

# Enteignen statt entlassen!

Welche Produktion wollen wir?



Revolutionäre Initiative Ruhrgebiet

[www.riruhr.de](http://www.riruhr.de)  
[info@riruhr.de](mailto:info@riruhr.de)

© Februar 2013



- ThyssenKrupp in der Existenzkrise?
- Opel Bochum vor dem „Aus“?
- Hochtief vor der Zerschlagung?

**Links:**

Neuer ISP-Verlag [www.neuerispverlag.de](http://www.neuerispverlag.de)

Neue Antikapitalistische Organisation [www.nao-prozess.de](http://www.nao-prozess.de)

scharf links [www.scharf-links.de](http://www.scharf-links.de)

Inprekorr [www.inprekorr.de](http://www.inprekorr.de)



Revolutionäre Initiative Ruhrgebiet

© Februar 2013

Alle Rechte vorbehalten

info@riruhr.de

Printed in Ruhrgebiet

www.riruhr.de



Revolutionäre Initiative Ruhrgebiet

www.riruhr.de

info@riruhr.de

V.i.S.d.P.: Peter Berens,

Holtkampstr. 9, 46145 Oberhausen

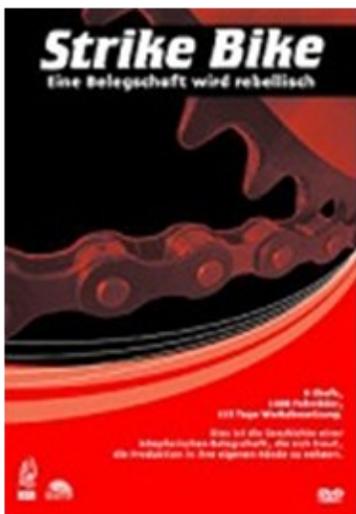
Anspannung und die Ermüdung, die der Druck und die Ungewissheit auslösen.

Quelle: artfilm.ch

Filmvorführung über Initiative Kritische Bildung [www.ikb.blogspot.de](http://www.ikb.blogspot.de)

Film Strike bike

## Eine Belegschaft wird rebellisch



Als 2007 die Fahrradfabrik *Strike Systems* in Nordhausen geschlossen werden sollte, besetzten die ArbeiterInnen die Fabrik. Sie produzierten das Fahrrad „strike bike“ in eigener Regie. Einzelne Fahrräder wurden bis nach Übersee geliefert. Die ArbeiterInnen zeigten, wie ohne Bosse und Chefs produzieren werden kann. Tägliche Betriebsversammlungen zur demokratischen Beschlussfassung; Entscheidung über Arbeitsabläufe, Bestimmung der Bandgeschwindigkeit, der Pausen und des einheitlichen Lohnes und die Abschaffung der Hierarchie der Vorgesetzten weisen auf die Möglichkeit der ArbeiterInnen selbstverwaltung jenseits des Kapitalismus hin.

DVD Strike Bike, Neuer ISP-Verlag, 12,80 Euro, ISBN 978-3-89900-128-0

Filmvorführung über Initiative Kritische Bildung  
[www.ikb.blogspot.de](http://www.ikb.blogspot.de)

## ENTEIGNEN STATT ENTLASSEN!

### Welche Produktion wollen wir?

## INHALTSVERZEICHNIS

|  |    |
|--|----|
| Einleitung   | 4  |
| Metropole Ruhrgebiet – Absturz ins Ungewisse?  | 6  |
| Was hat Opel mit ThyssenKrupp und Hochtief zu tun?   | 9  |
| Gehirnwäsche für Belegschaftsvertreter   | 15 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Was sagen die Betriebsräte und Gewerkschaftsvorstände?</li> </ul>   |    |
| Wie im Ruhrgebiet gekämpft wurde   | 18 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1987/88: Als die Stahlarbeiter bei Krupp-Rheinhausen das Sagen hatten</li> <li>1997: Als die Bergarbeiter zum Bundestag stürmten</li> </ul> |    |
| Enteignen statt entlassen!   | 20 |
| Welche Produktion wollen wir?  | 22 |

## EINLEITUNG

**Als am 10. Dezember 2012 das „Aus“ für das Opel-Werk in Bochum verkündet wurde, hatten manche für den Tag darauf die Blockade der A 40 durch die KollegInnen mit brennenden Autoreifen erwartet. Doch bis heute blieb die Belegschaft ruhig.**

Die drohende Werksschließung von Opel in Bochum ist nicht die einzige Schreckensnachricht für die BewohnerInnen des Ruhrgebietes. Der Stahlkonzern ThyssenKrupp mit seinem großen Werk in Duisburg-Hamborn steckt mitten in der Existenzkrise. Dem Baukonzern Hochtief droht, von seinem spanischen „Mutter“-Konzern ACS zerschlagen zu werden.

- ⇒ Bei Opel-Bochum arbeiten zur Zeit 5000 ArbeiterInnen und Angestellte, von denen 3400 einen Arbeitsvertrag mit Opel haben. Durch eine Werksschließung sind indirekt weitere 45000 Lohnabhängige bei Zuliefererfirmen und Dienstleistungsunternehmen in NRW betroffen.
- ⇒ Bei ThyssenKrupp sollen aktuell 2000 Arbeitsplätze wegrationalisiert werden und 2000 Arbeitsplätze durch Firmenverkäufe wegfallen. Bereits Anfang 2012 hatte Thyssen-Krupp seine Edelstahlsparte mit 11000 KollegInnen an den finnischen Konzern Outokumpu verkauft. Die Existenzkrise des Konzerns bedroht weitere ArbeiterInnen und Angestellte.
- ⇒ Bei Hochtief Solutions ist der Abbau von 700 Arbeitsplätzen in vollem Gange. Vom drohenden Verkauf des Servicebereiches sind 6000 ArbeiterInnen und Angestellte betroffen und 200 Angestellte der Projektierung. Mit der drohenden Zerschlagung des Hochtief-Konzerns sind erheblich mehr Arbeitsplätze gefährdet.

## GIÙ LE MANI

Danilo Catti

Schweizer Filmpreis 2009:  
Spezialpreis der Jury

Am 7. März 2008 gab die Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Privatisierung der Güterwagen- und die Schließung der Lokomotivwerkstätten bekannt. 430 Arbeiter von SBB Cargo traten in Streik. In wenigen Tagen entstand eine breite Protestbewegung in der ganzen Region. Die «pittureria» – ein Depot, in dem die Waggons ihren Anstrich erhalten – wurde zum Zentrum des Kampfs. Die Kraftprobe zwischen den Streikenden und der SBB-Direktion dauerte 30 Tage. In dieser Zeit wurde aufgrund der verhärteten Positionen die Classe politique auf den Plan gerufen: Der Vorsteher des Departements Umwelt und Verkehr musste intervenieren. Am 5. April sah sich SBB Cargo gezwungen, ihren Restrukturierungsplan zurückzuziehen und den Erhalt der Betriebswerke bis 2012 zu garantieren. Am 7. April stoppte die Betriebsversammlung die Agitation und erteilte dem Streikkomitee das Mandat, an einem zwischen den Streitparteien vereinbarten runden Tisch teilzunehmen mit dem Ziel, den Betrieb der Werke über das Jahr 2012 hinaus aufrechtzuerhalten. GIÙ LE MANI («Hände weg!») – der Titel greift den Slogan der Streikenden auf – positioniert sich im Herzen dieses Kampfs, dessen Tragweite die Verteidigung von Arbeitsplätzen sehr bald überschreitet und etwas Universelleres erreicht, nämlich die Frage nach dem Individuum in einer immer globaleren Wirtschaft. So stellt er den Menschen in seiner Gesellschaft und seine Werte ins Zentrum der Debatte. In seinem Film interessiert sich Danilo Catti vor allem für die Personen: Er porträtiert engagierte und eigensinnige Individuen, zeigt ihre lebhafteste und strategische Intelligenz. Befördert vom Schwung dieses außergewöhnlichen Protests, versteht er es, Begeisterung, Freude und das unglaubliche Solidaritätsgefühl einzufangen, aber auch Angst, Zermürbung,



Anstieg des Meeresspiegels, Dürre, Überschwemmungen, Hitzewellen usw. wären die Folgen. Autobau bietet keine



umweltbewusste Zukunft – der Bau von Straßenbahnen für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs schon. Auch für die notwendige Umstellung der Produktion auf sinnvolle Gebrauchsgüter ist die Vergesellschaftung nötig. Wir

dürfen den KapitaleignerInnen nicht unsere Zukunft überlassen.

General Motors will das Opel-Werk in Bochum schließen, weil der Autoabsatz in Südeuropa drastisch eingebrochen ist. ThyssenKrupp hat beim Neubau zweier Stahlwerke in Brasilien und den USA 12 Milliarden Euro in den Sand gesetzt. Der Stahlkonzern (Anteil Stahlgeschäft am Umsatz: 30 %) soll zu einem Technologiekonzern umgebaut werden. Der spanische Baukonzern ACS steckt tief in der Krise. Er will Hochtief ausschlachten, um sich selbst zu sanieren.

Wenn der Konzern ThyssenKrupp in der Existenzkrise ist, das Opelwerk dicht gemacht und der Hochtief-Konzern zerschlagen wird, dann geht es nicht bloß um ein „Duisburger“, „Bochumer“ oder „Essener“ Problem, sondern wir alle im Ruhrgebiet und darüber hinaus sind betroffen.

Die ManagerInnen in den Konzernetagen kennen nur eine Antwort: Entlassungen bis hin zur Werksschließung, um wieder mehr Profite als die Konkurrenz zu erzielen. Das Ganze wird von den Vorständen von Hochtief und ThyssenKrupp mit dem Wort „Neuausrichtung“ kaschiert.

Die PolitikerInnen von SPD, CDU und Grünen finden warme Worte des Bedauerns und spenden Trost. Gleichzeitig erklären sie: Bei wirtschaftlichen Entscheidungen sind wir machtlos!

Die IG Metall kündigt Widerstand gegen die Werksschließung bei Opel an. Doch das Image der Marke Opel soll keinen Schaden erleiden. Von öffentlichen Protesten bei ThyssenKrupp ist gar keine Rede, weil auch dort die IGM keine „Negativschlagzeilen“ möchte. Die IG Bau vertraut bei Hochtief auf Verträge aus der Zeit der feindlichen Übernahme, die angeblich vor der Zerschlagung des Konzerns schützen sollen.

Selbst viele BewohnerInnen des Ruhrgebietes sehen keinen

Zusammenhang zwischen dem drohenden „Aus“ bei Opel, der Existenzkrise bei ThyssenKrupp und der befürchteten Zerschlagung von Hochtief.

Wir sind da anderer Ansicht:

Der Erhalt der Arbeitsplätze bei ThyssenKrupp, Opel und Hochtief kann nur über einen gemeinsamen Kampf der drei Belegschaften erreicht werden, der wie 1987/1988 bei Krupp Rheinhausen und 1997 beim Bergbau das ganze Ruhrgebiet elektrisiert. Dabei geht es nicht um Rückzugsgefechte für die Sonderinteressen einzelner Belegschaften, sondern um die Verteidigung des gemeinsamen Klasseninteresses der ArbeiterInnen und Angestellten. Unser Leben ist mehr wert als ihre Profite!

### **Metropole Ruhrgebiet – Absturz ins Ungewisse?**

Mit seinen über 5 Millionen EinwohnerInnen ist das Ruhrgebiet nach Moskau, Istanbul, London und Paris die fünftgrößte Metropole Europas. Aus elf Städten und vier Landkreisen zusammengeballt sind Dortmund oder Duisburg, Gelsenkirchen oder Bochum in Wirklichkeit nur Stadtteile einer einzigen Großstadt, so wie es Spandau und Pankow von Berlin sind.

In der Kaiserzeit und während der Weimarer Republik wurde das Ruhrgebiet von den Kohle- und Stahlbaronen beherrscht, für die die Namen Thyssen, Krupp, Stinnes, Haniel und Klöckner standen. Das Ruhrgebiet hatte weder Kasernen noch Universitäten. So sollte verhindert werden, dass die Arbeiterbevölkerung aufgeklärt wurde und sich Soldaten mit ihr solidarisieren konnten. Die erste Universität kam 1962 nach Bochum. Noch in den 1950er und 1960er Jahren war das Revier das Zentrum des Steinkohlenbergbaus, der Stahlproduktion und der Brauereien.



„Technologiekonzern“ bedeutet noch mehr Rüstung. In Brasilien klagten Fischer gegen das Stahlwerk CSA von ThyssenKrupp wegen der Vergiftung des Wassers. AnwohnerInnen beklagten die Luftverschmutzung, die „Silberregen“, Atemnot und Hautausschläge brachte. Wahrscheinlich hat ThyssenKrupp für den Umweltschutz in Duisburg-Marxloh mehr ausgegeben als für den in Brasilien. Wer sich aber ein wirkliches Bild machen will, wie viel ThyssenKrupp für Duisburg getan hat, braucht nur den Stadtteil Bruckhausen gegenüber Tor 1 des Stahlwerkes zu besuchen. Viele Arbeiter von ThyssenKrupp haben hier gelebt. Doch für Bruckhausen



hat der Konzern wenig getan. Dabei hätte ein Viertel der 12 Mrd. Euro Fehlinvestitionen ausgereicht, um die mit über 3 Milliarden Euro in der Kreide stehende Stadt Duisburg aller Schulden zu entledigen. Für die Stadtteilsanierung von Bruckhausen hätte die Portokasse ausgereicht.

Auch bei Opel geht es darum, was produziert wird – Autos. Die Zahl der KFZ droht von heute 600 Millionen weltweit auf 3 Milliarden KFZ im Jahr 2030 anzuwachsen. 2009 steckte die Bundesregierung allein 5 Mrd. Euro in die „Verschrottungsprämie“, um den PKW-Kauf anzuheizen. Dabei gehen 12 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in Europa auf den PKW-Verkehr zurück. Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) ist mitverantwortlich für die Klimakatastrophe. Heute beträgt die Durchschnittstemperatur 14,5 Grad. Durch Treibhausgase steigt die Erderwärmung und dürfte im Jahr 2100 bei 21 Grad liegen ... wenn der Kapitalismus und mit ihm die Autogesellschaft bestehen bleibt.

Natürlich wird die heutige Landesregierung SPD-Grüne oder eine Koalition CDU-FDP den § 27 nie zu unseren Gunsten anwenden. Schon Verstaatlichungen auf kapitalistischer Basis passen ihnen nicht, weil sie der Logik der freien Marktwirtschaft widersprechen. Sie werden nur in äußersten Ausnahmen wie 2009 bei der Hypo Real Estate Bank angewandt. Damals verstaatlichte die US-Regierung General Motors, als der Autokonzern Pleite machte ... um ihn nach 16 Monaten wieder zu privatisieren.

Die Forderung nach entschädigungsloser Enteignung von ThyssenKrupp, Opel und Hochtief bedeutet Aufhebung der Verfügungsgewalt der KapitaleignerInnen über das Privateigentum an Produktionsmitteln. Sie ist eine Kampfansage an das kapitalistische Gesellschaftssystem. Ob die Enteignung zur Vergesellschaftung, Sozialisierung, Inbesitznahme, Gemeineigentum, Selbstverwaltung oder Verstaatlichung führt – sie muss die Arbeitsplätze sichern. Eine Verstaatlichung bringt nichts, wenn die kapitalistische Hierarchie in den Unternehmen erhalten bleibt oder durch eine Staatsbürokratie ersetzt wird. Entscheidend ist, dass die Arbeiter und Angestellten die Kontrolle übernehmen und bestimmen, wo es lang geht.

## Welche Produktion wollen wir?

Die Vergesellschaftung von ThyssenKrupp und Opel ist auch notwendig, um zu prüfen, was dort produziert wird. Uns kann es nicht gleichgültig sein, wenn z.B. der Babcock-Konzern Saddam Hussein half, Giftgas für die Ermordung der KurdInnen in Halabdscha zu produzieren und U-Boote an Israel lieferte, die dort für Raketen mit Atomsprenköpfen umgerüstet wurden. ThyssenKrupp verkauft über seine Howaldtswerke-Deutsche Werft die „modernsten U-Boote der Welt“, Fregatten und Mehrzweckkampfschiffe in viele Staaten. Der angestrebte Umbau von ThyssenKrupp zum

Bergbaugesellschaften und Stahlkonzerne verhinderten die Ansiedlung von gebobenen Industrien aus der Metallbranche, um das niedrige Lohnniveau angelernter ArbeiterInnen vor den höheren Facharbeitertarifen zu „schützen“. Die Ansiedlung von Opel fiel nicht aus dem Bild.

Erst in der Zeit des Wirtschaftswunders und des Kalten Krieges wurde die SPD zur stärksten Partei im Ruhrgebiet. Obwohl sie zeitweise in fast allen Städten des Reviers und in NRW regierte, brachte sie keine gemeinsame Strukturpolitik zustande. Noch heute wird das Ruhrgebiet von den drei Regierungsbezirken Arnsberg (Sauerland), Düsseldorf und Münster und zwei verschiedenen Landschaftsverbänden durchschnitten.

Unter „Strukturpolitik“ verstand die SPD, die „sozialverträgliche“ Schließung der Zechen und die „Abfederung“ der Konzentration der Stahlindustrie in Duisburg. Was Willy Brandt als „blauen Himmel über der Ruhr“ bezeichnete, verklärte die gemäßigte Linke zum „rheinischen Kapitalismus“.



Zum wichtigsten Instrument sozialdemokratischer „Strukturpolitik“ der 1980er/1990er Jahre wurde die *Westdeutsche Landesbank* unter Friedel Neuber. Zusammen mit Landeschef Johannes Rau und SPD-Finanzminister Heinz Schleußer bestimmte die „Skatrunde“ die Politik der NRW-Landesregierung. Sie lenkte Fusionen von RWE - VEW, Hoesch - Krupp und baute an einem sozialdemokratisch geführten Konzern, der von der West-LB über die *Preussag* und *Babcock* bis hin zur *Howaldtswerke-Deutsche Werft* reichte. Die Babcock-Pleite 2002 leitete das Ende des „rheinischen Kapitalismus“ ein.

mus“ ein.

Weiter als bis zum nächsten Kirchturm hat die sozialdemokratische „Strukturpolitik“ nie gereicht. Nach wie vor lautet das Glaubensbekenntnis aller Oberbürgermeister jeder einzelnen Revierstadt: „Hl. Germazian, bau` hier dein CentrO. und nicht nebenan“! Eine gesellschaftliche Planung und gezielte Entwicklung für das ganze Ruhrgebiet fehlt bis heute. Zudem wurden die meisten Städte des Reviers durch die gezielte Steuer- und Finanzpolitik der Bundesregierung unter Schröder und Merkel finanziell so ausgetrocknet, dass sie immer mehr öffentliche Einrichtungen schlossen oder privatisierten.

- ⇒ Ende 2012 waren im Ruhrgebiet offiziell über 250000 Menschen arbeitslos.
- ⇒ Ein Viertel aller Kinder im Revier lebt von Hartz-IV-Leistungen (Duisburg 29 %, Oberhausen 26,6 %, Gelsenkirchen 34,4 %, Essen 31 %, Herne 28 %, Dortmund 28,7 %, Hagen 26,5 %). Das ist doppelt so viel wie im bundesweiten Durchschnitt (Stand Februar 2012).
- ⇒ Die durchschnittliche Lebenserwartung für Männer betrug 2011 in Gelsenkirchen 74,9 Jahre, in Oberhausen 75,4 Jahre, in Duisburg 75,5 Jahre, in Herne 75,8 Jahre, in Dortmund 76 Jahre, in Bochum 76,9 Jahre und in Hagen 76,4 Jahre. In Freiburg (79,5 Jahre), Stuttgart (79,4 Jahre) und Bonn (79,2 Jahre) lebt ein Mann ca. 5 Jahre länger.

Wirkliche Strukturpolitik machen Konzerne wie ThyssenKrupp, GM-Opel und ACS-Hochtief, indem sie

Bei Massendemonstrationen gegen die unzureichende Ernährungslage und bei einem 24stündigen Streik der Bergarbeiter lautete eine der Forderungen: „Die Sozialisierung ist zu einer Sache des arbeitenden Volkes zu machen“. Weitere umfangreiche Streiks verwandelten das Ruhrgebiet in einen „brodelnden Kessel“. Der Landtag NRW stimmte für die Überführung des Bergbaus in Eigentum des Landes, die aber die alliierten Großmächte verhinderten.

**1950 wurde der heutige Artikel 27 in die Landesverfassung NRW aufgenommen:**

**(1) Großbetriebe der Grundstoffindustrie und Unternehmen, die wegen ihrer monopolartigen Stellung besondere Bedeutung haben, sollen in Gemeineigentum überführt werden.**

**(2) Zusammenschlüsse, die ihre wirtschaftliche Macht missbrauchen, sind zu verbieten“.**

1967 griffen der Sozialistische Deutsche Studentenbund (SDS) und die Außerparlamentarische Opposition (APO) die Enteignungsforderung in der Anti-Springer-Kampagne wieder auf (s. Plakat). Nach dem Attentat auf Rudi Dutschke am 11. April 1968 blockierten Tausende die Auslieferung der BILD-Zeitung. Auch in Essen forderten sie: „Enteignet Springer“!



<sup>1</sup> Germazian hieß der Kapitaleigner, der zuerst das Einkaufszentrum Triple Five in Oberhausen bauen wollte.

Ob bei Krupp in Rheinhausen oder bei den Zechen: In beiden Fällen konnte der Druck der Straße den Zeitpunkt der Schließungen nicht verhindern, aber immerhin um Jahre verzögern. Welche Aktionen die KollegInnen bei Opel, ThyssenKrupp und Hochtief planen, wissen wir nicht. Aber die Kämpfe bei Krupp-Rheinhausen 1987-88 und im Bergbau 1997 zeigen, dass die ArbeiterInnenbewegung des Ruhrgebietes längst Ansätze gefunden hat, ihre Klasseninteressen zu verteidigen.

### **Enteignen statt entlassen!**

Was den Kämpfen im Bergbau und bei Krupp-Rheinhausen fehlte – auch dem bei Opel 2004 – , war die politische, systemsprengende Perspektive: die Forderung nach Enteignung der Konzerne.

Diese Forderung hat in der Arbeiterbewegung des Ruhrgebiets eine lange Tradition. Nach dem Ersten Weltkrieg und der Novemberrevolution streikten 80000 Bergarbeiter im Januar, 180000 Bergleute im Februar und über 300000 Kumpel den ganzen Monat April 1919 für die Sechsstunden-Schicht und die „Sozialisierung“ des Bergbaus. Nach dem Zweiten Weltkrieg forderten die Kumpel: „die Gruben in des Volkes Hand“. Die Gewerkschaften traten für die Überführung von Bergbau, Stahlindustrie, Großchemie und Großbanken in öffentliches Eigentum ein, das beim Bundesland liegen sollte. Die SPD sprach sich 1946 für die Sozialisierung der Schlüsselindustrien aus. Die CDU verabschiedete am 1. März 1946 im Programm von Neheim-Hüsten die Forderung nach Vergesellschaftung der Bergwerke; ihr Ahlener Programm vom Februar 1947 enthielt die „Notwendigkeit der Vergesellschaftung der Grundstoffindustrien, Eisen und Kohle“. Am 25.1.1947 beschloss der Landtag NRW die Enteignung des Kohlebergbaus.

Unternehmen zerschlagen, Bereiche liquidieren und zehntausende Arbeitsplätze vernichten.

Die PolitikerInnen in Düsseldorf – egal ob SPD, CDU, FDP oder Grüne – begleiten nur die Entscheidungen, die in den Konzernetagen getroffen wurden. So war das Verhältnis von Kapital und bürgerlicher Politik vor 100 Jahren, so ist es auch noch heute. Und so geht das Ruhrgebiet den Bach, besser die Emscher, runter.

Wir dürfen das nicht einfach hinnehmen. Widerstand ist angesagt: im Betrieb, im Stadtteil, auf der Straße, quer durchs ganze Ruhrgebiet.

### **Was hat Opel mit ThyssenKrupp und Hochtief zu tun?**

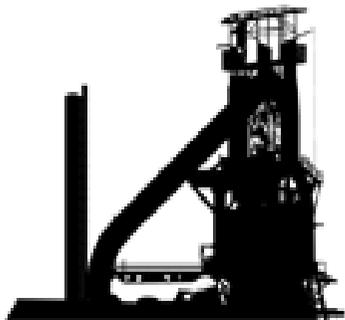
Auch wenn ThyssenKrupp C-Stahlbleche für die Autoproduktion nach Bochum liefert und in der Vergangenheit Hochtief einige Manager von Thyssen und Opel bestochen hat, so gibt es doch reichlich Unterschiede zwischen dem Stahlproduzenten, dem Autobauer und dem Baukonzern:

- ⇒ General Motors verbot Opel, Autos nach Asien zu verkaufen – ThyssenKrupp wollte auf Biegen und Brechen in Amerika Stahl produzieren – Hochtiefs australische Tochter Leighton war im letzten November fast so viel wert wie Hochtief selbst.
- ⇒ General-Motors will auf Kosten des Werkes Bochum den Konzern zu sanieren – der Vorstand von ThyssenKrupp versucht auf Kosten der Stahlsparte zum Technologiekonzern zu werden – ACS möchte auf Kosten von Hochtief überleben.
- ⇒ Das Opel-Werk in Bochum soll geschlossen werden – ThyssenKrupp will auch in Duisburg aus dem

Stahlbereich aussteigen und deshalb entlassen oder los werden – Hochtief möchte Unternehmensbereiche mit Tausenden von Arbeitsplätzen verkaufen.

Das Management von GM traf eine eiskalte Entscheidung im Sinne der Marktgesetze – das Management von ThyssenKrupp investierte am Markt vorbei – ACS wechselte das Management bei Hochtief aus, um die Zerschlagung reibungslos über die Bühne zu bringen.

### Der gemeinsame Nenner heißt kapitalistische Krise



11,56 Mio. Stück gedrosselt:

Die Gemeinsamkeit liegt trotz aller Unterschiede in der Entwicklung des Kapitalismus. 2007 geriet die Welt in die tiefste Wirtschaftskrise seit 1929. Es handelte sich um eine klassische Überproduktionskrise. Die Produktion überstieg bei weitem die zahlungskräftige Nachfrage. Deshalb wurde zwischen 2007 – 2009 weltweit die Produktion von Stahl um 114,3 Mio. t und von KFZ um

#### Weltstahlproduktion

**2007** 1346,6 Mio. t

**2009** 1232,3 Mio. t

#### Weltfahrzeugproduktion

**2007** 73.266.061

**2009** 61.703.997

Im Weltmaßstab ist die Überproduktionskrise jedoch wieder überwunden. Zwischen 2009 - 2011 stieg die Produktion von Stahl wieder um 282,4 Mio. t und die von KFZ um 18,39 Mio. Stück an.

Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie die Besetzung der Hochfelder Rheinbrücke oder der Villa Hügel in Essen hatten eine feste Basis: Bei Krupp in Duisburg-Rheinhausen übte die Belegschaft monatelang die Macht im Betrieb aus. Ohne einen Erlaubnisschein des Betriebsrates konnte kein LKW die Tore passieren. Die ArbeiterInnen kontrollierten die Produktion. Sie besaßen eigene Medien (den „Offenen Kanal“) und öffneten die Belegschaftsversammlungen für Außenstehende. Zu den Versammlungen des Bürgerkomitees kamen zwei Mal in der Woche 800 bis 1000 Interessierte.

### 1997: Als die Bergarbeiter zum Bundestag stürmten



Im Frühjahr 1997 wurden Pläne zur drastischen Kürzung der Subventionen für den Steinkohleabbau bekannt. Die Schließungspolitik der Kohl-Regierung rief im Ruhrgebiet Empörung hervor. Am 14. Februar bildeten 220000 Menschen eine Menschenkette von Neukirchen-

Vluyn nach Lünen. Am 7. März besetzen die Bergleute alle Zechen im Ruhrgebiet und im Saarland. Sie blockieren Hauptverkehrsstraßen und stürmten Rathäuser. Nachdem 20 Bergarbeiter begonnen hatten, die FDP-Zentrale in Bonn zu belagern, fuhr immer mehr Bergleute in die damalige Bundeshauptstadt. Am 10. März machten mehreren tausend Kumpel die FDP-Zentrale völlig dicht. Am 11. März waren 15000 Bergarbeiter aus dem Ruhrgebiet in Bonn. Als Kanzler Kohl die Verhandlungen abbrach, weil er keine Gespräche „unter dem Druck der Proteste“ wollte, durchbrachen mehrere Tausend Bergleute die Polizeiketten und drangen in die Bannmeile um den Bundestag ein. Nur noch ein paar Hundert Meter trennten sie vom Parlamentsgebäude. Da stellten sich ihnen Oskar Lafontaine und Joschka Fischer entgegen. Sie forderten die Bergarbeiter zum Rückzug auf und redeten sie von der Straße.

Von daher hat der IG Metall-Vorstand auch kein Interesse an einer gemeinsamen Aktion der KollegInnen von ThyssenKrupp und Opel (und Hochtief). Denen wiederum verstellt die bloße Managementkritik die Sicht auf ihre gemeinsamen Klasseninteressen.

## Wie im Ruhrgebiet gekämpft wurde

Der Niedergang der Montanindustrie bedeutete Betriebs-schließungen. Manchmal trafen sie auf erbitterten Widerstand. Noch heute ist für viele Menschen die „Brücke der Solidarität“ in Duisburg-Hochfeld ein Symbol für den Kampf der StahlarbeiterInnen gegen die Schließung von Krupp-Rheinhausen. Auch die Bergarbeiter führten 1997 einen furiosen Arbeitskampf gegen Betriebsschließungen und Entlassungen. Diese Erfahrungen sind der Erinnerung wert.



### 1987/88: Als die Stahlarbeiter bei Krupp-Rheinhausen das Sagen hatten

1987-88 kämpften die StahlarbeiterInnen gegen die Schließung von Krupp-Rheinhausen. Am 2. Dezember 1987 hatte die Nachtschicht des Hüttenwerkes eine Rheinbrücke besetzt. Ihr Kampf elektrisierte das ganze Ruhrgebiet. Am 10. Dezember demonstrierten 200.000 ArbeiterInnen und Angestellte im Revier gegen die Schließung und am 20. Januar 1988 demonstrieren rund 50.000 Stahlkocher aus mehr als 60 Hüttenwerken in Duisburg.

Noch nie zuvor in der Geschichte des Kapitalismus wurden so viel Stahl und so viele Fahrzeuge produziert. Das Auf und Ab der Produktion fiel aber nicht überall gleich aus:

### Rohstahlproduktion in Mio. t nach Wirtschaftsräumen

|             | USA  | EU27  | Japan | China |
|-------------|------|-------|-------|-------|
| <b>2006</b> | 98,6 | 206,9 | 116,2 | 421,0 |
| <b>2009</b> | 58,2 | 139,4 | 87,5  | 577,1 |
| <b>2012</b> | 86,4 | 169,4 | 107,2 | 716,5 |

(Quelle: worldsteel association)

China konnte selbst während der Wirtschaftskrise 2007 – 2009 seine Weltmarktposition im Stahlbereich ausbauen. Nur die Zuwachsraten fielen bescheidener aus. Dagegen brach im gleichen Zeitraum die Stahlproduktion von Japan (von 120,2 auf 87,5 Mio. t), der EU27 (von 210,2 auf 139,4 Mio. t) und der USA (von 98,1 auf 58,2 Mio. t.) drastisch ein.

Mit anziehender Konjunktur schoss die Stahlproduktion Chinas erneut in die Höhe. Allein von 2008 bis 2011 wuchs sie um 170,9 Mio. t. Das war in nur drei Jahren so viel Zuwachs wie die gesamte Stahlproduktion der EU27 im Jahr 2012 betragen hat. Dagegen haben die USA, Japan und die EU27 bis 2012 noch nicht ihren Stahlausstoß von 2007 erreicht.



2. In China baute GM 2010 ca. 222.500 Opel Astra J als Buick Excelle GT.

Ähnlich wie beim Stahl hat sich die Weltproduktion von Kraftfahrzeugen entwickelt:

**KFZ-Produktion in Millionen KFZ nach Wirtschaftsräumen**

|      | USA  | EU27 | Japan | China |
|------|------|------|-------|-------|
| 2007 | 10,8 | 19,7 | 11,6  | 8,9   |
| 2009 | 5,7  | 15,3 | 7,9   | 13,8  |
| 2011 | 8,7  | 17,6 | 8,4   | 18,4  |

(Quelle: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

In China hatte die Produktion von Kraftfahrzeugen selbst 2007-2008 beim Ausbruch der Weltwirtschaftskrise zugenommen. Dagegen ist die KFZ-Produktion 2007-2009 in den USA, der EU27 und Japan stark zurückgegangen. Seitdem hat sie sich wieder erholt, ist aber in den drei großen imperialistischen Blöcken nicht auf den Stand von 2007 gelangt.

Das Fazit lautet:

Die Kräfteverhältnisse auf dem Weltmarkt haben sich seit der Wirtschaftskrise 2007 drastisch verändert. Auch die europäischen, japanischen und amerikanischen Autokonzerne profitieren von der höchsten weltweiten Auto- und Stahlproduktion der Geschichte dank der Wachstumsraten des chinesischen Marktes, insofern sie in China an neuen Produktionsstätten beteiligt sind. Doch in ihren eigenen Wirtschaftsräumen USA und Europa schrumpften die Märkte. Dort ist die Überproduktionskrise noch nicht überwunden.



Angestellten zu vertreten, schwätzen die „Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat“ das nach, was das Gedankengut der KapitaleignerInnen und ManagerInnen ist.

Sich im Aufsichtsrat einer neoliberalen Gehirnwäsche zu unterziehen, ist ein lukrativer Job. Zwar musste Bertin Eichler, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender von ThyssenKrupp und Hauptkassierer im IG Metall-Vorstand, 90 Prozent seiner Aufsichtsratsvergütung an die Hans-Böckler-Stiftung abführen. Die 10 Prozent, die er behalten durfte, machten immerhin vom Geschäftsjahr 2003/2004 bis zum Geschäftsjahr 2011/2012 bei einer Gesamtvergütung von 1967372 Euro für Eichler ca. 196737 Euro aus. Verantwortung trug er nicht. Bertin Eichler saß seit dem 23. Januar 2004 im Aufsichtsrat und im „STRATEGIE-, FINANZ- UND INVESTITIONSAUSSCHUSS“ von ThyssenKrupp. Hob er dort nicht brav sein Händchen und nickte gemeinsam mit Gerhard Cromme, dem Totengräber von Krupp Rheinhausen, die Investitionen in Brasilien und den USA ab? Schuldbewusstsein hat der Hauptkassierer und Vorstandsmitglied der IG Metall nicht, sonst wäre er längst zurückgetreten.

Die Konsequenz ist fatal. Weil der IG Metall-Vorstand mit seiner Politik des Co-Managements mitverantwortlich für die Existenzkrise des ThyssenKrupp-Konzerns ist, versucht er jeden Protest der Beschäftigten zu verhindern. Denn seit wann demonstriert die IG Metall gegen sich selbst? Nicht viel besser verhielt sich der IG BAU-Vorsitzende Klaus Wiesenhügel im Aufsichtsrat von Hochtief: „Nach Gesprächen mit ACS rechnet Wiesenhügel nun nicht mehr mit einer Zerschlagung von Hochtief“ (Handelsblatt 21.01.11). Diese wurde dann am 7.02.2013 von der WAZ ans Tageslicht gebracht.

Das sind die bitteren Früchte der (paritätischen) Mitbestimmung in den Aufsichtsräten von Aktiengesellschaften.

In diesem Fall bedeutet „wir“, keinen eigenen Standpunkt gegenüber einem Kapitaleigner zu haben, der ganz weg vom Stahl, hin zu einem Technologiekonzern will.

Die „Gemeinsame Erklärung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der ThyssenKrupp AG“ fordert: „Der Vorstand muss sich endlich wieder auf das konzentrieren können, was sein eigentlicher Job ist: Die Arbeitsplätze bei ThyssenKrupp sichern, in die Zukunft investieren, auf den Märkten bestehen und vernünftige Erträge erwirtschaften, um den Konzern dauerhaft zu stabilisieren“.



Mana Neyestani

Wer dem Vorstand einer Aktiengesellschaft die Sicherung der Arbeitsplätze als Ziel andichtet, betrügt nicht nur andere, sondern auch sich selbst. Die Vertreter der Kaputalseite sind knallhart und wissen ganz genau, dass sie den Profit durch die Wegrationalisierung von Arbeitsplätzen steigern können. Sie lassen sich von Ermahnungen nicht beeindruckt, wie der Abbau von 4000 Arbeitsplätzen zeigt.

Bei Hochtief sitzt der Vorsitzende der IG Bauen-Agrar-Umwelt, Klaus WieseHügel, im Aufsichtsrat. WieseHügel, der im Gewerkschaftsvorstand „alle politischen Aufgaben mit Ausnahme der Berufsbildungs- und Handwerkspolitik“ monopolisiert, war dem Betriebsrat im Aufsichtsrat „ohne Absprache mit dem Betriebsrat, der sich gegen die feindliche Übernahme durch den spanischen Baukonzern wehrte,“ mit einer einseitigen Vereinbarung mit ACS in den Rücken gefallen.

Anstatt die Klasseninteressen der ArbeiterInnen und

Konzerne und imperialistische Blöcke kämpfen um schrumpfende Märkte in Krisenzeiten sehr viel erbitterter als um wachsende Märkte in Zeiten eines allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs. Das erklärt die aktuelle Lage von General-Motors / Opel, von ThyssenKrupp und von Hochtief.

⇒ Für die kapitalistische Konkurrenz sind auf dem Weltmarkt zwei, drei oder vier der 15 größten Autokonzerne überflüssig. General Motors machte am 1. Juni 2009 Pleite. Da jeder Konzern versucht, auf Kosten der Konkurrenz zu überleben, heißen für das Kapital die „Lösungen“: Fusionen bzw. Beteiligungen (z.B. GM mit 7,0 % an PSA Peugeot-Citroen zur Kooperation bei Einkauf und Entwicklung), Produktionseinschränkungen und Massenentlassungen (Fiat in Polen, Peugeot-Citroen in Frankreich) oder Fabrik-schließungen (Ford in Belgien und England, Opel in Bochum). Ursache ist nicht eine verfehlte Modellpolitik, Managerfehler, Exportverbot für Asien usw., sondern sind die veränderten Kräfteverhältnisse auf dem kapitalistischen Weltmarkt.

⇒ ThyssenKrupp machte im letzten Stahlboom riesige Profite. Die wollte der Vorstand unter Cromme nutzen, um sich dauerhaft unter den 10 größten Stahlkonzernen der Welt zu etablieren. Doch die Gewinne aus dem Stahlboom wurden in Brasilien in ein Sumpfgebiet und in den USA in den Sand Alabamas gesetzt. Doch die Gewinne aus dem Stahlboom wurden in Brasilien in ein Sumpfgebiet und in den USA in den Sand Alabamas gesetzt. Im kapitalistischen Sinne waren das 12 Mrd. Euro Fehlinvestitionen. In der Konkurrenz der Weltstahlkonzerne wurde ThyssenKrupp abgehängt. Ursache sind aber nicht „Managerfehler“, sondern ist die verschärfte Konkurrenz auf dem kapitalistischen Weltmarkt.

⇒ Der Baukonzern ACS hatte Ende des Geschäftsjahres 2012 über 10,5 Milliarden Euro Schulden. Den größten Teil seiner Hochtief-Aktien musste ACS an die Großbank BBVA verpfänden. Die Ursache für den Einbruch des Konzerns ist nicht etwa die Finanzierung von Real Madrid, sondern sind die Probleme auf dem Bau- und Immobilienmarkt.

Sicherlich bleibt richtig: Vorstände, Manager und Aufsichtsräte von ThyssenKrupp haben für ihre Entscheidungen keinen „goldenen Handschlag“, sondern einen Tritt in den Hintern verdient. Aber nicht die Manager bestimmen die Märkte, sondern die Märkte diktieren die Handlungen der Vorstände, die im Interesse der KapitaleignerInnen handeln.



Die Konkurrenz auf dem Weltstahl-, Weltfahrzeug-, Bau- und Immobilienmarkt ist für die Probleme von ThyssenKrupp, General Motors / Opel und Hochtief verantwortlich. Der Fehler ist das kapitalistische System, das ein paar Figuren an der Konzernspitze über das Leben von 150000 (TK), 200000 (GM) und 75000 Menschen (Hochtief) entscheiden lässt.



## Gehirnwäsche für Belegschaftsvertreter



Mana Neyestani

Gegen das „Aus“ bei Opel in Bochum verkündete der IG Metall-Vorsitzende Huber: „Die IG Metall akzeptiert eine Schließung des Standortes Bochum nicht (...). Wenn Opel dort jetzt ersatzlos alle Produktionsarbeitsplätze abbauen will, ist das eine offene Kampfansage an uns“. Wer Hubers Zeilen aufmerksam liest, kann das Signal zum Rückzug nicht übersehen: Was, wenn Opel das Werk schließt, aber eintausend MontiererInnen bleiben und das GM-Management ein paar hundert Schulungsmaßnahmen in einer „Beschäftigungsgesellschaft“ anbietet? Sagt dann die IG Metall „Ja“ und „Amen“ zur Schließung?

## Was sagen die Betriebsräte und Gewerkschaftsvorstände?

Opel-Gesamtbetriebsrat Schäfer-Klug führt die Lage von Opel nicht auf die kapitalistische Konkurrenz, sondern auf „jahrzehntelange Managementfehler und mangelnde Kontinuität der Unternehmenspolitik“ zurück (IGM 11.12.12). „Für den schwächelnden europäischen Markt allein zu produzieren sei zu wenig, betonte der Bochumer Betriebsratsvorsitzende Einenkel. Nur mit einer Öffnung der Märkte sei es möglich, die Überkapazitäten abzubauen, die GM mit 30 Prozent beziffere“ (Focus 1.4.2012). Der Bochumer Betriebsrat will, dass Opel neue Märkte erschließt. Der Blick richtet sich nach Asien. Doch wenn China Autos von Opel wollte, hätte General Motors längst geliefert.

Vor den Ursachen für die Existenzkrise von ThyssenKrupp schließt der Betriebsratsvorsitzende der TK-Steel, Günter Back, fest die Augen: „Wir haben keine Stahlkrise, wir haben keine Überkapazitäten“ (WAZ 4.10.2012). Back meint sogar: „Wir müssen beweisen, dass wir uns am Markt halten können“ (Focus 8.2.13).