

## Das Glück von Leipzig

Am 13. Mai wurde im Beisein des Kanzlers die Eröffnung eines neuen BMW-Werks in Leipzig als großes Ereignis gefeiert. "Solche Glücksfälle sind grossartig", so die NZZ vom 14./15.05.05 "aber leider allzu selten in Ostdeutschland. Die Investitionsbereitschaft der Unternehmen ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten." BMW verspricht 10.000 neue Arbeitsplätze und der Staat hat die Werksniederlassung in Ostdeutschland mit über 360 Millionen subventioniert.

Obwohl der Standort Leipzig nicht gerade der am kostengünstigste von all den 250 internationalen Bewerbern sei, begeistert sich Konzernchef Panke über die hervorragenden Bedingungen vor Ort: gute Verkehrsanbindung und Infrastruktur, Nähe zu wichtigen Zulieferern und anderen Automobilherstellern wie Porsche, Opel, Mercedes und VW und die Nähe zwischen Sachsen und Bayern; die Behörden unterstützten in zuvorkommender Weise; BMW erhielt eine grosse Brachfläche als Bauplatz ohne klagende Nachbarn. Vor allem aber sei die Qualifizierung der Arbeitskräfte und deren "traumhafte" Motivation entscheidend für die Standortwahl gewesen: Um die 10.000 potenziellen Arbeitsplätze bewarben sich 130.000 (!) Menschen. (In der Region gibt es 20% Arbeitslose und eine beängstigende Entvölkerung.) Je nach Bedarf werden die Bänder 60 bis 140 Wochenstunden im Dreischichtsystem laufen können, das wäre ein täglicher Output von 650 fertigen Autos. Die Tariflöhne sollen gleich sein wie in Westdeutschland, aber gearbeitet werden 38 anstatt 35 Stunden in der Woche und mit geringeren übertariflichen Leistungen als im Westen. "Ein Standort in Westdeutschland wäre folglich unter diesen Bedingungen chancenlos". (NZZ, s.o.) Dennoch, so Konzernchef Panke, ohne staatliche Subvention wäre alles in allem auch ein neuer Standort in Ostdeutschland nicht in Frage gekommen.

Trotz sonstiger neoliberaler Reden, die öffentliche Subventionen für private Unternehmen nach "ordnungspolitischen Gesichtspunkten" als marktverzerrend geißeln, subventioniert der Staat de facto insbesondere kapitalintensive Industrien reichlich, oftmals sogar bis zur Hälfte der jeweiligen Investitionen: Beispielsweise wird jüngst in Dresden eine neue Chipfabrik des US-amerikanischen Konzerns AMD, der 2,4 Mrd. Euro investiert, zu mehr als einem Drittel öffentlich gefördert - für lediglich 1.000 neue Arbeitsplätze, die entstehen sollen; oder die vier Ostseewerften in Mecklenburg-Vorpommern werden mit mehr als 1Mrd. Euro öffentlichen Geldern subventioniert und erhalten vielleicht 10.000 Arbeitsplätze. Diese Liste liesse sich sicherlich verlängern. Die sich sonst so geflissentlich gerierenden neoliberalen Experten - auch die des Sachverständigenrates - haben die Subventionen an BMW auf Grund des Strukturdefizits in Ostdeutschland durchaus gut geheissen.

Ob die Zusage von BMW, 10.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen, Realität wird? Welche politischen Auflagen sind an die aus Steuern finanzierten Subvention geknüpft? Was geschieht, wenn der Absatzmarkt für BMWs schrumpft? (oder VW, Mercedes, Opel und Porsche in unmittelbarer Nähe auch keine Autos mehr verkaufen?) Konzernchef Panke prognostiziert für das Werk in Leipzig einen Zeithorizont von vier bis fünf Jahrzehnten, schließlich sei das Werk in München auch bereits 80 Jahre alt.

Alternativen zu staatlichen Subventionen von privaten Unternehmen hat die Gruppe Bremer Wissenschaftler erneut in ihrem kürzlich veröffentlichtem Memorandum ausführlich dargelegt, wie zum Beispiel: ein öffentliches Investitionsprogramm zur ökologischen Modernisierung und Sanierung von Nah- und Fernverkehr, Wasserver- und -entsorgung, Stadtsanierung, Energieeinsparung etc. Und wie dringend wären Förderungen (und auch "Sanierungen") von Wissenschaft, Bildung und Kultur. Oder ein wirklich greifendes und nicht in Korruptionskanälen versumpfendes, immer noch notwendiges Sonderprogramm "Aufbau Ost" ([www.memo.uni-bremen.de](http://www.memo.uni-bremen.de)) All dies wären auch Arbeitsplätze, aber solche, für die der Staat garantieren könnte. Kaum bekannt ist, dass ausgerechnet im öffentlichen Bereich seit 1990 mehr als 1,2 Millionen Arbeitsplätze "abgebaut" worden sind. Allein diesen Abwärtstrend endlich zu stoppen, wäre ein Beitrag zur Senkung der Arbeitslosenzahlen, als würden nicht dringend Arbeitskräfte zum Beispiel im Gesundheits-, Pflege-, Kindergarten- und Bildungsbereich benötigt. Während der letzten vier Jahren wurde die Steuerquote von 24,5 auf 22% des Bruttoinlandprodukts gemindert, das sind 60 Mrd. Euro weniger Einnahmen (die Steuerquote in Frankreich beträgt 27,5%, in Österreich 28,4%, in Großbritannien 28,9% - jeweils in 2003).

Ähnlich wie in München baut auch BMW in Leipzig an seinem Image als Schicksalsgemeinschaft: Die künftigen Geschicke von BMW sind auch die der Region. Der Leipziger Bürgermeister Tiefensee arbeitet an diesem Mythos mit und nennt die Entscheidung von BMW für Leipzig "das wichtigste Ereignis seit der Wiedervereinigung". Ein Pfarrer aus Sachsen und einer aus München gaben dem Autowerk ihren kirchlichen Segen! Die Londoner Stararchitektin Zara Hadid ließ ein sehr stromlinienförmiges, avantgardisches Fabrikationsgebäude mitten auf die verdörrten Brachen setzen; in der Kantine schweben über den Köpfen der dort Anwesenden "die frisch lackierten Karosserien geräuschlos und durch blaues Neonlicht seltsam entrückt ins Zwischenlager. Jedem Facharbeiter ist klar, dass dieses gleissende Band niemals ins Stocken geraten darf." (NZZ, s.o.) Ob die Arbeiter eines Tages über

den Erhalt ihrer Arbeitsplätze werden mitentscheiden können, bleibt abzuwarten.

Quelle: [https://www.wissentransfer.info/nc/unsere\\_themen/details/artikel/das-glueck-von-leipzig/](https://www.wissentransfer.info/nc/unsere_themen/details/artikel/das-glueck-von-leipzig/)