

Heikler Partner

Steuergeld für General Motors macht die Jobs bei Opel nicht sicherer

Von Karl-Heinz Büschemann

Für die Opel-Belegschaft beginnt eine neue Phase. Der Traum, endlich von der ungeliebten Muttergesellschaft General Motors (GM) loszukommen, ist zu Ende. Jetzt bestimmt wieder der US-Eigentümer, wie es bei der angeschlagenen europäischen Tochter weitergehen soll. Knapp 10 000 von 50 000 Arbeitsplätzen sollen gestrichen werden, der größte Teil davon wahrscheinlich in Deutschland. Die Pläne der Amerikaner werden bei der Opel-Belegschaft das alte Misstrauen gegen Detroit wiederbeleben.

Zwischen Opel und der Muttergesellschaft ist in den vergangenen 20 Jahren so viel Vertrauen vernichtet worden, dass das Verhältnis völlig zerrüttet ist. Die Zusammenarbeit von GM und Opel wird daher auf lange Zeit extrem belastet sein. So erklärt sich, warum der neue Europa-Chef von GM, Nick Reilly, jetzt durch Europa reist, um Belegschaft und Politikern die Vorstellungen des US-Konzerns und dessen Strategie zu erläutern. Er hat keine andere Wahl.

Aber die Politiker in den Ländern mit Opel-Werken sowie die Belegschaft sollten vorsichtig sein. Die Versprechen von GM über die künftige Zahl der Arbeitsplätze und die Bestandsgarantien für alle vier deutschen Werke sind mit Vorsicht zu genießen. Die Reise des GM-Emissärs hat nicht den Zweck, eine klare Strategie zu verkünden. Reilly macht eine Betteltour. Er will von den betroffenen Regierungen in Europa und in den deutschen Bundesländern möglichst viel finanzielle Unterstützung holen. GM braucht 3,3 Milliarden Euro für die Sanierung von Opel. Davon will der US-Konzern möglichst wenig selbst bezahlen. Je mehr Garantien Reilly für die einzelnen Werke und die Jobs gibt, desto mehr Geld wird er in Europa einsammeln können. Seine Versprechungen ha-

ben demnach kaum dauerhaften Gehalt. Man muss befürchten, dass sie rein taktischer Natur sind.

GM ist ein Unternehmen, das jahrzehntelang mehr Konzeptlosigkeit bewiesen hat als klare Strategie. Der Konzern ging in den USA mit seiner katastrophalen Modellpolitik in die Insolvenz und musste mit Verstaatlichung und 50 Milliarden Dollar Steuergeld vor dem Untergang bewahrt werden. Für Europa hatten die Detroit Manager lange überhaupt keinen Plan. Erst sollte Opel verkauft werden, dann behielten sie die Traditionsmarke doch. Sie wollten die schwedische Marke Saab veräußern, dann sprang nach langen Verhandlungen der einzige Interessent ab. Am Mittwoch präsentierte Reilly ein Konzept, das von früheren Plänen abweicht: Im Juni planten die Amerikaner noch die Schließung der Opel-Werke in Bochum und Eisenach. Heute bekommen beide Werke eine Bestandsgarantie. Solches Zickzack erzeugt kein Vertrauen.

Die Ministerpräsidenten sollten im Umgang mit diesen Managern vorsichtig sein und die finanzielle Unterstützung für Opel verweigern. Andernfalls bringen sie ein teures Subventionskarussell in Gang, das keinen Arbeitsplatz sicherer machen würde. Was wollen die Politiker tun, wenn der US-Konzern in ein paar Monaten seine Job- und Bestandsgarantien mit der Begründung wieder einzieht, die Lage auf den Märkten habe sich verschlechtert? Sorry, man müsse nun doch Werke schließen. Dieses Szenario ist leider wahrscheinlich.

Kein Autounternehmen kann derzeit eine seriöse Arbeitsplatzgarantie geben. Dazu ist die Lage auf dem Automarkt zu ernst. Dieses Geschäft leidet unter Überkapazitäten. Es müssten Fabriken geschlossen werden, um die Lage zu verbessern. Es gibt keinen Grund, einem Konzern mit Milliarden dabei zu helfen, die überflüssigen Fabriken zu erhalten.