

# Die Opel-Story ... oder wie wir DEN Muster-Einstieg in den GREEN NEW Deal verschlafen!

Der Rettungsplan für den angeschlagenen deutschen Autobauer Opel steht: Die Bundesregierung unterstützt mit Bürgschaften in Milliardenhöhe den kanadischen Zulieferer Magna, der zusammen mit der russischen Sberbank einen Mehrheitsanteil von Opel übernehmen will. Magna will künftig 20 Prozent an Opel halten und gemeinsam mit der russischen Sber-Bank (35 Prozent) die Mehrheitsbeteiligung an der deutschen Traditionsmarke übernehmen. Bei General Motors blieben dann nur noch 35 Prozent. Zehn Prozent sollen an die Opel-Beschäftigten gehen.

Das Konsortium plant, zusammen mit dem russischen Autobauer Gaz künftig mehr als eine Million Kraftfahrzeuge vorrangig in Russland und Osteuropa zu verkaufen. Die vier deutschen Opel-Standorte Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach sollen erhalten bleiben. Vorgesehen ist ein Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen (gesamt bisher: 26.000). Benötigte Staatsgarantien von 4,5 Milliarden Euro sollen auf fünf Jahre ausgelegt werden. Europaweit droht der Abbau von rund 11.000 Stellen (gesamt bisher: etwas über 50.000).<sup>12</sup>

## Magna

Dass das Firmenkonstrukt „Magna“<sup>3</sup> eine Vielzahl von Problemen hat, wenn man bei Opel einsteigt, erschließt sich jedem, der  $1 + 1 = 2$  rechnen kann:

- Magna ist in erster Linie Zulieferer und wird damit mit dem Rückgang in der Automobilindustrie in absehbarer Zeit selbst in eine schwere Krise schliddern (wenn sie nicht schon drin stecken und dies bisher elegant verschweigen)
- Unabhängig von der Opel-Übernahme gab es im 1. Quartal 2009 Einbrüche um 40 % (Europa) bzw. 50 % (Nordamerika)<sup>4</sup>, die Gewinne pro Fahrzeuge gingen zudem um 63 % zurück.<sup>5</sup> Bei einer Bilanzsumme von ca. 11,685 Mrd. \$ betragen Ende Quartal 1/2009 die Verbindlichkeiten bereits 35 %.<sup>6</sup> Der Verlust im 1. Quartal 2009 betrug 227 Mill. US-\$ nach 267 Mill. US-\$ Gewinn im gleichen Vorjahresquartal.<sup>7</sup>
- Magna ist – nochmals betont – in erster Linie Zulieferer und gräbt sich selbst das Wasser ab, wenn sie bei EINER der bisher belieferten Firmen massiv einsteigen, BMW, Daimler und andere werden sich schnell nach anderen Zulieferer umsehen und so u.a. sicherstellen, dass IHR Wissen nicht an die Opel-Konkurrenz übergeht. *„Die neue Lösung gefährdet aber Magnas Position als Zulieferer anderer Autohersteller, sagen selbst Opel-Manager. Gering ist die Gefahr nicht: Zulieferer kennen die wichtigsten Geheimnisse ihrer Kunden und sind eng mit der Autoentwicklung verzahnt. Opel-Konkurrenten werden Magna nicht mehr nah an sich heranlassen.“*<sup>8</sup>

<sup>1</sup> [http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/rettungsplan\\_fuer\\_opel\\_steht\\_1.2646399.html](http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/rettungsplan_fuer_opel_steht_1.2646399.html)

<sup>2</sup> FR 2.6.2009, S.5

<sup>3</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Magna\\_International](http://de.wikipedia.org/wiki/Magna_International)  
<http://www.magna.com/magna/de/about/>

<sup>4</sup> <http://phx.corporate-ir.net/External.File?item=UGFyZW50SUQ9MzZM3OTEyfENoaWxkSUQ9MzlyNjgxfFR5cGU9MQ==&t=1>, Seite 3

<sup>5</sup> ebenda phx S. 5

<sup>6</sup> ebenda, phx S. 16:  
Bankverschuldung (jeweils in Millionen US-\$) 124;  
kurzfristige Verbindlichkeiten 2.469  
Angehäuften Gehälter und Löhne 470  
Andere angehäuften Verbindlichkeiten 729  
Langfristige innerhalb eines Jahres erwartete Schuld 232

<sup>7</sup> ebenda, phx S. 7

<sup>8</sup> <http://www.faz.net/s/RubCE844206AD5543959580E21EDC440854/Doc-EC8D8E29004BE4702A395B2BD9EE10E71-ATpi-Ecommon~Scontent.html>

- Die Fertigungsaufträge von Mercedes und BMW werden – gerade in der gegenwärtigen Krise, wo die Firmen zunächst einmal IHRE Arbeitnehmer beschäftigen müssen – wohl nicht verlängert, schon gar nicht mit einer Firma, die einer der Hauptaktionäre der Konkurrenz ist.
- Wie „gut“ die Übernahme großer Firmen durch wesentlich kleinere funktionieren, haben gerade die Beispiele Porsche/VW und Scheffler/Continental gezeigt.
- Investor Stronach wollte bei Opel kein Eigenkapital einsetzen, sondern vertraute ganz auf staatliche Hilfe.<sup>9</sup> In der aktuellen Vereinbarung beteiligen sich Magna und alle anderen Investoren gerade mal mit 500 bis 700 Mill. €.<sup>10</sup>

---

**Fazit 1: Die Geschäftsgrundlage von Magna wird in wenigen Monaten in sich zusammenbrechen. FIAT hat sich laut Gerüchten auch deshalb sehr schnell zurück gezogen, weil man dort eben auf die Opel-Insolvenz wartet, um sich dann die „Sahnestücke“ zu sichern.<sup>11</sup>**

---

## SBER-Bank

Die SBER-Bank ist ebenfalls alles andere als der Wunschpartner der europäischen Opel-Arbeitnehmer:

- Die SBER-Bank ist zu über 56 % in Hand des russischen Staates<sup>12</sup>
- Die Russen sind hauptsächlich an der „deutschen Technik“ interessiert, sicher nicht, um Opel Deutschland dann den lukrativen europäischen Markt zu überlassen. („Zu einem äußerst günstigen Preis erhalten wir eine der modernsten Auto-Produktionen in Europa.“)<sup>13</sup> Hier sind die künftigen arbeitslosen Opelianer ÜBER den jetzigen Abbau hinaus schon Programm.
- Wie viele andere Banken hat auch die Sberbank, die russische Sparkasse, viele faule Kredite in ihren Büchern, unter anderem die von Oleg Deripaska, dem Eigentümer des russischen Auto-Giganten Gaz. Dieses in Nischni-Nowgorod gelegene Werk ist nicht nur veraltet, sondern auch hochverschuldet. Mit Hilfe von Opel soll es nun anscheinend modernisiert werden.<sup>14</sup>
- Für den Aktienkauf und die finanzielle Sanierung der Opel-Betriebe bekommt die SBERbank keine spezielle Unterstützung aus dem russischen Staatshaushalt. So der russische Finanzminister Alexej Kudrin am Montagnachmittag (1.6.09).<sup>15</sup>
- Der russische Premier Putin, der neue starke Mann hinter Opel, wiederum träumt von einer raschen Modernisierung des heimischen Automarkts. Sein Vollstrecker ist der Oligarch Oleg Deripaska und dessen Autofirma GAZ. „Die russische Regierung unterstützt das Unternehmen jetzt schon mit Staatsbürgschaften, Staatsaufträgen und Steuerrückzahlungen. Sie will GAZ wegen der Arbeitsplätze vor allem in Nischnij Nowgorod retten. Mit anderen Worten: GAZ rettet nicht Opel. Opel, so angeschlagen die Firma selbst ist, hilft bei der Rettung von GAZ.“<sup>16</sup>  
Deripaska kaufte sich 2007 sogar mit 20 Prozent beim kanadisch-österreichischen Zulieferer Magna ein, doch aufgrund der Wirtschaftskrise musste er den Anteil wieder verkaufen: Ergebnis: 25 Milliarden Dollar Schulden.<sup>17</sup>

<sup>9</sup> <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/804/470354/text/>

<sup>10</sup> FR 2.6.2009, S.5

<sup>11</sup> [http://www.focus.de/finanzen/news/autobauer-fiat-wartet-auf-die-opel-pleite\\_aid\\_403692.html](http://www.focus.de/finanzen/news/autobauer-fiat-wartet-auf-die-opel-pleite_aid_403692.html)

<sup>12</sup> <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/magna118.html>

<sup>13</sup> ebenda Tagesschau

<sup>14</sup> ebenda Tagesschau

<sup>15</sup> <http://de.rian.ru/business/20090601/121815886.html>

<sup>16</sup> <http://www.faz.net/s/RubCE844206AD5543959580E21EDC440854/Doc~EC8D8E29004BE4702A395B2BD9EE10E71~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

<sup>17</sup> <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/911/470460/text/>

---

**Fazit 2: Die Russen stehen zumindest finanziell solider da, wenn sie nicht doch noch die Bankenkrise einholt bzw. wenn sie dann der russische Staat stützt. Allerdings sind die Interessen eindeutig: ein Ausplündern Opels zugunsten der Russischen Staats(?)industrie.**

---

## GM

"Old GM" wird sein Leben nach Angaben des Weißen Hauses folgendermaßen aushauchen: Am Montag (2.6.09) gegen 8 Uhr Ortszeit (14 Uhr MESZ) - noch vor US-Börsenbeginn - wird GM beim New Yorker Konkursgericht das Insolvenzverfahren nach Chapter 11 beantragen. Um 11.55 Uhr (17.55 Uhr MESZ) wird Obama im Weißen Haus live im Fernsehen "etwas zur amerikanischen Autoindustrie" sagen. So mittlerweile auch gesehen ... Der Opel-Deal mit Magna war Vorbedingung dafür, dass Washington die GM-Sanierung nun mit 30,1 Milliarden Dollar mitfinanziert, über die bereits verfügbaren rund 20 Milliarden Dollar hinaus. Eine Rückzahlung dieser Steuergelder wird nicht erwartet, stattdessen wird die Regierung mehrheitlich bei GM einsteigen. Unterdessen war in Berlin die Abspaltung der GM-Tochter Opel abgeschlossen worden, die Washington unter keinen Umständen ins Insolvenzverfahren mit einbringen wollte. *„Dollar der US-Steuerzahler sollten innerhalb der USA bleiben“*, unterstrichen die Regierungsleute, in Anspielung auf Befürchtungen, die Staatshilfen könnten zum "Outsourcing" amerikanischer Jobs missbraucht werden. *„Wir haben nicht vor, mit US-Steuerdollars ausländische Tochterunternehmen zu unterstützen.“*<sup>18</sup>

## Arbeitnehmer

Die Opel-Arbeitnehmer, mit 10 % Anteil mit ins Boot geholt, haben im Fall einer durchaus weiterhin möglichen Pleite doppelt verloren: Arbeitsplatz weg und Kapitaleinlage (= Verzicht auf zustehende Tarifzahlungen) weg! Zudem kommt derzeit in den anderen europäischen Standorten Verstimmung auf, da vermutet wird, dass sich die deutsche Regierung von Arbeitsplatzverlusten „freigekauft“ habe. Bei einem Arbeitsplatzabbau von 2.500 in Deutschland (= 9,6 %) und 11.000 (= 22 %) insgesamt ist diese Befürchtung berechtigt.

## Risiko? Nahezu Null!

Der Finanzinvestor Ripplewood wurde gefragt, warum er trotz geringer Erfahrungen mit dem Autobau an Opel Interesse habe. Der ehrliche Satz: *„Wir haben uns die asymmetrische Risikoverteilung angesehen und dann entschieden, auf diese Wette können wir eingehen.“*<sup>19</sup> Auf Deutsch: Auch die anderen Investoren sind hier nicht blind rein gegangen: Das Risiko trägt der deutsche Steuerzahler, den Gewinn, falls es welchen gibt, machen dagegen die Investoren.

## Eine Insolvenz von Opel:

Das US-Insolvenzrecht<sup>20</sup> und das deutsche Insolvenzrecht<sup>21</sup> sind im wesentlichen Punkt völlig gegensätzlich: in den USA gilt nach Chapter 11 der Schutz der Firma und den Arbeitnehmern, in Deutschland den Gläubigern. DIESE Variante gibt es in den USA übrigens auch, das wäre dann eine Insolvenz nach Chapter 7.

Zitat (Wikipedia, s.o.): *„Um das Vermögen verteilen zu können, verwertet der Insolvenzverwalter die Insolvenzmasse („macht sie zu Geld“) und befriedigt die Gläubiger – einschließlich sich selbst – aus dem Verwertungserlös.“* Das Gerede von "geordneter

---

<sup>18</sup> <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,627907,00.html>

<sup>19</sup> <http://www.faz.net/s/RubCE844206AD5543959580E21EDC440854/Doc-EC8D8E29004BE4702A395B2BD9EE10E71-ATpl-Ecommon-Scontent.html>

<sup>20</sup> [http://boerse.ard.de/content.jsp?key=dokument\\_322708](http://boerse.ard.de/content.jsp?key=dokument_322708)

<sup>21</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Insolvenzverfahren#Verfahrensablauf\\_einer\\_Regelinsolvenz\\_28Unternehmen.29\\_im\\_C3.9Cberblick](http://de.wikipedia.org/wiki/Insolvenzverfahren#Verfahrensablauf_einer_Regelinsolvenz_28Unternehmen.29_im_C3.9Cberblick)

Insolvenz" des Freiherrn war also entweder dumm oder Hinters-Licht-Führen. Eine deutsche Insolvenz von Opel, die wohl in Folge der US-Insolvenz in den nächsten Tagen zwangsläufig gewesen wäre, hätte Opel in den Grundwerten zerstört. Aus Sicht bestimmter politischer und wirtschaftlicher Richtung wäre dies durchaus (Achtung: Zynismus "on") eine "sinnvolle und hilfreiche" Lösung gewesen.

---

**Fazit 3: GM ist pleite, das Nachfolge-Unternehmen fest in der Hand der US-Regierung, die andere Interessen haben wird, als mit ihrem 35 % Anteilen eine weltweite Konkurrenz zu stärken. In Europa werden derweil die Arbeitnehmer über den Tisch gezogen und innereuropäisch nach wie vor gegeneinander ausgespielt. Das Risiko trägt der deutsche Steuerzahler, den Gewinn - falls es welchen gibt - machen dagegen die Investoren.**

**Die Rauslösung von Opel war die einzige vertretbare Lösung, "Magna" in 24 Stunden nachzuschieben allerdings ein verhängnisvoller Fehler.**

---

### *Weltweit werden doppelt so viele Autos gebaut wie gekauft*

Die Überkapazitäten der Autoindustrie sind unstrittig vorhanden. Opel selbst schreibt jeden Tag drei Millionen Euro Verlust und wäre Mitte der Woche zahlungsunfähig geworden. Und weltweit werden mit 90 Millionen Autos rund doppelt so viele gebaut wie gekauft werden.<sup>22</sup> Und hier wird „saniert“, werden „Arbeitsplätze gerettet“ ohne jeglichen Sinn und Verstand! Die Bundestagswahl winkt und bis zum 27.9. muss es zumindest so aussehen, als würde dies gelingen, danach ... die „Sintflut“. Wir haben in Deutschland genau zwei Alternativen. Entweder machen wir diese platt auf Kosten der Arbeitsplätze (s. Guttenberg) oder wir bauen sie so um, dass die deutsche Automobilindustrie weltweit führend wird im Bau ökologisch vertretbarer Automobilität.

Ein GRÜNES Konzept muss den Umbau des Konzerns in die Wege leiten, hin zu Autos, DIE AUCH VERKAUFT WÜRDEN IN DEN NÄCHSTEN JAHREN, weil sie einzigartig am Markt wäre und den Anforderungen wie Klimaschutz UND den Bedürfnissen der Käufer wie geringe Betriebskosten bei bald wieder steigenden Ölpreisen genügen würden.

Eine Welt ohne Autos mag der Traum eines manchen Grünen sein, sie ist auf Jahrzehnte hinaus unrealistisch, in Deutschland und anderswo! Also werden in Deutschland und anderswo Auto verkauft werden. die Frage bleibt welche: Spritfresser und Klimaschädiger, in den USA, Indien, China und wo auch immer produziert oder 3-L-Autos, mit Gas- und/oder Elektrounterstützung, eingepasst in ein Mobilitätssystem, das das Autos nur noch einsetzt, wo es nicht vermeidbar ist und keine Alternativen gibt. Beispiel: Eifel - wenn ich hier einen ÖPNV schaffe, der den Anforderungen gerecht wird, fahren kleine und mittelgroße Busse 90 % des Tages leer durch die Gegend ... der Klimaschaden wäre kaum kleiner als jetzt!

Dass Autos auch in Deutschland, auch in der Krise gekauft werden, zeigte ja das unsägliche "Abwrackprogramm". Hier wäre eine Steuerung möglich hin zu Autos mit geringem Spritverbrauch (= geringe Kosten = geringe CO2-Emissionen) und wenn ich mir den Umfang der Prämie UND der OPEL-Rettung (realistisch berechnet ca. mind. 4,5 Mrd. €) anschau, wäre hier eine Belebung des deutschen Automarktes UND ein Schub in Richtung Export machbar gewesen ... Wie von verschiedenen SchreiberInnen mehrfach in den letzten Tagen betont, die Technik dazu liegt in den Schubladen, auch bei Opel!

---

<sup>22</sup> ebenda FAZ

---

**Fazit 4: Am grundlegenden Problem der Überproduktion an falschen Autos wird überhaupt nichts geändert, die nächste Pleite ist vorprogrammiert. Wir brauchen ein Mobilitätssystem, das das Autos (3-L-Autos, mit Gas- und/oder Elektrounterstützung) nur noch einsetzt, wo es nicht vermeidbar ist und keine Alternativen gibt. den ersten Schritt dahin können wir jetzt leisten!**

---

## *Die Grüne Position:*

DIE (!! ) grüne Position gibt es in diesem Sinne (s.u.) ja gar nicht. Es gibt ein Rumgeeiere auf höchster Ebene und ein "rettet ja unserer Arbeitsplätze in Lande ja zuerst" auf Landesebene. Dabei gibt es in den Beschluss von Erfurt<sup>23</sup> die Forderungen zur Umgestaltung der Wirtschaftspolitik mit detaillierten Querverweisen, die - wie hellseherisch vorhergesehen - auf das Opel-Dilemma passen (s. wiederum Anlage). Dies mag wenige Tage vor einer Wahl gerade noch nachvollziehbar sein. Richtig und sinnvoll, um auf Dauer eine andere Politik zu erreichen ist es sicher nicht!

MICH ärgert an der gesamten Lage, das der Green New Deal NICHT vorkommt. Was ist mit unseren Vordenkern in Fraktion und Parteivorstand los? DIE Gelegenheit an einem KONKRETEN Beispiel aufzuzeigen, WIE der Green New Deal umsetzbar wäre, kommt so schnell nicht wieder ... Ein Green New Deal hier am Beispiel Opel angewandt würde

- o die Arbeitsplätze retten,
- o die Arbeitnehmer mitnehmen,
- o die Zukunft zumindest eines deutschen Autoherstellers langfristig (über die nächste Ölpreisexplosion hinaus) sichern
- o den dann beiden deutschen „Staats“-Betrieben (Opel und VW) bei entsprechender Koordination eine weltbeherrschende Marktstellung für Jahrzehnte bei der Umsetzung zukunftsweisende Mobilität sichern
- o und damit den Umbau der Autoindustrie weltweit in Richtung Klimafreundlichkeit drehen.

All diese Chance sind jetzt verpasst, bei einer Insolvenz wäre aber das Problem das selbe gewesen. Daher sind beide Ansätze falsch, wobei ich Robert zugute halten muss, dass er ja in die richtige Richtung denkt, aber eben leider auch nicht weit genug.

Was machen die Grünen, immerhin derzeit im Dauer- (Europa, Kommunal, Landes- und Bundestags) -wahlkampf? Da haben wir Grüne in Erfurt nach langer intensiver und durchaus kontroverser Beratung den „Green New Deal“ beschlossen, ein Konzept zum ökologischen und sozialen Umbau der deutschen Wirtschaft. Nun kommt schneller als vielleicht erwartet – DIE Gelegenheit, dies in praktische Alltagspolitik umzusetzen oder zumindest die Vorschläge dazu auf den Tisch zu legen. Zwar lassen sich nicht von heute auf morgen grundlegende Parameter einer Volkswirtschaft ändern, aber die Chance, Beispiele für einen möglichen Umbau zu initiieren ist im Fall Opel einmalig. Geld muss hier vom deutschen Steuerzahler in einer Größenordnung in die Hand genommen werden, die es - außer bei dem unsäglichen Bankencrash noch nicht gab - ... UND NICHTS, aber auch rein gar nichts passiert von grüner Seite!

## *Warum nicht?*

Ganze 4 (in Worten: vier) Kommentare unserer Spitzenleute kommen an die Öffentlichkeit: Alexander Bonde<sup>24</sup>, Renate Künast<sup>25</sup> und Jürgen Trittin<sup>26</sup>.

- Alexander ist die Sicherung von mehreren Zehntausend Arbeitsplätzen gerade mal zwei 15-Zeiler wert, in denen die Beteiligung des Bundestages eingefordert wird;
- von Renate und Jürgen wird in erster Linie (dies allerdings auch zu Recht) zu Gutenberg wegen seines Insolvenzgeschwätzes nieder gemacht.

<sup>23</sup> [http://www.gruene-partei.de/cms/default/dokbin/258/258004.gruener\\_new\\_deal.pdf](http://www.gruene-partei.de/cms/default/dokbin/258/258004.gruener_new_deal.pdf)

<sup>24</sup> [http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/287/287946.opelhilfe\\_regierung\\_muss\\_in\\_einer\\_sonder.html](http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/287/287946.opelhilfe_regierung_muss_in_einer_sonder.html)

<sup>25</sup> <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/804/470354/text/>

<sup>26</sup> <http://www.gruene.de/einzelansicht/artikel/gutenberg-entlarvt-liquidation-von-opel.html>

Das ist alles von grün-Oberer Seite zum Thema Opel in den letzten Tagen (Stand 1.6.19:00 Uhr).<sup>27</sup>

## *Der Green New Deal existiert offenbar nicht!*

Wo ist die Pressearbeit zum Green New Deal, welche aufzeigt, dass HIER die Lösungsansätze für Opel liegen und deren Umsetzung einfordert. Wenn die Grünen aus der Opposition heraus auch kaum die Chance haben werden, dies umzusetzen, so müssen doch gerade HIER UND JETZT die Möglichkeiten am praktischen Beispiel vorgedacht werden.

## *Warum geschieht dies nicht?*

Zitate (**gelb unterlegt**) aus dem Erfurter Beschluss „Green New Deal“:

*Ohne einen tiefgreifenden ökologischen Strukturwandel in Wirtschaft und Gesellschaft lässt sich weder die Finanz-, noch die Klima- oder die Hungerkrise lösen. (Seite 2)*

Opel wäre ein derartiger Ansatzpunkt

*Für uns Grüne ist deshalb klar, dass sich die Konsequenzen aus der Krise nicht auf einige Detailänderungen an den bestehenden Regulierungsvorschriften oder auf eine Erhöhung der Transparenz und Verbesserung der Aufsicht beschränken können ... Wer sich wie CDU/CSU und FDP darauf beschränkt, hat nichts verstanden **oder will nicht handeln.***

Wieso beschränken sich dann die Grünen auch darauf? Wollen SIE nicht handeln? Können SIE nicht handeln bzw. Handlungsvorschläge vorlegen?

*Die Krise als Chance nutzen! Die derzeit international vorhandene Bereitschaft, die Finanzmärkte neu zu ordnen, muss jetzt energisch genutzt werden, um einen entscheidenden Schritt in Richtung des Ziels die 'Globalisierung sozial und ökologisch gestalten' zu gehen. (Seite 2)*

Wann wäre eine Ökologische (Um-)Gestaltung effektiver möglich, als bei der Übernahme eines Autokonzerns durch Staat und Arbeitnehmer? Zumal dieser Konzern in Richtung umweltfreundlicher Autos, Forschungen und Patente die Nase ohnehin schon ziemlich weit vorne hat?<sup>28</sup> „Nur wenn Opel an der Spitze des technologischen Fortschritts steht, also ein 'grüner Hersteller' wird, haben Unternehmen und Marke auch künftig eine Chance. Dies müssen auch die Bundeskanzlerin und die sie tragende große Koalition begreifen.“<sup>29</sup>

*Das Thema "Globalisierung sozial und ökologisch gestalten" ist für uns ein zentrales Thema. (Seite 2)*

Wann, wenn nicht jetzt?

*Mit einem konzentrierten sozial-ökologischen Investitionsprogramm wollen wir in Deutschland und in Europa gegen die Rezessionsgefahr angehen. Zugleich geht es darum, den Grünen New Deal auch als globale Strategie zu buchstabieren, der die Verantwortung der reichen für die Entwicklungsländer praktisch einlöst. (Seite 2)*

Wann, wenn nicht jetzt?

*Die Zeit ist reif für einen Grünen New Deal, der die Bekämpfung der Finanzkrise mit entschiedenem Klimaschutz und Maßnahmen zur Verringerung der globalen Armut zusammenbringt.)*

Wann, wenn nicht jetzt?

*Wer jetzt wegen der Finanzkrise die Verschiebung des Klimaschutzes fordert, dem werden wir entschieden entgegentreten. (Seite 4)*

Auch so herum ist richtig: Gegenmaßnahmen zur Finanzkrise ökologisch gestalten!

<sup>27</sup> <http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/rubrik/0/62.presse.html>

<http://www.gruene.de/einzelansicht/artikel/pressemitteilungen.html>

<sup>28</sup> <http://www.sonnenseite.com/Umwelt,Das+Elektroauto+kommt+3-3,16,a12457.html>

<sup>29</sup> [http://www.gruene-thuringen.de/cms/files/dokbin/275/275117.von\\_der\\_krise\\_zur\\_chancedie\\_zukunft\\_opel.pdf](http://www.gruene-thuringen.de/cms/files/dokbin/275/275117.von_der_krise_zur_chancedie_zukunft_opel.pdf)

Ein Weg aus der Krise war damals Roosevelts New Deal, der auf drei Säulen ruhte: einer strikten Regulierung des entfesselten Finanzsektors, massiven Investitionen in eine Reihe von Infrastrukturvorhaben, der Bereitstellung von Finanzmitteln für sozialen Ausgleich und die öffentliche Infrastruktur durch eine progressive Besteuerung. (Seite 4)

Wo bleiben die grünen Papiere und Pressearbeiten dazu?

... ein Marktanreiz- und Forschungsprogramm für Elektromobilität (Seite 5)

DAZU wäre JETZT DIE Gelegenheit!

Europa hätte so die Chance, als Vorbild zu zeigen, wie man die Märkte auf supranationaler Ebene in den Dienst sozialen Ausgleichs, wirtschaftlicher Stabilität und Ökologie stellen kann. (Seite 7)

Eben! Machen!

Die extreme Kurzfrist-Orientierung der Finanzmärkte ist auch mit dafür verantwortlich, dass langfristig nachhaltige Investitionen in Klimaschutz und nachhaltige Produktionsweisen vielfach nicht stattfanden – so haben die Finanzmärkte die Entwertung des globalen Naturkapitals vorangetrieben. Zu einer grünen Marktwirtschaft gehören Pioniergeist und der Mut zu unternehmerischem Risiko. Wir brauchen wirtschaftliche Dynamik, wenn wir die Herausforderungen des ökologischen Wandels bewältigen wollen. (Seite 15)

Wann, wenn nicht jetzt?

Einem Finanzmarktkapitalismus, der die Rendite ohne jede Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Folgekosten maximiert, stellen wir uns jedoch entgegen. Feindliche Übernahmen, das Zerlegen und Ausschlachten von Unternehmen gehören nicht zu einer grünen Marktwirtschaft. Hier wollen wir die Rechte der Betriebsräte ausbauen. (Seite 15)

Warum findet dies bei Opel offenkundig nicht statt?

**Grüne gehen in die Offensive!** Die aktuellen Krisen sind für uns Grüne eine Chance mit dem Green New Deal ökonomische Entscheidungen und Finanzströme im Sinne gesellschaftlicher Ziele zu leiten. Damit erreichen wir mehr wirtschaftliche Stabilität, lösen neue Investivkräfte aus, geben Menschen die Möglichkeit sich zu engagieren und stellen die Weichen für den ökologischen Umbau. (Seite 16)

Dann sollten wir jetzt, hier und heute damit anfangen!