



Presseerklärung vom
Förderverein Freie Bildung in Frankfurt am Main e.V.
vom 06.09.2010

http://5-stunden-woche.de/static/de/ffb/index_foerderverein.html

Warum Opel mittelfristig nicht zu retten ist

Nach monatelangen Ringen um Opel scheint das Unternehmen seit dem 17. Juni 2010 zu weiten Teilen gerettet. Der Verzicht auf Staatsgelder durch den Mutterkonzern GM gab den Ausschlag. Doch kann Opel auf Dauer gerettet werden? Welchen Handlungsspielraum lassen die Wirtschaftsdaten und wie können die Aussagen der Regierungsparteien bewertet werden? Und vor allem, welche Alternativen gibt es für die Arbeitnehmer?

Eine Antwort liefert hier die Studie einer weltweit operierenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die auf die Ressourcen von 130'000 Mitarbeitern in 148 Ländern zugreifen kann. Sie gibt eine umfassende Auskunft über die wirtschaftlichen Zusammenhänge für die Entscheidungen in Politik und Wirtschaft und dürfte vielen Regierungsmitgliedern und Managern der Autoindustrie bekannt sein. Gemeint ist die Studie der PricewaterhouseCoopers AG vom November 2005, [Erfolgspfad der deutschen Automobilindustrie](#), die eine Prognose bis in das Jahr 2012 abgibt.

In dieser Studie wird gezeigt, dass es bei der Entwicklung der globalen Fahrzeugproduktion in den Jahren 1994 bis 2004 nur eine Auslastung von 72% bis 76% gab und sich damit die Überkapazität weltweit bei 24% bis 28% bewegte ([S.8 der Studie](#)).

In Bezug auf die Arbeitslosigkeit, die in den Entwicklungsländern und ehemaligen Ostblockländern weit höher ausfällt als in Deutschland, weist die Studie auf einen bedeutenden Zusammenhang hin. An Hand der Arbeitslosigkeit wird gezeigt, dass „... [die Erwerbslosenquote in Spanien und Portugal noch freie Personalkapazitäten](#) ...“ bedeuten (S.9 der Studie). Die Schlussfolgerung liegt nahe, dass sich mit dem brachliegenden Arbeitslosenpotential die heute bestehende globale Überkapazität von 24% bis 28% um ein Vielfaches steigern lässt. Schließlich bedeutet dieses Arbeitslosenpotential eine latent vorhandene Überproduktion. Diese lässt sich natürlich spielend in eine tatsächliche Überproduktion umwandeln. Leider wird diese Tatsache von der Studie nicht offen benannt.

Hintergründig beleuchtet die Studie diesen Sachverhalt jedoch aus dem Blickwinkel des Wettbewerbsdrucks. Dieser ergibt sich aus den Überkapazitäten in der Produktion, dem Überangebot an Fahrzeugen und dem daraus folgenden Preisverfall für Automobile auf dem Weltmarkt. Lösungen sucht die Studie nur, um „... [den Druck bei den Personalkosten zu mildern](#) ...“ (S.8 der Studie). Immerhin sank „... [die Wertschöpfungstiefe der Fahrzeughersteller laut VDA](#) ...“ (Verband der Automobilindustrie e.V.) „... [innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte von 35% auf 25%](#) ...“, argumentiert der Autor der Studie, Dr. Michael Borgmann (S. 23 der Studie). „[Auch wenn mit einer besseren Kapazitätsauslastung gerechnet wird, bleiben 2012 noch rund 20% der Kapazitäten ungenutzt. Das Problem der Überkapazitäten bleibt also bestehen und damit auch die](#)

Wettbewerbsintensität“ (S.21 der Studie).

Die Studie betrachtete die Produktionsstandorte mit Blick auf die Senkung der Produktionskosten. Sind an einem Ort zu wenig Fachkräfte zu finden, so kann dort entweder keine dauerhafte Produktion auf dem notwendigen qualitativen Niveau garantiert werden oder das Personal muss von außerhalb sehr teuer eingekauft werden. So bemängelt die Studie, dass selbst in Deutschland der Facharbeitermangel ein Problem ist. So sah „... Continental einen Grund für die weitere Verlagerung von Arbeitsplätzen aus Deutschland auch darin, dass in Deutschland nicht genügend Ingenieure ausgebildet werden“ (S.9 der Studie).

In den osteuropäischen Ländern spitzt sich die Problematik der Fachkraftkapazitäten dadurch zu, „... dass eine Abwanderung von Hochqualifizierten in den Westen zu beobachten ist. Aufgrund der höheren Verdienstmöglichkeiten werden diese Fachkräfte nach ihrer Ausbildung vorwiegend im Westen Arbeit suchen“ (S.9 der Studie).

Aus diesen Aussagen der Studie ist für die deutsche Automobilindustrie zu folgern, dass die Abwanderung zum Stillstand kommen wird, da in den Niedriglohnstandorten nicht genügend günstiges Fachpersonal zur Verfügung steht. Die Ursache für die weiter sinkende Zahl von Arbeitsplätzen wird in der Zukunft fast ausschließlich in der Automatisierung der Produktion zu suchen sein. Schon seit Jahren weist der US-Ökonom Jeremy Rifkin darauf hin, dass von 100 Jobs, die in Deutschland verschwinden, 99 der Rationalisierung zum Opfer fallen und nur einer ins Ausland abwandert.

Mit Blick auf die Schwellenländer wie Iran, Korea und China stellt die Studie fest, dass sie in der Lage sind, ihre inländische Fahrzeugnachfrage selbst zu bedienen. Seit 2005 liefert beispielsweise der Preisverfall in China „... ein Hinweis darauf, dass dieses Käuferpotential begrenzt ist“ (S.35 der Studie). Mit dieser Aussage scheidet eine Vergrößerung der Nachfrage durch eine Erschließung der asiatischen Märkte also aus. Viel mehr wird gezeigt, dass beispielsweise Korea mit Billigangeboten zunehmend in den Niedrigpreisbereich der Volumenmarken wie Opel, Renault oder Volkswagen des EU-Marktes vordringen. Hieraus folgt, dass ein Verlust von Marktanteilen bei den europäischen Volumenmarken zu erwarten ist, da sie diesen Billigangeboten nichts entgegensetzen haben.

Anders beschreibt die Studie die Situation im Segment der Premiummarken. Diese zeichnen sich im Gegensatz zu den Volumenmarken durch Qualität, technische Innovationen und Design aus. Die drei wichtigsten weltweiten Premiummarken sind BMW, Mercedes und Audi, die alle aus Deutschland kommen. „Die deutsche Automobilindustrie sieht ihre Chancen im Premiumsegment insbesondere bei technischen Innovationen und Design“ (S.34 der Studie).

Mit diesem Hintergrundwissen lassen sich die unternehmerischen Gründe, die zur Schließung von Produktionsstätten bei Opel führen werden, leicht zeigen. Ein Ziel ist es, die Fahrzeugpreise für die GM eigenen Premiummarken mittelfristig auf hohem Niveau stabil zu halten. Unserer Meinung nach will GM dies mit dem Abbau seiner Volumenmarke Opel erreichen, um so durch eine Verminderung der vorhandenen Überproduktion den Preisverfall für Fahrzeuge zu stoppen. Dies ist der Grund, weshalb GM Produktionskapazitäten bei seiner eigenen Volumenmarke Opel abbaut, obwohl der Mutterkonzern derzeit enorme Gewinne zu verzeichnen hat und Opel von seinen momentanen Umsatzzahlen als sehr entwicklungsfähig einzustufen ist.

Der zweite Grund ist die Verringerung der Produktionskosten durch eine Senkung der Löhne. Durch die systematisch betriebene Schließung von Opel stehen allein in Europa etwa 48'000 Arbeitsplätze mit qualifizierten Fachpersonal für die Autoindustrie in Frage. In den USA dürfte die Zahl ähnlich hoch liegen. Diese Zahl wird durch die Zuwanderung von Fachpersonal aus dem osteuropäischen Ländern in die USA und EU noch vergrößert. Es wird also ein Überangebot von qualifizierten Fachpersonal entstehen. Hieraus wird auf dem Arbeitsmarkt ein Preisverfall der Löhne folgen. Denn mit diesem Überangebot ist ein gegenseitiges Unterbieten der Löhne von Seiten der Arbeitnehmer

abzusehen. Das Unterbieten der Löhne findet seine Ursache in der Verschärfung der Sozialpolitik und im Zwang, irgendwie das Geld zur Deckung seines Lebensbedarfs aufzubringen.

Für die Autoindustrie bedeutet dies, dass die sinkenden Lohn- und Produktionskosten die Antwort auf die Billigangebote aus den Schwellenländern sind. Dies ist ein Grund dafür, warum das Management der europäischen und amerikanischen Autoindustrie massenhaft Fachpersonal freisetzt, obwohl bei Opel kein offenkundiger Grund vorliegt.

Flankiert werden diese Schritte des Managements in der BRD durch die Politik der Volksparteien. Es muss in Politik und Wirtschaft seit spätesten 1980 endgültig festgestanden haben, dass es keine Vollbeschäftigung mehr geben wird. Die zunehmende Automatisierungen in Landwirtschaft und Industrie verschärfte die Langzeitarbeitslosigkeit erheblich. Trotzdem halten die regierenden Parteien nun schon seit mehr als 30 Jahren an dem Märchen einer Vollbeschäftigung fest und die Arbeitslosen werden wie Drückeberger und Sozialparasiten behandelt, die nur über eine Kürzung der Sozialleistungen zur Arbeit gezwungen werden können. Verschwiegen wird, dass die tatsächlichen Arbeitslosigkeit in den letzten zwei Jahrzehnten etwa zwischen 15-18% lag (siehe: offizielle Arbeitslosenquote [1][2], [Kurzarbeit](#) und [verdeckte Arbeitslosigkeit](#)). Und bei dieser Zahl ist die [Unterbeschäftigung](#) nicht mit berücksichtigt!

Die Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft bedienen sich jedoch dieser Tatsache, um durch eine Verschärfung des Wettbewerbs auf dem Arbeitsmarkt die Löhne zu drücken. Dass sich beispielsweise die [Mitglieder der Harz Kommission](#) bis auf wenige Ausnahmen aus dem Spitzenmanagement der deutschen Wirtschaft zusammensetzte, um dort die Interessen des deutschen Arbeitgeberverbandes durchzusetzen, ist kein Geheimnis. Unter den Eindruck der Parteispenskandale in Deutschland, liegt es auf der Hand, dass heute die Reichen die Abhängigkeit der Menschen von ihrer Arbeit dazu benutzen wollen, um mit Unterstützung der Regierung einen weiteren wirtschaftlichen Vorteil zu ziehen. Eine Senkung bei den Löhnen bedeutet eine höhere Rendite für Kapitaleinlagen und damit auch eine Vergrößerung des relativen Mehrwerts für die Unternehmen.

In die gleiche Richtung weist auch die von den Spekulanten inszenierte Finanzkrise. Der Staat sichert die Geldanlagen, die an den Börsen offenbar wie in einem Kasino durch Wetten auf zukünftige Wertpapierpreise verspielt wurden. Die hierfür verwendeten Staatsgelder wurden von der breiten Bevölkerung als Steuergelder aufgebracht. Die Sicherung der Vermögen von den reichsten Menschen Europas wird mit einer Kürzung der Sozialleistungen finanziert, die die Not der sozial Schwachen weiter verstärken wird und die Kinderarmut in Deutschland weiter steigen lässt. Den Reichen hingegen werden über Staatsbeihilfen nicht nur ihre Vermögen, sondern auch ihre Gewinne gesichert. Unausgesprochen bleibt, dass durch die Kürzung bei den Sozialleistungen ein Zwang zur Arbeit entsteht, was zwangsläufig zu einer Verschärfung des Wettbewerbs auf dem Arbeitsmarkt führt. Denn auf den Arbeitsmarkt werde jetzt verstärkt Menschen drängen, die bisher aus sozialen Gründen über Harz IV aufgefangen wurden. Da sich hiermit zwangsläufig die Zahl der Arbeitskraftanbieter vergrößert, wird sich auch der [Preisverfall der Arbeitslöhne](#) verstärken.

Der scharfe Ton, der von der CDU und der Arbeitsministerin van der Leyen gegen die Sozialschwachen angeschlagen wird, weist in dieselbe Richtung. Mit einer weiteren Kürzung der Sozialleistungen soll ein gnadenloser Wettbewerb unter den Arbeitnehmern um die Arbeitsplätze erzeugt werden. Denn der Preisverfall für die Löhne des Fachpersonals soll beschleunigt werden, damit die heimischen Industrie und somit auch die europäische Autoindustrie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleibt. Es wird billigend in Kauf genommen, dass für weite Teile der Bevölkerung eine Verarmung folgen wird, die mit den Zuständen des 19-ten Jahrhunderts vergleichbar sind. Dies sind die flankierenden Maßnahmen aus der Politik, mit denen offenbar die Entscheidungsträger in der EU glauben, den Entwicklungsländern auf Dauer Paroli bieten zu können.

Bei der von Bundeskanzlerin Merkel propagierten Rettung von Opel spielen wirtschaftliche Überlegungen wohl nur eine untergeordnete Rolle. Der Blick auf eine baldige Bundestagswahl, die wegen der zerrütteten Verhältnisse zwischen den Regierungsparteien CDU, CSU und FDP immer wahrscheinlicher wird, dürfte die Hauptrolle bei dem Kampf um Opel spielen. Denn auch die CDU möchte wiedergewählt werden und der Ruf, sich bis zum Äußersten für den Erhalt der Arbeitsplätze bei Opel eingesetzt zu haben, kann der CDU einiges an Wählerstimmen einbringen. Die FDP, die hier wegen ihrer ablehnenden Haltung zu den Staatshilfen für Opel den Buhmann spielte, nahm wenigstens eine ehrlichere Position ein.

Unserer Meinung nach wird Opel sterben. Die Werke werden entsprechend der Salami Taktik Schritt für Schritt „abgewickelt“ und stillgelegt, so wie wir es schon bei den meisten Produktionsbetrieben in der ehemaligen DDR, der SEL, Holzmann und vielen anderen namhaften deutschen Weltunternehmen erleben konnten. Mit der Salami Taktik soll nur die Belegschaft ruhig gehalten werden, damit der Ausverkauf der Produktionsmaschinen zwanglos erfolgen kann. Aber kein aufmerksamer Beobachter und Kenner der tatsächlichen wirtschaftlichen Zusammenhänge kann diesem Theater der Parteien im Bundestag noch Glauben schenken. Die Wirtschaftsdaten und die statistischen Erhebungen der namhaften Unternehmensberatungen sprechen eine ganz andere Sprache. In dieser Logik, die von den Mechanismen des Handels und des Unternehmertums bestimmt werden, gibt es keine Hilfe.

Wenn es in nächster Zeit von Seiten der Arbeitnehmer keinen organisierten Widerstand geben wird, so geraten wir alle in Gefahr, weinend von unseren Produktionsmaschinen Abschied zu nehmen. Dies ist eine sehr bedenkliche Entwicklung, da diese Produktionsmaschinen in den letzten Jahrzehnten in Europa die eigentliche Grundlage für den wirtschaftliche Wohlstand bildeten. Ein Weg, dem weiteren Verlust von Produktionsmaschinen entgegenzutreten, wäre, die Umwandlung von Opel in ein Genossenschaftsunternehmen. Dies könnte durch Kapitaleinlagen der Arbeiter geschehen.

Ein Enteignung von Opel nach Artikel 14 Satz 3 des [Grundgesetzes der BRD](#), um das soziale Gemeinwohl der Allgemeinheit vor den brutalen Profitinteressen einiger Superreicher zu schützen, wäre ebenfalls angemessen. Ein wirtschaftlicher Totalverlust für unsere Spekulanten wäre als Denkmittel längst schon notwendig gewesen. Die Frage ist jedoch, ob eine solcher Weg mit den deutschen Gewerkschaften im DGB oder den heutigen Parteien möglich ist?

In den letzten Jahrzehnten dürfte jedem klar geworden sein, dass die staatlichen Instrumente einer demokratischen und sozialen Marktwirtschaft versagt haben. Offenbar ist es den Superreichen gelungen, den Staat für eine Umverteilung der Volksvermögen zu ihren Gunsten zu gewinnen. Bei den DGB-Gewerkschaften sieht es nicht besser aus. Die Spitzen des DGB's klüngeln mit den Managern der Vorstände und Aufsichtsräte in den Banken und in der Industrie. Sie organisieren fleißig Sozialpläne für die Arbeitnehmer und sehen zu, wie die Mächtigen unsere Lebensgrundlagen zerstören. Die Arbeitnehmer werden sich in neuen Strukturen organisieren müssen und ein Schulterschluss mit den Langzeitarbeitslosen ist längst überfällig.

Pressekontakt:

Dipl.-Ing.Jürgen Manneck

Förderverein Freie Bildung in Frankfurt am Main e.V.

Tel.: 0152-29084808

E-Mail: ffb-ffm@gmx.de

Weitere Informationen:

Dipl.-Ing. Jürgen Manneck
Vorstandsvorsitzender des Fördervereins Freie Bildung in Frankfurt am Main e.V.
Eckenheimer Schulstraße 27
60435 Frankfurt am Main
Tel.: 0152-29084808
E-Mail: ffb-ffm@gmx.de
http://5-stunden-woche.de/static/de/ffb/index_foerderverein.html