

Können Verhandlungen und „Proteste in Bochum“ eine Perspektive bieten?

Anlässlich der Entscheidung des Opel-Mutterkonzerns, Ende 2016 das Bochumer Opelwerk zu schließen, heucheln die herrschenden Politiker „Entsetzen“ und beklagen „Managementfehler“ des Konzerns. Diese Sicht der Dinge vertritt allerdings leider auch die IG Metall und nicht erst seit dem 10. Dezember.

Seit mindestens einem halben Jahr wird von Seiten der IGM nur verhandelt, und auch nach der zu erwartende Entscheidung wurde keine neue Linie eingeschlagen. Für das Scheitern weiterer Verhandlungen werden Proteste angekündigt und zwar in Bochum. Für die IG Metall NRW ist die Entscheidung des Opel-Mutterkonzerns »eine Kampfansage an die Belegschaft« (Bezirksleiter Knut Giesler). Nicht besser der Vorstand: Er will eine Gesamtlösung für Opel in Deutschland. Andernfalls drohe ein „offener Konflikt“ (so als gäbe es ihn nicht schon die ganze Zeit!). Eine Schließung des Standortes Bochums sei für die IG Metall nicht akzeptabel, erklärte Huber am 11. Dezember in Frankfurt. „Diese Unternehmenspolitik schadet den betroffenen Beschäftigten und zerstört das Image der Marke Opel. Damit muss Schluss sein“.

2013 geschlossen. Die Absatzstatistik des Branchenverbands ACEA in der EU für den Zeitraum Januar-Oktober 2012 spricht eine deutliche Sprache:

Opel-Vauxhall: -15,2%, PSA: -12,3%, Renault -21,7%, Fiat -15,8%, Ford -12,4% und der zum VW-Konzern gehörende Hersteller Seat -16,2%. Die japanischen Importeure: Nissan -5,2%, Suzuki -11,0%, Honda -5,4%, Mazda -13,4% und Mitsubishi -33,0%.

Und der **besondere Grund**: Die Wirtschaftskrise ist im Euro-Raum wegen der Besonderheit der Währungsunion besonders schlimm. Die südeuropäische Industrie wurde von den exportstarken Industrien des „Nordens“ niederkonkurriert. Eine Abwertung der Währungen der betroffenen Länder ist aufgrund der Währungsunion nicht möglich. Diese stärkt die eh schon günstige Ausgangsposition „des Nordens“, vor allem der deutschen Industrie. So erleben die Südländer gewaltige Einbrüche. Und bekanntlich werden diese durch die rabiate Austeritätspolitik noch weiter zuge-spitzt, und zwar recht dramatisch. Die Folgen sind mehr als deutlich:

Rückgänge der PKW-Verkäufe innerhalb der Euro-Zone (in Prozent):

| | |
|--------------|-------|
| Deutschland | -1,6 |
| Österreich | -3,1 |
| Niederlande | -8,7 |
| Belgien | -11,3 |
| Frankreich | -13,3 |
| Irland | -11,8 |
| Italien | -9,7 |
| Zypern | -20,6 |
| Portugal | -38,3 |
| Griechenland | -39,9 |

Wenn wir gleichzeitig einen Blick auf das obere Marktsegment richten (Audi, Porsche, Daimler), dann wird an der Zunahme deren Absatzzahlen deutlich, dass auch im Automobilssektor eine Umverteilung von unten nach oben stattfindet.

Andere Zielsetzung und andere Kampfmethoden erforderlich!

Vor dem dargestellten Hintergrund erweist sich das ganze Geschwätz, das die Ursache in Managementfehlern verortet, als folgenschwere Ablenkung. Dass die Herrschenden in diesem Land (Kabinett und Kapital) gerne den Managern die Schuld zuschieben und nicht der kapitalistischen Wirtschaftsordnung an und für sich, ist das normale Geschäft und darf uns nicht überraschen. Leider reden aber die Gewerkschaftsverantwortlichen im selben Stil, unterstützt



26.2.2009: Protestplakat der Opel-Beschäftigten in Bochum

Keine Managementfehler!

Der Werkschließung des Bochumer Opelwerks liegen keine Managementfehler zugrunde. Die schlichte Wahrheit: Die Gesamtkapazitäten sind zu groß. Dafür gibt es einen allgemeinen und einen besonderen Grund.

Der **allgemeine Grund**: Insgesamt stehen den wachsenden Kapazitäten (vor allem aufgrund steigender Produktivität) eine zu geringe kaufkräftige Nachfrage gegenüber, eine typische Erscheinung der kapitalistischen Produktionsweise. Personalabbau und Werkschließungen sind die Folge: Das Fiat-Werk in Tychi (Polen) baut 1500 Stellen ab; Volvo hat mit Kurzarbeit angefangen; die französische PSA-Group (Peugeot und Citroën) will bis Mitte 2014 mindestens 11.000 Arbeitsplätze in der Produktion abbauen; das Fordwerk in Genk wird Ende 2014 geschlossen; die Ford-Werke in Southampton und Dagenham (beide GB) werden

vom Betriebsratsvorsitzenden des Bochumer Opelwerks. Auch nach der Ankündigung der Werksschließung rief Eienkel von Protesten ab (gemeint hat er mögliche „wilde Streiks“), weil man ja „steigerungsfähig“ sein solle! Mit dieser Argumentation kann natürlich jede Aktion abgewürgt werden. Dabei wäre es wichtig gewesen, jetzt schon mal wichtige Signale auszusenden. Monatelang wurde mit den GM-Vertretern sowie verschiedenen politischen Ebenen verhandelt. Wieder einmal wurden Zugeständnisse der Belegschaft angeboten - und nun dieses Desaster. Die Opel/GM-Kapitalisten haben den Zeitpunkt geschickt gewählt. Angesichts angemeldeter Kurzarbeit und Überproduktion sind kurze Warnstreiks die "extremste" Kampfform, die sich unsere IG-MetallerInnen vor Ort, und wohl auch der IGM-Vorstand, vorstellen können. Aber als Druckmittel ist dies viel zu wenig, um etwas zu erreichen, vor allem, wenn der Kampf isoliert bleiben sollte.

Was tun? Widerstand ist nötig - und möglich!

Die richtige Antwort in Bochum (und anderen Standorten von Opel) wäre ein Streik mit Besetzung der Tore wie 2004. Das würde ein erstes Zeichen setzen und der Totalausfall der Zafira-Produktion würde dem Opel- und GM-Management weh tun, auch wenn in Deutschland vom Januar bis September 2012 nur noch 163.000 Opel-Fahrzeuge verkauft wurden. Aber eine wirkliche Perspektive kann diese Aktion nur bekommen, wenn sie zum Ausgangspunkt dafür wird, die Kämpfe in Europa zu vereinen und zu verbreitern. Gemeinsam mit Ford in Genk, Peugeot in Paris und allen Auto- und Zulieferern, die in Kurzarbeit sind, von Schließung oder Entlassungen bedroht sind, muss der Widerstand organisiert werden. Darüber müssen die Belegschaften selbst entscheiden und die IG-Metall sollte die Belegschaft von Opel-Bochum dabei unterstützen. Widerstandsmöglichkeiten gibt es durchaus:

- **Kampf gegen alle Entlassungen!** Das betrifft nicht nur die „regulär“ Beschäftigten, sondern auch die LeiharbeiterInnen. Überführung der Leiharbeitsjobs in reguläre, tariflich gesicherte Arbeitsverhältnisse!
- **Nein zu jedem weiteren Lohnverzicht!** Die ArbeiterInnen haben die Krise der Automobilindustrie nicht verschuldet, sie sollen auch nicht dafür zahlen!
- **Die bedrohten Betriebe müssen besetzt werden**, um sie gegen Schließungen zu verteidigen und um dann gemeinsam einen Plan zu erarbeiten, um die Produktion auf andere Produkte als PKWs umzustellen. Denn es gibt einerseits genug PKWs, andererseits, ist der Maschinenpark einer großen Automobilfabrik, im großen und ganzen durchaus geeignet, alternative Produkte herzustellen! Dazu braucht die Belegschaft keine getrickte Zahlen, sondern die Wahrheit, deshalb:
- **Öffnung der Geschäftsbücher**, Konten, Finanzpläne für eine Kontrolle durch die Beschäftigten!

Soweit zu den konkreten Kampf-Perspektiven bei Opel und anderen Auto-Fabriken in Europa.

Aber darüber hinaus braucht es eine kämpferische Gewerkschaftspolitik, deren wichtigstes Ziel **eine radikale Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit bei vollem Lohn und Personalausgleich** ist. Diese Aufgabe stellt sich nicht erst seit gestern und ist auch in so manchen gewerkschaftlichen Untergliederungen immer wieder Thema,

nur stellt sich der IGM-Vorstand völlig taub. Aufgabe der IGM wäre es, diesen Kampf heute im Automobilssektor anzufangen, und ihn möglichst bald auf andere Sektoren auszudehnen. Darüber hinaus geht es im Automobilssektor darum, dies zu verbinden mit einem Kampf für die Umstellung der Produktion auf andere Verkehrsmittel als den motorisierten Individualverkehr, also auf Bahnen, Straßenbahnen, Busse, Fahrräder usw. Dies wäre gut für die Umwelt und für unser aller Portemonnaie.

Es versteht sich, dass dies den Konzernen nicht mit Verhandlungen abgerungen werden kann. Spätestens hier sollte **eine Bewegung für die Vergesellschaftung dieser Industrien** entstehen. Die Beschäftigten und die breite Bevölkerung müssen entscheiden, was und wie produziert werden soll.

In der **Schlusserklärung des Gewerkschaftspolitischen Ratschlags** – organisiert von der *Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken* sowie anderen linken Strukturen in den Gewerkschaften – vom 22./23. September 2012 heißt es dazu:

„Wir betrachten die Arbeitszeitverkürzung als ein zentrales, wenn nicht **das** zentrale Instrument im Kampf gegen Erwerbslosigkeit und Unterbeschäftigung und erwarten eine solche Haltung auch von den Gewerkschaftsführungen. Wir sind uns bewusst, dass es keine einfache Aufgabe ist, aber wir setzen uns dafür ein, den Kampf für Arbeitszeitverkürzung in großen Schritten bei vollem Personal- und Entgeltausgleich wieder aufzunehmen und wollen entsprechende Initiativen in den Gewerkschaften vorantreiben. Nur über eine massive Arbeitszeitverkürzung und die dadurch zu erzwingende Neueinstellung von Erwerbslosen können die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse nachhaltig verändert werden.“

Und auf der **Delegiertenversammlung** der IGM Wiesbaden-Limburg vom 6. Dezember 2012 wurde eine Resolution verabschiedet: **„Gegen Altersarmut, wachsenden Niedriglohnsektor, Erwerbslosigkeit und prekäre Beschäftigung: Politisch und tarifpolitisch wieder in die Offensive kommen!“**, in der es u. a. heißt:

„Deswegen drängen wir darauf, dass die IG Metall sich vorrangig folgende Aufgaben stellt: [...] den Kampf für eine Arbeitszeitverkürzung in großen Schritten bei vollem Entgelt- und Personalausgleich wieder aufzunehmen, damit darüber Neueinstellungen erzwingen werden und das Riesenheer der Erwerbslosen verringert wird. [...] Wir sind uns bewusst, dass diese Ziele und die Mobilisierung der Kolleginnen und Kollegen nicht auf Knopfdruck zu erreichen sind, aber die Organisation muss sich diese Ziele setzen, wenn sie wirklich die Interessen der abhängig Beschäftigten, wie auch der Erwerbslosen und Rentner vertreten und ihre Glaubwürdigkeit bewahren will.“

Genau darin sehen wir heute eine der dringlichsten Aufgaben: in den Gewerkschaften den Kampf für diese Ziele zu propagieren, damit kein Kampf gegen Windmühlen (die so genannten Managementfehler!) geführt wird, sondern eine zukunftsweisende Perspektive verfolgt wird. Eine Ausrichtung gewerkschaftlicher Politik auf „andere Automodelle“ und dergleichen kann nur in die Sackgasse führen. Wir brauchen eine radikale Arbeitszeitverkürzung, auf Kosten der Profite!

J. Schäfer, M. Fritz, Chr. Boissevain; Arbeitsausschuss der Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken

Impressum:

Sekretariat – Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken
Hans Kroha – Klaus Peter Löwen – Christa Hourani –
Christiaan Boissevain

Tel: 06182/782306 E-Mail: HKroha@t-online.de

Redaktionsschluss: 27. Dezember 2012