

Rainer Einenkel im Gespräch mit Dietmar Düe

„Jetzt wird’s ernst – jetzt geht’s um’s Überleben.“

Abwehrkämpfe und Perspektiven bei Opel

Kurze Chronik der GM-Opel-Krise

Im Jahr 2008 trifft die Absatzkrise auf dem nordamerikanischen Fahrzeugmarkt den US-amerikanischen Automobilkonzern General Motors (GM) mit voller Wucht: Verluste in Höhe von 30 Mrd. US-Dollar werden eingefahren. Hier rächt sich vor allem eine seit Jahren verfehlte Modellpolitik, die nur unzureichend auf kleinere, verbrauchsärmere Autos setzte. Ende 2008 gewährt die US-amerikanische Regierung GM einen Notkredit von über 13 Mrd. US-Dollar. Trotzdem muss das Unternehmen am 1.6.2009 einen Insolvenzantrag stellen. Die US-amerikanische Regierung gewährt weitere Kredite im Volumen von 30 Mrd. US-Dollar. Im Gegenzug übernimmt sie 61 Prozent des Grundkapitals von GM. Nach nur 40 Tagen wird der Konzern am 10.7.2009 aus der Insolvenz entlassen und bleibt mehrheitlich in Staatsbesitz.

Opel, die 100%ige ‘Tochter’ des US-amerikanischen Autoherstellers GM, gerät völlig unvermittelt in den Strudel der Ereignisse um den ‘Mutter’konzern. Plötzlich braucht auch Opel „die Hilfe der Politik (...), um die Wende zu schaffen“ (so Opel-Aufsichtsratschef Carl-Peter Forster laut Frankfurter Allgemeine Zeitung [FAZ] am 9.10.2008). Der Gesamtbetriebsrat der Opel-Werke schließt sich dieser Forderung der Unternehmensleitung an. Im Juni 2009 schließlich erhält Opel einen Brückenkredit von Bund und Ländern, der sich auf mehr als 1 Mrd. € beläuft. Damit ist der laufende Geschäftsbetrieb bis auf weiteres abgesichert. Ende November des gleichen Jahres wird der Staatskredit vereinbarungsgemäß von GM vollständig zurückgezahlt. Damit geht auch der 65-Prozent-Anteil an Opel, der zwischenzeitlich als Pfand für den Kredit an eine Treuhand übertragen worden war (wodurch Opel auch aus dem GM-Insolvenzverfahren in den USA herausgehalten werden konnte), wieder an GM zurück.

Schon im November 2008 – es wird immer deutlicher, dass GM die Absicht hat, sich von seiner ‘Tochter’ zu trennen – taucht ein erster Übernahminteressent für Opel auf. Der Antrag des Bonner Solartechnikkonzerns „Solarworld“ stößt jedoch auf Kopfschütteln und Ablehnung. Im April 2009 machen mit „Fiat“ und dem österreichisch-kanadischen Automobilzulieferer „Magna“ weitere Interessenten erste Offerten. Im Folgemonat treten noch zwei Spieler in den Investoren poker um Opel ein: RHJ International (die belgische ‘Tochter’ des US-amerikanischen Finanzinvestors Ripplewood) und der chinesische Autoproduzent BIAAC (Beijing Automotive Industry Corp.). Vier Wochen später ist ein Angebot der europäischen Opel-Händler, sich mit 10 bis 20 Prozent an Opel zu beteiligen, mangels Interesse von GM gleich wieder vom Tisch.

Im Verlauf des Juli 2009 reichen RHJI, Magna und BIAC Übernahme-Vertragsentwürfe ein. (Sie unterscheiden sich im Ausmaß ihrer Forderungen nach staatlichen Unterstützungskrediten, nach der Zahl der zur Schließung vorgesehenen Werke und im Umfang des geplanten Arbeitsplatzabbaus bei Opel bzw. GM-Europa.) Bund und Länder sowie der Gesamtbetriebsrat unterstützen einen Verkauf an Magna. Dem stimmt GM am 10. September 2009 grundsätzlich zu. Mitte Oktober verhandeln GM und Magna vor einem Notar in Frankfurt a. M. einen 1000-seitigen Vertrag. Am 3. November lehnt der GM-Verwaltungsrat überraschend den Verkauf von Opel ab und brüskiert alle übrigen Beteiligten. Der US-Konzern beschließt, Opel in eigener Regie weiterzuführen.

Rainer Einenkel, Betriebsratsvorsitzender der Bochumer Opel-Werke, nahm gegenüber der Z-Redaktion kurz vor Ostern Stellung zu den einleitend dargestellten Entwicklungen. Darüber hinaus benannte er Probleme der Entwicklung von Gegenwehr und skizzierte Ansatzpunkte für eine zukunftsorientierte Betriebspolitik bei Opel und GM-Europa. Die Fragen stellte *Dietmar Düe*.

Frage: „Z“ wollte schon im Sommer letzten Jahres die Situation bei Opel ausführlich beleuchten. Angesichts der damals noch völlig unklaren Perspektiven wurde dieses Vorhaben jedoch aufgeschoben in der Hoffnung, dass sich bald herauschält, wie es mit Opel weitergeht. Mittlerweile habe ich meine Zweifel, ob die Perspektive für Opel überhaupt jemals richtig klar wird.

Rainer Einenkel: Diese Zweifel habe ich langsam auch.

Frage: In den letzten eineinhalb Jahren gab es mehrmalige Perspektivwechsel für Opel – drohende Insolvenz gemeinsam mit GM; Kapitalbeteiligung diverserer anderer Unternehmen [Solarword, RHJ International/Ripplewood, BIAC, Fiat, Magna]); nun geht es doch weiter mit einem 'insolvenzbereinigten', teilverstaatlichten GM-Konzern. Aktuell hat Opel eine Bürgschaft in Höhe von mehr als 1 Mrd. € bei Bund und Ländern beantragt. Der Bürgschaftsausschuss schiebt die Entscheidung hierüber vor sich her und wird vermutlich nicht vor der Landtagswahl in Nordrhein-Westfalen (NRW) im Mai entscheiden. Was passiert eigentlich, wenn Opel die Bürgschaft nicht bekommt?

Rainer Einenkel: Europaweit hat GM in Ländern mit eigenen Unternehmensstandorten eine Bürgschaft in Höhe von 3,7 Mrd. € beantragt, um die Geschäfte in den nächsten Jahren aufrechterhalten zu können. GM will hiervon jetzt 1,9 Mrd. € selbst übernehmen, wenn der Rest über Staatsbürgschaften abgesichert wird. Andere Länder haben diese Bürgschaften mittlerweile akzeptiert. Regierung und Gewerkschaften in Großbritannien haben mit GM bereits etwas ausgehandelt. In Spanien ist die Situation ähnlich: hier gibt es eine recht verbindliche Bürgschaftszusage und auch die spanischen Gewerkschaften unterstützen das. Auch aus Polen und Österreich gibt es Signale für staatliche Unterstützung (u. a. Steuererleichterungen). Es kann sein, dass die Länder, die sich jetzt zu Wort melden, von GM auch entsprechende Zusagen zum Erhalt von Produktionskapazitäten und Arbeitsplätzen bekommen. Für Deutschland

blieben dann möglicherweise nur noch geringe Anteile übrig. Das ist die große Gefahr, die wir hier zurzeit sehen. Wichtig ist, dass eine Bürgschaftsvergabe an klare Bedingungen geknüpft wird. Das Geld darf nur hier verwendet werden, um Arbeitsplätze und Standorte zu sichern. Und es muss auch möglichst rasch wieder zurückgezahlt werden. Die bisherigen Bürgschaften für Opel sind bereits vollständig zurückgezahlt worden. Bund und Länder haben da unter dem Strich sogar ein Geschäft gemacht; der Bund allein hat hier 27 Mio. € verdient. GM fordert außerdem sogenannte Arbeitnehmerbeiträge zum Finanzierungskonzept: In ganz Europa jährlich 265 Mio. €, hiervon sollen aus Deutschland 176 Mio. € kommen. Das Ganze soll fünf Jahre gehen. Wir diskutieren über die Forderung von GM – es gibt unterschiedliche Sichtweisen der einzelnen deutschen Standorte. Während andere bereit sind, diese Summe einzubringen, sagen wir in NRW nein. Denn dieses Geld werden Tarifleistungen sein (Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie Tariferhöhungen). Es gibt gegenwärtig keine gemeinsame Position in dieser Frage bei Betriebsräten und Gewerkschaft.

Opels Perspektive unter der Regentschaft von GM

Frage: Was bedeutet der weitere Verbleib von Opel im GM-Konzern unternehmensstrategisch? Eröffnen sich hier für Opel neue Perspektiven oder geht es „im alten Trott“ weiter?

Rainer Einenkel: GM selbst hat noch gewaltige Probleme in den USA, obwohl mittlerweile ein großer Teil des Grundkapitals in Staatsbesitz ist. Das jetzige GM-Management wurde von der Obama-Regierung eingesetzt und konzentriert sich vorrangig auf die Stabilisierung des Konzerns in den USA. Die Gelder, die von der US-amerikanischen Regierung gekommen sind, werden benutzt, um den nordamerikanischen Unternehmensteil zu sichern; Europa partizipiert hier erst einmal nicht. Es fließen zwar Gelder aus den USA nach Europa (in diesem Jahr bisher rund 650 Mio. Dollar), damit Marktanteile gehalten werden können. Opel wird mittelfristig noch gebraucht, damit GM in Europa nicht als der große Verlierer dasteht. Längerfristig gibt es aber das strategische Gedankenspiel, Opel durch die Marke Chevrolet zu ersetzen und Chevrolet dann als Weltmarke zu etablieren. Die bisherige europäische Modellpalette und die meisten Werke würden dann nicht mehr gebraucht. Neben dieser möglichen Langfristspektive will GM jetzt erst einmal den europäischen Markt sichern und strebt zu diesem Zweck eine sogenannte Konzernbereinigung an. GM beziffert seine gegenwärtigen Überkapazitäten in Europa auf 400.000 bis 500.000 Einheiten. Wenn das Werk Antwerpen geschlossen würde, blieben immer noch zwei bis drei Werke, die nach der GM-Rechnung überflüssig wären. Das ist die kurz- und mittelfristige Problematik, vor der wir stehen. Zunächst sollen jetzt bis zu 10.000 Arbeitsplätze in Europa vernichtet werden – und ganz akut bedroht ist das Werk in Antwerpen.

Frage: Gibt es für Opel nicht eine Perspektive in Richtung größerer Eigenständigkeit? Immerhin hat GM die Europa-Zentrale in Zürich aufgelöst.

Rainer Einenkel: Wir haben die Europa-Zentrale in Zürich immer als ZK angesehen, dass Entscheidungen trifft, ohne die Verhältnisse vor Ort zu kennen. Zürich war immer der verlängerte Arm Detroits. Zürich wird zwar aufgelöst, aber die Funktionen werden gleichzeitig nach Rüsselsheim verlagert und dort möglicherweise in gleicher Form weiterbestehen. Wir fordern deshalb eine inhaltliche Veränderung: Wenn die Europa-Zentrale jetzt Rüsselsheim ist, muss sie auch die Denke widerspiegeln, die wir in Europa haben. Sie muss unsere Vorstellungen nach Detroit übermitteln und darf nicht mehr nur Befehlsempfänger aus den USA sein. In welche Richtung dieser Zug fahren wir, ist noch offen. Auch bei GM selbst weiss man nicht genau, ob man Europa mehr Eigenständigkeit zugestehen soll oder nicht.

Wäre der Weg mit Magna für Opel besser gewesen?

Frage: Ich möchte noch einmal die anderen unternehmensstrategischen Varianten ansprechen, die für Opel in der Diskussion waren. Betriebsratsseitig wurde ja sehr eindeutig auf die Magna-Beteiligung an Opel gesetzt. Warum eigentlich? Welche neuen Perspektiven hätte Magna für Opel eröffnen können?

Rainer Einenkel: Das Problem war, dass wir gar nicht viel Zeit hatten, uns Gedanken zu machen, wie wir uns in dieser Entscheidungssituation verhalten sollten. Es zeichnete sich zwar im vorletzten Jahr ab, dass GM zunehmend in Schieflage geraten war, wie auch Chrysler und Ford. Aber das kannten wir von früher auch schon und wussten, dass so etwas immer vorrangig mit Entlassungen und Werksschließungen in Nordamerika 'geregelt' worden war. Dass GM immer näher an die Insolvenz heranfuhr, wollte zunächst keiner glauben. Wir vermuteten hier gezielte Schwarzmalerei, um leichter an staatliche Gelder zu kommen. Als dann aber bekannt wurde, dass auch mit der deutschen Regierung über Staatshilfen verhandelt werden sollte, merkten wir: Jetzt wird's ernst – jetzt geht's um's Überleben. Mit GM's Ankündigung, Werke zu schließen und ganze Marken zu verkaufen oder aufzugeben, stand plötzlich auch der Verkauf von Opel im Raum. Die Bundesregierung machte ihre Zusage einer finanziellen Unterstützung davon abhängig, dass für Opel ein langfristiges Überlebenskonzept vorgelegt wird und ging davon aus, dass so etwas unter GM's Regie nicht mehr zu realisieren sei. Dann meldeten sich die bereits genannten Interessenten an Opel. GM stellte unterschiedliche Sanierungspläne für Opel vor, die sämtlich auf Entlassungen und Werksschließungen hinausliefen. Ein Ende Februar 2009 vorgelegter Plan sah beispielsweise nur noch das Fortbestehen des Rüsselsheimer Werkes vor. Diese Pläne wurden auch den potentiellen Investoren vorgelegt. Unsere Entscheidung für Magna resultierte daraus, dass die übrigen Interessenten auf die „hard core“-Variante setzten und Magna zusagte, alle deutschen Werke erhalten zu wollen. Für die Bundesregierung, die Länder, die IG Metall und die Betriebsräte war der Magna-Plan der akzeptabelste, auch wenn er den Abbau von 10.000 Arbeitsplätzen vorsah. Bei näherer Prüfung stellte sich dann aber heraus, dass auch Magna Antwerpen schließen und für Bochum vorgesehene Produktion

nach Rüsselsheim und Österreich verlagern wollte. Deshalb kamen wir in Bochum zu der Einschätzung, dass der Magna-Plan auch nicht viel besser als die anderen Konzepte war und lehnten den für alle europäischen Werke vorgesehenen „Arbeitnehmerbeitrag“ in Höhe von jährlich 265 Mio. € ab. Das Konzept der belgischen Tochter des US-amerikanischen Finanzinvestors Ripplewood beispielsweise war letztlich auch nicht schlechter als der Magna-Plan; für Bochum in Teilen sogar vorteilhafter. Wir in Bochum hatten deshalb eine deutlich differenzierte Haltung zu der Frage Magna.

Frage: Es gab demnach keine einheitliche Position der Betriebsräte der Opel-Werke in der Frage, welcher der möglichen Investoren aus Beschäftigtensicht der bessere sei?

Rainer Einkenkel: Das Problem bei den Gesprächen und Verhandlungen mit den potentiellen Investoren war, dass wir nicht einheitlich agiert haben. Es gab Gespräche hier in Bochum, aber auch in den Betriebsratsbüros der anderen Werke. Sehr viele dieser Gespräche fanden in Rüsselsheim statt, geführt vom Vorsitzenden des europäischen Betriebsrats. Wir erfuhren vieles zuerst von den Verhandlungsführern der möglichen Investoren, beispielsweise von Ripplewood, und nicht aus dem Rüsselsheimer Betriebsrat. Ich hätte mir gewünscht, dass wir betriebsratsseitig geschlossen aufgetreten wären und die Gespräche gemeinsam geführt hätten. Im Nachhinein wurde deutlich, dass diese Gespräche, die von einem gewissen Kreis oder von Einzelpersonen aus unseren Reihen geführt worden waren, manchmal in die Richtung gingen: Wie kann ich meinen eigenen Standort besser absichern und nicht, wie kann eine Perspektive für alle europäischen Werke entwickelt werden. Ein konkreter Kritikpunkt, den ich habe, ist, dass Produktion, die ursprünglich für Bochum vorgesehen war, dann plötzlich anderen Werken zugeschlagen wurde. Ganz konkret geht es hier um das Modell Astra für Bochum. Es gibt eine eindeutige Vereinbarung, unterschrieben vom europäischen Betriebsrat, von der IG Metall und von den Vertretern der europäischen Werke, in der festgelegt ist, was in welchem Werken gebaut werden soll. Mit Magna wurden dann abweichende Vereinbarungen ausgehandelt. Der eine oder andere sprach sich deshalb so deutlich für Magna aus, weil er in den Gesprächen Produktion vor allem für sein Werk zugesagt bekommen hatte. Wir in Bochum waren dann, gemeinsam mit der IG-Metall NRW, die Einzigen gewesen, die eine Vereinbarung über Lohnzugeständnisse mit Magna nicht unterschrieben haben, weil uns ursprünglich zugesagte Produktion vorenthalten und tausende Arbeitsplätze gefährdet worden wären.

Wachsende Konkurrenz zwischen den Belegschaften einzelner Werke

Frage: Im Herbst 2004 gab es die letzten heftigen Auseinandersetzungen bei Opel, wo es vor allem um den Fortbestand des Werkes in Bochum ging. Jetzt sind mehr oder weniger alle GM-Werke in Europa bedroht. Hat sich in den aktuellen Auseinandersetzungen die zwischenbetriebliche Konkurrenz ver-

schärft? Ist es GM noch besser als früher gelungen, die einzelnen Belegschaften gegeneinander auszuspielen?

Rainer Einenkel: Bei den Arbeitsniederlegungen 2004 haben sich die anderen Werke zwar solidarisch mit uns erklärt, aber ich hätte mir gewünscht, dass wir das auch konkreter gespürt hätten. Die Unterstützung hätte schon stärker sein können. Im Nachhinein ist uns damals vor allem aus Rüsselsheim vorgeworfen worden, wir seien spalterisch gewesen und hätten doch alles auch auf dem Verhandlungsweg klären können. Noch vor Jahren war unsere Ausgangsposition in den einzelnen Werken anders gewesen, weil durch den Produktionsverbund alle Standorte voneinander abhängig waren. In Bochum wurden beispielsweise Teile produziert, die in den anderen Werken benötigt wurden. Heute sind die Werke viel autarker und können relativ eigenständig produzieren. Damit ist einerseits die Flexibilität der Werke erhöht worden, gleichzeitig wird so auch verhindert, dass beispielsweise ein Streik in einem Werk gravierende Auswirkungen auf die Produktion anderer Standorte hat. Die Überkapazitäten, die die Unternehmensleitung auf bis zu drei Werke beziffert, tragen dazu bei, dass die einzelnen Standorte viel stärker als früher auf die Sicherung zunächst der eigenen Produktion schauen. Das ist das Komplizierte an der gegenwärtigen Situation: Einerseits dürfen wir kein Werk allein lassen, andererseits müssen wir uns dem Überkapazitätsproblem stellen. Momentan versucht jedes Werk, möglichst viel Produktion zu bekommen. Wir haben hier in Bochum seit zirka zwei Jahren eine Kapazitätsauslastung von nur 50 Prozent. Ein Jahr lang konnten wir die Beschäftigung durch den Abbau bestehender Freizeitguthaben sichern. Seit Februar 2009 machen wir permanent Kurzarbeit. Januar 2011 haben wir dann das Problem, dass wir zwei Jahre in Kurzarbeit waren. Dann müssten wir drei Monate produzieren – aber wir wissen nicht, was. Diese Situation belastet die Idee der Gemeinsamkeit ganz enorm. Beispiel Astra: Ursprünglich sollte der in Gliwice (Polen), Ellesmere Port (Großbritannien) und Bochum gebaut werden. Rüsselsheim sollte neben dem Insigna noch einen Saab bauen. Nun gibt es den Saab nicht mehr, weil sich GM von seinem schwedischen 'Tochter'unternehmen getrennt hat. Der Betriebsratsvorsitzende in Rüsselsheim hat nun öffentlich erklärt, er will als Ersatz unbedingt den Astra bauen. Das geht nur auf Kosten anderer Werke, die die Astra-Produktion aber selbst brauchen. Durch diese Konstellation wird die Frage der Solidarität schwer belastet.

Frage: Kann die internationale Abstimmung und Kooperation (GM-Eurobetriebsrat, Kontakte zwischen den GM-Europa-Werken) helfen, die zwischenbetriebliche Konkurrenz zu mindern? Oder ist sie lediglich eine Repräsentationsebene, die real nicht viel bewirkt?

Rainer Einenkel: Auf nationaler Ebene spielt der Konzernbetriebsrat insofern eine erhebliche Rolle, als wir dort Informationen einfordern können, an die wir sonst nicht kämen und die für unsere Arbeit sehr wichtig sind. Auf europäischer Ebene geht es vor allem um Konsultationsrechte; die versuchen wir aufrechtzuerhalten und zu nutzen. Problem sind hier die nationalen Besonder-

heiten: Während wir mit unserem einheitsgewerkschaftlichen Hintergrund relativ geschlossen auftreten können, gibt es in Belgien beispielsweise fünf Gewerkschaften mit teilweise stark unterschiedlichen Positionen und Befindlichkeiten. Gleichwohl ist der europäische Betriebsrat sehr wichtig, um sich in regelmäßigen Treffen auszutauschen und abzusprechen, wie man in die Verhandlungen geht. Der aktuelle Konflikt zwischen Antwerpen und Bochum macht andererseits die Probleme internationaler Zusammenarbeit deutlich. In bestimmten Bereichen müssen die Strukturen verbessert werden. Der europäische Betriebsrat trifft sich regelmäßig und tauscht Informationen aus, streitet sich auch und legt dann gemeinsame Positionen fest. Es gibt dann ein Leitungsgremium („Steering-Committee“) und einen europäischen Wirtschaftsausschuss. Die führen die Gespräche und Verhandlungen und legen uns die Ergebnisse im europäischen Betriebsrat vor. Dieses Leitungsgremium besteht dann aus je einem Vertreter pro Land, in dem ein GM-Werk ist. Das ist gut so, weil somit auch Länder mit nur kleinen Werken vertreten sind (z. B. Ungarn). Auch Deutschland entsendet einen Vertreter, aus dem Werk Kaiserslautern, der eine gute Arbeit macht. Trotzdem ist es ein Problem, dass so große Werke wie beispielsweise Bochum oder auch Eisenach nicht vertreten sind. Manchmal haben wir das Gefühl, dass *über* uns, aber nicht *mit* uns entschieden worden ist. Diese Struktur ist oft Ursache von Konflikten, die wir untereinander haben. So soll beispielsweise Antwerpen mit Bochumer Produktion gerettet werden, und die Entscheidung treffen welche, die sich selbst nicht an der Rettung von Antwerpen beteiligen müssen – oder vielleicht sogar selber Teil des Problems sind, weil sie nämlich Bochumer Produktion selber herausziehen wollen.

Kann die IG-Metall die Wogen glätten?

Frage: Welche Rolle spielt in diesem Kontext die IG-Metall, die ja quasi eine „Dachorganisation“ für die ab und an miteinander im Clinch liegenden IG-Metaller aus Bochum und Rüsselsheim ist?

Rainer Einenkel: Die direkte Anbindung an die IG-Metall ist durch die Vertreter im Aufsichtsrat gegeben: jemand vom IG-Metall-Vorstand und der Bezirksleiter aus der Mittelgruppe Hessen-Thüringen. Außerdem spielen die beiden Bezirksleiter in der Diskussion mit ihren jeweiligen Werken eine entscheidende Rolle. Wir Bochumer haben einen hervorragenden Kontakt und Austausch auf dieser Ebene. Ähnliches gilt für den Bezirksleiter der Mittelgruppe und die Werke Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern. Es ist schon so, dass die jeweiligen Bezirke die Befindlichkeiten 'ihrer' Werke stärker gewichten. Das hat beispielsweise dazu geführt, dass in der Frage der Magna-Beteiligung die Mittelgruppe eine wohlwollendere Haltung gegenüber dem Magna-Paket an den Tag gelegt hat als die Bezirksleitung NRW und der Bochumer Betriebsrat. Denn wir hatten das Gefühl, durchaus zu den Verlierern gehören zu können, wenn die Magna-Beteiligung zustande gekommen wäre. Während wir auf zusätzlichen Schutzelementen bestanden, hieß es aus der Mittelgruppe, diese Bochumer Befindlichkeiten bräuchten nicht Gegenstand

der Verhandlungen zu sein. Derartige Differenzen können dann auch über die IG-Metall nicht ausgeräumt werden.

Frage: Die Auseinandersetzungen im Jahr 2004 waren von einer breiten Solidaritätswelle rund um das Bochumer Werk und bis in die NRW-Landespolitik begleitet. Wie sieht es mit der überbetrieblichen Unterstützung heute aus?

Rainer Einenkel: Die gewaltige Solidarität, die wir im Sommer 2004 erlebten, ist eigentlich erst aus der Aktion heraus entstanden. Bezogen auf die heutige Situation glaube ich, wenn wir betriebliche Aktionen anstoßen müssten, würde ebenfalls wieder eine große Solidarität aufkommen. Das ist sicherlich eine gewisse Besonderheit dieser Region, wo das Opel-Werk einer der größten Betriebe ist. Allein in der Stadt Bochum muss nach IHK-Angaben von 10.000 Arbeitsplätzen ausgegangen werden, die von Opel abhängen – bei Opel selbst oder im Umfeld. Diese hohe Bedeutung des Werks betonen wir stets, und in der Bevölkerung ist das auch gut verankert und werden die Forderungen nachvollzogen, die wir aufstellen. Eine große Rolle spielt in diesem Zusammenhang auch, dass die Medien unsere Forderungen aufgreifen und dass hier ausführlich berichtet wird. Die vielen Reaktionen von außerhalb zeigen, dass der Begriff Opel und die damit verbundenen Arbeitsplätze positiv besetzt sind und der Begriff Solidarität hier im Ruhrgebiet eine besondere Bedeutung hat. Was die Landespolitik angeht: Rüttgers wird wissen, welchen Stellenwert Opel in der Region und für die Industriestruktur im gesamten Ruhrgebiet hat – auch noch nach der Landtagswahl. Für die von der Landespolitik anvisierte Orientierung der NRW-Industriestruktur auch in Richtung Elektro-Mobilität ist Opel unverzichtbar – wenn auch nicht zwingend in der heutigen Größe. Das gilt auch für Ford in Köln und mit Abstrichen für Daimler-Benz in Düsseldorf. Diese Einsicht ist in der Landespolitik verankert und sie wird auch nach der NRW-Wahl nicht verschwinden. Insofern rechnen wir auch weiterhin mit landespolitischer Unterstützung für unsere Forderungen, welche Koalition auch immer nach dem 9. Mai die Regierung stellen wird.

Alternativen zur traditionellen Autoproduktion

Frage: Konjunkturelle (Auslaufen der Abwrackprämie, stagnierende Kaufkraft) und strukturelle (Marktsättigung, Überkapazitäten) Probleme werden auch in Zukunft die Entwicklung der Automobilindustrie entscheidend prägen – insbesondere in Europa. Objektiv sind deshalb Alternativen zur Automobilproduktion gefragt denn je. Subjektiv, also bei den relevanten Akteuren im Automobilbereich wie IG-Metall, Betriebsräten und Belegschaften scheint diese Frage eine völlig untergeordnete Rolle zu spielen. Woran mag das liegen?

Rainer Einenkel: Es ist zutreffend, dass wir zurzeit nur Abwehrkämpfe führen: Erhalt der Arbeitsplätze, Erhalt der Werke, Erhalt der Schichten – also Erhalt des Status quo. Das wird auch von außen so wahrgenommen und das ist eine Schwäche, die wir haben. In NRW versuchen wir allerdings, dem auch entgegenzuwirken, indem wir uns auf unterschiedlichen Ebenen an der Diskussion um Alternativen zur traditionellen Automobilproduktion beteiligen.

Dabei spielt auch die IG-Metall eine Rolle. Es geht dabei um Fragen wie: Was kann man hier zukünftig produzieren? Mit wem kann man es produzieren? Wie kann man es produzieren. Bezogen auf das Opel-Werk spielt dabei die Perspektive Elektromobilität und Hybrid-Autos die entscheidende Rolle. Warum sollte das neue Hybrid-Modell Opel-Ampera nicht in Bochum gebaut werden? Hieran an knüpfen sich Fragen der Umstellung der Nahverkehrssysteme und der sachgerechten Umorientierung der Energiewirtschaft. Beim Projekt Elektromobilität sind mittlerweile Betriebsrat, IG-Metall, Unternehmensleitung, Hochschulen, Stadtwerke und auch kleinere Betriebe und Entwicklungseinrichtungen beteiligt. Gerade der Ballungsraum Ruhrgebiet bietet sich an, beispielhaft neue Formen der Mobilität, also des Transports von Menschen und Gütern, zu entwickeln. Gewerkschaft und Betriebsräte müssen hier jedoch noch viel mehr Kraft investieren, um konzeptionell schneller voranzukommen.

Frage: Erfreulich, dass diese Fragen bei Euch so konkret thematisiert werden. Gleichwohl ist festzuhalten, dass die gesellschaftspolitische Debatte um verkehrspolitische Alternativen früher schon weiter war. Ich erinnere nur an den großen verkehrspolitischen Kongress von IG-Metall und deutschem Naturschutzring (DNR) vor rund 20 Jahren. Oder an die Diskussionen zur „Verkehrswende“ bei den Grünen, von der heute kaum mehr die Rede ist. Brauchen wir nicht ergänzend zu Ansätzen vor Ort wie hier in Bochum wieder die umfassenden gesellschaftspolitischen Debatten um Alternativen zur Automobilproduktion und zum „ökologischen und sozialen Umbau der Automobilindustrie“?

Rainer Einkenkel: Das ist genau, dass wir das Gefühl haben, wir entwickeln etwas und andere entwickeln woanders etwas, aber es gibt keinerlei Austausch und Koordination. Im Gegenteil: Es gibt Konkurrenz beispielsweise um Landesmittel zwischen Bochum und der Universität Duisburg, die für Forschungen und Entwicklungen zur Elektromobilität bereitgestellt werden. Absolut erforderlich wäre eine Vernetzung dieser kleinen Inseln, so dass man voneinander lernt, dass man kooperiert. Solche Prozesse zu bewerkstelligen wäre vorrangig eine Aufgabe der Politik, aber auch der Gewerkschaften, die hier eigene Ideen einbringen müssten. Ich weiß, es gibt hierzu gute Papiere der IG-Metall, aber vor Ort bleibt meist jeder sich selbst überlassen. Wir würden uns freuen, wenn das auf einer übergreifenden Ebene zusammengeführt würde.

Frage: Wir hatten eingangs die verschiedenen unternehmenspolitischen Optionen und Beteiligungen angesprochen, die für Opel im Gespräch waren. Dazu gehörte auch das meist beiläufig belächelte Interesse des Bonner Solartechnikunternehmens „Solarworld“ an Opel. Hätte das nicht eine zukunftsfähige Perspektive für Opel sein können: Opel zu einem großen Teil in Staatsbesitz, mit Belegschaftsbeteiligungen und weiteren Beteiligungen privater Investoren (beispielsweise hatten ja auch die europäischen Opel-Händler Beteiligungsbereitschaft signalisiert)? Und dazu das know how von Opel im Fahrzeugbau und die Kompetenz von „Solarworld“ in der Solartechnik?

Rainer Einenkel: Als „Solarword“ sein Interesse formuliert hatte, wurde ich von den Medien nach meiner Meinung hierzu befragt. Meine erste spontane Reaktion war: Hier spinnt einer. So einen global player wie Opel von einem bislang kaum bekannten Unternehmen führen zu lassen, das ist absurd und bloße Wichtigtuerei. Aus heutiger Perspektive meine ich: Unsere damalige Reaktion war zu kurz gesprungen, wenn auch aus damaliger Sicht nachvollziehbar. Bei ähnlichen Situationen heute würde ich sagen: Prima. Lasst uns diese Idee genau prüfen und überlegen, wie so jemand eingebunden werden kann in die Diskussion um die Zukunft von Opel. Denn genau solche Kompetenzen sind gefragt, wenn es um Alternativen zur heutigen Automobilproduktion und neue Verkehrskonzepte geht. In diese Richtung sollten wir heute gehen – so jemanden zu gewinnen, natürlich nicht als alleinigen Käufer von Opel, aber als Beteiligten. Damals habe ich gesagt, so etwas ist nicht ernst zu nehmen; heute würde ich sagen: Sofort zugreifen! Das ist eine Chance die wir nicht ungenutzt verstreichen lassen dürfen.

Frage: Es hat sich gezeigt, dass große industriepolitische Innovationen in Richtung sinnvoller Ressourcennutzung beispielsweise im Energiesektor (Wind- und Solarenergie) i. d. R. nicht ohne eine staatliche Anschubfinanzierung zustande kommen. Das dürfte auch für den Verkehrssektor gelten. Siehst Du Ansatzpunkte?

Rainer Einenkel: Hier ist beispielsweise auch unsere Landesregierung gefragt. Meinem Wissen nach ist das Ruhrgebiet als Modellregion anerkannt mit entsprechenden Förderungen. Allerdings muss solch eine Förderung zielgerichtet erfolgen und nicht als Förderung um des Förderns willen. Es muss dabei darum gehen, den Bau von Produkten möglich zu machen, die eine praktische Umsetzung der ursprünglichen Förder-Idee darstellen. Wir hätten hier Opel als Kernstück und die Voraussetzungen beispielsweise mit der Hochschule, um mit den Menschen und weiteren Betrieben die Verkehrsprobleme und Verkehrschancen anzugehen. Und wir hätten mit dem ehemaligen Nokia-Gelände gute räumliche Voraussetzungen. Mit alledem könnte hier einiges gemacht werden.

Kampfbereitschaft der Belegschaft

Frage: Zum Schluss möchte ich noch die Betriebsratswahlen ansprechen, die Ihr vor kurzem durchgeführt habt.

Rainer Einenkel: Wir haben das erfreuliche Ergebnis erzielt, dass die IG-Metall 100 Prozent erreicht hat. Das heißt aber nicht, dass nur eine IG-Metall-Liste dieses Ergebnis zustande gebracht hat. Wir haben hier eine sehr offene Struktur, in der jeder, der es für erforderlich hält, mit einer eigenen IG-Metall-Liste antreten kann. Die Liste, der ich vorstehe, hat beträchtlich gewonnen und 58 Prozent bekommen. Die anderen Listen, die sich teilweise als oppositionell verstehen, binden wir in die Betriebsratsarbeit ein. Das bedeutet natürlich Diskussionen und auch heftige Kontroversen, aber es funktioniert und bereichert letztlich die Betriebsratsarbeit. Das machen wir jetzt schon seit acht

Jahren so, seit ich Betriebsratsvorsitzender bin, und solange ich das bleibe, wird es hier keinerlei Feststellungs- oder gar Ausschlussverfahren geben. Mit den Ergebnissen der Betriebsratswahlen gehen wir gestärkt in die kommenden Auseinandersetzungen.

Frage: Wie schätzt Du die Kampfbereitschaft innerhalb der Belegschaft ein? Zermürbt Euch die jetzt schon lang anhaltende Unsicherheit über die Perspektiven der Arbeitsplätze und des Werkes und führt dies zu Resignation? Die Bochumer Belegschaft gilt ja traditionell als kampfbereit und kampferfahren:

Rainer Einkenkel: Es ist ja nicht so, dass die Bochumer Belegschaft auf Knopfdruck kämpft. Aus den altindustriellen Strukturen hier im Ruhrgebiet, ich denke vor allem an Bergbau und Stahl, hat sich traditionell ein breites Gefühl von Solidarität und Gemeinschaft entwickelt, und das besteht weiterhin. Hierzu trägt auch die für diese Region typische Mischung von Nationalitäten, Generationen und Religionen bei. Die Frage der Solidarität haben alle verinnerlicht und sie hat eine große Bedeutung. Deshalb gehen wir im Ruhrgebiet mit Auseinandersetzungen auch anders um als etwa die Belegschaft eines Betriebes, die einen mehr ländlichen Hintergrund hat. Zur Verdeutlichung ein Beispiel: Als Antwerpen mitgeteilt bekam, dass das Werk geschlossen werden soll, haben die Beschäftigten weiter Autos gebaut und bauen sie noch heute. Wenn uns gesagt worden wäre, das Bochumer Werk wird in zwei Monaten dichtgemacht, glaube ich nicht, dass hier noch ein einziges Auto gebaut worden wäre. Wir hätten uns versammelt, diskutiert und überlegt, wie wir weiter vorgehen wollen. Und wir hätten spontan eine große Unterstützung von außerhalb des Werkes bekommen. Das ist der Unterschied zwischen uns und beispielsweise Antwerpen, womit ich nur zeigen will, vor welchen Problemen die belgischen Kollegen stehen und welche Bedeutung kulturell-politische Traditionen in einer Region haben. Als vor eineinhalb Jahren mitgeteilt wurde, dass das Bochumer Nokia-Werk geschlossen werden soll und dort ein Aktionstag anberaumt wurde, haben wir erklärt, an diesem Tag keine Autos zu bauen und geschlossen nach Nokia zu fahren. Die Unternehmensleitung hat daraufhin notgedrungen mitgeteilt, es werde in diesem Fall keine Abmahnungen wegen Arbeitsverweigerung geben. Die gesamte Belegschaft war an diesem Tag nicht im Werk. Das ist etwas, von dem wir wissen: Da kann man sich in dieser Region 'drauf verlassen. Und wenn *wir* Unterstützung brauchen, dann weiß ich auch, dass beispielsweise die Stahlbelegschaften sicher da sein werden.