

Der Nutzen der Bomben

KRAGUJEVAC/WOLFSBURG (*Eigener Bericht*) - Neun Jahre nach der Zerstörung der serbischen Automobilfabrik Zastava durch NATO-Bomben will die Volkswagen AG das in den Ruin getriebene Werk übernehmen. Zastava, einst ein Vorzeigebetrieb der jugoslawischen Industrie, beschäftigte bis zum NATO-Bombardement im Jahr 1999 rund ein Fünftel der Einwohner von Kragujevac, einer südserbischen 200.000-Personen-Stadt. Jetzt werden die Zastava-Reste privatisiert, können zu Billigpreisen von einem westlichen Konzern übernommen und für dessen Expansion genutzt werden. VW hat besonderes Interesse, weil Serbien enge Beziehungen zu Russland unterhält und einen günstigen Zugang zum russischen Markt bietet. Mehrere Autofirmen, darunter auch die chinesische FAW und der indische Hersteller Tata, bieten mit. Um eventuelle Proteste gegen die Privatisierung zu verhindern, intervenierte die SPD-nahe Friedrich-Ebert-Stiftung in Kragujevac. In der Stadt hatten Wehrmachteinheiten im Zweiten Weltkrieg ihr schlimmstes Massaker im besetzten Jugoslawien verübt: Mehr als 2.300 Menschen waren zusammengetrieben und ermordet worden, darunter 300 Kinder.

Eine Volkswagen-Delegation hat bereits im März das Zastava-Montagewerk in Kragujevac rund 130 Kilometer südöstlich von Belgrad besucht und bietet im laufenden Privatisierungsverfahren mit.[1] Die einst größte jugoslawische Automobilfabrik gehört zu 99,9 Prozent dem serbischen Staat, der sich von 98,8 Prozent der Anteile trennen will. Die Entscheidung, wer den Zuschlag erhält, soll nach den Wahlen in Serbien fallen. Da die von der NATO zerbombten Produktionsanlagen als veraltet gelten, wird der Kaufpreis nur wenige hundert Millionen Euro betragen - ein Spottpreis angesichts der früheren Bedeutung des Werks.

Der "Yugo"

Bekannt wurde Zastava noch zu Titos Zeiten durch das Modell "Yugo". Auf dem Höhepunkt des Erfolges liefen Ende der 1980er Jahre jährlich 200.000 Fahrzeuge vom Band. Die Geschichte des Werkes hatte 1851 mit einer Kanonengießerei unter dem Namen "Vojno Tehnicki Zavod" (Technisches Armee Institut) begonnen. Vor rund 100 Jahren (1904) begann die Belegschaft mit der Herstellung von Autoteilen. Die ersten Fahrzeuge, die Ende der 1930er Jahre bis zur deutschen Besatzung 1941 gefertigt wurden, waren Ford-Lastwagen; sie waren ausschließlich für den jugoslawischen Markt bestimmt. Auch Lizenzfahrzeuge von Chrysler und Chevrolet wurden 1939/40 für die Armee gebaut. Nach dem Krieg lief der Betrieb unter dem Namen "Zavod Crvena Zastava" (Fabrik Rote Fahne) weiter. 1953 entschieden die Zastava-Angestellten per Abstimmung, den größten Teil der erwirtschafteten Gewinne in die Entwicklung der Automobilindustrie zu investieren. 1954 wurde dann der erste Zastava-Personenwagen der Öffentlichkeit präsentiert. Neben Fiat-Typen baute das Werk vor allem den "Yugo". Der Export in mehr als 70 Länder boomte, der "Yugo" erreichte sogar den US-amerikanischen Markt. In Ägypten werden die "Yugo"-Autotypen noch heute montiert. 1989 beschäftigte Zastava 53.000 Mitarbeiter und erreichte einen Produktionsrekord von 230.000 Fahrzeugen.

NATO-Bomben

Der Niedergang begann mit dem Beginn des Bosnien-Krieges im Jahr 1992. Zastava sah sich mit Wirtschaftssanktionen, schwierigen Produktionsbedingungen und der drastisch gesunkenen Kaufkraft der jugoslawischen Bevölkerung konfrontiert. Die Produktion sank zeitweise auf wenige Tausend Autos pro Jahr. Der entscheidende Einbruch erfolgte jedoch 1999. Während des von Deutschland forcierten Kosovo-Krieges bombardierten NATO-Kampfflugzeuge das Werk in Kragujevac. Sie zerstörten 160.000 Quadratmeter Produktionsfläche, der materielle Schaden belief sich auf 850 Millionen US-Dollar.[2] Mehr als 100 Werksangehörige wurden verletzt. Kragujevac wurde durch die elf NATO-Angriffe auf Zastava zur "Stadt der

Arbeitslosen": Bei 200.000 Einwohnern verloren 37.000 Beschäftigte infolge der Bombardierungen ihren Arbeitsplatz. Hinzu kamen die Mitarbeiter von Zulieferbetrieben, für deren Produkte es keine Abnehmer mehr gab.

Keine fünf Prozent

Von den Folgen der Wirtschaftssanktionen und der Bombenangriffe haben sich die Zastava-Werke bis heute nicht erholt. Die Fabrik wurde zwar wieder aufgebaut, doch von ihrem 1989 erreichten Produktionsniveau ist sie weit entfernt. Im Jahr 2002 wurden rund 10.300 Fahrzeuge hergestellt - nicht einmal fünf Prozent des Produktionsstandes von 1989. Von den 6.000 für den Export vorgesehenen Fahrzeugen konnte das Unternehmen nur 900 tatsächlich absetzen. Wegen der hohen Kosten, die bei der Beheizung der Produktionshallen anfallen, wird die Produktion im Winter bisweilen eingestellt. Aktuell stellen 4.000 Werksangehörige in den verbliebenen Werkshallen den Fiat Punto her, der als Zastava 10 unter anderem nach Russland exportiert wird.

Serbisch-russisches Abkommen

Der Export nach Russland könnte auch für VW das Hauptmotiv für die Übernahmepläne sein. Denn "der serbische Markt kann mit 7,5 Mio. Einwohnern und jährlichen Verkäufen um die 50.000 Autos niemanden wirklich zu höheren Investitionen reizen", urteilt ein Experte.[3] Den einzigen Wert misst er dem Zugang Serbiens zum boomenden russischen Markt bei: "Wenn es den Serben gelingt, den russischen Markt ohne Zölle zu beliefern, haben sie einen Wettbewerbsvorteil, den keiner im EU-27-Raum erzielen kann". Dazu müsste der serbische Staat sein Freihandelsabkommen mit Russland auf Automobile ausdehnen. Schon jetzt umfasst das Freihandelsabkommen 90 Prozent aller Waren. Autos sind allerdings noch nicht darunter.

Zollfrei

Die serbische Regierung strebt allerdings eine erneute Ausweitung der Autoproduktion an und ist dafür gegenüber dem potenziellen Zastava-Käufer zu weitreichenden Unterwerfungsgesten bereit. So erklärte der serbische Minister für Wirtschaft und regionale Entwicklung, Mladan Dinkic, am 19. März, Kragujevac solle zum Zentrum für die Entwicklung der serbischen Autoindustrie werden.[4] Er bot dem potenziellen "strategischen Partner" eine Freihandelszone in der Stadt an; der Investor - womöglich Volkswagen - könnte damit alle Produktionsmittel zollfrei ein- und ausführen und genösse auch sonst umfangreiche Steuervergünstigungen. Um mögliche Widerstände gegen die Privatisierung hat sich bereits im vergangenen Herbst die SPD-nahe Friedrich-Ebert-Stiftung gekümmert. Sie organisierte im Oktober 2007 in Kragujevac eine Konferenz mit Delegierten der serbischen Metallarbeitergewerkschaft, der Industrie- und Handelskammer der Stadt und dem Zastava-Betriebsrat.[5] Dabei wurden die Arbeitervertreter darauf eingeschworen, dass es zur Privatisierung der Autofirma keine Alternative gebe. Die serbische Regierung kündigte derweil an, die Privatisierung aller Staatsbetriebe bis Ende 2008 abschließen zu wollen.

Wehrmachtsmassaker

Mit der NATO-Bombardierung, die letztlich den Weg für den jetzt bevorstehenden Verkauf an einen Konzern aus dem Ausland freimachte, erlebte die Stadt ihr zweites Trauma im 20. Jahrhundert - erneut unter maßgeblicher deutscher Verantwortung. Knapp sechzig Jahre zuvor hatte die Wehrmacht in Kragujevac das größte Massaker in Jugoslawien während des Zweiten Weltkrieges verübt. Am 21. Oktober 1941 erschossen deutsche Soldaten dort mehrere tausend Menschen, darunter 300 Schüler des örtlichen Gymnasiums, die klassenweise mit ihren 18 Lehrern als "Geiseln" ermordet wurden. Partisanen hatten sich in den Tagen zuvor auf einer Straße bei Kragujevac einen heftigen Kampf mit einem deutschen Bataillon geliefert, bei dem zehn deutsche Soldaten getötet und 26 verwundet wurden. Gemäß einer Direktive des Wehr-

machtsgenerals Böhme, nach der für jeden getöteten Deutschen 100 serbische Gefangene und für jeden verwundeten 50 erschossen werden sollten, ermordete die Wehrmacht kurz darauf 542 männliche Juden, Roma und Kommunisten aus den umliegenden Dörfern. Die Befehlshaber hielten diese Zahl jedoch für nicht ausreichend und beschlossen, die Erschießungen in Kragujevac fortzusetzen. Wehrmachtssoldaten riegelten die Stadt ab und trieben Menschen aus Häusern, Geschäften, Fabriken und Schulen. Die 2.300 "Geiseln" wurden in Baracken am Stadtrand festgehalten, wo sie in Angst verharrten, bis sie am Morgen des 21. Oktober 1941 in Gruppen auf angrenzende Wiesen geführt und liquidiert wurden. Es heißt, in der Stadt, die damals 42.000 Einwohner hatte, habe es kein Haus gegeben, in dem nicht mindestens ein Toter zu beklagen war.

Keine Entschädigung

Im Jahr 1999 trafen die NATO-Bomben auch die Gedenkstätte, die an das Wehrmachtsmassaker erinnert. Entschädigungen hat die Bevölkerung von Kragujevac bis heute nicht erhalten - weder für das Wehrmachtsmassaker noch für die NATO-Bombardierung.

- [1] s. auch Handelsbilanz, Wie im Zweiten Weltkrieg, Wirtschaftssystem und Neuer Gigant
- [2] Kragujevac, Serbien; kragujevac.janun-hannover.de
- [3] VW zeigt Interesse an serbischem Autohersteller; Handelsblatt 25.03.2008
- [4] Volkswagen pregovora o kupovani Zastave; Danas 20.03.2008
- [5] Privatizacija "Zastava Automobila", po videnju FES-a projekat "Zastava Automobili"; www.gsmnezavisnost.org.yu 11.10.2007

German Foreign Policy 21.04.2008

<http://www.german-foreign-policy.com/de/fulltext/57213>