



Opel-Chef Nick Reilly hat Staatsgelder im Blick und die Opel-Belegschaft im Rücken

Der unverschämte Mr. Reilly

Der Opel-Chef will 2,7 Milliarden Euro und 8300 Jobs abbauen - mindestens

In den USA kursiert ein hässliches Wort: „Stupid German Money“ – dummes deutsches Geld. Hiesige Firmen und Regierungen sind dafür bekannt, Rieseninvestments leichtfertig über den Großen Teich zu reichen – ohne groß nachzudenken. Warum also sollte es Opels US-Mutter GM nicht mal versuchen? 2,7 Milliarden Euro Staatshilfen fordert Opel-Chef Nick Reilly für seine Europa-Werke, 1,5 Milliarden davon aus Deutschland. Andererseits sollen europaweit 8300 Jobs wegfallen, darunter 3900 in Bochum, Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern. Zählt man alte, bis 2014 auslaufende Altersteilzeitverträge hinzu, kommt man sogar auf 9843. Das Unverschämte: GM ist offenbar flüssig, zahlt in den USA gerade Milliarden zurück. Also dummes deutsches



Geld? Die Ministerpräsidenten der Länder mit Opel-Werken jedenfalls geben sich gegenüber AUTO BILD alles andere als spendabel. Thüringens Landeschefin Christine Lieberknecht (CDU) mit Blick auf das Werk Eisenach zurückhaltend: „Ob und wie wir helfen können, werden wir zu gegebener Zeit entscheiden.“ Hessens Roland Koch (CDU) will Steuerelder schonen: Der Eigenan-



„Arbeitnehmer und Gewerkschaften müssen mitreden“

J. Rüttgers (CDU), Ministerpräsident

„Kein deutscher Standort darf geschlossen werden“

Kurt Beck (SPD), Ministerpräsident

teil von GM am Sanierungskonzept müsse erhöht, ein Mittelabfluss in die USA ausgeschlossen werden. Kurt Beck (SPD, Rheinland-Pfalz) ist bereit, GM mit Bürgschaften zu unterstützen: „Wir werden aber

nicht mit Steuermitteln die Position der Arbeitnehmer unterlaufen“. Nordrhein-Westfalens Regierungschef Jürgen Rüttgers (CDU) will „Arbeitnehmer und Gewerkschaften“ in die Prü-

fung einbeziehen, „wie Bund, Länder und EU-Kommission GM mit Bürgschaften helfen können“. Hessens Oppositionsführer Tarek Al-Wazir (Grüne) befürchtet, dass GM die Länderchefs noch gegeneinander ausspielen könnte: „Der Bund muss koordinieren, damit nicht Herr Rüttgers vor der Landtagswahl im Mai zu allem Ja und Amen sagt.“

Vielleicht aber kommt es gar nicht zur Auszahlung. Grundsätzlich verbietet die Europäische Uni-

on (EU) wettbewerbsverzerrende Subventionen. Vor einer Ausnahmebewilligung ist eine Prüfung durch die EU-Kommission vorgesehen. „Die Messlatte liegt hier sehr hoch“, so Michael Brenner, Professor für deutsches und europäisches öffentliches Recht an der Uni Jena. Hinter den Staatshilfen sieht er ein „dickes Fragezeichen“. Opel indes verweist auf Überkapazitäten von 20 Prozent. Um am Markt die richtige Größe zu haben, müsse restrukturiert werden.

Claudius Maintz
www.autobild.de/opel

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD, Brieffach 39 40, 20350 Hamburg
Fax: 0 40-34 72 41 76
E-Mail: redaktion@autobild.de
Stichwort: Opel-Krise

FOTOS: DPA, DDP (D), A. EHMERLING, S. GEHRT