

Betrieb & Gewerkschaft

Opel gehört uns! Das Klima auch!

Von RSB/ IV. Internationale | 26. November 2009

GM will Opel selbst ausplündern. GM-Boss Fritz Henderson hat vor Jahren als Europa-Chef bei Opel mehr als 10 000 Stellen gestrichen. Um mindestens so viele Streichungen geht es auch bei Hendersons aktuellem Deutschland-Besuch. GM braucht die technologische Kompetenz des für die weltweite Produktion zuständigen Entwicklungszentrums in Rüsselsheim, um selbst nicht unter zu gehen.

GM will Opel selbst ausplündern. GM-Boss Fritz Henderson hat vor Jahren als Europa-Chef bei Opel mehr als 10 000 Stellen gestrichen. Um mindestens so viele Streichungen geht es auch bei Hendersons aktuellem Deutschland-Besuch. GM braucht die technologische Kompetenz des für die weltweite Produktion zuständigen Entwicklungszentrums in Rüsselsheim, um selbst nicht unter zu gehen.

Die Empörung in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach ist nachvollziehbar. Der alte „Arbeitgeber“ General Motors, den man zum Teufel wünschte, wird der neue „Arbeitgeber“ sein. Die Empörung der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaft sollte sich jedoch in erster Linie gegen eine innerkapitalistische Scheinlösung orientieren und gegen Betriebsrats-„Chefs“, die sich als Co-Manager anbieten.

Auch heute noch könnte die Bundesregierung über die Treuhandgesellschaft, die sich zu zwei Dritteln unter deutscher Kontrolle befindet und die die eigentliche Eigentümerin aller GM-Europe-Werke ist, eine reine Lösung GM-Opel verhindern. Die Treuhandgesellschaft wurde im Sommer 2009 dafür geschaffen, um Opel dem Zugriff von GM zu entziehen. Doch davon ist plötzlich nichts mehr zu hören. Die Bundesregierung wollte nie wirklich eine Lösung im Sinne der Beschäftigten bei Opel. Sie wollte Ruhe bis zur Bundestagswahl haben – und zahlte für dieses Stillhalten einen hohen Preis.

IG Metall

Die IG Metall hat kein schlüssiges Konzept, um auf die Krise bei Opel zu reagieren.

Sie erwartet „als Voraussetzung für Verhandlungen von GM, dass nach dem monatelangen Tauziehen ein belastbares Konzept vorgelegt wird, das nicht in erster Linie Streichungspläne enthält, sondern einen soliden Investitionsplan, eine Marktstrategie und eine langfristig orientierte Produktionsplanung für alle Standorte.“ Und der erste Vorsitzende Huber ergänzt: Die IG Metall werde alles tun, um in Europa alle Standorte zu erhalten.

Der Opel-Betriebsrat unter Klaus Franz hatte aber bereits Magna als Beitrag zur Standortsicherung Lohnverzicht angeboten. Der Frankfurter IGM-Bezirksleiter Armin Schild verklausulierte dies nur notdürftig, indem er den „Beitrag der Arbeitnehmer“ an die Bedingung knüpft, dass die Arbeitsplätze „sicher“ werden.

Zwar hat die IG Metall an allen Standorten Protestaktionen organisiert, aber der Zusammenhalt mit den

anderen europäischen Opel-Belegschaften ist geschwächt. Ein konsequenter Widerstand gegen Arbeitsplatzvernichtung und Werksschließungen erfordert aber den gemeinsamen Kampf.

Antikapitalismus

Und er setzt eine Strategie voraus, die mit der kapitalistischen Logik bricht:

1. Hier und heute muss der Kampf zur Verteidigung aller Standorte und Arbeitsplätze aufgenommen werden. Dabei geht es nicht um die konkrete Form der Arbeitsplätze (z.B. am Montageband), sondern um die Sicherheit der KollegInnen. Nur wenn ihre existentiellen Interessen berücksichtigt werden, kann auf ihre Kampfbereitschaft und Kreativität gebaut werden für die Durchsetzung eines Verbots von Entlassungen.

Dieses ist nur über eine breite Mobilisierung der betroffenen KollegInnen und der Öffentlichkeit durchzusetzen. Das wäre die oberste Aufgabe der IG Metall.

Unterstützt werden müsste diese Perspektive von dem Kampf für eine deutliche Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Entgelt- und Personalausgleich.

Die vollständige Enteignung von Opel und die Überführung des Konzerns in ein gesellschaftlich kontrolliertes Unternehmen ist durch die Treuhandanteile möglich.

Damit könnte die einzig sinnvolle Perspektive, die sowohl dem Klimawandel entgegenwirkt als auch die Arbeitsplätze sichert, verfolgt werden: die Übernahme aller Opelwerke durch die Beschäftigten und die Umstellung der Produktion auf ökologische Verkehrssysteme.

Die Weltwirtschaftskrise beweist zur Genüge, dass die Enteignungsforderung keineswegs eine „bekenntnishafte Leerformel“ ist, sondern eine wirkliche Kampfperspektive bietet. Wenn jedoch die aktive GewerkschafterInnen und linke Parteien die Diskussion um die „Verstaatlichung“ weiter der bürgerlichen Politik überlassen, begehen sie einen schweren politischen Fehler.

Klimawandel

Ohne eine solche über den Kapitalismus hinweisende Strategie wird die Irrationalität des Marktes weitere Verheerungen anrichten. Die gewaltigen Überkapazitäten von heute etwa 30 % in der Automobilindustrie werden zur Schließung großer Produktionsstätten und dem Ausscheiden von mindestens vier (wahrscheinlich sechs) der zwölf großen Automobilkonzerne führen. Bei den aktuellen Produktivitätssprüngen werden weniger Fabriken als heute reichen, um die Autogesellschaft auszuweiten.

Der Klimawandel kann aber nur gebremst werden, wenn gerade im Verkehrssektor ein völliges Umsteuern durchgesetzt wird. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik kann nur durchgesetzt werden, wenn der gesamte Auto-Sektor umgebaut wird.

Die Öffentliche Hand muss eine andere Mobilität gewährleisten als über den motorisierten Individualverkehr. Wir brauchen ein umfassendes Programm des Baus von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und des Ausbaus des Bus- und Schienenverkehrs (innerorts wie außerorts). Dazu müssen die Städte ein dichtes Netz an Verkehrslinien einrichten, die tagsüber in kurzen Takten bedient werden und kostenlos nutzbar sind. Kombiniert mit einer Infrastrukturpolitik, die für kurze Wege sorgt, könnte nicht nur der Klimawandel gebremst werden, sondern auch die Lebensqualität gewaltig angehoben werden.

Die heutigen Automobilwerke könnten außer Straßenbahnen, Bussen, Kleinbussen und Sammeltaxis beispielsweise Fahrräder oder auch Mini-Blockheizkraftwerken bauen

Dieser Beitrag wurde publiziert am Donnerstag den 26. November 2009
in der Kategorie: **Betrieb & Gewerkschaft, RSB4.**