

# Opel Bochum: Ende 2014?

*Peter Lenz, Neue Internationale 179, Mai 2013*

Die Gewerkschaftsmitglieder des Bochumer Opelwerks haben Anfang März den „Sanierungsplan“ für die deutschen Opelstandorte mit absoluter Mehrheit abgelehnt. Opel droht mit dem Ende der Autoproduktion bereits Ende 2014. Aufsichtsratschef Girsky kündigte an, die Fertigung in Bochum zum 1. Januar 2015 komplett einzustellen, falls dem Tarifvertrag nicht zugestimmt werde. In diesem Vertrag steht, dass nach 2016 in Bochum nur eine Teilefertigung und ein Ersatzteillager mit zusammen 1.200 Arbeitsplätzen bestehen bleiben soll.

Die IGM-Mitglieder stimmten nun mit 76,1 Prozent der Stimmen gegen diesen Tarifvertrag, die Wahlbeteiligung lag bei 69,3 Prozent.

Die Auswirkungen einer Einstellung der Produktion wären drastisch für Bochum. Derzeit arbeiten rund 3.200 Menschen direkt im Unternehmen, etwa 1.000 weitere bei Partner- und Fremdfirmen.

## **Klatsche für die NRW-IGM und Huber**

Die Ablehnung des Tarifvertrags ist eine Klatsche für die IG Metall in Nordrhein-Westfalen und ihren Chef Knut Giesler sowie die gesamte IGM-Führung um den Vorsitzenden Berthold Huber. 2012 schrieben wir dazu in der Infomail 661: „Unter seinem langjährigen Vorsitzenden Franz wurde gerade die Bochumer Belegschaft in organisierten Abbau und Verzicht gezwungen, ihre Aktionen wurden nicht unterstützt. Dieser Kurs, der immer wieder eine Sicherung des Standorts bei Arbeitsplatzabbau und Verzicht auf Kampf versprach, ist endgültig gescheitert.“

Jetzt werden die Bochumer Belegschaft und ihr Betriebsrat als „unvernünftig“ und „sich selbst schadend“ hingestellt. Die Bochumer haben „Nein“ zu diesem Sanierungstarifvertrag gesagt - obwohl er von den IGM-Spitzen über den grünen Klee gelobt wird. Tatsächlich führt er aber nur zur Schließung des Werkes und enthält viele wolkige Versprechungen. So stellen auch Betriebsrat und Vertrauensleute auf einer Website fest: „Von Opel und in einigen Medien wird berichtet, dass mit dem Tarifvertrag die Bochumer Belegschaft viele zusätzliche Arbeitsplätze erhalten hätte und eine Absicherung bis mindestens 2018 vorlag. Gleichzeitig sollte es hohe Abfindungsprämien geben. Dies wurde auch den Beschäftigten in anderen Opel-Standorten erzählt.“

Die Wahrheit ist: Davon ist nichts im Tarifvertrag geregelt. Verbindlich geregelt ist nur die ‚moderate Abwicklung‘ (Zitat eines Unternehmenssprechers) des Bochumer Werkes und betriebsbedingte Kündigungen bereits ab 2015. Alles andere ist sind unverbindliche, nicht einklagbare Zusagen. Die Vermutung liegt nahe, dass Journalisten und Beschäftigte in anderen Standorten bewusst falsch informiert wurden. Oder gibt es zwei unterschiedliche Tarifverträge für die Standorte? Fakt ist, nur in Bochum lag der Belegschaft der vollständige Tarifvertrag vor. Den Beschäftigten der anderen Standorte und Journalisten hat Opel nur ein kleines Faltblatt zur Verfügung gestellt.“ (Berichte von Betriebsrat und Vertrauensleute bei Opel in Bochum, 21.4.2013, auf <http://www.wir-gemeinsam.eu>)

Knut Giesler, Bezirksleiter der NRW-IG Metall, zeigte Wirkung und sieht das Ergebnis „als klares Misstrauensvotum gegenüber dem Management von Opel. (...) Zu viele Fehler, zu viele falsche Versprechungen seit über acht Jahren - das sitzt tief“. Er könne gut verstehen, „dass sich die Opelaner mit einem Auslaufen der Autoproduktion und betriebsbedingten Kündigungen nicht abfinden wollen.“ (Ruhr-Nachrichten, 21.3.13) Die IG Metall von NRW werde jetzt den Tarifvertrag

nicht unterschreiben.

Der Bochumer Betriebsratsvorsitzende, Rainer Einenkel, kritisierte die IGM, sie habe über die Köpfe der Belegschaft hinweg verhandelt: „Es wurde so gut wie nie mit uns geredet.“ Es seien nur fertige Ergebnisse präsentiert worden. Er beklagt einen Mangel an Solidarität.

Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende von Opel, Wolfgang Schäfer-Klug, wirft Einenkel seinerseits vor, den Sanierungstarifvertrag mit „öffentlichen Medienauftritten und Verschwörungstheorien“ torpediert zu haben. Berthold Huber meinte: „Die wirtschaftliche Lage bei Opel ist äußerst schwierig. Das macht Verhandlungen natürlich nicht einfacher. Der Tarifvertrag ist ein Gesamtpaket und die bestmögliche Lösung unter den gegebenen Bedingungen.“ In der IGM-Pressemitteilung Nr. 15/2013 vom 27.3.13) wird zudem noch ein Patentrezept empfohlen: Opel müsse nun „das Thema `Automobile der Zukunft` an den deutschen Standorten anpacken und endlich wieder mehr Autos verkaufen - in Europa und auf anderen Exportmärkten.“ Als ob Opel das nicht auch wollen würde und es die riesigen Überkapazitäten im Automobilsektor nicht geben würde.

## **Kampfperspektive**

In der Bochumer Belegschaft gibt es Diskussionen über den weiteren Widerstand. Viele setzen ihre Hoffnungen auf neue Verhandlungen, andere sind für Aktionen. Wir schrieben dazu bereits 2012:

„Die richtige Antwort ist ein Streik mit Besetzung der Tore wie 2004. Das wird ein Zeichen setzen und der Totalausfall der Zafira-Produktion werden 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! Wir schlagen die nachfolgenden Forderungen vor:

- Kampf gegen alle Entlassungen! Das betrifft nicht nur die „regulär“ Beschäftigten, sondern auch die LeiharbeiterInnen. Überführung der Leiharbeitsjobs in reguläre, tariflich gesicherte Arbeitsverhältnisse!
- Reduktion der Arbeitszeit auf 30 Stunden pro Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich!
- Nein zu jedem Lohnverzicht! Die ArbeiterInnen haben die Krise nicht verschuldet, sie sollen auch nicht dafür zahlen!

Die bedrohten Betriebe müssen entschädigungslos enteignet, unter Arbeiterkontrolle verstaatlicht und besetzt werden, um sie gegen Schließungen zu verteidigen. Es muss ein Plan erarbeitet werden, wie die Unternehmen unter Kontrolle der ArbeiterInnen weiter geführt werden können. Dazu wollen wir nicht getrickste Zahlen sehen, sondern die Wahrheit. Deshalb fordern wir die Öffnung der Geschäftsbücher, Konten, Finanzpläne für Arbeiterinspektionen!

Natürlich berührt das auch die gesamte Verkehrsindustrie und die Verkehrspolitik. Der Kapitalismus in seiner Krise bringt Not und Arbeitslosigkeit für die einen und verschwendet zugleich Milliarden: Fabriken, die geschlossen werden, Bahnhöfe wie in Stuttgart, wo Milliarden sinnlos verpulvert werden.