

Der Opel – Tragödie vorläufig letzter Akt, Teil 5

Opel ist seit September 2009 unter tätiger Mithilfe der Deutschen Regierung wieder ein rechtlich selbständiges Unternehmen geworden. Doch wie sind die Vorgänge und die Ergebnisse aus betriebswirtschaftlicher, volkswirtschaftlicher und deutscher Sicht zu bewerten?

Die Deutsche Regierung wollte die Lostrennung der Opel – Produktionsstätten von GM, sie wollte auch das Magna – Konsortium als Mehrheitseigentümer. Sie hat dafür 4,5 Mrd. Euro locker gemacht. General Motors (GM) war durch seine jahrzehntelange verfehlte Modellpolitik und infolge der globalen Weltwirtschaftskrise zahlungsunfähig geworden. In der Not mußte es 65 Prozent seines Tochterunternehmens Opel an einen anderen Investor aus dem Lager des internationalen Kapitals abgeben. Gelegentlich konnte man lesen, Opel habe sich von GM befreien können. Doch GM hat sich trotz seines auf 35 Prozent gesunkenen Eigentumsanteils weitgehende Rechte gesichert. Jetzt hat Opel zwei große Eigentümer aus dem Lager des internationalen Kapitals! Opel ist nach wie vor kein deutsches Unternehmen, sondern ein Unternehmen des internationalen Kapitals, in dem überwiegend Deutsche ihr Einkommen verdienen.

Welche realistischen Gewinnaussichten hat Opel wirklich?

Die bisherige Analyse des Deals, bei dem die Deutsche Regierung den „Steigbügelhalter“ für den neuen Eigentümer spielte, hat gezeigt, daß das neue selbständige Unternehmen betriebswirtschaftlich gesehen auf sehr schwachen Beinen steht. Seine minimale Eigenkapitalausstattung hat zur Folge, daß der für das Jahr 2009 prognostizierte Verlust in Höhe von 2,4 Mrd. Euro das Eigenkapital komplett aufzehren würde. Auch in den nachfolgenden Jahren könnte ein derartiger Verlust nicht ausgeglichen werden, selbst wenn (1) die an GM zu zahlenden Lizenzkosten von 5 auf 3,25 Prozent gesenkt würden, (2) die geplanten Arbeitsplatzstreichungen die Lohnkosten um 29 Prozent senken und (3) die freiwilligen Lohnkürzungen in Höhe von jährlich 265 Mio. Euro die gesamten Kosten erheblich verringern.

Diese (bisherige) Erkenntnis steht und fällt mit der Annahme, daß ein Verlust in Höhe von 2,4 Mrd. Euro im Jahr 2009 zustande kommt. Diese Zahl wurde in den Medien verbreitet. Doch kann man dieser Angabe wirklich trauen?

Die potentiellen Käufer erhalten, anders als ein externer Analytiker, einen Einblick in die Bücher des Unternehmens. Sie müßten ja totale Trottel sein, wenn sie sich um den Kauf eines Unternehmens balgten, dessen Verlust doppelt so hoch ist wie das Eigenkapital und wenn keinerlei Gewinnhoffnungen für die Zukunft bestünden. Hätte GM aus dem Mutterland des entgrenzten Kapitalismus – den USA – unter solchen Bedingungen nicht schon längst „den Laden Opel dicht gemacht“? Warum wollte GM seine europäische Niederlassung bis zum Schluß eigentlich nicht abgeben?

Wir können davon ausgehen, daß Opel eine vergleichbare Erlös- und Kostenstruktur hat wie die deutschen Konkurrenten VW, BMW und Daimler-Benz. Machen wir also eine zweite Rechnung auf, in der wir annehmen, daß Opel die relativen Werte seiner Konkurrenten aufweist.

In ihren Geschäftsberichten stellen diese Unternehmen ihren Umsätzen (Verkaufserlösen) die Umsatzkosten gegenüberstellen. Sie errechnen damit ein erstes Zwischenergebnis, das sogenannte Bruttoergebnis. Das Wort Umsatzkosten besagt, daß es sich um Kosten handelt, die sich mit dem Umsatz verändern. Man nennt sie auch variable Kosten. Daneben gibt es noch die fixen Kosten, deren Höhe unabhängig vom

Umsatz und der produzierten Menge sind. Man kann sie auch Kapazitätskosten nennen. Wenn die Produktionsmenge steigt, verteilen sich diese fixen Kosten auf mehr Produkte, so daß die Stückkosten sinken und der Gewinn steigen muß.

Das ist die einfache Überlegung, mit der ein externer Analytiker die künftigen Gewinnchancen von Opel annähernd errechnet. Er muß diese Zahlen dann vergleichen mit den für Opel prognostizierten Absatz-(=Stückzahlen) und Umsatzzahlen, die in den Medien veröffentlicht wurden:¹

Jahr	Absatz (Mio)	Umsatz(Mrd)	Veränd. %	
2008	1.539	20,0		
2009	1.246	16,0		
2010	1.419	18,2	13,88%	} 33,07%
2011	1.531	19,7	7,89%	
2012	1.652	21,2	7,90%	
2013	1.653	21,2	0,06%	
2014	1.658	21,3	0,30%	

Wie man sieht, wurden für Opel steigende Absatz- und Umsatzzahlen prognostiziert und wir gehen der Frage nach, ob

- (1) bei einer mit den deutschen Konkurrenten vergleichbaren Kostenstruktur und
- (2) diesen Umsatzerwartungen

Opel Gewinn und eine ansprechende Rendite erzielen könnte?

Aus den Geschäftsberichten der letzten Jahre von VW, Daimler-Benz und BMW lassen sich folgende Quoten berechnen: Die Umsatzkosten (variablen Kosten) betragen 82 Prozent des Umsatzes, die fixen Kosten 15 Prozent und die durchschnittliche Umsatzrendite (vor Steuerabzug) 3 Prozent! Rechnen wir mit diesen Branchenwerten die Kosten- und Gewinnsituation für Opel aus, so erhalten wir folgende Ergebnisse:

Opel-Kosten aus Branchenquoten	im Vgl. US	2009	2010	2011
Umsatz		16,000	18,222	19,660
Kv-Durchschnitt bei Konkurrenz	82,00%	-13,120	-14,942	-16,121
Rohgewinn (Umsatz - Kv)		2,880	3,280	3,539
Kf mit 15% vom Umsatz	15,00%	-2,400	-2,400	-2,400
Nettogewinn: Umsatz - Kv - Kf =		0,480	0,880	1,139
Lizenzkosten 5% bzw. 3,25%	5,00%	-0,800	-0,592	-0,639
Zinskosten Darlehen 4,5 Mrd. €	10,50%	-0,473	-0,473	-0,378
Lohnkostenwegfall (Entlassung)			0,750	0,750
Lohnkostenverzicht			0,265	0,265
Gewinnprognose vor Steuerabzug		-0,792	0,830	1,137

Für das Jahr 2009 ergäbe sich ein Nettogewinn in Höhe von 480 Mio. Euro, aus dem sich allerdings nach Abzug der Lizenzkosten in Höhe von 5 Prozent und der zusätzlichen Zinsen für das Staatsdarlehen in Höhe von 4.5 Mrd. Euro ein Verlust in Höhe von 792 Mio. Euro ergibt. Zur Erinnerung: Die Verlustprognose in den Medien war mit 2,4 Mrd. Euro dreimal so groß.

In den Jahren 2010 und 2011, wenn die Lizenzgebühren nur noch 3,25 Prozent betragen und der geplante Lohnkostenwegfall durch Arbeitsplatzstreichungen und der geplante Lohnverzicht die Kosten mindern, ergäbe sich für das Unternehmen ein Gewinn von rund 0,83 Mrd. Euro bzw. 1,14 Mrd. Euro! Was bedeuten solche Gewinne für die Rentabilität des Eigenkapitals?

¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21.07.2009 Seite 13

Hebelwirkungsgeschäft feiert fröhlich Urständ, die gackernden Politiker haben nichts dazu gelernt

Eines sei nochmals ausdrücklich betont. Die Zahlen und Rechnungen erheben nicht den Anspruch, exakte Rendite-Prognosen zu liefern. Sie beweisen allerdings, daß Opel trotz der zusätzlichen Belastung aus Lizenzkosten und Zinsen für das Staatsdarlehen durchaus gute Gewinne erzielen könnte. Zur Errechnung und Beurteilung der Rendite müssen wir den Gewinn mit dem Eigenkapital vergleichen, das die Eigentümer einsetzen.

Wir erinnern uns. Die Höhe des Eigenkapitals wurde nie benannt. Die US-Investment Bank J.P. Morgan hat das Eigenkapital auf 1,5 Mrd. Euro geschätzt, was angesichts der realen und zu erwartenden Umsätze weit überhöht ist, wie wir nachgewiesen² haben. Gehen wir wieder von einem realistischen Schätzwert aus. Wenn Magna 55 Prozent des Eigenkapitals durch seine Einlage von 500 Mio. Euro erworben hat, so errechnet sich daraus ein Gesamteigenkapital (100 Prozent) von rund 900 Mio. Euro.

Für die Jahre 2010 und 2011 ergäben sich bei einem angenommenen Eigenkapital von 900 Mio. Euro und Umsätzen von 18,22 für das Jahr 2010 bzw. 19,66 Mrd. Euro für das Jahr 2011 also folgende Eigenkapitalrenditen:

$$EKR\ 2010 = \frac{0,83}{0,91} = 91,34\%$$

$$EKR\ 2011 = \frac{1,137}{0,91} = 125,07\%$$

Erstaunlich? Aber solch hohe Renditen erklären sich aus dem niedrigen Eigenkapitaleinsatz der Eigentümer. Man nennt das Phänomen „Hebelwirkungseffekt“ (Leverage - Effekt), der sich bei niedrigem Eigenkapital- und hohem Fremdkapitaleinsatz einstellt, sofern die Fremdkapitalzinsen niedriger sind als die Rendite des gesamten eingesetzten Kapitals. Damit hat das angloamerikanische Finanzkapital in den Zeiten gearbeitet, als der grenzenlose Globalkapitalismus noch funktionierte. Insbesondere die berüchtigten Hedgefonds, die ihre weltweiten Unternehmungsaufkäufe mit geliehenem Geld finanzierten, nützten diesen Effekt aus. Diese Methode der Renditemaximierung war eine zentrale Ursache des Zusammenbruches der Finanzmärkte. Alle Regierungen der globalkapitalistischen internationalen Gemeinschaft (G 20) bemühen sich jetzt krampfhaft, solche Geschäfte künftig zu einzuschränken, indem man höhere Eigenkapitalquoten vorschreiben will. Und genau diese Art von Geschäft wird jetzt unter Federführung der Deutschen Regierung im Falle der Opel – Übereignung an einen internationalen Investor betrieben!

Eines ist somit auch klar. Sollte das Experiment mit Opel aus anderen – in unserer Rechnung nicht erfaßten Gründen – „schief gehen“, verlieren die Investoren (Magna und GM) nicht viel im Verhältnis zur Größe des Produktivvermögens das sie ihr Eigen nennen, denn sie haben ja wenig eingesetzt. Vergleichsweise viel bringen die Arbeitnehmer bei Opel ein mit ihrem Lohnverzicht in Höhe von 1,325 Mrd. Euro (Barwert 1,147 Mrd. Euro), wofür sie die „Brosamen“ einer 10 prozentigen Beteiligung erhalten. Die Eigenkapitalquote, gemessen am geplanten Umsatz des Jahres 2010, beträgt bei Opel knappe 5 Prozent! Zur vergleichenden Information: Bei VW betrug diese Quote im Jahr 2008 32,85 Prozent und bei Daimler-Benz 34,13 Prozent.

² Opel, der Tragödie vorläufig letzter Akt, Teil 3.

Absatz- und Umsatzerwartungen, die unbestimmte Größe

Ob die anvisierten Rendite - Dimensionen allerdings wirklich erreicht werden können, hängt davon ab, ob die prognostizierten Umsätze zustande kommen. Allein für das Jahr 2010 wurden für Opel Umsatzsteigerung von rund 14 Prozent angenommen, eine Zahl, die im Herbst 2009 eher unwahrscheinlich anmutet.

Insbesondere die von der deutschen und anderen europäischen Regierungen ausgelobte Abwrackprämie hat zu vorgezogenen PKW-Neuanschaffungen geführt, die in den nachfolgenden Jahren zwangsläufig eine Nachfrageminderung zur Folge haben müssen. In Deutschland sind die Neuzulassungen im September 2009 um 21 Prozent gestiegen, in Westeuropa um 9,6 Prozent. Die Europäische Zentralbank (EZB) prognostizierte deshalb bereits für das Jahr 2010 eine deutliche Abschwächung der Pkw-Nachfrage.³ Auch der russische Automarkt, auf dem Opel künftig seine Absatzerfolge erzielen will, ist total eingebrochen, so daß auch von diesem neuen Absatzmarkt keine besondere Absatzsteigerung zu erwarten ist.

Ermitteln wir also unter den gegebenen Annahmen zur Kostenstruktur die Renditen für geringere als die prognostizierten Umsätze:

Umsatz	16,000	15,000	14,000	13,000	12,000
Gewinn/EK	55,30%	39,07%	22,85%	6,62%	-9,60%

Die Tabelle zeigt, daß selbst bei einem Umsatz von 13 Mrd. Euro noch eine Eigenkapitalrentabilität von 6,62 Prozent zu erwarten ist und daß erst bei einem Umsatz von 12 Mrd. Euro eine negative Rendite (Verlust) eintreten würde.

Nochmals sei hervorgehoben, daß mit dem zur Verfügung stehenden, öffentlich zugänglichen Zahlenmaterial sicherlich keine exakten Ergebnisse errechnet werden können. Aber die groben Auswirkungen auf die künftige Rendite können durchaus erfaßt und beurteilt werden, womit eine erste Zwischenbilanz aus betriebswirtschaftlicher Sicht gezogen werden kann.

Wir wollen die Dinge in aller Deutlichkeit benennen: Das internationale Kapital lebt auch im Falle Opel von der Aneignung deutschen Produktivvermögens in den Dimensionen nach Art der Kolonialherren zu Zeiten des Imperialismus. Es wird behauptet, dieser sei eine längst vergangene Epoche der Geschichte! Das stimmt nicht. Nur die Methoden, die Mittel des globalkapitalistischen Finanzkapitals haben sich verändert – verfeinert! Damals waren es die Kolonialvölker, die ausgebeutet wurden, heute kann jede Nation und jede Volkswirtschaft der Erde zum Objekt der Ausbeutung werden. Wenn man in diesem Zusammenhang noch bedenkt, daß das Geld zur Aneignung des Produktivvermögens fremder Nationen und Völker in den „glorreichen Jahren“ globalkapitalistischer Geldschöpfungsorgien auf den angloamerikanischen Finanzmärkten in eigener Regie gemacht worden ist, dann sollte jedermann klar sein, was Globalkapitalismus in Wirklichkeit bedeutet. Es ist das Wirtschaftssystem, das alle Regierungen der verschworenen „Westlichen Wertegemeinschaft“ mit Haken und Ösen verteidigen und vor dem drohenden Zusammenbruch retten wollen.

³ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.10.2009 Seite 14.

Die Deutsche Regierung als „Makler“ deutschen Produktivvermögens

Welche andere Möglichkeit hätte die Deutsche Regierung gehabt, Opel und die Arbeitsplätze für die deutsche Wirtschaft zu retten? Die Deutsche Regierung hat bisher 4,5 Mrd. Euro aufgewendet, um einem Kaufinteressenten des internationalen Kapitals eine Beteiligung an Opel zu ermöglichen. Diesen Maklerdienst hält sich diese Regierung als Rettungsaktion zu gute. Sie verfügt über Steuergelder, die sie im Auftrag des Volkes verwaltet, über deren Verwendung sie dem Souverän Rechenschaft ablegen muß. Sie hat das Neunfache des Betrages als Kredit gewährt, das der Käufer Magna bereit war, als Kaufpreis einzubringen. Dem Auslandskapital verschafft sie eine Gewinnchance, die sie Deutschland und dem Deutschen Volk aus ideologischen Gründen verwehrt.

Die Deutschen tragen das Verlustrisiko, das ausländische Kapital hat die Gewinnchancen bei minimalem Kapitaleinsatz! Das ist grob vereinfacht, es trifft aber den Kern des Geschäftes, das eine Regierung im Auftrag des Volkes abwickelt, die einmal geschworen hat, mit allen Kräften das Wohl des Deutschen Volkes zu mehren.

In der Diskussion um Opel wird ständig die Frage der Arbeitsplätze in den Vordergrund gestellt. Völlig verdrängt wird die Tatsache, daß auch aus dem Kapitalbesitz Einkommen entsteht. Einkommen, das im Falle von Opel nicht den Deutschen zufließt, sondern wie in vielen anderen Fällen den Eigentümern des internationalen Großkapitals. Wenn der globalkapitalistische Entwicklungsprozeß sich weiter fortsetzt wie bisher, werden die Deutschen immer weniger an den Gewinnen der Unternehmen und Fabriken in Deutschland teilhaben und ein immer größerer Teil des Volkseinkommens wird nur noch aus Arbeitseinkommen bestehen.

Im Falle Opel hatte die Deutsche Regierung die einmalige Gelegenheit, für die Deutschen das in Deutschland vorhandene Produktivvermögen von Opel wieder zurückzuerwerben. Das dazu notwendige Kapital – ein Mehrfaches dessen, was dazu notwendig gewesen wäre – hat sie für Opel aufgebracht, aber nicht, um Eigentum zu erwerben, sondern um den Eigentumserwerb ausländischen Kapitals zu ermöglichen. Denn hier und heute gilt das Dogma der liberalkapitalistischen Ideologie, daß der Staat kein Produktiveigentum haben dürfe. Ein Dogma, das jeglicher Lebenserfahrung widerspricht, das aber gut in die Vorstellungs- und Wertewelt der Kanzlerin und ihrer Regierung von der deutschen Staatsräson paßt, wonach den Deutschen für alle Zeiten in der internationalen Staatengemeinschaft nur noch ein Platz am „Katzentisch“ zusteht. Das kommt dem natürlichen Eigennutzstreben aller Nationen entgegen, für das unsere Eliten großes Verständnis aufbringen.

Wir brauchen in der Geschichte nicht lange suchen, um das unbedingte Gebot der Nichteinmischung des Staates in das Wirtschaftsleben zu widerlegen. Nicht nur der Aufschwung der deutschen Wirtschaft im 19. Jahrhundert bezeugt das eindrucksvoll, auch in jüngster Zeit gibt es hierfür passende Belege: Das VW-Werk hat als Staatsunternehmen begonnen und mit seinen Produkten und Produktideen einmal die Welt erobert. Die Gewinne, die dieses Staatsunternehmen erzielte, brauchte der Staat nicht in Form von Steuern zu erheben. Unter dem Vorwand, die Deutschen am Produktivvermögen teilhaben zu lassen, wurden dann Anfang der 1960iger Jahre VW-Aktien herausgegeben und ans Volk verkauft. Heute sind die Aktien zum großen Teil im Eigentum institutioneller und internationaler Großanleger. Weder der Staat (Ausnahme Niedersachsen) noch die deutschen Bürger haben etwas davon, wenn diese den großen Gewinn einschieben. Als VW noch im Staatsbesitz war, war das Volk wirklich Eigentümer in dem Sinne, daß es die dem Staat zufließenden Gewinne nicht in Form von

Steuern aufzubringen hatte. Es ist die Ignoranz der politischen Eliten, die diese Fakten mit Hilfe liberalkapitalistischer Dogmen aus den Köpfen und aus dem Gedächtnis eliminiert.

Natürlich ist es keineswegs nötig, daß der Staat um jeden Preis jegliches Produktiveigentum erwirbt. Das entspräche einer in gleicher Weise verblendeten sozialistischen Ideologie, deren Folgen die Menschen im untergegangenen real existierenden Sozialismus erlebt haben. Aber wenn die Not der Entwicklung, hier also das offensichtliche Versagen der frei wuchernden kapitalistischen Kräfte, den Eigentumserwerb durch den Staat gebieten würde, um Schaden vom Volk abzuwenden, dann haben Ideologien und Dogmen hintan zu stehen. Man wird auch die jetzige Deutsche Regierung daran messen, inwieweit sie dieser Forderung gerecht wird.

Die EU zeigt ihr wahres Gesicht

Es ist die EU, so wie sie einmal gedacht war und heute noch verfaßt ist. Die EU-Kommissarin, Frau Neeli Kroes aus den Niederlanden, ist die Personifizierung des EU-Selbstverständnisses, das eigentlich jedermann in Deutschland unterbewußt bewußt ist: Ein wichtiges Ziel dieser Union ist die Begrenzung der deutschen Wirtschaftskraft und Nutzbarmachung der deutschen Wirtschaft für eigene Zwecke.

Natürlich sagt die Kommissarin aus Holland das nicht, sie sagt sogar das Gegenteil: Sie verlangt von der deutschen Opel-Treuhand und GM die Bestätigung, daß der Verkauf an das Magna -Konsortium allein aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen und nicht aufgrund politischen Drucks erfolgt ist.

Das ist eine heimtückische Argumentation. Sie benützt die Wertvorgaben des Liberalkapitalismus, die dem Staat das Eingreifen in das Wirtschaftsgeschehen verbieten, um damit ihre eigenen – zutiefst politischen – Absichten zu bemänteln. Das ist einfach hinterfotzig, wie man in Bayern so schön sagt. Letztendlich läuft die erklärte Absicht auf ein Verbot souveräner Wirtschaftspolitik für Deutschland hinaus. Der deutschen, vom Volk gewählten Regierung, soll verboten werden, die durch Wirtschaftskrise und GM-Management-Versagen drohenden Werksschließungen und Arbeitsplatzstreichungen zu verhindern – es sei denn, die Deutsche Regierung weist nach, daß die deutschen Steuergelder faktisch auch nach Belgien, England und Spanien fließen. Das sind jene Länder, deren Regierungen sich explizit geweigert haben, die Finanzierung des notwendigen Überbrückungskredites für Opel in Höhe von 4,5 Mrd. Euro mitzutragen.

Heben wir noch einmal ausdrücklich hervor, worauf es ankommt: Diese EU reißt die Kompetenz staatlicher Wirtschaftspolitik an sich, die sie jedem einzelnen Mitgliedsland verbieten will. Die Maßgabe des Verbots kommt aus dem politischem Belieben der EU-Kommission bzw. eines einzelnen Kommissionärs, das allerdings mit dem Verweis auf das Gebot der Nichteinmischung des Staates in die Wirtschaftsabläufe begründet wird. Diesem EU-Diktat wird zusätzlich eine scheinwissenschaftliche und plausibel scheinende Objektivität beigegeben mit der Forderung, die staatliche Stützung dürfe sich nur an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientieren. Genau diese so wissenschaftlich und objektiv klingende Forderung gilt es, genauer „unter die Lupe zu nehmen“:

Die EU-Kommission verlangt, daß die Kosten von Betrieben verglichen werden müssen, die gleiche Produkte (Modelle) produzieren. Wenn sie das tut, dürfte sie aber nicht nur die momentanen, im Jahr 2009 meßbaren Kosten vergleichen, sondern die Kosten des Produktionsstandortes über die gesamte Nutzungszeit der Produktionsanlagen, insbesondere die künftigen Kosten. Zu berücksichtigen wären weiterhin nicht nur die

Produktionskosten an einem Ort, sondern auch noch die Transportkosten der Verarbeitungsmaterialien und die Transportkosten der Fertigprodukte zu den Absatzmärkten. Wir wollen die Problematik an zwei konkreten Betrieben veranschaulichen:

Im Falle des englischen Betriebes in Ellesmere Port und des deutschen Werkes in Bochum ist die erste Voraussetzung für einen sinnvollen Vergleich gegeben, weil dort jeweils das Modell Opel Astra produziert wird. Der Vergleich ergab, daß die Produktion in England 23,2 Stunden und in Bochum 24,4 Stunden dauerte⁴. Ist das nun der Beweis dafür, daß das englische Werk rentabler arbeitet, weshalb der Deutschen Regierung die Subventionierung des Bochumer Werkes verboten werden kann?

Lassen wir die Kosten des An- und Abtransportes außer Acht, so bleiben die Arbeits- und Maschinenkosten (Abschreibungen) zu berücksichtigen. Es muß gefragt werden, wie hoch diese heute sind und wie hoch sie in den nächsten Jahren sein werden? Doch so einfach ist das nicht. Opel wurde vom GM-Management in USA geführt. Die Produktionsanlagen an den verschiedenen Standorten sind nicht gleich alt. Die in Bochum sind relativ alt. Was, wenn ihre Nutzungsdauer nur noch zwei Jahre beträgt und sie dann durch neue ersetzt werden? Wie hoch wären denn dann die Kosten? Die EU-Kommission und Frau Kroes wären sicherlich heillos überfordert, eine aussagefähige Wirtschaftlichkeits-Vergleichsrechnung zu erstellen, die nicht nur eine „Momentaufnahme“ ist, sondern einen angemessenen Zeitraum erfaßt und vor allem die unsicheren Zukunftserwartungen mit einbezieht. Heute nennt man dies eine nachhaltige Betrachtungsweise, die von der Politik so gerne für alle Lebensbereiche eingefordert wird.

Es steht völlige außer Frage: Die EU-Forderung, die staatliche Kreditgewährung und damit den Opel-Teilverkauf nachträglich nur dann zu genehmigen, wenn die Deutsche Regierung bei ihrem Zuschlag an Magna nur betriebswirtschaftliche Kriterien berücksichtigt habe, ist politischer Natur! Sie dient als Vorwand, einen Kontrakt zu verhindern, mit dem die weitere Schwächung der deutsche Wirtschaft in der Krise in Grenzen gehalten werden soll.

Will die EU-Kommission mit ihrem Vorgehen die Subventionierung auch nichtdeutscher EU-Standorte durch die deutschen Steuerzahler erzwingen? Dies geschieht doch ohnehin schon in großem Umfang dadurch, daß die Nettobeiträge der Deutschen in die EU-Kasse weit größer sind als die empfangenen Auszahlungen. Auch jetzt, im Falle der staatlichen Kreditgewährung an Opel, ist dies schon in reichlichem Maß geschehen. Die erste Rate des Überbrückungskredites in Höhe von 1,5 Mrd. Euro an Opel wurde in erst Linie nicht an die deutschen Opel-Werke verteilt, sondern floß in die übrigen EU-Länder. Der Geschäftsführer von Opel, Carl-Peter Forster, sagte das ganz offen⁵: Das Geld wurde verwendet, um Werkzeuge für die Produktion des neuen Kompaktmodells Astra im englischen Ellesmere Port und im polnischen Gleiwitz, sowie für den Mini Van in Meriva in Spanien anzuschaffen. Nur ein geringer Teil kam dem Werk Bochum zugute, in dem der Zafira Van produziert wird.

In dieses Bild der gezielten Diskriminierung paßt auch die Tatsache, daß die EU-Kommission den Kredit des französischen Staates an Peugeot und Renault nicht den

⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 13.10.2009 Seite 15.

⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 04.09.2009 Seite 1.

gleichen betriebswirtschaftlichen Prüfungen unterzieht, die es im Falle Opel anwenden will. Sie wurden anstandslos genehmigt.

Opel ist ein Teil der deutschen Geschichte

Die Opel-Geschichte ist eine deutsche Geschichte, so wie Opel immer ein deutsches Unternehmen war, auch nachdem es in US-amerikanisches Eigentum übergegangen war. Den Niedergang verdankt Opel dem Versagen des US-Managements, das durch die vom US-Kapitalismus angezettelte Finanz- und Wirtschaftskrise in existentielle Bedrängnis gekommen ist.

In der Not ergab sich für die Deutsche Regierung die Chance, ein im Kern deutsches Unternehmen wieder in deutsches Eigentum zu überführen. Sie hat es nicht getan. Sie hat es gerade einmal gewagt, sich für die Erhaltung möglichst vieler deutschen Arbeitsplätze einzusetzen. Und jetzt muß sie und müssen die Deutschen erleben, daß sie sogar damit bei jenen anecken, deren Freunde sie so gerne sein wollen.

Der Titel dieser Abhandlung über die Opel – Affäre wurde mit Bedacht als „Tragödie vorläufig letzter Akt“ gewählt. Jetzt Ende Oktober 2009 ist noch lange nicht entschieden, ob der Verkauf und die rechtliche Verselbständigung von der EU genehmigt wird oder ob Opel doch wieder unter die Fittiche des alleinigen US-Eigentums gerät. Opel verbleibt ohnehin im Besitz des internationalen Kapitals. Doch damit teilt Opel das Schicksal so vieler deutscher Unternehmen, die diesen Weg in den letzten Jahrzehnten gegangen sind. Die eigentliche Tragödie ist allerdings, daß die Deutschen und ihre „Eliten“, vor allem die Ökonomen, die Bedeutung der ökonomischen und politischen Beherrschung durch die Internationale des Kapitals nicht erkennen wollen.

© www.hpatzak.de 26.10.2009