

Deutsche Unterstützung für Opel?

I. Vorgeschichte

Am 17. März 1929 verkauften Wilhelm von Opel und sein Bruder Friedrich Opel 80 Prozent der Unternehmensanteile an den amerikanischen Automobilkonzern General Motors. 1931 gaben sie das Unternehmen endgültig aus der Hand der Familie Opel. Hauptgrund war die hereinbrechende Weltwirtschaftskrise. Der Verkaufspreis betrug 33 Millionen Dollar bzw. 154 Millionen Reichsmark. Im Jahr 1930 erwirtschaftete das Unternehmen einen Verlust von knapp 14 Millionen Reichsmark, 1931 gab es nur noch 5892 Beschäftigte und die Jahresproduktion aller Kraftfahrzeuge ging 1932 auf 20.928 zurück. Stütze des Unternehmens war insbesondere der Export mit einem Anteil von 77,6% des deutschen Automobilexportes im Jahre 1931. Quelle : Wikipedia

Vgl. auch das sehr offenerzige englischsprachige Wikipedia zu der zynischen Art, mit welcher GM auch in der Nazizeit mit und über Opel blendende Geschäfte gemacht habe.

II. Saugt GM seine Tochter Opel aus?

Es ist eine besonders pikante Lage, zu welcher die Bunderegierung aufgefordert wird: Ein formal deutsches Unternehmen, welches (ausschließlich) amerikanischen Interessen hörig ist, zu unterstützen - und wehe euch Deutschen, wenn ihr es nicht tut!!

1. Die folgenden Vorwürfe sind durchaus plausibel. Zwischen GM und Opel dürfte ein Beherrschungsvertrag nach deutschem Aktienrecht bestehen. Danach ist die Geschäftsführung von Opel verpflichtet, direkte Weisungen der GM - Konzernleitung auszuführen. Die Verlagerung von Gewinnen und Schulden ist daher sehr einfach.
2. Diese sind zwar rechtswidrig und sogar strafbar (§ 266 StGB), wenn sie missbräuchlich sind. Aber a) Missbrauch ist ein unbestimmter Rechtsbegriff und schwer nachzuweisen, b) kein GM - Manager wird es so dumm anstellen, dass Mißbrauch nachweisbar wird, und c) aus „politischen“ Gründen wird kein deutscher Staatsanwalt wagen, hier zuzugreifen.
3. Die USA können, wie der transatlantische Rechtsverkehr in vielen Beispielen zeigt (vgl. Aden, Internationales Privates Wirtschaftsrecht, München 2005) , überaus ruppig bei der Verfolgung ihrer Interessen sein, Sie könnten zu Massnahmen greifen, die nach dortigem Recht sogar rechtswidrig sein mögen, die uns aber dennoch enormen Schaden zufügen können (vgl. Fälle Bertelsmann -Zustellung und VW - Lopez - Fall uvam).
4. Der nach deutschem Recht einzige wirksame Schutz gegen die vom Opelbetriebsrat befürchtete Massnahmen wäre wohl, dass Adam Opel Konkurs anmeldete. Nur so könnten Abflüsse nach USA wirksam vermieden werden. Der deutsche Insolvenzverwalter könnte dann über eine Auffanggesellschaft Opel gleichsam neu gründen.
5. Vermutlich wäre wegen der aus dem Beherrschungsvertrag folgenden Haftung von GM für die Schulden für Opel damit auch das Schicksal von GM besiegelt. D a s wiederum wird sich - aus genannten Gründen - kein Deutscher trauen.

III. Aus dem Internet kopiert:

Opel fühlt sich von General Motors ausgesaugt

Fast 80 Jahre gehört die Traditionsmarke Opel schon zum US-Autoriesen General Motors – doch noch nie war die Mutter in Rüsselsheim so verhaßt wie heute. Seit Jahren leidet Opel unter dem Mißmanagement der Amerikaner. Doch nun wird GM zur existentiellen Bedrohung und könnte Opel mit in den Abgrund reißen.

Aus Sorge vor einer Pleite von GM sieht Opel nur noch einen Ausweg: Den Ruf nach dem Staat. Als erster deutscher Autobauer wird Opel an diesem Montag mit Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) über eine Bürgschaft von rund einer Milliarde Euro verhandeln. Wie ernst die Lage wirklich ist, lassen die Opel-Manager offen – das verstärkt in Wahlkampfzeiten den Druck auf die Politik. Opel mit seinen knapp 25.700 Beschäftigten hat ein gewaltiges Problem und muss für sich selbst sorgen. Experten raten zur Unabhängigkeit.

„Die einzelnen GM-Marken wird es in vielen Jahren noch geben – aber ob es das Unternehmen GM in dieser Form noch geben wird, ist die Frage“, sagt Experte Willi Diez vom Institut für Automobilwirtschaft. Schon vor einer Woche hatte GM-Chef Rick Wagoner vor einer Pleite seines Konzerns bis Mitte 2009 gewarnt. Mitarbeiter und Politiker vergleichen GM mit einem Finanzinvestor, der über Opel hergefallen sei. „Es ist ein Skandal, dass GM als 'miese Heuschrecke' durch Missmanagement allein in Hessen 50.000 Arbeitsplätze inklusive Zulieferer bedroht“, schreibt der FDP-Landesvorsitzende, Jörg-Uwe Hahn.

Weiterführende Links

- [Amerikas Autobauer stehen vor dem Abgrund](#)
- [100.000 Stellen in deutscher Autobranche bedroht](#)
- [Merkel lädt Opel-Führung zu Krisengipfel ein](#)
- [Bedenken gegen staatliches Rettungsprogramm](#)

Die Opelaner fühlen sich schlecht behandelt: Im dritten Quartal hatte GM einen Teil seiner Verluste zu Opel verschoben, so dass das Europageschäft ein Minus von 780 Millionen Euro ausweisen musste. Kosten für die Opel-Schwester Saab und die gutlaufende Marke Chevrolet wurden überproportional in Europa verbucht. Dabei war Opel zuletzt der Hoffnungsträger für GM: Nach der Sanierung mit dem Abbau von 9000 Stellen war GM Europa seit 2006 wieder profitabel.

Wenn sich der Mutterkonzern in den USA nun unter Gläubigerschutz nach Kapitel elf des Insolvenzrechts flüchtet, muss er sich für einige Zeit nicht mehr um seine Schulden kümmern. Darunter würde auch Opel leiden, denn GM schuldet seiner Tochter mehrere Milliarden Euro – vor allem für Entwicklungsleistungen, die in Deutschland erbracht werden. Dieses Geld wäre verloren.

Ausgerechnet das Internationale Technische Entwicklungszentrum (ITZ), das der ganze Stolz der Rüsselsheimer ist, wird in der Krise zum Problem. Dort tüfteln rund 6000 gutbezahlte Ingenieure an der Zukunft des Konzerns und entwickeln neue Modelle. Die Plattform für viele GM-Wagen kommt aus Rüsselsheim. Das aktuell größte Prestigeprojekt des Konzerns, das Elektroauto Volt, wurde vom deutschen GM-Topingenieur Frank Weber entwickelt.

Der Betriebsrat fürchtet, dass der Konzern dem ITZ Aufträge abnimmt und in die USA verlagert, um in der Krise seine Heimatwerke auszulasten. „Wir müssen von GM unabhängig werden und für 2009 das Geld für das Investitionsprogramm in neue Produkte selbst cash auf der Hand haben“, fordert der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Klaus Franz. Die Bürgschaft würde helfen, ein Investitionsprogramm von neun Milliarden Euro bis 2012 zu verwirklichen, bei dem Opel 20 neue Modelle entwickeln will.

Vor allem sorgen sich die Arbeitnehmervertreter, dass mögliche Hilfen vom deutschen Staat in die USA abfließen könnten. Das verlangte Sparprogramm von 750 Millionen Euro für Opel stößt daher in großen Teilen auf Ablehnung. „Wir werden keinen Cent generieren, damit GM weiterhin Cash verbrennt“, sagen die Betriebsräte. Eine Nullrunde für die Mitarbeiter werde es nicht geben.

Viele Arbeitnehmer wünschen sich, dass GM seine Tochter in die Unabhängigkeit entlässt. „Ein Verkauf wäre die beste Lösung“, sagt auch der Autoexperte des Bankhauses Metzler, Jürgen Pieper. GM Europa mit Opel hätte dann trotz der seit Jahren verlustreichen Marke Saab bessere Überlebenschancen. Zwar leidet Opel seit Jahren unter seinem Image, doch die Autos sind deutlich besser als ihr Ruf. In einer Woche kommt der in Rüsselsheim gebaute neue Mittelklassewagen Insignia als Hoffnungsträger in die Autohäuser.

Für GM böte es den Vorteil, dass man mit Hilfe von Investoren noch einige Milliarden einnehmen könnte. „Das wäre zu schön, um wahr zu sein“, seufzt ein Betriebsratsmitglied. Doch dieser Weg wäre wegen der vielfältigen Verflechtungen schwierig und GM ist auf sein Europa- Standbein inklusive Entwicklungszentrum angewiesen. „GM und Opel sind eine Company“, unterstreicht ein Opel-Sprecher. Alles andere sei Spekulation.

Zuletzt aktualisiert: Sonntag, 16. November 2008, 10:59 Uhr