

Fragen aus der Belegschaft und der Region!

Zur Zukunft von Opel-Bochum

Warum soll Bochum kein neues Fahrzeug bekommen?

Es gibt Planungen über eine Fahrzeugproduktion ab 2017 für Bochum, zum Beispiel eine Van- und SUV-Produktion. Vom Opel-Vorstand gibt es bisher keine plausible Aussage, warum ausgerechnet in Bochum doch kein neues Auto gebaut werden soll.

Bochum hat eine hohe Produktionsflexibilität, hochmoderne Fertigungseinrichtungen, ein eigenes Presswerk, Komponentenproduktion, sanierte Freiflächen zur Erweiterung der aktuellen Produktion und zusätzlicher Geschäftsfelder.

Zahlreiche Automobilexperten spekulieren, dass Opel-Bochum geopfert werden soll, um durch GM die zukünftige Finanzierung der anderen Opel-Werke abzusichern.

Wer ist bei Opel betroffen?

Im Bochumer Opel-Werk arbeiten aktuell 3.400 Beschäftigte (ohne Altersteilzeitler). Dazu kommen weitere 600 Opel-Mitarbeiter, die im Bochumer Opel-Werk in Joint Ventures und Partnerfirmen, z. B. Ersatzteillager, Werkzeugbau, Berufsausbildung, Abfahrer arbeiten. Über Vertragsfirmen und Dienstleister arbeiten weitere 1.000 Beschäftigte im Werk. z.B. WISAG,...

Folgen für Städte und Land?

Alle Ruhrgebietsstädte wären von einer Schließung des Bochumer Werks betroffen. 45 % der Belegschaft lebt in Bochum. Verteilung der Opel-Mitarbeiter auf andere Städte (Beispiele): 300 aus Castrop-Rauxel, 620 aus Dortmund, 120 aus Essen, 250 aus Gelsenkirchen, 430 aus Herne, 180 aus Recklinghausen, 160 aus Witten.

In der Stadt Bochum sind ca. 10.000 Menschen als Dienstleister und Gewerbetreibende vom Opel-Werk und der dort Beschäftigten abhängig. Arbeitslose kaufen nichts oder weniger.

Auswirkungen auf Zulieferer?

Nach Berechnungen der Hochschule Aachen stehen in NRW weitere 45.000 Arbeitsplätze bei regionalen Zulieferern, Komponentenherstellern und Dienstleistern in direkter Abhängigkeit zum Bochumer Werk. Aktuell arbeiten 138 Zulieferer in NRW für Opel-Bochum.

Beispiele: Bei einer Schließung von Opel-Bochum droht die Gefahr, dass die Firma Johnson Controls (Sitzfertigung) ihr Bochumer Werk mit ca. 700 Arbeitsplätzen schließt. Der Zulieferer TRW in Gelsenkirchen soll durch die Opel-Krise erneut 150 Arbeitsplätze verlieren.

Hohe Vermittlungsquote für Opelaner?

Der Leiter der Bochumer Arbeitsagentur Wolterhoff verspricht eine hohe Vermittlungsquote von bis zu 70% für die arbeitslosen Opelaner. Das ist unseriös und falsch. Herr Wolterhoff sollte dafür sorgen, dass bestehende Arbeitsplätze erhalten und nicht der Arbeitsplatzabbau und eine Werkschließung schöngeredet werden. Vergessen hat Herr Wolterhoff augenscheinlich die vielen Beschäftigten in der Zulieferindustrie, im Service- und Dienstleistungsbereich, ungelernete und ältere Beschäftigte, Auswirkungen auf die anderen Ruhrgebietsstädte und vieles mehr.

Die Kosten der Werksschließung?

Nach vorsichtigen Schätzungen würde die Werksschließung zwischen 500 Millionen bis 1 Milliarde Euro kosten. Ein Großteil davon sind Sozialplankosten, bedingt durch eine hohe Altersstruktur und lange Betriebszugehörigkeit. Zusätzliche Kosten entstehen durch Bergbauschäden, Umweltbelastungen, Sanierungen. Dies könnte GM bzw. Opel jahrelang belasten. Bisher war das Unternehmen nicht willens, die genauen Kosten zu ermitteln und den Shareholder aufzuklären. Es könnte die teuerste Werksschließung für GM werden.

Welche Ersatzarbeitsplätze gibt es?

Als Ausgleich für den Wegfall der Fahrzeugproduktion verspricht das Unternehmen zusätzliche Arbeitsplätze im Ersatzteillager (Warenverteilzentrum) und in der Komponentenfertigung. Außer Absichtserklärungen liegt bis heute nichts Konkretes vor. Vergütung und Arbeitszeiten der neuen Arbeitsplätze im Ersatzteilzentrum sollen nach einem Servicetarifvertrag geregelt werden, deutlich unter den bisherigen Regelungen. Das bedeutet eine niedrigere Vergütung, höhere Arbeitszeitflexibilität, längere tarifliche Arbeitszeiten.

Gibt es Alternativen?

Zwischen GM, NRW-Landesregierung und Kommune sollen im Projekt Ruhr „Bochum Perspektive 2022“ Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung vereinbart werden. GM behauptet, mit diesem Projekt würde die Schließung des Fahrzeugwerkes akzeptiert. Das ist falsch, denn dieses Projekt beinhaltet eine Perspektive als Fahrzeugproduzent, Produzent für Komponenten und alternative Produktion, z.B. auch E-Mobilität sowie den Ausbau des Ersatzteilzentrums.

Der neue Zafira 2017 aus Rüsselsheim?

Es gibt Planungen für eine Produktion des neuen Zafira in Rüsselsheim. Das würde bedeuten, dass Opel-Bochum geschlossen werden muss, damit Rüsselsheimer besser ausgelastet werden kann. Es ist nicht vorstellbar, dass die Rüsselsheimer Belegschaft oder die IG Metall als größte Einzelgewerkschaft der Welt diese Pläne akzeptieren würden.

Wer ist der Nächste?

Der kommissarische Opel-Vorstandsvorsitzende Thomas Sedran will keine weiteren Werke schließen. Das wurde bereits nach der Schließung des Opel-Werkes in Azambuja (Portugal), Saab in Trollhättan (Schweden) und bei der Schließung des Opel-Werkes Antwerpen in Belgien erklärt. Die Zweifel der Belegschaften sind berechtigt. Grundlage für das drohende Aus von Bochum ist die Nichteinhaltung von Zusagen durch Opel. Der aktuelle Astra sollte vertragsgemäß in Bochum statt in Rüsselsheim gebaut werden. Das hätte Bochum gesichert.

Bereits jetzt wächst die Sorge in anderen Werken, dass sie die Nächsten sein könnten. Bochum geht alle an. Gelingt die Schließung von Opel-Bochum, kann sich kein Werk sicher fühlen.

Wie geht es weiter?

Am Freitag, 14. Dezember 2012, haben sich 2.500 Beschäftigte von Opel während der Arbeitszeit beim Betriebsrat über die aktuellen Zukunftspläne und Verhandlungen informiert. Die Information dauerte 3 Stunden.

Anfang 2013 wird es bei Opel eine große Solidaritätsveranstaltung mit Künstlern, Gewerkschaften, Belegschaften anderer Betriebe, Initiativen, Bürgern dieser Stadt und Region gegeben. Dieses Fest wird uns niemand verbieten. Wir werden rechtzeitig informieren.