

WELTWEITE OFFENSIVE FÜR DIE 80ER JAHRE

5 US-Autokrise auf dem Höhepunkt, 300000 arbeitslose Autoarbeiter in Detroit - Opel-
Rüsselsheim: Jeder fünfte fliegt raus - General Motors plant 60 Mrd. Dollar für Investitionen in
den nächsten 5 Jahren Neue GM Werke in Kaiserslautern, Wien, Cadiz und Saragossa.

Mißmanagement bei GM?

10 Just zu diesem publicityträchtigen Zeitpunkt veröffentlicht ein Ex-Manager von GM ein Buch, in
dem er seine Generalabrechnung mit seinen früheren Bossen startet:

15 “Als wir unsere Planung Ende der sechziger Jahre auf kleinere Wagen hätten umstellen
sollen, um einer wachsenden Forderung des Marktes entgegenzukommen, lehnte das GM-
Management das mit der Begründung ab: ‚An großen Wagen verdienen wir mehr‘. Es
spielte keine Rolle, daß die Käufer kleinere Autos haben wollten oder daß durch Import
ausländischer Wagen die Handelsbilanz verschlechtert wurde.” (Ex-GM-Boss De Lorean
im Spiegel)

20 Der Markt “mit seinen Forderungen” spielt halt für einen Autokonzern nur die Rolle, ob er seine
Autos gewinnträchtig los wird oder nicht. In diesem Sinne war die Entscheidung der GM-Bosse,
in den USA Straßenkreuzer zu bauen, an denen pro Stück 1000 Dollar zu verdienen waren, statt
kleinere Autos mit 200 Dollar pro Stück, völlig korrekt. GM hat bis zum letzten Jahr mit diesen
“Benzinfressern” glänzend verdient - woher kommen - denn die 60 (Milliarden) Dollar, die in den
nächsten 5 Jahren investiert werden sollen? Und seit wann interessiert einen Kapitalisten die
Handelsbilanz? - Seine Bilanz muß stimmen!

GM ohne Konzept?

25 Im letzten Jahr allerdings gingen der Absatz von US-Wagen und damit die Gewinne drastisch
zurück, wogegen GM folgendes Programm setzt:

- 30 • In den USA werden einige Autowerke stillgelegt und Zehntausende von Arbeitern auf die
Straße gesetzt, weil sie keine lohnenden Kosten mehr sind. In den verbliebenen Werken wird
mit weniger Arbeitern weiter produziert und damit die Rentabilität der Produktion gesteigert.
- Um die unverkäuflichen Wagen loszuwerden, werden sie zu Schleuderpreisen auf dem Markt
feilgeboten.
- 35 • Um sich auf dem US-Markt nicht zusätzlich Konkurrenz zu machen, hat die Tochter Opel
Importverbot. GM hat nämlich bereits entwickelte Kleinwagen. Ehe die kleineren Autos
jedoch in Serie gehen, soll auf den alten Anlagen in verminderter Stückzahlen so lange
weiterproduziert werden, bis diese nach betriebswirtschaftlichem Kalkül abgeschrieben sind.
- Wie wenig der Autoriese GM sich von der Absatzkrise beeindruckt läßt, beweist die
Tatsache, daß GM es sich leisten kann, den von der Autoarbeitergewerkschaft und von Ford
und Chrysler geforderten Importstop für japanische Autos nicht zu unterstützen.
- 40 • Im Gegenteil, ein flottes Investitionsprogramm steht an.

Und Opel? Produktionseinschränkung hier - Kapazitätserweiterungen dort

Die gleiche Strategie verfolgt man bei Opel: Den 50%igen Absatzrückgang der sogenannten Mittelklassewagen (Werk Rüsselsheim) soll mit einer Verringerung der Stückzahlen und der Stückkosten begegnet werden: 5300 Proleten werden sofort “auf freiwilliger Basis” entlassen, weitere 3000 sollen bei der Rationalisierung im Bereich Motoren-, Achsen- und Getriebebau freigesetzt werden. Gleichzeitig wird im benachbarten Kaiserslautern ein neues Opel-Motorenwerk gebaut. Die Kalkulation, ob die Automatisierung durch Umrüstung der alten Anlagen oder durch den Bau eines neuen Autowerkes billiger zu haben ist, wurde Opel hier erleichtert: 114 der Gesamtkosten trägt Rheinland/Pfalz als Zuschuß. Im “monostrukturierten Detroit am Main”, wo jeder 4. Einwohner bei Opel arbeitet, ist man sauer: “Eine absurde (?) Situation”, so der SPDler Winterstein, “Arbeitsplätze (!) werden lediglich von Rüsselsheim nach Kaiserslautern verlegt.” (Spiegel)

Absurd ist hier höchstens das harmlose Bild einer Verlegung von Arbeitsplätzen, wo doch klar ist, daß mit der Einführung einer neuen Technik stets eine Freisetzung von Arbeit verbunden ist. Das neue Werk wird gebaut, um durch Veränderung der Produktion die Kosten bei Maschinen, Material und Löhnen zu senken, wobei das einzig Bemerkenswerte darin liegt “daß hier der Staat den Opelkapitalisten einen Teil der Kosten dieser Rationalisierungsmaßnahme bereitwillig abnimmt. Der Tenor dieser Kritik, daß nämlich solch ein Multi aufgrund seiner Größe und Multi-Nationalität sich fehlerhafte, ja dumme Entscheidungen leisten könne, verdankt sich der Unzufriedenheit der Staatsmänner, daß sie zwar große Stücke auf die Multis halten, von, diesen aber nicht immer entsprechend freundlich behandelt werden. Diese nehmen nämlich das Geschimpfe für das, was es ist: Sie sind aufgrund ihrer Wirtschaftskraft überall gern gesehen, und wenn sie leichthändig ihre Produktionsstätten hin- und herschieben dann können sie es sich ja gerade darum leisten, weil ihnen Angebote von allen Seiten gemacht werden. Für einen verärgert sitzengelassenen Staatsmann finden sich doch schnell zwei, die freudig “Willkommen!” sagen - und das kann auf engstem Raum passieren, wie das Beispiel Rheinland/Pfalz versus Hessen zeigt. Daß der Vorwurf des Mißmanagements an der Sache vorbeigeht, beweisen die weiteren Coups von Opel:

“So finanziert der österreichische Staat ein Drittel (380 Mio. DM) des Motor- und Getriebewerkes, das GM in Wien baut. Er stellt zudem kostenlos das Areal, heuert 2800 Werkstätige an und bildet sie, soweit erforderlich, auch noch aus.” (Spiegel)

und

“In Cadiz und Saragossa übernimmt der spanische Staat für den Aufbau von 12 000 Arbeitsplätzen bis 2/3 des Investitionsaufwandes. GM muß sich nur verpflichten dafür 2/3 der montierten Opel-Autos zu exportieren - auch in traditionelle Absatzmärkte wie Deutschland.” (Spiegel)

Mit dem Anliegen der Staaten, mit Hilfe ausländischen Kapitals die nationale Akkumulation zu fördern, weiß GM bei seiner Standortwahl souverän umzugehen: Zusätzlich zu den niedrigen Löhnen läßt sich GM die automatisierte Produktion für die “kleinsten Opel aller Zeiten “ weitgehend finanzieren und durch Steuervorteile, und Exportprämien versüßen. Zwar wird GM

das konsequente Ausnutzen aller Kostenvorteile noch als “betriebswirtschaftlich sinnvoll” zugestanden, jedoch mit einem warnenden Zeigefinger versehen:”

5 Bis 1982 steigen die Opel-Kapazitäten um 30%, rund 1,3 Mio Fahrzeuge pro Jahr. Damit drängt das Unternehmen dann, wie seine Konkurrenten auf einen Markt, der kaum noch wächst.”
(Spiegel)

10 Die Kapazitätserweiterung, die sich sofort wieder den Vorwurf gefallen lassen muß, sie finde doch fälschlicherweise auf einem schon “überfüllten Markt” statt, kümmert sich um eben diesen Vorwurf wenig: die Ausweitung der Produktion und damit Stückkostensenkung verfolgt ausschließlich das Ziel, billiger als die Konkurrenten zu sein - wenn diese das nicht aushalten, ist der Markt überhaupt nicht “überfüllt”, weil nämlich dann entsprechende Marktanteile dem Konkurrenten entzogen sind und Opel schönsten Profit bringen. Das ist die simple Wahrheit der Konkurrenz, vor der die - allerdings notwendig dazugehörige - volkswirtschaftliche Vorstellung von einer “friedlichen Aufteilung” des Marktes sich sauber blamiert. Die Konkurrenz vom Markt zu fegen, ist das erklärte Ziel der GM-Bosse: “Wir werden Ford und den Japanern den Darminhalt auspressen.” (GM -Boss Estes auf der letzten JAA)

15

Die Gewerkschaft fühlt sich übergangen

Angesichts einer Strategie, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt, orakelt ein Arbeitervertreter:

20 “Ich halte es für unzumutbar, daß die Investitionsentscheidungen von GM fast ausschließlich in Detroit gefaßt werden, ihre Folgen für die Arbeitnehmerr weitgehend im Dunkeln (?) bleiben. Wir können die kafkaeske (?) Situation nicht akzeptieren, in der einige unsichtbare, hermetisch abgeschirmte Personen 4000 Meilen entfernt alle Fäden unseres Schicksals in der Hand halten.” (Frankfurter Rundschau vom 23.5.1980)

25 Wieder einmal läßt die Gewerkschaft ihren Nationalismus heraushängen, beteuert wieder einmal, daß sie eigentlich die viel besseren Manager und erst recht Politiker in ihren Reihen habe, entdeckt am Vorgehen zum tausendsten Male, daß es eben an der Mitbestimmung fehle (wetten, daß sie schon lange über die GM-Pläne Bescheid wußte?), und malt sich apokalytische Bilder von einem undurchsichtigen Machtzentrum aus, das die Fäden zieht, an denen man leider zappelt.

30 Nachdem sie ihr spezielles Klagelied heruntergeleiert hat, ist dann auch klar, daß die Gewerkschaft im weiteren nichts unternehmen wird, um Opel Schwierigkeiten zu machen; denn wem ist geholfen, wenn die Entscheidungen in einer Meile Entfernung und ganz offen den Proleten mitgeteilt werden? Ganz auf dieser Linie liegt der Betriebsratsvorsitzende von Opel Rüsselsheim:

5 “Heller sprach davon, daß sein Betriebsrat aufgrund der dramatisch verschlechterten Absatzlage für größere Opel-Modelle durchaus einen bestimmten Personalabbau in Kauf nehmen würde, doch gebe es derzeit keinen Konsensus mit der von Amerika ferngesteuerten, Geschäftsleitung. Während der Betriebsrat vorgeschlagen habe, ältere Arbeitnehmer zwischen 59 und 63 Jahren mit einer ausreichenden Ausgleichssumme versehen, vorzeitig in den Ruhestand zu versetzen, sei die Geschäftsleitung eher daran interessiert, auch jüngere Arbeitnehmer durch Abfindungen ‚loszuwerden‘.” (Frankfurter Rundschau v. 6.6.80).

10 Weil der Absatz schlecht geht, erinnert sich so ein Arbeitervertreter plötzlich daran, daß es einem Proleten ganz gut täte, früher in Rente zu gehen. Wer sich so die Pläne der Firma zu eigen gemacht hat, hat für die eine tolle Lösung parat: 59jährige, die freiwillig gehen, beziehen ein Jahr Arbeitslosengeld, das sie selber eingezahlt haben, die Differenz zum Nettolohn übernimmt Opel, was dann Opelrente heißt. Dazu gibt es noch, je nach Dauer der Betriebszugehörigkeit, eine Abfindung, um die freiwillig Kündigung, die einen Abzug von der Rente einschließt, schmackhaft zu machen und das verschlissene Arbeitsvolk auszusortieren. Nach neuesten Meldungen (FR v. 15 10.6.80) hat man sich darauf geeinigt, auch jüngere Arbeiter mit Abfindungen zwischen 6500 und 12000 DM loszuwerden.

Die Proleten: Meckern und Ranklotzen

20 Den Proleten, nachdem die Gewerkschaft die eigene Ohnmacht dargestellt hat, die sich dem verdanke, daß sich “unten” nicht genug rühre, fallen dazu Kraftsprüche folgender Art ein:

“Wir müssen auf den Plan treten und denen Dampf machen.” (Alois Raunheimer lt. FR v. 6.6.80)

und

25 “Ohne daß von unten etwas kommt, da läuft nichts.” (Wolfgang Weber lt. FR v. 6.6.80)

Und was kommt von unten? Neben den freiwilligen Kündigungen, mit denen auch der Betriebsrat fest rechnet, zeigt der von 55 auf 3% gesunkene Krankenstand, daß jeder auf seine Leistungsbereitschaft setzt, auch wenn er dabei seine Gesundheit ruiniert und hofft, daß es ihn nicht trifft.

30 Die Opel-Kapitalisten können es zufrieden sein: Alle Weichen für weitere Erfolge in den 80iger Jahren sind auf grün gestellt.

Finanzierung einer Volksweisheit

35 Folgende originelle Begründung dafür, daß der Staat den Maßstab der Preise bis in die kleinste Einheit festgelegt hat, ist einem “Währungshüter” eingefallen:

“Die Prägekosten für die Pfennigmünze übersteigen aufgrund der 30prozentigen Anhebung der Prägegebühren demnächst den Münzwert: die Prägekosten eines Pfennigs liegen dann bei 1,019 Pfennigen. Dennoch wird nach Auskunft der Bundesbank der Pfennig nicht abgeschafft werden. ‚Eine Abschaffung würde sich schon aus psychologischen Gründen verbieten‘, so ein Währungshüter. Jedenfalls halten die Frankfurter Währungshüter den Spruch: ‚Wer den Pfennig nicht ehrt, ist des Talers nicht wert‘ für alles andere als ein Ammenmärchen.” (Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.6.80)