

Der Opel-Tragödie vorläufig letzter Akt, Teil 1

Die angebliche Entlassung von Opel in die Selbständigkeit und ihre ökonomischen und politischen Folgen.

Von **Hermann Patzak**

Das Konsortium „Magna – Sberbank“ hat den Zuschlag für Opel erhalten. Das monatelange Gezerre um die Opelwerke hat ein vorläufiges Ende. Doch welche Folgen wird dies haben? Unter dem Titel: „Die Würfel sind gefallen – sie waren gezinkt“ haben wir hier auf dieser Weltnetzseite am 10.06.2009 über die Entwicklung bis Ende Mai 2009 berichtet und die betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Aspekte aus deutscher Sicht herausgearbeitet.

Jetzt haben sich die Dinge konkretisiert, doch nicht grundlegend geändert. Den jetzigen Eigentümerwechsel kommentierte Christoph Ruhrkamp in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung unter dem Titel „Abgekartetes Spiel“¹. Dieser Titel lautet zwar ähnlich, doch beide Analysen trennen Welten. Zwei ganz zentrale Aussagen des FAZ-Artikels seien zur Verdeutlichung hier zitiert:

„Dass nicht einmal die offiziellen Vertreter von Bund und Ländern im Beirat der Opel-Treuhand dem Verkauf an Magna zustimmen wollten, unterstreicht, dass es sich um eine rein politische Lösung handelt. Es gab niemals einen Bieterprozess nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Alles war ein peinliches, abgekartetes Spiel. Es kündigt von einem desaströsen Verständnis der Bundesregierung für die Prinzipien der Marktwirtschaft.“²

Wie gewohnt werden wir in dieser Analyse den Dingen auf den Grund gehen. Jeder Leser kann sich angesichts der Fakten selbst ein Bild machen, welche Wertungen er für richtig und angemessen hält.

Die Entscheidung von General Motors und ihre politischen Dimensionen

Beginnen wir mit der Entscheidung selbst. Sie lag beim Verwaltungsrat von GM (er entspricht dem Aufsichtsrat in einer deutschen AG). Dieser hatte die Alternativen:

- (1) Opel weiterhin selbst zu behalten,
- (2) an den eigenen „Strohmann“ RHJ (Tochterunternehmen des US-Finanzinvestors Rippelwood) oder
- (3) an das Magna - Konsortium zu verkaufen.

Mangels eigener Finanzmittel – dem gerade der Insolvenz entronnenen Unternehmen GM fehlten rund 6 Mrd. Euro, um Opel selbst behalten zu können – war man gezwungen, Opel – zumindest einen Teil davon – zu verkaufen. Das entsprach dem ausdrücklichen Wunsch der Deutschen Regierung; des Opel-Betriebsrates und der Gewerkschaft. Ihr Wunschkäufer war ausdrücklich genannt: Das Magna – Konsortium.

¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.09.2009 Seite 9.

² Ebenda, das Bemühen, die Entscheidung fachlich abzuqualifizieren wird deutlich, doch den Beweis, welche andere Entscheidung fachlich richtig gewesen wäre, bleibt Herr Ruhrkamp in seinem Beitrag schuldig.

Die vierte Alternative, Opel in Konkurs gehen zu lassen, die der Deutsche Wirtschaftsminister Karl Theodor zu Guttenberg favorisiert hatte, war für GM keine echte Alternative, denn es wäre aus Sicht von GM noch weniger akzeptabel gewesen. GM hätte dadurch jegliche Kontrolle über die Verwertung von Opel an den Insolvenzverwalter verloren.³ Diese Kontrolle hat sich GM dadurch erhalten, daß es 35 Prozent der Eigentumsanteile an Opel behielt und eine Reihe weiterer folgenschwerer Bedingungen an den Verkauf knüpfte.

Opel wurde nur formal rechtlich selbständig, das Unternehmen bleibt „ein voll integrierter Bestandteil der weltweiten Entwicklungsorganisation von GM“! In der Vergangenheit hatte Opel eine zentrale Bedeutung in der Produktentwicklung des Mutterkonzerns GM, es war sozusagen der „technische Kopf“ von GM. Somit ist eines klar: nicht nur die bisherigen Patente und Lizenzen – die von deutschen Ingenieuren entwickelt worden sind – bleiben im Eigentum des US-Kapitals, auch die künftigen Ingenieursleistungen werden vom US-Kapital abgeschöpft. Für jedes verkaufte Auto muß Opel weiterhin eine Stücklizenz an GM abführen, die zwischen 3,5 und 5 Prozent des Verkaufspreises liegt.

Diese Einschränkung der formalen Selbständigkeit wurde durch die vertragliche Knebelung ergänzt, die großen Absatzmärkte in Kanada, Nordamerika, Südkorea und China nicht beliefern zu dürfen. Diesen Vorgang muß man sich vor dem Hintergrund bewußt machen, daß es in der Vergangenheit die USA waren, die sich und den US-Produkten weltweit den Zugang zu allen Märkten erzwangen – mitunter auch mit Kriegen!

Damit sind auch die politischen Dimensionen der als ökonomisch deklarierten Entscheidungen angesprochen. Die Verkaufsentscheidung von GM wurde zweifellos politisch gesteuert. Die US-Regierung ist seit der Insolvenz von GM mit 61 Prozent Mehrheitseigentümer von GM und stellt 10 Mitglieder des insgesamt 13 Köpfe zählenden Verwaltungsrates. Die Bundesregierung sah sich wegen des aktuellen Bundestagswahlkampfes gezwungen, die Interessen der deutschen Opel-Belegschaft zu vertreten und hatte deswegen den Verkauf an Magna zur Nagelprobe erklärt. Bei jeder anderen Entscheidung von GM hätte sie nicht nur ihr Gesicht verloren, den Deutschen wäre auch deutlich vor Augen geführt worden, welche Wertschätzung ihnen und ihrem Staat heute in der von den USA angeführten Westlichen Wertegemeinschaft zukommt. Die langfristigen Folgen einer derartigen Bewußtseinswerdung und die Gefahr einer Umpolung des Denkens bei den Deutschen waren es der US-Regierung nicht Wert, die 6 Mrd. Euro für den weiteren Besitz des Opel –Produktivvermögens in Deutschland vorzustrecken. Man mußte deshalb, der Not gehorchend, sich mit 35 Prozent Eigentumsanteil in Zukunft abfinden.

Die deutschen Vertreter bei der Opel Treuhand verweigern die Zustimmung zum Verkauf

Die Entscheidung über den Opel-Verkauf mußte von 2 Gremien getroffen werden. Dem GM-Verwaltungsrat und danach noch von der Treuhand-Gesellschaft, die auf Veranlassung der Deutschen Regierung gegründet wurde, um den Opel-Verkauf überhaupt zu ermöglichen. Und siehe da, die von der Bundesregierung gestellten beiden Vertreter des insgesamt 5 köpfigen Treuhand-Beirates verweigerten ihre Zustimmung zum Verkauf! Der erste Vertreter der Bundesregierung, Manfred Wennemer, der

³ So urteilte auch die Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11.09.2009 auf Seite 17.

ehemalige Vorstandsvorsitzende des Kfz-Zulieferers Continental, stimmte ganz offen gegen den Verkauf, der zweite Vertreter, FDP-Mitglied und Insolvenzexperte Dirk Pfeil, enthielt sich der Stimme. Da die beiden stimmberechtigten GM-Vertreter ihrem Auftrag gemäß dem Verkauf zustimmten und der Dritte, der von der US-Regierung gestellte Vertreter, kein Stimmrecht hatte, wurde der Verkauf von der Treuhand mit 2:1 Stimmen dann doch genehmigt.

Beide von der Deutschen Regierung und von den Länderregierungen mit Opel-Standorten gestellten Vertreter hatten den Auftrag, den Verkauf von Opel zu abzuwickeln. Als es dann so weit war, weigerten sich diese Herren! Wennemer begründete seine Ablehnung mit dem Zweifel, daß Opel als selbständiges Unternehmen wettbewerbsfähig sei. Dirk Pfeil begründete seine Enthaltung auf gleiche Weise. Er brachte nur nicht den Mut auf, den Verkauf durch seine Gegenstimme zum Scheitern zu bringen.

Die zwei von der Regierung gestellten Vertreter müßten eigentlich die Frage beantworten, warum sie überhaupt die Aufgabe – Opel zu verkaufen – angenommen haben, wenn sie den Verkauf als solchen aus betriebswirtschaftlichen Gründen ablehnten?

Die Frage wurde ihnen weder von den Medien, noch von der Regierung gestellt. Man müßte ihnen weiter die Frage stellen, welche Lösung ihrer Meinung nach richtig gewesen wäre? Es bliebe ja nur noch die Möglichkeit, Opel beim Mutterkonzern GM zu belassen. Doch gerade das wollten weder Belegschaft, noch Gewerkschaften, noch Bundes- und Länderregierungen, waren es doch gerade die Weichenstellungen der GM-Zentrale, denen Opel den jetzigen Niedergang verdankt. Hinzu kommt, daß die Zukunftsaussichten von GM auch nach Beendigung des Insolvenzverfahren alles andere als rosig sind. In der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 11.09.2009 (Seite 17) konnte man dazu lesen: *„ob das Unternehmen dauerhaft saniert werden kann, ist noch völlig unklar. Offenbar ist sich selbst die amerikanische Regierung, die mit einem Anteil von 60 Prozent neue Mehrheitseigentümerin von GM ist, nicht ganz sicher.“* Wollten die beiden „Experten“ die deutschen Opel-Werke dieser Gefahr aussetzen?

Warum konfrontieren die Medien die beiden Experten nicht mit diesen, von der Sache her gebotenen, Fragen und bewundern gar deren Mut, sich zur Auftragsverweigerung öffentlich zu bekennen?

Je genauer man die Vorgänge um General Motors und Opel unter die Lupe nimmt, desto ernüchternder muß die Erkenntnis sein, wie stümperhaft und verantwortungslos die Politakteure, die Medien und die mit der Lösung betrauten Experten handeln.

© www.hpatzak.de 16.09.2009

Im 2. Teil dieses Artikels „Opel, der Tragödie vorläufig letzter Akt“, der in den nächsten Tagen an dieser Stelle veröffentlicht wird, werden Sie anhand der öffentlich zugänglichen Zahlen genauer über die Fragwürdigkeit der betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Entscheidungen informiert, die wir alle zu bezahlen haben.