

## PSA und Opel: Allianz der Abgehängten?



Die erzielte Einigung auf die Übernahme von Opel und der Schwester Vauxhall durch den französischen Autokonzern PSA von GM sei ein erster Schritt, um in Europa einen „Global Player“ zu schaffen, sagte Ministerpräsident Volker Bouffier (CDU) in einer gemeinsamen Erklärung mit Malu Dreyer (SPD) von Rheinland-Pfalz und Bodo Ramelow (Die Linke), Thüringen, zudem erfreut über die Zusage, die bestehenden Verträge über Standorte, Beschäftigung und Investitionen zu achten und Opel/Vauxhall als selbständige Marke mit eigenem Management fortzuführen.

**Der französische Konzern** wird durch die Übernahme von Opel/Vauxhall mit einem Umsatz von zuletzt 17,7 Milliarden Euro zum zweitgrößten Autobauer in Europa. Der Marktanteil von 17 Prozent wird dann nur noch von Volkswagen übertroffen.

**Ob der Verkauf gut für Opel sei**, bleibe abzuwarten, sagte die Fraktionsvorsitzende der Linkspartei im hessischen Landtag, Janine Wissler. Schlimmstenfalls würden nun einzelne Produktionsstandorte gegeneinander ausgespielt. Das Land Hessen habe ihrer Meinung nach bei der Opel-Krise vor einigen Jahren die Chance verpasst, sich an dem Unternehmen zu beteiligen und sich so ein Mitspracherecht zu sichern. Nun seien wohl allein betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte und nicht das Wohl der Beschäftigten ausschlaggebend. Deshalb drohe ein personeller „Kahlschlag“ nach Ablauf der bis Ende 2018 geltenden Beschäftigungszusagen, dem Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis 2018.

**Die Übernahme der von GM gemachten Beschäftigungszusagen** bedeute nichts anderes als geltende Gesetze einzuhalten. Das bestätigte die IG Metall. Denn der Verkauf stelle rechtlich einen Betriebsübergang nach Paragraph 613a des Bürgerlichen Gesetzbuches dar. Damit übernehme der neue Eigentümer nicht nur die Rechte des bisherigen Besitzers, sondern auch alle Pflichten, sagte ein Gewerkschaftssprecher.

**Alle drei Bundesländer**, in denen sich Opel-Werke befinden gehören zum IG-Metall-Bezirk Mitte: Hessen mit dem Stammwerk Rüsselsheim, Rheinland-Pfalz mit dem Werk in Kaiserslautern und Thüringen mit dem Werk in Eisenach. Am Stammsitz in Rüsselsheim arbeiten rund 15.000 Männer und Frauen. Alles in allem zählt Opel derzeit in Deutschland 19.000 Beschäftigte. In ganz Europa sind es mit Vauxhall gut 38.000 Mitarbeiter.

**Abgesehen von der Zusicherung**, geltende Tarifverträge einzuhalten, hat der PSA-Vorstandsvorsitzende Carlos Tavares nichts versprochen. Stattdessen formulierte er klare Zielvorgaben für die Rüsselsheimer Autobauer: In spätestens drei Jahren soll das Unternehmen profitabel sein. Die jährlichen Synergieeffekte sollen bis 2026 Einsparungen in Höhe von 1,7 Milliarden Euro bringen. Das Volumen des Deals zwischen dem amerikanischen GM-Konzern und der PSA-Gruppe wird mit 2,2 Milliarden Euro angegeben. Dabei entfallen auf das eigentliche Geschäftsfeld Automobile 1,3 Milliarden Euro und auf den Finanzdienstleister GM Financial 0,9 Milliarden.

**Weder was das Management von Opel betrifft**, noch was die Zahl der Werke in Deutschland und Europa angeht, machte Tavares verbindliche Zusagen. 19 Werke zählt der französische PSA-Konzern, wenn die Opel-Standorte erst einmal integriert sind. Einzig das Entwicklungszentrum in Turin wird weiter von General Motors betrieben. Dass die Werke alle erhalten bleiben, wollte PSA-Konzernchef Carlos Tavares nicht versprechen. Besonders ungewiss sind die Perspektiven der britischen Opel-Werke wegen des Brexits.

### Peugeot-Citroën- und Opel-Standorte in Europa

Modelle und Mitarbeiterzahl 2015<sup>1)</sup>



**Tavares sieht eher einen Weg darin**, die von ihm genannten Einsparziele in Milliardenhöhe durch Synergien in

den Bereichen Einkauf, Fertigung sowie Forschung und Entwicklung zu erreichen und indem möglichst viele Fahrzeugplattformen zusammengeführt werden. Schritt für Schritt sollen immer mehr Opel auf PSA-Plattformen gebaut werden. Die Kooperation, die vor fünf Jahren zwischen den Konzernen PSA und Opel begonnen hat, hat schon zu einer Reihe von vergleichbaren Modellen in beiden Unternehmen geführt und wird jetzt unter dem Blickwinkel einer weitergehenden Kostenersparnis fortgesetzt.

**Da sind Befürchtungen**, dass dies am Ende nicht wenige Arbeitsplätze oder ganze Standorte - wie auch das Entwicklungszentrum in Rüsselsheim - bei Opel betreffen könnte, nicht aus der Luft gegriffen. Die Ertragswende soll bei Opel bis Ende 2020 geschafft werden. Ob das bis dahin gelingt steht in den Sternen, da auch bisher schon für ein paar Modelle gemeinsame Plattformen genutzt wurden. Der Druck auf die Beschäftigten wird jedenfalls aufgebaut.

**In allen 28 Staaten der EU** kommt der PSA-Konzern mit den Marken Peugeot, Citroen, DS und Opel/Vauxhall auf fast 2,45 Millionen verkaufte Autos. Im Unterschied zum Volkswagenkonzern hat allerdings der PSA-Konzern auch mit dem Zukauf der Rüsselsheimer keine Modelle der Oberklasse im Angebot, die sehr viel margenstärker sind als die knapp kalkulierte Kompaktklasse. Bei Opel war der Senator der letzte Versuch, in dieses Segment vorzustoßen, bei PSA der Citroen C6, dem man einst die Nachfolge der „Göttin“, des DS, zugetraut hat. VW beispielsweise behauptet sich in diesem lukrativen Markt mit den Luxusmodellen von Audi und Porsche.

**Dazu kommt die starke Konzentration** auf das Europa-Geschäft. PSA und Opel sind in den schnell wachsenden Schwellenländern kaum vertreten und müssen sich in erster Linie in Europa behaupten. Mit Opel zusammen wird der Umsatzanteil der PSA-Gruppe am Europa-Geschäft auf 80 Prozent steigen. Kurz nach dem angekündigten Kauf von Opel sanken die Neuzulassungen bei der französischen PSA-Gruppe mit Marken wie Peugeot und Citroën als Nummer zwei in Europa im Februar um 3,1 Prozent. Der Marktanteil ging 0,6 Punkte auf 10,7 Prozent zurück. Opel und die britische Schwestermarke Vauxhall verkauften im Februar 1,4 Prozent weniger Autos. Die Prognosen für den Verlauf in diesem Jahr sind eher pessimistisch. In Europa herrscht ein knallharter Verdrängungswettbewerb mit hohen Tageszulassungen und Rabatten trotz niedrigster Zinsen mit PSA und Opel an der Spitze. Aktuell gibt es den Untersuchungen zufolge das Auslaufmodell Opel Insignia mit 37,2 Prozent Nachlass (vgl. HB v. 13.02.17). PSA und Opel eine »Allianz der Abgehängten«?

**Opel stellt im Frühjahr mit großen Erwartungen** das Elektroauto Ampera-e vor, das es laut Hersteller auf 520 Kilometer Reichweite bringen soll. Somit wäre das größte Handicap von Elektroautos, die geringe Reichweite beseitigt. Ob das Elektroauto, das Opel in GM-Lizenz bauen darf, allein die (Gewinn-) Wende für Opel bringen kann, bleibt abzuwarten. Zur Zeit steht noch das zweite Handicap im Raum: die fehlende Infrastruktur an Ladestationen.

**Immerhin: nach Angaben der französischen Anti-Betrugsbehörde** hat Opel nach Abschluss der Untersuchungen in der Frage der Abgase von Autos mit Dieselmotor die Verbraucher nicht getäuscht. Möglicherweise eine Last weniger, die der Konzern verkraften muss (vgl. FAZ v. 21.03.17).

**Vernetzung, Autonomes Fahren und neue Mobilitätskonzepte** sind die weiteren Stichworte zu Zukunftsbereichen der Automobilindustrie, in denen sich Opel und PSA bislang nicht hervorgetan haben und in die erheblich investiert werden muss, ohne genau zu wissen, wohin die Reise geht.

**Die Bedrohung vieler Arbeitsplätze** in der Automobilindustrie durch gesättigte Märkte, schwindende Gewinnmargen und den technologischen Umbruch vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor, der vermutlich viele herkömmliche Fertigungsplätze kosten wird, steht (nicht nur) in der hessischen Region im Raum.

**Der grundlegende Umbruch der Automobilindustrie** vollzieht sich nicht zuletzt unter den Vorzeichen eingegangener Verpflichtungen zum Einhalten von international vereinbarten Klima- und Umweltzielen. Das zwingt die ganze Branche dazu, den Wandel nicht nur hinsichtlich alternativer Antriebs- sondern auch alternativer Mobilitätskonzepte selber in die Hand zu nehmen.

**Es ist aber auch eine gesellschaftliche Aufgabe**, die eine Rückbesinnung auf die Erkenntnis der Notwendigkeit einer vorausschauenden aktiven Industriepolitik zum Erhalt und Wandel der Arbeitsplätze erfordert. Diesbezüglich besteht ein großer Bedarf auf Bundesebene aber auch in Hessen.

**Eine zentrale Aufgabe wäre es**, gemeinsam mit Betriebsräten, Vertrauensleuten und Beschäftigten, Arbeitgebern, Verbänden, Politikern und Wissenschaftlern die Zukunft der Industrie und der gesellschaftlichen Anforderungen zu gestalten. Und zwar so, dass die Menschen »die Systeme steuern, nicht umgekehrt. Höhere Flexibilität ja - aber nicht auf Kosten der Beschäftigten. Und die Arbeit darf nicht prekär sein, mit Niedriglöhnen und Leiharbeit. Wir wollen bessere statt billigere Arbeit (...) Es gilt, branchenbezogen sowohl auf der regionalen Ebene, als auch auf der Landes- und der Bundesebene Kompetenzen zu bündeln und Netzwerke zu schaffen, um unsere Industrie

modern zu gestalten« mahnt Jörg Köhlinger, IG Metall Bezirk Mitte (in: Industriepolitik der Zukunft, S. 87f in: Dizinger, L.; Eicker-Wolf, K. (Hrsg.): Strukturwandel in Hessen gestalten, 2016 Büchner, Darmstadt).

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/psa-und-opel-allianz-der-abgehaengten/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/psa-und-opel-allianz-der-abgehaengten/)