

Die sechs Sollbruchstellen der "Opel-Lösung" Oder: Pfingsterleuchtung 2009 bei Kanzlerin und VW

von Winfried Wolf

Es muss schon einiges zusammenkommen, damit ein Marxist, Verkehrsexperte und Kritiker der Autogesellschaft einem adligen Manchesterkapitalisten, Neoliberalen und Wirtschaftsminister zustimmt. Und es kam ja auch einiges zusammen, sodass ich Karl-Theodor zu Guttenberg in seiner Feststellung, wonach das für Opel gefundene Konzept nicht tragfähig sei, zustimmen muss.

Bei der Perspektive, die zu Guttenberg formuliert – eine Opel-Insolvenz – hört die Gemeinsamkeit bereits wieder auf. Die einzig glaubwürdige Perspektive – zu der ich auch öffentlich aufforderte – wäre eine Besetzung aller Anlagen von General Motors in Europa durch die Beschäftigten und eine Neuverhandlung aller Fragen auf Basis dieses Faustpfandes.

Doch in der Analyse der Sollbruchstellen des Opel-Konzepts könnte es einige Übereinstimmung zwischen mir und dem Polit-Shooting-Star mit dem gegelten Haar geben. Allerdings schweigt zu Guttenberg inzwischen zu den Details seiner Kritik. Schließlich will er Wirtschaftsminister bleiben – möglichst auch nach dem 27. September. Dann könnte er in einer schwarz-gelben Regierung sogar den angeblich großartigen Deal in Sachen GM/Opel nochmals scheitern lassen.

Womit ich die erste von sechs Sollbruchstellen es angeblich gefundenen Konzeptes für eine Lösung der Opel-Krise angesprochen habe. Sie lautet: Es gibt weiterhin kein vertraglich bindendes Opel-Konzept. Der Clou: Kaum einer hat's gemerkt!

Am Pfingstwochenende, dem 30. und 31. Mai 2009, gab es gar kein neues Opel-Konzept, wie dies seitens der Bundesregierung und dem Opel-Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Klaus Franz impertinent behauptet wird. Vielmehr gibt es ein drei Seiten dünnes "Memorandum of Understanding", eine rechtlich unverbindliche Absichtserklärung, an der die Bundesregierung, der zu diesem Zeitpunkt klinisch bereits tote GM-Konzern und der kanadische Autozulieferer Magna beteiligt sind. Mit dem faktischen GM-Eigner, dem US-Präsidenten Barack Obama, führte die Kanzlerin gerade mal ein ergänzendes "sehr gutes, persönliches Telefongespräch" – welch wunderbare Geschäftsgrundlage!

Die rechtlich verbindlichen Verträge sollen laut Magna "in rund zwei Monaten" unterzeichnet sein; laut Bundesregierung gibt es ein solches "Closing im September". Das aber heißt, dass es einen rechtlich verbindlichen Vertragsabschluss erst kurz vor der Bundestagswahl – oder eventuell am Ende nach diesen Wahlen – geben könnte.

Bereits Anfang Dezember 2008 teilte die GM-Konzernspitze mit, sie suche "Hilfe für die europäischen Töchter". Mitte Dezember hieß es bereits ausdrücklich: "Opel plant Zukunft ohne General Motors" (so eine Schlagzeile in der FTD vom 15.12.2008). Vor Weihnachten erklärte die Kanzlerin, "noch in diesem Jahr" (2008) werde eine Lösung gefunden.

All das heißt: Ein gutes halbes Jahr nach dem offenen Ausbruch der Opel-Krise wird als Fortschritt verkündet, man werde in vielleicht einem Vierteljahr wasserdichte Vereinbarungen haben. Das ist nicht nur Ausdruck einer handwerklich miserablen Leistung. Das ist ein derart zynischer Umgang mit Zehntausenden Existenzen, wie er auch hierzulande selten zuvor praktiziert wurde. Man kann auch vermuten: Hier wird bewusst und gerade auch jetzt hingehalten, hinausgezögert und auf eine Zersetzung von Gegenwehr gesetzt.

Die Sollbruchstelle Nr. 2 ist die extrem labile Struktur, in die Opel seit dem Pfingstwochenende eingebracht wird: Weil Magna und die Sberbank aktuell nicht bei Opel einsteigen, wurde Opel (und GM Europe ohne Saab) zunächst bei GM ausgegliedert und zu einer Art New Opel umformiert.

Sodann sind nun 65 Prozent dieser New Opel in eine Treuhandgesellschaft eingebracht; 35 Prozent der Anteile an der neuen Opel-Gesellschaft bleiben jedoch Eigentum des alten Eigentümers GM (sie sind seit Montag, dem 1. Juni, 14 h, unter Kontrolle des GM-Insolvenzverwalters). Die Treuhandgesellschaft soll am vergangenen Pfingstsonntag bereits notariell gegründet worden sein. Während man an allen wichtigen Stellen des Opel-Konzepts monatelang schluderte und im Vagen verblieb, wurde diese Struktur offensichtlich von langer Hand vorbereitet. Die formellen Eigentümer der Opel-Treuhand bleiben unklar (u.a. wurde die Beratergesellschaft PriceWaterhouse genannt). Bekannt ist allerdings, dass es zwei Geschäftsführer geben wird, wobei GM den einen stellt und der zweite von der Bundesregierung berufen wird. Die Zusammensetzung des ebenfalls bereits beschlossenen 5-köpfigen Treuhand-Beirats deutet auf die tatsächlichen Machtverhältnisse hin: Zwei Beiräte stellt die Bundesregierung, zwei GM, der "neutrale fünfte" wird Fred Irwin sein, der Präsident der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland, also der Vertreter der US-Industrie in Deutschland. An der Spitze der neuen Opel-Gesellschaft soll der bisherige GM Europe-Boss Carl-Peter Forster stehen. Forster hatte vor zwei Wochen Schlagzeilen gemacht, da er seine GM-Anteile zusammen mit den Panikverkäufen anderer GM-Topleute abgestoßen hatte.(1)

Ein spezifischer Aspekt mag die extrem labile Konstruktion noch konkretisieren. Magna gewährt der neuen Opel-Gesellschaft einen Übergangskredit von 300 Millionen Euro. Für diesen bürgt allerdings die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bund. Magna soll für diesen komplett risikolosen Kredit eine Verzinsung von 8 Prozent erhalten. Die neue Opel-Gesellschaft soll den Kredit später an Magna zurückzahlen. Die neuen möglichen privaten Eigentümer profitieren also auch hier von ihrem (möglichen) Einstieg; sie zahlen dafür so gut wie nichts.

Sollbruchstelle Nr. 3 sind die möglichen neuen privaten Opel-Eigner. Nach dem Memorandum of Understanding und den begleitenden – ebenfalls rechtlich unverbindlichen - Erklärungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt der kanadische Autozulieferer Magna und die russische Sberbank Teile der Treuhand übernehmen.(2) Interessanterweise wird auch dann Magna nur 20 Prozent der Anteile an der Opel-Treuhand übernehmen; die Sberbank soll in diesem Fall mit 35 Prozent der größte neue private Miteigentümer werden. Und: GM bzw. die GM-Nachfolgegesellschaft soll auch in einem solchen Fall weiter mit 35 Prozent beteiligt bleiben. Die restlichen 10 Prozent der Anteile dürfen sich dann die Opel-Händlern und die Opel-Beschäftigten aufteilen. Selbstausbeutung wird Trumpf.

Die Struktur der möglichen neuen privaten Opel-Gesellschaft wäre dann von GM und der Sberbank dominiert; diese beiden wären die größten Anteilseigner. Im Klartext: Kommt es zu dieser erstrebten "privatwirtschaftlichen Neuordnung" von New Opel, so wären die Eigentümer

- erstens eine zunächst krachend pleite gegangene und dann unter *staatlicher* Kontrolle stehende Gesellschaft New GM
- zweitens eine russische *Staatsbank*, die sich im Strudel der russischen Finanzkrise befindet und die eng vernetzt ist mit dem kriselnden russischen Autobauer Gaz
- und schließlich drittens ein Autozulieferer, der weitgehend von GM (und Opel Europe) abhängig ist und dessen Umsatz sich im ersten Halbjahr 2009 schlicht halbiert hat.

Na denn: Prösterchen!

Die vierte Sollbruchstelle ergibt sich daraus nahtlos – es ist der immer wieder als notwendig angesehene, aber komplett fehlende Bruch mit GM. Genauer: Es sind die *neuen* Opel-Bindungen an New GM.

So wurde bereits jetzt vereinbart, dass die neue Opel-Gesellschaft an GM bzw. inzwischen an das GM-Nachfolgeunternehmen Lizenzgebühren für den weiteren Bau der aktuellen Opel-Pkw-Flotte zu zahlen hat. Generell besagt ein Anteil von 35 Prozent, den GM an New Opel weiter halten soll, dass der Einfluss des US-Konzerns bei Opel absolut entscheidend bleibt. Da Magna nach Delphi

(der ehemaligen GM-Tochter, die seit geraumer Zeit unter dem Konkursrecht, Chapter 11, operiert) der zweitgrößte GM-Zulieferer ist, könnte GM im Zweifelsfall bei Abstimmungen auch auf Magna-Stimmen rechnen – womit bei Opel allein GM und Magna eine 55 Prozent Mehrheit hätten.

Hier muss man sich ins Gedächtnis rufen, dass Opel nur eine Überlebenschance hat, wenn das Unternehmen entweder als Teil einer neuen GM-Gesellschaft operiert, oder wenn es als wirklich unabhängiger Konzern auftreten kann. Doch die hier gewählte Konstruktion bedeutet: New Opel wird die wesentlichen Nachteile einer Bindung an GM behalten (Geldtransfer nach USA; US-Beeinflussung der Management-Strategie), aber wesentliche Vorteile einer solchen Bindung verlieren (z.B. wird es eine gemeinsame Plattformstrategie nur da geben, wo das GM in den Usa für sinnvoll – also für die eigene Profitabilität nützlich – hält. Es gibt nur eine einseitige Einflussnahme von GM auf Opel und keine in umgekehrter Richtung).

Daraus folgt erneut logisch die *fünfte Sollbruchstelle*. Und die ist wirklich ein Hammer: *New Opel wird auf entscheidenden Automärkten nicht uneingeschränkt präsent sein dürfen.*

Offiziell heißt es in dem Memorandum of understanding großzügig, dass Opel "weltweit Pkw verkaufen darf". Doch dann wurde zugleich vereinbart, dass dies nicht für die USA, für eine längere Frist nicht für Kanada und nur unter spezifischen Auflagen für China gelte. Das sind tödliche Einschränkungen für einen Pkw-Massenhersteller. Dieser muss, wenn er international als konkurrenzfähig gelten soll, nach bisheriger Auffassung auf mindestens vier der fünf entscheidenden Regionalmärkte für Massen-Pkw mit eigenen Fertigungen (oder strategischen Bündnispartnern) präsent sein. Es geht dabei um Nordamerika (was weiterhin den größten Pkw-Markt darstellt), China (inzwischen der zweitgrößte Pkw-Absatzmarkt), Europa und Südamerika. Doch New Opel soll von den zwei wichtigsten Märkten ferngehalten werden. Die Behauptungen, die neue Lösung erschließe Opel den russischen Markt, ist gerade wegen der Bündnispartner Sberbank und Gaz mehr als fragwürdig.(3)

Übrigens: Der Ausschluss von Opel vom wichtigen chinesischen Markt ist von längerer Hand geplant. GM beschloss Ende 2008, dass der Konzern in China nur mit den Marken Buick, Chevrolet und Wuling (letzteres eine GM-Fertigung in China) antritt. Opel ist in China mit eigenen Modellen nur in homöopathischer Dosierung präsent; 2008 wurden dort 4000 Opel-Modelle verkauft. Auch das neue Modell Insignia wird in China nicht als Opel, sondern als Buick präsentiert.(4)

Womit wir bei der *sechsten und entscheidenden Sollbruchstelle* sind: *Opel kann nicht auf einen Pkw-Output kommen, der eine Überlebensfähigkeit garantiert.*

Es zeichnet sich überhaupt nicht ab, wie in einer beschriebenen Struktur Opel eine Chance bekommen soll, den für eine Überlebensfähigkeit erforderlichen Pkw-Output – und das heißt: eine Verdreifachung der aktuellen Jahresfertigung in spätestens fünf Jahren - zu erzielen. GM Europe hatte vor der Krise, 2008, einen Pkw-Ausstoß von rund 1,5 Millionen Einheiten. Dieser dürfte spätestens 2010, nach Auslaufen der Abwrackprämien, nach dem Ausscheiden von Saab und in Folge der weltweiten Strukturkrise auf eine Million Einheiten abgeschmolzen sein. Um auf dem Weltmarkt in dem Massen-Segment von kleinen und Mittelklasse-Pkw überleben zu können (und Opel ist nicht wie BMW oder Daimler von Nischenprodukten wie Luxus-Pkw oder Sportwagen geprägt!), wird ein Pkw-Jahresausstoß von 3,5 bis 4 Millionen als Minimum angesehen. Das ist rund drei Mal mehr als der reale Opel-Output 2010. Faktisch wird Opel, wenn das neue Unternehmen denn mehr als zwei Jahre überleben sollte, in Strukturen eingepresst, die ein eigenständiges Überleben ausschließen.(5)

Bereits drei der angeführten Sollbruchstellen dürften ausreichen, um eine mittelfristiges Überleben von Opel in Frage zu stellen. Bei der Summe von sechs solcher Knackpunkte ist absolut nicht

erkennbar, wie es auf einer rein marktwirtschaftlichen Basis eine Perspektive für Opel und das heißt hier: für die mehr als 25.000 Arbeitsplätze bei GM Europe geben könnte. Das Unternehmen wird bewusst in die Situation eines Auslaufmodells gebracht. Ich wiederhole mich: Eine Überlebensperspektive kann nur aus der Eigenaktivität der Beschäftigten erwachsen.

Wenn das so ist, dann ist allerdings die Frage gerechtfertigt: Warum treten dann Leute vom Fach so vehement für die angeblich gefundene "Opel-Lösung" ein? Warum argumentiert der allgegenwärtige "Automobilexperte" Ferdinand Dudenhöffer, das "Magna-Modell" bietet die beste Alternative für Opel, die langfristiges Wachstum garantiert? Warum redet derselbe "Auto-Professor", der es besser wissen müsste, Magna zum hochmodernen Autobauer hoch und Fiat zu einem Schrottunternehmen herunter?(6) Die Antwort ist einfach: Hier sind strategische Interessen im Spiel; es geht um Hunderte Milliarden Euro-Umsätze und Dutzende Milliarden Euro mögliche oder verlorene Profite.

Denn tatsächlich war das Pfingstfest 2009 in der causa Opel durchaus, ganz im Sinne des religiösen Festtages, ein Tag der Erleuchtung – aber nicht eine Erleuchtung im Sinne der Opel-Beschäftigten. Tatsächlich dient die an diesem Wochenende gefundene "Lösung" allen möglichen Institutionen, Unternehmen und Seiten, nur nicht den im Unternehmen Opel Beschäftigten. Wir kommen auch hier auf die Zahl sechs – auf sechs Nutznießer dieser Lösung, auf sechs, die Pfingsten 2009 weiterhin als Fest der Erleuchtung sehen können:

- Die gefundene "Opel-Lösung" ist zunächst – (1) - zum Nutzen und Frommen der neuen zunächst staatlichen Gesellschaft GM, die weiter Zugang zur Opel-Technologie haben und die weiter von Lizenzgebühren von Opel profitieren wird. New GM wird der Kern einer neuen US-amerikanischen Offensive in der weltweiten Autoindustrie werden. Und New GM respektive die US-Regierung können bei dieser Lösung sicher sein, dass von Opel keinerlei Gefahr in Form eines gefährlichen Konkurrenten erwächst. Opel wird von den für New GM wichtigen Märkten weitgehend ausgeschlossen sein. Damit dürfte im übrigen auch die Konstruktion Fiat-Chrysler kritisch werden und es auf dem US-Markt perspektivisch nur noch einen "nationalen" Autobauer geben.
- Die "Opel-Lösung" dient (2) der russischen Sberbank und dem mit dieser Bank verbundenen Autohersteller Gaz. Der russische Autobauer wird auf diesem Weg im zivilen Sektor Zugang zu einem großen westlichen Konzern und zu seinen Technologien erhalten. Dies wird auch als ein Durchbruch der russischen Bestrebungen zu strategischen Kapitalverbindungen mit Westeuropa gesehen werden. Das kann im übrigen mittelfristig und vor dem Hintergrund der Klima- und Energiekrise mit strategischen Folgen für die Weltpolitik verbunden sein.(7)
- Die "Opel-Lösung" hilft (3) zumindest kurz- und mittelfristig dem kanadischen Autozulieferer Magna, der Opel und GM als wichtigste Abnehmer seiner Produkte behält, der finanziell teilweise von der gefundenen Konstruktion profitiert (siehe der zu verzinsende 300-Millionen-Euro-Kredit) und der keinerlei Risiken eingeht, aber viel gewinnen kann. Inwieweit Magna längerfristig bei dem Deal gut fährt, sei dahingestellt und ist hier nicht unser Thema.(8)
- Die "Opel-Lösung" ist (4) für die gesamte weltweite Autobranche und hier für die rund zehn Platzhirsche in derselben von großer positiver Bedeutung: Mit den Vereinbarungen wird weitgehend ausgeschlossen, dass eine gefährlicher neuer Konkurrent – Fiat-Chrysler-Opel – sich entwickeln kann. Gleichzeitig können die großen Autokonzerne nun darauf setzen, dass Opel mit seinem 7,5-Prozent-Markt-Anteil in Europa in rund fünf Jahren Geschichte sein wird und dass diese Marktanteile dann ihnen zufallen.
- Die "Opel-Lösung" dient (5) in Deutschland vor allem dem VW-Konzern, der auf dem

deutschen Pkw-Markt der entscheidende Massenhersteller ist. Nur noch Ford als konkurrenzfähiger Pkw-Massenhersteller hat in Deutschland eigene Kapazitäten in den gleichen Segmenten und muss – so Ford die weltweite Strukturkrise übersteht – als ernsthafter Konkurrent angesehen werden. Im Fall des Zustandekommens einer Verbindung Fiat-Chrysler-Opel hätte VW (und hier vor allem mit den Marken VW, Seat und Skoda) erheblich gelitten. Vor diesem Hintergrund ist verständlich, wenn hinter den Kulissen des Opel-Dramas Gerhard Schröder eine erhebliche Rolle spielte. Er machte sich auch dafür stark, dass alles auf die "Lösung Sberbank-Magna" hinauslief: Der Ex-Kanzler ist bekanntlich eng vernetzt mit russischen Interessen; er profitiert indirekt auch persönlich von solchen Verbindungen. Gleichzeitig war der Ex-Autokanzler Schröder und erst recht der ehemalige niedersächsische Ministerpräsident eng mit dem VW-Konzern verbunden. Die Interessen am russisch-deutschen Geschäft und die Verbindungen zu VW passen hier ausgezeichnet zusammen. Ehrlicherweise hat Außenminister und Mächtigen-Kanzler Steinmeier nach dem Pfingstwochenende auf diese Zusammenhänge hingewiesen.(9)

- Schließlich wirkt diese Vereinbarung (6) für die Bundesregierung und insbesondere für die CDU- Bundeskanzlerin wie eine Große Pfingsterleuchtung: Ist es mit ihr doch möglich, mehrere Interessen unter einen Hut zu bringen: Die Opel-Beschäftigten werden ein weiteres halbes Jahr hingehalten, sprich: verschaukelt; dasselbe gilt für die Öffentlichkeit. Damit dürfte das Thema Opel bei der Bundestagswahl kaum mehr für CDU/CSU negativ zu Buch schlagen, zumal eine Lösung gefunden wurde, bei der die SPD voll mit im Boot sitzt. Gleichzeitig stehen die Bundeskanzlerin und der Bundeskanzlerkandidat mit dieser Art "Opel-Lösung" der Herausbildung eines Auto-Weltchampions VW-Porsche nicht im Weg; sie haben vielmehr viel dafür getan, eine nationale Lösung auf diesem Gebiet zu verteidigen und ein "europäisches Projekt" auszubremsen. Schließlich und endlich ist der Preis, den die Bundesregierung für diese Großtat zu zahlen hat – drei bis fünf Milliarden Euro – eher ein Schnäppchen gemessen an den 15 Milliarden, die allein die Commerzbank kostet, oder im Vergleich zu den 110 Milliarden Euro, die bisher allein in das Fass-ohne-Boden-HypoRealEstate "investiert" wurden. Vor allem gelang es, eine direkte staatliche Beteiligung an Opel zu vermeiden und eine sofortige Subventionierung von Opel hinauszuschieben. Damit hat man ausreichend Spielraum für vergleichbar zynische Spielchen in späteren Fällen vergleichbarer Art, so im Fall Arcandor.

Diejenigen, die die Zeche bezahlen, sind die Beschäftigten bei Opel und die Kolleginnen und Kollegen in der ebenfalls betroffenen Zulieferindustrie (übrigens auch bei Magna). Bereits jetzt wurde ohne größere Proteste vereinbart, dass es bei GM Europa einen Abbau von 11.600 Arbeitsplätzen geben wird.(10) Ziemlich klar ist, dass das Autounternehmen Saab damit definitiv begraben werden wird (was zusätzliche, in der oben genannten Zahl nicht enthaltene mehr als 4000 zerstörte Jobs beinhaltet). Der Abbau bei GM Europe wird vor allem außerhalb Deutschlands stattfinden und in den nächsten 12 Monaten zur Schließung von mindestens zwei nicht-deutschen Werken führen. In Deutschland sollen in kurzer Frist weitere rund 2500 Opel-Jobs abgebaut werden. Dies soll vor allem das Bochumer Werk treffen, das in Rüsselsheim durch kämpferische Streiks und eine latent hohe Streikbereitschaft unangenehm in Erinnerung geblieben ist. Die Belegschaft des Bochumer Opel-Werks wurde bereits drastisch reduziert; der neue Aderlass könnte für dieses Werk den Todesstoß darstellen.

Perspektivisch und bereits mittelfristig – in den nächsten drei bis fünf Jahren - sind jedoch *alle* noch bestehenden Arbeitsplätze bei General Motors Europa respektive Opel und Vauxhall in Europa bedroht. Man muss es offen aussprechen: Opel kann unter den gegebenen Bedingungen nicht überleben. Und der Tod auf Raten und die Verdummung von Beschäftigten und Öffentlichkeit ist ja auch deshalb so tragisch und gefährlich, weil sie bei aktiver Beteiligung der Mehrheit des Gesamtbetriebsrats, allen voran bei Unterstützung durch den Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Klaus Franz stattfindet.

Franz sprach unmittelbar nach den Pfingstereignissen von einer "Erleichterung über den Magna-Einstieg". Es geht, wie aufgezeigt, vor allem um die Fortdauer des GM-Einflusses und um den Einstieg einer problematischen russischen Staatsbank. Diese Art Uminterpretation des realen Gehalts der "Opel-Lösung" ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht unhaltbar und aus Sicht der Opel-Beschäftigten unverantwortlich.(11)

Darüber hinaus wirkt die Aussage des Opel-Gesamtbetriebsratsvorsitzenden, wonach Magna "ein hochmodernes Unternehmen mit einer interessanten Unternehmenskultur" sei, was ein Zusammengehen "zu einer spannenden Herausforderung" mache, ausgesprochen zynisch.(12)

Kennen diejenigen, die den Verrat und den Verkauf der Opel-Beschäftigten und die Verdummung der Öffentlichkeit betreiben, den Opel-Manta-Song aus dem Jahr 1990? Gleichgültig, ob sie dies tun oder nicht – just wie in den Verszeilen der "neuen deutschen Welle" beschrieben, wird aktuell eine tragische und perfide Selbsttäuschung als "Opel-Lösung" präsentiert:

*Ich fahr ja den Manta
Das iss 'n starker Bock.
Da drin werd ich zum Panther
Und fahr dauernd um 'n Block.(13)*

Anmerkungen:

- ¹ 1) Carl-Peter Forster hatte angeblich nur Anteile im Wert von 5000 US-Dollar gehalten und diese Mitte Mai 2009 abgestoßen. Dazu sagte der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Klaus Franz: "Wegen 5000 Dollar würde ich keinen Aufstand machen." Man könnte es auch anders sehen. Gerade weil der GM-Europa-Chef Forster mit seinem Millionen-Jahresgehalt nur noch GM-Aktien im Wert von 5000 Dollar hielt, ist ein solches Verhalten äußerst blamabel, da damit ein Top-Manager seinem eigenen Unternehmen den Rücken kehrt - wie eine Ratte auf dem sinkenden Schiff. (FTD vom 13.5.2009).
- ¹ 2) Da die Konzern-Mutter Magna ihren Sitz in Aurora, im kanadischen Bundesstaat Ontario, hat, da der überwiegende Teil des Magna-Umsatzes in Nordamerika gemacht wird und da Magna "nur" an der kanadischen Börse in Toronto gelistet ist, ist es korrekt, Magna als ein *kanadisches* Unternehmen zu bezeichnen. Die Formulierungen "österreichisch-kanadischer Konzern" dienen vor allem dazu, die reale Abhängigkeit des Unternehmens vom US-Automarkt zu bagatellisieren. Mit der gleichen Logik könnte man die Deutsche Bank als ein "schweizerisch-deutsches Finanzinstitut" bezeichnen.
- ¹ 3) Gaz befindet sich in einer existenziellen Krise. Durch die Verbindung mit der staatlichen Sberbank und aufgrund von Putins Strategie, eine eigene Autoindustrie zu entwickeln, gilt eine Gaz-Pleite als unwahrscheinlich. Aktuell liegen bei Gaz Kapazitäten von mehreren Hunderttausend Pkw-Jahresproduktion brach. Eine Verbindung Sberbank-Gaz mit Opel bedeutet daher wohl eher, so die "Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung": "Gaz rettet nicht Opel. Opel, so angeschlagen die Firma selbst ist, hilft bei der Rettung von Gaz". Gaz hat real keine konkurrenzfähigen Pkw-Modelle im Programm (der einzige dort gebaute moderne Pkw ist das Chrysler-Modell Sebring). Es droht also die Überleitung von Opel-Technik auf Gaz und die Ausnutzung der dort brachliegenden Kapazitäten zur Fertigung von Opel-Modellen. Siehe Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 31.5.2009.
- ¹ 4) Nach: Harald Hambrecht, Bob Buy und wie man Opel in China verkauft", in: Auto

- Motor Sport 4/5-2009.
- ⌞ 5) "Nach Einschätzung des Autoexperten Willi Diez, dem Leiter des -Instituts für Automobilwirtschaft in Nürtingen, "muss es Opel nun rasch gelingen, das Absatzvolumen von bislang 1,5 auf 3,5 bis vier Millionen Fahrzeuge zu erhöhen, um am Weltmarkt überleben zu können." In: Welt am Sonntag vom 31.5.2009.
 - ⌞ 6) "Die hohe Kompetenz im Fahrzeugbau (!) unterscheidet Magna von Fiat, die überwiegend in alten und unflexiblen Werken in Italien produzieren." Dudenhöffer in einem "10-Punkte-Konzept" nach: dpa vom 30.5.2009.
 - ⌞ 7) Das einzige größere russische Engagement an einem deutschen oder genauer: an einem von der deutschen Seite maßgeblich bestimmten Konzern erfolgte beim deutsch-französischen Rüstungs- und Flugzeugbaukonzern EADS/Airbus, an dem seit 2006 die staatliche russische VTB-Bank mit fünf Prozent beteiligt ist.
 - ⌞ 8) Der bereits zitierte Autoexperte Willi Diez verwies auf das folgende Problem: "Magna muss damit rechnen, dass das Unternehmen von bestimmten Automobilherstellern künftig keine Aufträge mehr bekommt." Welt am Sonntag vom 30.5.2009.
 - ⌞ 9) Steinmeier: "Magna setzt auf die Erschließung der osteuropäischen Märkte. Da ist doch klar dass sie mit Blick auf Russland den Kontakt zu Schröder suchen." Nach: ddp-Meldung vom 31.5.2009. Der ehemalige österreichische Bundeskanzler Franz Vranitzky, SPÖ, soll es laut Steinmeier gewesen sein, der "mir ein Signal gegeben hat, dass Magna ein hervorragender Partner wäre, wenn bei Opel private Investoren gewünscht wären." So zitiert nach derselben ddp-Meldung. Vanitzky wiederum ist seit 1997 Mitglied im Magna-Aufsichtsrat.
 - ⌞ 10) Offiziell heißt es, dass bei GE in Europa 8000 Arbeitsplätze abgebaut werden. Die Linke in Hessen glaubt zu wissen, dass Magna exakt 11.600 Arbeitsplätze abbauen will. Presseerklärung vom 31.5.2009.
 - ⌞ 11) Klaus Franz erklärte nach dem Pfingstwochenende: "Das Problem ist nicht Opel, sondern das Problem ist das Desaster von General Motors in den USA". Er streut selbst jetzt noch den Beschäftigten Sand in die Augen und verschweigt, dass der Einfluss von GM bei Opel nach der "Pfingstlösung" deutlich größer sein wird als der von Magna. Nach: Agenturmeldung ddp vom 30.5.2009.
 - ⌞ 12) Der Magna-Chef Stronach ist ein erkennbarer Gegner kämpferischer Gewerkschaften. Er strukturiert seine Betriebe in Nordamerika nach Möglichkeit so, dass betriebliche Vertretungen nicht möglich oder extrem erschwert werden: "In Kanada limitierte Stronach die meisten Werke auf weniger als 100 Mitarbeiter, damit die Gewerkschaften sie nicht organisieren konnten. In der Steiermark endete eine Betriebsratswahl vor dem Arbeitsgericht, weil Magna der Kandidatin kündigte. Vor Gericht verteidigte ausgerechnet der spätere Finanzminister Karl-Heinz Grasser Stronach." Nach: Welt Kompakt vom 26.5.2009. Stronach hat mit Karl-Heinz Grasser und Mathias Reichhold zwei führende Vertreter der rechtsextremen FPÖ zeitweilig in Führungsstrukturen seines Konzerns integriert. Im April und Mai 2009 presste Magna seinen österreichischen Beschäftigten weitreichende Lohnzugeständnissen ab. Letztere Information nach: Presse (Wien) vom 16.5.2009; Süddeutsche Zeitung vom 23.5.2009.
 - ⌞ 13) Norbert und die Feiglinge, 1990.