



im Betriebsrat informiert

16.2.2009

Alternative des Europäischen Betriebsrats (EEF) zum GM-Restrukturierungsplan „Renaissance“

seit letztem Sommer beschäftigen uns die schlechten Nachrichten über GM in den USA verbunden mit der weltweiten Finanz- und inzwischen auch Wirtschaftskrise.

Zunächst war nur das europäische Entwicklungszentrum betroffen: Projekte wurden nach USA abgezogen, um dort frei gewordene Kapazitäten zu füllen. Als Gegenmaßnahme haben wir mit Ihrer Expertise eine Tarifforderung für eine zukunftsfähige und substantielle Auslastung des europäischen Engineering aufgestellt. Mit einem Tarifvertrag wollten wir für alle Fälle gerüstet sein, auch für die damals noch unwahrscheinliche Variante eines Herauslösens aus dem GM Konzern. Daran hat sich nichts geändert: ein Tarifvertrag für das Engineering ist heute wichtiger denn je.

Inzwischen sind durch die weitere negative Entwicklung bei GM und der damit verbundenen Gefahr einer Insolvenz und durch den weltweiten Nachfrageeinbruch in der Automobilindustrie nach und nach auch die anderen Bereiche des Standorts Rüsselsheim und alle anderen europäischen Betriebe betroffen. Alle brauchen Absicherung und ein tragfähiges europäisches Geschäftsmodell. Eine Lösung – da sind sich alle einig – kann nur im europäischen Rahmen gefunden werden.

Nun hat General Motors in USA unter dem Druck der Kreditbedingungen, auf die sie sich unter der Bush-Regierung einlassen mussten, einen Restrukturierungsplan erstellt, der auch Europa einbezieht („Renaissance-Projekt“). Darin könnten für Europa Werksschließungen und Personalabbau vorgesehen sein - Szenarien, die bei ihrer Umsetzung das europäische Geschäft innerhalb der nächsten zwei Jahre ruinieren würden.

Der europäische Betriebsrat und die europäischen Gewerkschaften haben deshalb ein Dokument „Alternative zum Projekt Renaissance“ verfasst, in dem sie die fatalen Auswirkungen des geplanten Restrukturierungsprogramms beschreiben und gleichzeitig Alternativen für das Überleben des europäischen Geschäfts und damit auch General Motors darstellen. Die lokalen Gewerkschaften und Betriebsräte unterstützen diesen Plan gemeinsam mit ihren Regierungen.

Anbei finden Sie das Dokument des Europäischen Betriebsrats (EEF).



OPEL



VAUXHALL



SAAB



CHEVROLET



Cadillac



GM Powertrain Europe

und angeschlossene
Unternehmen



16. Februar 2009

GMs Plan „Renaissance“ ist für Europa nicht durchführbar. Er bedeutet das Ende der europäischen GM-Marken und –Unternehmen und birgt unkalkulierbare Prozessrisiken in sich – die Alternative ist die Ausgliederung des operativen Geschäfts in Europa

1. Überblick

Die Kreditzusage der Bush Administration für General Motors in den Vereinigten Staaten war eine Art „vergiftetes Geschenk“ für das Unternehmen. Die Einhaltung der Kreditbedingungen sind für General Motors nahezu unmöglich.

Die „Term Sheets“ (Vereinbarung zwischen US-Regierung und General Motors) zielen hauptsächlich darauf ab, Arbeitskosten einzusparen - einschließlich möglicher Werksschließungen - und Massenentlassungen vorzunehmen. Sie beinhalten keine Vorschläge, wie der Umsatz gesteigert und neue Produkte entwickelt werden können. Die Verpflichtung für General Motors, ab 2011/2012 die Kredite zurück zahlen zu müssen, wird dazu führen, dass keine Investitionen in zukunftsfähige Produkte getätigt werden können, die vor allem vor dem Hintergrund der neuen Regelungen der Obama Administration zur Ressourceneffizienz und der globalen CO₂-Herausforderung von großer Bedeutung sind.

Als Teil der Kreditbedingungen arbeitet die Führung des General Motors Managements derzeit an einem Restrukturierungsplan, der am 17. Februar 2009 der US-Regierung vorgelegt werden muss. Letzte Woche wurden die wichtigsten Daten dieses Restrukturierungsplans ausgewählten Analysten zur Überprüfung vorgelegt.

Ursprünglich sollte es bei den Bestimmungen in den „Term Sheets“ nur um das US-Geschäft von General Motors gehen. Jetzt ist auch das europäische Geschäft mit den Marken und Unternehmen Teil des Restrukturierungsplans.

Der Restrukturierungsplan für Europa, der in Detroit ausgearbeitet wurde, ist intern als „Renaissance-Projekt“ bekannt. In seiner derzeitigen Fassung umfasst er vermutlich Massenentlassungen an den GM/Opel/Vauxhall Standorten und einige Werksschließungen. Dies hätte katastrophale Folgen für die GM Marken und -Unternehmen in Europa und würde deren Ende bedeuten. Außerdem ist der Plan so nicht durchführbar, wenn man die von den europäischen Regierungen benötigten Bürgschaften und die bestehenden, für beide Seiten verbindlichen, Verträge auf europäischer und Landes-Ebene berücksichtigt.

Man muss auch wissen, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des Europa-Geschäfts von General Motors wesentlich vom nordamerikanischen unterscheidet. Die europäischen Betriebe sind im Hinblick auf Produktivität, Flexibilität, Nachfrage gesteuerte Produktion und Produktportfolio absolut wettbewerbsfähig.

2. Situation in Europa vor dem Restrukturierungsplan „Renaissance“

Die Marke Saab mit ihren Standorten wird derzeit rekapitalisiert, um möglicherweise vom schwedischen Staat übernommen zu werden.

Das europäische GM-Management verhandelt mit mehreren europäischen Regierungen über Bürgschaften, um das operative Geschäft nachhaltig abzusichern. In diesen Gesprächen wird berücksichtigt, dass die Muttergesellschaft unter Umständen nicht willens und nicht in der Lage ist, weiterhin geschäftliche Aktivitäten in Europa zu finanzieren.

Außerdem verhandelt das europäische Management mit dem europäischen Betriebsrat (General Motors European Employee Forum – EEF) und den zuständigen Gewerkschaften und Betriebsräten in den jeweiligen Ländern, um die Krise auf dem europäischen Automarkt zu bewältigen.

Das Ziel für 2009 ist ein Einsparvolumen von 750 Mio. \$ bei den Arbeitskosten. Das erste Ergebnis der Verhandlungen war ein europäischer Rahmenvertrag als Basis für nationale und lokale Lösungen bei Volumenschwankungen. Er ermöglicht es dem Unternehmen, flexible, kurzfristige Volumenanpassungen mit entsprechenden Kosteneinsparungen zu realisieren.

Die Vertreter des EEF, die Gewerkschaften und Betriebsräte verlangten von General Motors Europa einen tragfähigen europäischen Geschäftsplan auf der Basis eines zukunftsfähigen Geschäftsmodells. Sie brachten klar zum Ausdruck, dass das Geschäft nicht durch kurzfristige Einschnitte allein bei den Arbeitskosten gerettet werden könne. Das EEF wies darauf hin, dass die Verschiebungen der Produkteinführungen für Europa, wenn sie wie geplant durchgeführt werden, das Unternehmen in den Tod führen. Kurzfristige Einsparungen können den Zusammenbruch nicht verhindern, da sie durch den Verlust von Deckungsbeiträgen eine immense Belastung für die kommenden Jahre aufbauen.

Das EEF, die lokalen Gewerkschaften und Betriebsräte unterstützen aktiv die Beantragung von Staatsbürgschaften durch General Motors in Europa. Grundlage für ihre Unterstützung ist jedoch ein nachhaltiger europäischer Geschäftsplan und ein tragfähiges Geschäftsmodell, das die notwendigen Investitionen beinhaltet, um den europäischen Marken und Unternehmen eine Zukunft zu geben. Sie wollen die Wettbewerbsfähigkeit von Opel/Vauxhall auf dem harten europäischen Markt nicht aufs Spiel setzen.

3. Folgen des Restrukturierungsprojekts für GME/Opel/Vauxhall

Wenn General Motors wirklich vorhat, die Restrukturierungsmaßnahmen aus dem „Renaissance“-Plan in Europa umzusetzen, hätte dieses Vorgehen dramatische Auswirkungen auf Opel/Vauxhall. Die Folgen und die mögliche Alternative einer Ausgliederung von Opel/Vauxhall sind nachfolgend beschrieben.

- Keine europäische Regierung oder Bank würde Bürgschaften bzw. Kredite für die Schließung von Werken und die Entlassung von tausenden Beschäftigten geben. Das gilt vor allem, wenn durch die Bürgschaft einer europäischen Regierung die Schließung eines Werkes in einem anderen europäischen Land finanziert würde. Das hätte erhebliche

Konflikte zur Folge und würde von jeder europäischen Regierung vermieden. Das würde aber auch bedeuten, dass es keine Chance gäbe, das operative Geschäft zu retten.

- Die geschätzten Kosteneinsparungen für 2010 sind wegen der bestehenden europäischen und nationalen Verträge mit General Motors nicht realisierbar. Eine Verletzung solcher Verträge würde eine Reihe von Gerichtsprozessen nach sich ziehen, die eine Erreichung der vorgesehenen Einsparungen unmöglich machen.
- Der einzige Ausweg wäre die Beantragung einer Rettungsbürgschaft durch GME/Opel/Vauxhall anstelle der Regierungsbürgschaften. Dann müssten 30% der Kapazitäten herausgenommen werden. Kein Unternehmen hat je einen solchen Einschnitt überlebt.
- Ohne Bürgschaften und Kredite hätte Opel/Vauxhall keine Möglichkeit die wichtigen, zur Zeit verschobenen Projekte vorzuziehen – oder, wenn sich die Marktlage noch weiter verschlechtert, weitere Verschiebungen zu vermeiden. Gleichzeitig investieren die Wettbewerber intensiv während der Krise, um ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen Markt zu sichern.
- Der aktuelle Stand der Projektverschiebungen wird in den Geschäftsplänen nicht ausreichend berücksichtigt. Sie werden dramatisch negative Auswirkungen auf den Umsatz haben.
- Werksschließungen und Personalabbauprogramme verursachen enorme Kosten (mehrere hundert Millionen €).
- Negative Auswirkungen auf die Marktanteile von Opel/Vauxhall könnten ungefähr -1,5% in Europa betragen, in Deutschland -2%. Chevrolet wird diese Lücke nicht füllen können. Gewinner werden VW, Ford und nicht-europäische Autohersteller sein. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass Opel auf dem deutschen Markt derzeit einen enormen Anstieg der Verkaufszahlen zu verzeichnen hat. Grund ist die Umweltprämie der Regierung, die den Neuwagenkauf ankurbelt.
- Der Wertverlust der Marke Opel/Vauxhall und der Standorte wird enorm sein, was wiederum negative Auswirkungen auf den Wert hat, den Opel/Vauxhall in der General Motors-Bilanz darstellt.
- Das europäische Geschäft wird zerstört (Konkurs) und zieht das Händlernetz mit in den Abgrund. Dies wird auch Chevrolet betreffen, da das Händlernetz mit genutzt wird.
- Wenn Opel Konkurs anmelden muss, hat General Motors keinen Zugriff auf die europäische Entwicklung mehr, die aber für GM und das Geschäft außerhalb von Europa benötigt wird.
- Qualifizierte Beschäftigte und Manager/innen verlassen das Unternehmen.
- General Motors Schuldverschreibungen der Adam Opel GmbH werden im Konkursfall sofort fällig gestellt.
- Jedes Szenario, das aus dem Projekt „Renaissance“ umgesetzt wird, wird letztlich dazu beitragen, dass Opel/Vauxhall spätestens innerhalb der nächsten eineinhalb bis zwei Jahre endgültig zusammenbrechen wird. Das würde „verbrannte Erde“ in Europa bedeuten und enorme Konflikte bis zum bitteren Ende hervorrufen.

Vor dem Hintergrund der Folgen des Projekts „Renaissance“ für das europäische Geschäft von General Motors muss der Führung des Managements folgende Frage gestellt werden: Wie valide sind die Grundannahmen für den europäischen Restrukturierungsplan?

4. Ausgliederung von Opel/Vauxhall – die Alternative zum Projekt „Renaissance“
Die Alternative zum GM-Projekt „Renaissance“ für Europa ist die Ausgliederung von Opel/Vauxhall, zusätzlich zu der schon bisher geplanten Ausgliederung von Saab.

- Mögliche Ausgliederung von Opel/Vauxhall mit Minderheitsbeteiligung von GM
- Keine Werks- oder Standortschließungen, auch keine Teilschließungen
- Kein Antrag auf Rettungsbürgschaft
- Einhalten aller bestehenden Verträge
- General Motors Europa wäre keine finanzielle Belastung und kein Risiko mehr für GM
- Opel/Vauxhall könnte sein Geschäft selbst finanzieren
- Opel/Vauxhall würde Technologie an General Motors liefern und unbegrenzten Zugang zu General Motors' Technologie bekommen – gegenseitig würden Lizenzgebühren bezahlt (Lizenzvereinbarungen)
- Chance für die Marke Opel, neue Märkte zu erobern
- Möglichkeit für Opel/Vauxhall, sich neue Partner, Investoren und Gesellschafter zu suchen; Regierungsbeteiligung als Möglichkeit, Stammkapital zu erhöhen – in diesem Fall wären Veränderungen in der Unternehmensführung nötig
- Nutzung der ca. 3 Mrd. € Bürgschaften der europäischen Regierungen, um ein Vorziehen der verschobenen Projekte als Grundlage für einen nachhaltigen europäischen Geschäftsplan und ein zukunftsfähiges Geschäftsmodell zu ermöglichen
- Opel/Vauxhall Managementstrukturen müssten dann unabhängig von Detroit und General Motors sein; Abschaffung der bürokratischen und ineffizienten funktionalen Organisation (Einbindung in eine globale Matrixorganisation); keine Doppelfunktionen, weniger Bürokratie
- Verlagerung der GME Hauptverwaltung aus Zürich, Schweiz und Streichung von mehrfach besetzten Managementfunktionen
- Wenn die Marktentwicklung es erfordert, müsste Opel/Vauxhall selbst für mögliche Restrukturierungen und Volumen Anpassungen sorgen. Der Verkauf eines Werkes könnte sozial verträglich und finanziell sinnvoll gestaltet werden
- Zusammenschluss aller europäischen Standorte unter dem Dach von Opel/Vauxhall (europäische Holding)
- Prüfung einer passenden Gesellschaftsform zur Zusammenführung der europäischen Standorte
- Mögliche Steigerung des Marktanteils von Opel/Vauxhall nach der Ausgliederung

5. Fazit

Der aktuelle Restrukturierungsplan für General Motors Europa, die Marken und Unternehmen ist nicht umsetzbar. Er würde das Ende der europäischen Geschäftstätigkeit bedeuten und hohe Prozessrisiken für die Muttergesellschaft mit sich bringen.

Die Ausgliederungen von Opel/Vauxhall – wie zuvor beschrieben- und von Saab sind die einzigen vernünftigen und machbaren Handlungsalternativen für General Motors. Dadurch könnte das europäische Geschäft und die europäischen Werte erhalten bleiben und Gerichtsprozesse vermieden werden.

Die Ausgliederungen würden weitere finanzielle Risiken für General Motors ausschließen. Das Abkommen über die Ausgliederungen könnte so ausgestaltet werden, dass General Motors weiterhin den wichtigen Zugang zu den Technologien der europäischen Entwicklungszentren behält. Damit könnte sich auch General Motors das Überleben sichern.

Klaus Franz
Vorsitzender EEF

Rudi Kennes
stv. Vorsitzender EEF