

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

WIRTSCHAFT, Titelgeschichte

Pleite wäre besser

General Motors ist ein Milliardengrab. Und Amerika zahlt weiter

* Josef Joffe *

Irgendwann in den Sechzigern tauchten diese komischen kleinen Autos in Amerika auf - käfermäßige Deutsche, Japaner, die wie gequetschte Straßenkreuzer aussahen. Jahr um Jahr wurden die Eindringlinge besser, schöner und sicherer. Aber Detroit sah die Handschrift an der Wand nicht, sondern produzierte weiter rückständige, schlampig gemachte Autos zu Mondkosten.

Ein Arbeiter kostete General Motors (GM) im Jahr 2006 im Durchschnitt 81 Dollar pro Stunde - mit allen Zulagen. Dieses Jahr waren es noch 78 Dollar. Der ganze Konzern war eine perfekte Verschwörung von Gewerkschaft (UAW) und Management gegen den Kunden. Derweil zogen Toyota, Nissan und BMW überall in den USA ihre Fabriken hoch und zahlten marktgerechte Löhne (wer heute in der Autoindustrie anfängt, bekommt einen Durchschnittslohn von 26 Dollar).

Aber die Verschwörung der Mächtigen ging noch weiter. 50 Milliarden Dollar musste GM allein in den Gesundheitsfonds für pensionierte Arbeiter stecken. Diesen Fonds sollte in diesem Jahr die Gewerkschaft UAW übernehmen - ausgestattet mit einer

Einmalzahlung von 30 Milliarden Dollar cash und 1,4 Milliarden in Aktien von GM.

Bloß ist GM praktisch pleite. Die Aktie, die vor 40 Jahren, als die Quetschjapaner landeten, 100 Dollar kostete (was heute 700 Dollar entspricht), ist nun drei Dollar wert. Und noch eine Zahl: GM hat im vergangenen Jahrzehnt 310 Milliarden Dollar brutto investiert. Heute beträgt der Börsenwert nicht einmal zwei Milliarden. Und diese Firma, die an der Harvard Business School als Paradebeispiel für musterhafte Inkompetenz herhalten müsste, soll nun gerettet werden.

Wieso will man einen solchen Kapitalvernichter auffangen? Aus dem bekannten Grund: too big to fail. Stehen nicht insgesamt bis zu drei Millionen Jobs bei den Big Three (mitsamt Zulieferern) auf dem Spiel? Doch diese Logik knirscht, weil die Amerikaner nicht aufhören würden, Autos zu kaufen. Die Nachfrage würde nicht verschwinden, sondern umgelenkt werden, also neue Jobs bei der Konkurrenz erzeugen.

Lässt man aber GM nicht pleitegehen, werden den ersten 25 Milliarden, von denen die Rede ist, weitere folgen. Der Konzern muss

allen bisher gekündigten Arbeitern weiter fast den alten Lohn bezahlen. Er muss die Miete für gewaltige Areale entrichten, die er nie wieder nutzen wird. Honda hat nur 1000 Händler, GM aber 7000 - und die stehen unter einzelstaatlichem Schutz. Die knappe Moral von dieser Geschichte? Selbst wenn GM so tolle Autos wie Toyota baute, schreibt Michael Levine, ein GM-Experte, könnte es »die Last seiner Vergangenheit nicht abschütteln«.

»Pleite« heißt in den USA im Übrigen »Chapter11«, sprich Schutz vor den Gläubigern unter gerichtlicher Aufsicht. In dieser Phase könnte GM seinen Bossen, Arbeitern, Rentnern, Händlern und Zulieferern Konzessionen abringen, die im warmen Strahl staatlicher Dauerhilfe nicht möglich wären. »Chapter11« könnte GM dazu bringen, an sich gesunde Töchter wie Opel zu verkaufen und so dem Untergang zu entziehen. Aber Vernunft ist in diesem Drama nicht gefragt. Barack Obama wird Milliarden zuschießen, Merkel auch. Falls gut isoliert, könnte Opel überleben. GM aber wird, auf Abermilliarden gebettet, sterben. Josef Joffe