: Zwischen »Fridays for Future« und AfD
Die Shell Jugendstudie 2019 2

Horst Kahrs: »Rechts wirkt«, links schwächelt
Gesamtdeutsche Aspekte der ostdeutschen Landtagswahlen 8

Joachim Bischoff:
Die AfD und die Transformation des Parteiensystems 14

Bernd Riexinger: Linker Green New Deal als politisches Projekt
Thesen zur Zukunft der LINKEN 20

Europa: Süd-Ost

Klaus Busch/Volker Telljohann:
Conte II – neue Hoffnung für Italien und die EU? 26

Lutz Brangsch: Das Regime Putin
Was zu lange währt, wird nicht besser 32

Auswege aus der Armutsfalle

Andreas Fisahn: »Im Prinzip ja, aber ...«
Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Hartz-IV-Sanktionssystem 37

Joachim Bischoff/Bernhard Müller:
Armut in einer reichen Gesellschaft 42

Forum Gewerkschaften

Peter Stahn: Opel – wie weiter? Menetekel für eine krisengetriebene Transformation der Automobilindustrie?..... 49

Otto König/Richard Detje: Sparprogramm statt Zukunftskonzepte | Automobil- & Zulieferindustrie: Arbeitgeber fordern Verzicht – IG Metall mobilisiert 54

Günter Busch: Meilenstein für die Pflege
Tarifabschluss Universitätskliniken Baden-Württemberg 58

Debatte | Impressionen

Michael Wendl: Mikro- oder Makrosteuerung? Warum die moderne Geldtheorie Wege zur Überwindung des neoliberalen Mainstreams aufzeigen kann 61

Gine Elsner: Ein Sommer in Cuxhaven | Begegnungen mit löchriger Infrastruktur, mangelnder Arztversorgung, Kolonialgeschichte & Ringelnatz 65

Impressum | Veranstaltungen | Film

Impressum 67

Veranstaltungen & Tipps 68

Tim Solcher: Wir sind die Welle (Filmkritik) 69

Supplement

Klaus Steinitz
Aus Erfahrungen lernen
Damit Sozialismus wieder zu einer realen Alternative wird

Beirat: Heinz Bierbaum, Ulrich Brinkmann, Günter Busch, Frank Deppe, Richard Detje, Christoph Ehlscheid, Michael Erhardt, Klaus Peter Kisker, Dieter Knauß, Jörg Köhlinger, Otto König, Klaus Pickshaus, Lilo Rademacher, Sabine Reiner, Bernd Riexinger, Heidi Scharf, Manfred Scherbaum, Michael Schlecht, Gabriele Schmidt, Horst Schmitthenner, Sybille Stamm, Hans-Jürgen Urban, Gerhard Wick, Jörg Wiedemuth

Opel – wie weiter?

Menetekel für eine krisengetriebene Transformation der Automobilindustrie?

von ■ Peter Stahn

Die Automobilindustrie befindet sich in einem so noch nie da gewesenen Umbruch. Die Frage, ob der Übergang vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität, die Entwicklung neuer Verkehrskonzepte einschließlich des autonomen Fahrens und der Sharing-Economy und die mit der Digitalisierung verbundenen Rationalisierungsschübe erfolgreich bewältigt werden können, ist zur Überlebensfrage für die gesamte Branche geworden.

Die Automobilhersteller und -zulieferer haben einen Anteil von acht Prozent an der gesamten Wirtschaftsleistung in Deutschland. 820.000 Menschen sind direkt, weitere 1,8 Millionen indirekt in diesem Sektor beschäftigt – Millionen weitere Arbeitsplätze hängen von dessen Akkumulationsleistung

Peter Stahn ist aktiv in den Sozialistischen Studiengruppen (SOST) und Redakteur von vorortLINKS.

Schauspieler Tim Wilde, »Die Opel-Zukunft zum Anfassen«, Mainz, 6.12.2018 (Foto: dpa)

ab. Allein durch die Elektrifizierung des Antriebsstranges drohen Arbeitsplatzverluste in einer Größenordnung von rund 150.000 Produktionsarbeitsplätzen (laut der ELAB 2.0- Studie des Fraunhofer IAO 2018). In diesem Szenario (von mehreren) ist bereits der Aufbau neuer Arbeitsplätze im Bereich der elektrischen Komponenten eingerechnet. »Die seit mehr als 100 Jahren perfektionierte Wertschöpfungskette der Automobilherstellung, an der die Zulieferer einen wachsenden Anteil haben, droht zu reißen.« (Tagesspiegel v. 4.10.2019).

Als Konsequenz wird es früher als noch vor zwei Jahren gedacht zu Verschiebungen von Marktanteilen zwischen den verschiedenen Antriebstechnologien kommen. Die Zahl der Anträge auf Kurzarbeit hat sich bei Herstellern und Zulieferern deutlich erhöht. Die Transformation der Autohersteller zu Mobilitätsunternehmen und damit auch in zentralen Bereichen von Hardware- zu Softwarekonzernen wird die Arbeitsplatzverluste im traditionellen Bereich nicht kompensieren können. Im Gegenteil: Die Hersteller sind aufgrund der gewaltigen Investitionen in Forschung und Entwicklung für Elektromobilität und Digitalisierung zu Kostendämmung und Zusammenarbeit verdammt, sofern sie nicht in den Sog der Konzentrationsprozesse via Fusionen hineingezogen werden.

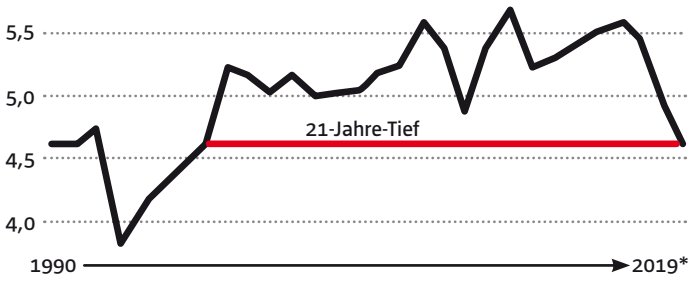
Zeugnis vom Überlebenskampf in der Automobilbranche (siehe dazu auch Abbildung 1) legt die aktuelle Fusion von Peugeot Citroen (PSA) und Fiat Chrysler (FCA) ab. Mittendrin befindet sich Opel. Vor zwei Jahren als Verlustbringer von GM verkauft, übernommen von PSA und in kürzester Zeit mit einem drastischen Sanierungs- und Stellenabbauprogramm überzogen, produziert die Traditionsmarke unter ungeheurem Kostendruck seit einem Jahr wieder rentabel. Ein Wechselbad für die Beschäftigten, Betriebsräte und die Gewerkschaft. Die Sorge um die Zukunft der verbliebenen Arbeitsplätze nimmt nicht ab. Ein beträchtlicher Teil der Arbeitsplätze bei Opel wurde bereits abgebaut. 6000 Beschäftigte – weit mehr als erwartet – haben Verträge über Abfindungen, Vorruhestand und Altersteilzeit unterschrieben. Dennoch stellt sich die Frage: Hält die 2018 getroffene Vereinbarung über die Sicherheit der verbliebenen Arbeitsplätze und Standorte bis 2023 für die deutschen Opelaner noch?[1]

Der neue Konzern

Durch die Fusion des französischen Opel-Mutterkonzerns PSA mit dem italienisch-amerikanischen Automobilhersteller Fiat-Chrysler (FCA) entsteht der weltweit viertgrößte Autokonzern mit einem Jahresumsatz von 170 Milliarden Euro und einem angestrebten Absatz von 8,7 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Vorstandsvorsitzender ist PSA-Chef Carlos Tavares. Größer als der neue Riese sind nur noch Volkswagen, Toyota und der französisch-japanische Renault-Nissan-Verbund. Mit knapp neun Prozent Umsatzrendite (EBIT) war PSA im ersten Halbjahr der profitabelste Volumenhersteller, FCA kam auf durchschnittlich fünf Prozent.

Nach Auskunft des Konzerns sollen durch die Fusion jährlich Synergien in Höhe von 3,7 Milliarden Euro realisiert werden, ohne eine Fabrik zu schließen. Einspareffekte dürfte es in

Abbildung 1: Pkw-Produktion in Deutschland
in Mio. Fahrzeugen



*bis Juni 2019
Quelle: CAR-Center Automotive Research; WELT

der Kooperation sowohl beim Einkauf als auch bei der Fertigung von Komponenten für die gemeinsamen Fahrzeugplattformen geben. Mit den FCA-Werken auf dem nordamerikanischen Kontinent und einem funktionierenden Händlernetz wäre die perfekte Basis für einen raschen Neustart der französischen Marke in den USA und Kanada vorhanden.

Größe, Profitabilität und neue Absatzmärkte verdecken aber nicht die unübersehbaren Schwächen. Bei FCA ist die Liste der angeschlagenen Marken lang: Fiat, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Maserati und vor allem Lancia, deren Werke miserabel ausgelastet sind. Einzig bei Jeep läuft derzeit das Geschäft gut. Und PSA – ohne Opel – muss wie FCA einen Absatzeinbruch im vergangenen Jahr weltweit um minus 13% verkraften. Im Vergleich: Der VW-Konzern verlor im selben Zeitraum vier Prozent, Toyota legte sogar um zwei Prozent zu. Maßgeblich ist der chinesische Markt mit einem Absatzeinbruch im Automobilsektor in 2018 um ein Drittel. Die Abhängigkeit vom europäischen Markt ist heute größer als vor einigen Jahren.

Für die entscheidenden Transformationsthemen steht der Konzern nur bedingt. FCA hat die Elektrifizierung verschlafen. PSA kann für Abhilfe sorgen, denn bei der Entwicklung von Hybrid- und Batterie-Elektro-Fahrzeugen sind die Franzosen weiter. Der für den Massenmarkt konzipierte Peugeot e-208 und sein Pendant Opel Corsa-e stehen vor ihrer Lancierung. Für die weiteren Themen gilt das nicht: Die »Cloud-Plattform«, die personalisierte Dienste in Zusammenarbeit mit Huawei als Schlüssel zur digitalen Transformation bieten soll, steckt in den Kinderschuhen. Für alle Mobilitätsdienste weltweit weist PSA 500.000 Kunden im Business-to-Consumer (B2C) aus. Das ist weniger als ein Drittel dessen, was die neue »Share now« von Daimler und BMW in Deutschland erreicht (vgl. HB online v. 6.3.19).

Eines scheint in der drohenden globalen Absatzkrise sicher: Angesichts des Konsolidierungsdrucks in der Branche, den Überkapazitäten in Fabriken in Italien und Frankreich sowie des gesetzten Ziels, mit der Fusion 3,7 Milliarden einsparen zu wollen, wird es in den europäischen Werken des Konzerns zu weiteren Rationalisierungsprogrammen und Arbeitsplatzabbau kommen. PSA-Chef Tavares ist bekannt als »Le Cost-Killer«, vor allem durch Arbeitsplatzabbau bei Peugeot und Opel. Aber auch durch Reduzierung der Produktpalette, wie bei PSA innerhalb von drei Jahren von 45 auf 26 Modelle, konnten Entwicklungskosten von 20% eingespart werden. Die Einführung der für

Tabelle 1: Neuzulassungen von Corsa und Astra in Deutschland, 2018/19

	Rang 2019	Rang 2018	Modell	Einheiten Quartal 2019	Einheiten Quartal 2018	Veränderung in %
1.Quartal	12	19	Opel Corsa	11.950	10.575	13,0
	14	10	Opel Astra	11.364	12.593	-9,8
2.Quartal	11	14	Opel Corsa	12.643	12.982	-2,6
	22	17	Opel Astra	11.000	12.158	-9,5
3.Quartal	4	9	Opel Corsa	15.965	12.295	29,8
	15	17	Opel Astra	11.115	10.371	7,2

Quelle: Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) und eigene Zusammenstellung

alle Modelle auswechselbaren Fertigungs-Plattformen in allen Werken des Konzerns führt nicht nur zu weiteren Einsparungen, sondern auch zur permanenten Konkurrenzsituation unter den Standorten mit deren Beschäftigten.

Italienische Gewerkschaften haben – wie es die IG Metall in Deutschland bereits praktiziert – Widerstand gegen Stellenstreichungen angedroht. Der französische Staat hält zwölf Prozent der Anteile an dem Konzern und verlangt eine Bestandsgarantie für alle industriellen PSA-Standorte im Land. Auch deshalb gibt es in Großbritannien ernsthafte Sorgen, dass die dort heimische Opel-Schwester Vauxhall durch die Fusion von Kürzungen betroffen sein könnte. Für die Marke arbeiten im Vereinigten Königreich rund 3.000 Menschen. Die Modelle mit dem Vauxhall-Logo werden ausschließlich in Großbritannien vertrieben, die Modellpalette gleicht der von Opel. Durch den möglichen Brexit könnten Zölle anfallen und mögliche Verzögerungen an wichtigen Knotenpunkten in der Lieferkette, wie dem Hafen von Dover, könnten die Just-in-time-Anlieferung von Komponenten gefährden, die für den reibungslosen Produktionsablauf nötig ist.

Verschärfter Kostendruck

Die mangelnde Auslastung in den italienischen Fiat-Fabriken lässt bei Opel die Alarmglocken schrillen. Opel hat zwar mit der britischen Schwester Vauxhall im vergangenen Jahr den ersten operativen Gewinn seit 20 Jahren in Höhe von 859 Millionen Euro erwirtschaftet und 700 Millionen bereits im ersten Halbjahr 2019. Der Ertragswende 2018 folgte in diesem Jahr eine Absatzwende. In den ersten fünf Monaten wurden in Deutschland knapp 97.000 Opel einschließlich der in Saragossa/Spanien und Gliwice/Polen montierten Astra und Corsa neu zugelassen, 6,4% mehr als im gleichen Zeitraum 2018.

Der Druck aus der Konzernspitze bleibt trotz der bereits abgebauten 6.000 Arbeitsplätze enorm. Im Sanierungsprogramm sanken die Fixkosten auch wegen des drastischen Arbeitsplatzabbaus in den ersten anderthalb Jahren um 27%. Eine weitere Vorgabe folgte prompt: Die Lohnkosten der einzelnen PSA-Werke sollen bei maximal zehn Prozent des Umsatzes liegen, bei Opel sind es noch knapp elf Prozent. Pro produziertem Auto sollen deshalb die Kosten bei Opel bei höherer Qualität bis 2021 um weitere 700 Euro gesenkt werden, auch durch Druck auf die Zulieferer. Und es gebe noch mehr Potenzial, das man bei Opel freisetzen könne, erklärte Tavares auf der diesjährigen Internationalen Automobilausstellung: »Ist das Erreichte genug? Natürlich nicht. Sie müssen weiter rennen. Und ich bin sehr bereit dazu, sie zu enttäuschen. Denn dies ist eine niemals endende Geschichte. Lass mich atmen, sagen sie. Nein, niemals, sage ich. Denn das existiert in der Autoindustrie nicht. Wir müssen immer weiterkommen. Der Fortschritt hört niemals auf, weil die Kunden und Regulatoren nach mehr fragen.« (Wirtschaftswoche online v. 31.10.2019)

Opel hat neben dem Modell Corsa-e, das ab Januar im spanischen Saragossa gebaut wird und als Hoffnungsträger für den Konzern gilt, weitere Elektro-Modelle angekündigt, die auf den gemeinsamen flexiblen Konzernplattformen gebaut werden sollen. Bis 2021 stünden acht E-Autos in wichtigen Volumensegmenten zur Verfügung, kündigte Opel-Chef Lohscheller an. So sollen in zwei Jahren elektrische Varianten von Combo, Zafira, Mokka X und Astra bestellbar sein (hessenschau.de, 25.10.2019). Ob mit dieser Aussicht die Beschäftigung langfristig gesichert werden kann, hängt von vielen Unbekannten ab.

»Natürlich stehen wir vor einer großen Transformation von Motoren und Getrieben hin zur Elektromobilität und zu Batterien«, so Lohscheller (Tagesspiegel v. 4.6.2019). Ob beispielsweise eine eigene Batteriefertigung (in Kaiserslautern geplant) zustande kommt, ist jedoch völlig offen. Gleichwohl gelte die vereinbarte Beschäftigungssicherung bis Mitte 2023 in den Werken in Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern für noch insgesamt rund 16.500 Beschäftigte.

Der Haken bei den deutschen Opel-Standorten

Im Stammwerk *Rüsselsheim* gibt es zur Zeit wenig Arbeit. Grund sei nach Aussage der Werksleitung die Umstellung auf die Produktion des neuen Opel Astra. Der Opel Astra wird derzeit in Ellesmere Port (UK) und Gliwice (Polen) gebaut. Die Produktion des Zafira ist im Sommer ausgelaufen und der Absatz der Limousine Insignia ist schwach. Verkaufte Opel im ersten Halbjahr 2018 noch rund 43.000 Einheiten des Insignia, waren es nach sechs Monaten in 2019 gerade noch 29.500 – ein Rückgang um mehr als 31%. Die Produktion des Modells Astra soll in Rüsselsheim indes erst 2021 starten.

Bis die Produktion des neuen Astra beginnt, gilt in Teilen des Stammwerks Rüsselsheim Kurzarbeit. Sie wurde zunächst für sechs Monate als »sozialverträgliche Brückenlösung« bei der

[1] Vgl. Peter Stahn: Opel: Ist das Ende der Erpressung erreicht? Sozialismus.de v. 24.07.2018.

Bundesagentur für Arbeit beantragt. Die Regelung für 2.600 Mitarbeiter gilt ein halbes Jahr. Die Spätschicht soll vorübergehend entfallen. Der neue Rhythmus: Eine Woche Autos bauen, eine Woche zwangspausieren. Ab 2020 sollten im Werk noch 42.000 Autos produziert werden – das wäre ein Drittel des Volumens von 2018, als 123.000 Fahrzeuge vom Band liefen. Die Beschäftigten erhalten für die nicht geleistete Arbeitszeit außer Kurzarbeitergeld einen Zuschlag von Opel.[2]

Außerdem wird kurzfristig das Warenverteilzentrum in Rüsselsheim neu organisiert. Wie ein Opel-Sprecher bestätigte, sollen von mehr als 300 Stellen 100 übrigbleiben. »Durch Optimierungen in der Aufstellung unserer Logistikzentren erzielen wir wesentliche Synergien«, teilte der Sprecher mit. Die Beschäftigten wurden nur kurzfristig informiert, sie sollen innerhalb des Werks versetzt werden oder nach dem mittlerweile bekannten Vorgehen – Abfindung, Altersteilzeit, Vorruhestand – ausscheiden.

Im Komponentenwerk von Opel in *Kaiserslautern* arbeiten rund 1.700 Beschäftigte und 50 Zeitarbeiter. Im Kaiserslauterer Werk soll laut eines »Zukunftsplans«, auf den sich Opel-Geschäftsführung, Werksleitung und Betriebsrat geeinigt haben, eine Anlage zur Warmumformung von Stahl entstehen. Außerdem einigte man sich darauf, dass die Verträge von jungen Facharbeitern entfristet werden, Auszubildende nach erfolgreichem Abschluss unbefristet übernommen und künftig 34 Auszubildende jährlich eingestellt werden sollen. Beschäftigte, die bis 1961 geboren wurden, können im Rahmen des Altersteilzeit-Programms das Unternehmen verlassen. Zudem soll fortlaufend geprüft werden, ob Investitionen nötig sind, um die Auslastung des Werkes zu sichern.

Im Werk in *Eisenach* wurde die Produktion des Kleinwagens Corsa eingestellt. Seit 1993 wurden 2,9 Millionen Exemplare dieses Modells gefertigt. Der Corsa soll nach den Vereinbarungen von Opel mit der Konzernmutter PSA künftig nur noch aus dem spanischen Saragossa kommen. Auch die Fertigung des Kleinwagens Adam wurde in diesem Jahr eingestellt. Nachdem 400 bis 450 Arbeitsplätze mit Abfindungen abgebaut wurden, soll mit 1400 Beschäftigten der Einstieg in ein neues Modell und in die Elektrifizierung beschritten werden. Die Produktion des SUV Grandland X, im kommenden Jahr auch als Elektro-Hybrid geplant, ursprünglich nur im Peugeot-Stammwerk Sochaux in Frankreich montiert, wird seit August auch in Eisenach hochgefahren. Dazu wurde das Werk komplett umgebaut und mit der neuen PSA-Plattform sowie mit neuem Antriebsstrang und einer neuen Technologie ausgestattet.

Die Einheiten können derzeit noch nicht in der geplanten Stückzahl produziert werden. Das sollte nicht verwundern. Sämtliche Produktionsprozesse, Anlagen und Maschinen müssen getestet und eingefahren werden. Darüber hinaus fertigen die Hersteller die ersten Autos in der Regel noch als Vorserie zur Qualitätssicherung des späteren Serienmodells. Erst danach beginnt die eigentliche Serienfertigung – eigentlich. Möglich, dass hier eine Etappe in der Planung wegen Vorgaben aus der Konzernzentrale übersprungen wurde, was nun jedoch die Produktion verzögert. In Sochaux wird inzwischen die fehlende Stückzahl in Zusatzschichten produziert. Ein zur Auslastung benötigtes zweites Modell für den Standort Eisenach fehlt.

Teilverkauf des Entwicklungszentrums

Das Opel-Entwicklungszentrum wurde bei der Standort-Sicherungsvereinbarung außen vor gelassen. Statt den FuE-Bereich bei Opel fortzuführen, wurde von der PSA-Führung der Verkauf von Teilen des Entwicklungszentrums an den Ingenieurdienstleister Segula angestrebt. In der ersten Phase konnten sich alle 6.500 Mitarbeiter des Zentrums überlegen, ob sie eine Abfindung nehmen, in Rente gehen oder freiwillig zu Segula wechseln. In Phase zwei wurden die Beschäftigten benannt, die wechseln sollten, aber sich noch nicht gemeldet hatten. Mittlerweile ist diese Phase abgeschlossen – 27 Mitarbeiter*innen, die sich weder versetzen noch abfinden lassen wollten, wurde gekündigt. Nach Auffassung des Opel-Managements falle der tarifliche Kündigungsschutz bei einem Widerspruch gegen einen Betriebsübergang weg. Die Betroffenen wehren sich zur Zeit vor dem Arbeitsgericht. Die Kritik am Vorgehen des Opel-Eigners PSA bleibt.

Rund 700 Mitarbeiter von Opel wechselten damit Anfang September zu Segula. Das französische Unternehmen übernimmt Gebäude, Test-Anlagen und Einrichtungen. Der Entwicklungscampus in Rüsselsheim solle sich zunächst auf Projekte im Autosektor konzentrieren und später auch auf andere Branchen beziehen. Damit sollten 2.000 von noch 6.400 Mitarbeitern im Rüsselsheimer Entwicklungszentrum zu gleichen

Forum Wissenschaft 3/2019

Plurale Ökonomik

Alternativen der Wirtschaftswissenschaft

Die Wirtschaftswissenschaft ist durch eine Reduktion auf das marktfundamentalistische Paradigma gekennzeichnet. Alternative Denkschulen wie der Marxismus oder der Keynesianismus erhalten den Stempel wissenschaftlicher Untauglichkeit und werden ausgegrenzt. Stattdessen wird suggeriert, dass es eine einheitliche und selbstverständliche Denkweise gäbe und sich nur eine relevante ökonomische Methode herauskristallisiert hätte.

Gegen diese vorherrschende, neoklassisch fundierte Orthodoxie stemmen sich andere Ansätze. Eine kritische Bestandsaufnahme der Defizite der vorherrschenden wirtschaftswissenschaftlichen Lehre und Forschung sowie die Präsentation eigenständiger Theorieansätze stehen im Mittelpunkt dieses Heftes, das der BdWi gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftswissenschaft herausgibt.

Einzelheft: 8 € · Jahresabo: 28 €
Bund demokratischer Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler (BdWi)
www.bdwi.de · service@bdwi.de · Tel.: (06421) 21395

30.9.2019, Opel in Eisenach (Foto: dpa)

Tarifbedingungen die Firma wechseln. In der Opel-Belegschaft bildete sich jedoch rasch starker Widerstand. Der Betriebsrat setzte Abfindungen durch, sodass schließlich nach Betriebsratsinformationen 1.343 Beschäftigte die Abfindung wählten und der Übergang zu Segula nun deutlich kleiner ausfiel. Das Testgelände in Rodgau-Dudenhofen bleibt in Opel-Besitz, wird künftig aber von Segula betrieben.

Kein nachhaltiges Standortkonzept sichtbar

Angesichts der Bedrohung durch die Fusion von Fiat Chrysler und PSA Peugeot Citroen sowie den anhaltenden Druck, die Produktivität ständig weiter erhöhen zu müssen, macht sich der Opel-Betriebsrat Sorgen um die Zukunft. Für ihn erscheint die zurückhaltende Investitionsbereitschaft von Opel und PSA in Anbetracht der Fusion in einem anderen Licht. Der »Zukunftstarifvertrag« schließt zwar betriebsbedingte Kündigungen aus und sichert die Opel-Standorte noch für vier Jahre. Doch das ist – auch im Vergleich zu anderen Automobilisten – eine kurze Zeitspanne. Zudem gibt es in der Umsetzung des Tarifvertrages deutlichen Verbesserungsbedarf.

IG Metall-Bezirksleiter Jörg Köhlinger fordert angesichts der unklaren mittelfristigen Unternehmens- und Beschäftigungsperspektiven, endlich für Klarheit über »die künftige Entwicklung der Standorte zu sorgen … Die Zusage der Astra-Fertigung für Rüsselsheim ist aus meiner Sicht noch nicht konkret genug. Für eine zukunftsfähige Sicherung des Standortes Rüsselsheim benötigen wir weitere Investitionszusagen und die Erweiterung des Produktportfolios. Uns fehlen Konzepte und Zusagen für die Bereiche Getriebewerk, Werkzeugbau, Presswerk und Schmiede.« Auch hinsichtlich des verbliebenen Teils des Entwicklungszentrums ist aus Sicht der IG Metall kein wirkliches Standortkonzept in Rüsselsheim sichtbar. Für Kaiserslautern sei die Batteriefertigung »noch nicht sicher vereinbart«. Und für Eisenach sei das Management die Antwort auf die Frage nach einem zweiten Modell bislang schuldig geblieben. »Und es muss sichergestellt werden, dass Opel ausreichende eigene Entwicklungskapazitäten vorhält und nutzt, um die Eigenständigkeit der Marke Opel zu wahren und sich den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität stellen zu können.« Statt zukunftsorientierter Investitionen werden bei Opel systematisch Kernbereiche aufgelöst, so die IG Metall.

Forum Gewerkschaften

Es wird Zeit für ein überzeugendes Standortkonzept für Opel – für alle Standorte – und den Gesamtverbund PSA/FCA. Ansonsten müsste der Fusionsprozess zum viertgrößten Automobilproduzenten als Menetekel für Transformation als einschneidende Krisenpolitik gewertet werden. Dabei steht Beschäftigung in immensem Ausmaß – und negativer gesamtwirtschaftlicher Ausstrahlung – auf der Kippe.

Doch mehr noch als das: Ein Transformationsprozess, wie ihn das PSA-Management auch auf Kosten von Zukunftsinvestitionen mit Verve vorantreibt, lässt die Dekarbonisierung des Individualverkehrs und den Umstieg auf neue Mobilitätskonzepte nur in dem Maße zu, wie er durch den Flaschenhals einer hohen Unternehmensrendite passt. Dabei wird neben der Zukunft der Arbeit auch die Zukunft der Umwelt und der Gesellschaft aufs Spiel gesetzt.

[2] Kurzarbeitergeld bedeutet rund 60% vom Netto für maximal zwölf Monate. In Deutschland hat sich die Zahl von Betrieben, die Kurzarbeit angemeldet haben, innerhalb des Zeitraums Januar bis September 2019 verdreifacht gegenüber dem gesamten Jahr 2018. Die Voraussetzungen für konjunkturelle Kurzarbeit sind in den in §§ 95 bis 106 SGB III gesetzlich festgelegt: Es muss ein erheblicher Arbeitsausfall vorliegen, dieser muss auf wirtschaftlichen Gründen oder einem unabwendbaren Ereignis beruhen, er muss vorübergehend und unvermeidbar sein.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Linke Alternativen
- Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
- Internationales/Krieg & Frieden
- Buchbesprechungen/Filmkritiken
- sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen

ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo (www.Sozialismus.de). Beides geht auch mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

❒ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 70,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto).
Ich möchte die Buchprämie ❒ Kapital ❒ 68er ❒ ABC

❒ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 50,- (für Arbeitslose/Studenten).
Ich möchte die Buchprämie ❒ Kapital ❒ 68er ❒ ABC

❒ Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 14,-/Ausland € 19,-).

❒ Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

_____
Name, Vorname

_____
Straße

_____
Plz, Ort

_____
Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

_____
Datum, 2. Unterschrift

Bitte als Postkarte freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de