

Philipp Rösler ist „[sauer](#)“ auf das Management von General Motors und auch der deutsche Blätterwald schießt scharf in Richtung Detroit, während die Kanzlerin beharrlich schweigt und die Tagesschau sich über die Berichterstattung der amerikanischen Medien [echauffiert](#). Die öffentliche Diskussion hierzulande erinnert immer mehr an die berühmten drei Affen – nichts sehen, nichts hören und nichts Unbequemes sagen. Dabei ist die angekündigte Schließung des Opel-Werks in Bochum nur ein weiterer Mosaikstein in der tiefgreifenden Wirtschaftskrise, in die nicht zuletzt die deutsche Regierung den Euroraum manövriert hat.
Von **Jens Berger**

Glaubt man dem deutschen Blätterwald ist das Bochumer Opel-Werk ein Opfer von Managementfehlern. Für die Süddeutsche Zeitung [sind](#) beispielweise der López-Effekt, eine schlechte Informationspolitik und das US-Management maßgeblich für den angekündigten Tod der Automobilproduktion in Bochum verantwortlich. Und die Süddeutsche ist mit ihrer Interpretation keineswegs allein. Doch Bochum ist überall. Das belgische Bochum heißt Genk, dort [schließt](#) der Automobilkonzern Ford Ende 2014 sein Werk und schickt 4.300 Mitarbeiter in die Arbeitslosigkeit. In Großbritannien werden bereits im nächsten Jahr die Ford-Werke in Southampton und Dagenham die Tore schließen. Das polnische Bochum heißt Tychy, dort [baut](#) der italienische Konzern Fiat nun im ersten Schritt 1.500 Stellen ab. Auch die französische PSA-Group (Peugeot und Citroen) wird bis Mitte 2014 11.000 Arbeitsplätze in der Produktion [abbauen](#), während der schwedische Automobilbauer Volvo [die Kurzarbeit eingeführt hat](#) und die Verträge für Leiharbeiter nicht verlängern will. Sind tatsächlich Managementfehler für all diese Horrornachrichten verantwortlich?

Ein Blick in die [Absatzstatistik](#) des Branchenverbands ACEA wirft da Zweifel auf. Die zu General Motors gehörende Sparte Opel-Vauxhall hat in der EU von Januar bis Oktober 2012 15,2% weniger Autos verkauft als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Damit steht Opel allerdings nicht alleine. Die PSA-Group verkaufte im gleichen Zeitraum 12,3%, Renault 21,7%, Fiat 15,8%, Ford 12,4% und der zum VW-Konzern gehörende Hersteller Seat 16,2% weniger Autos. Auch die japanischen Importeure mussten herbe Absatzrückgänge verbuchen – Nissan -5,2%, Suzuki -11,0%, Honda -5,4%, Mazda -13,4% und Mitsubishi -33,0%. Haben all diese Konzerne schwere Management-Fehler begangen?

Auch wenn Managementfehler in der Branche sicher alltäglich sind, greift diese Erklärung zu kurz. Es gibt schließlich auch Autohersteller, die im letzten Jahr bessere Zahlen vorweisen konnten. Audi steigerte seinen EU-Absatz um 5,3%, Jaguar um 1,6% Land Rover um 38,1% und die deutschen Marken BMW und Mercedes mussten mit 1,3% bzw. 1,6% nur leichte Einbußen hinnehmen, während Porsche einen Absatzrekord nach dem anderen [melden kann](#). Offenbar ist vor allem der Verkaufspreis ausschlaggebend für den Erfolg

oder Misserfolg. Während Hersteller von Kleinwagen und Wagen der unteren Mittelklasse kräftige Absatzeinbußen hinnehmen mussten, kamen Hersteller von Wagen der oberen Mittelklasse ungeschoren davon und Hersteller von Luxuskarossen konnten sogar kräftige Zuwächse verzeichnen. Mit anderen Worten - die fortdauernde Umverteilung von unten nach oben spiegelt sich in der Krise am Automobilmarkt wieder.



Schaut man sich die Entwicklung der nationalen PKW-Verkäufe an, so muss man nur eins und eins zusammenzählen. Es ist angesichts dieser Daten unmöglich, die Krise des europäischen Automobilssektors nicht als Folge der Eurokrise einzuordnen. Daher ist es auch kein Zufall, dass Marken, die vor allem in West- und Südeuropa stark vertreten sind, ganz besonders unter der Krise leiden. Wer arbeitslos wird oder Lohnkürzungen hinnehmen muss, kann sich in der Regel kein neues Auto leisten. Wer Angst hat, bald arbeitslos zu werden oder Lohnkürzungen hinzunehmen, wird sich in der Regel kein neues Auto leisten wollen - erst recht nicht auf Kredit. Hinzu kommt, dass die Banken mitten in einer schweren Rezession mit Krediten ohnehin sehr sparsam sind.

Die von Deutschland diktierte Austeritätspolitik verschärft diese Entwicklungen abermals. Während man im eigenen Lande beim ersten Anzeichen einer Rezession über die Abwrackprämie (deren Auswirkungen sich jetzt vor allem bei den PKW-Verkaufszahlen im unteren Marktsegment negativ bemerkbar machen) antizyklisch entgegensteuerte, zwingt man unseren Nachbarn eine zerstörerische prozyklische Politik auf. Doch das Beispiel Bochum lehrt uns, dass die Folgen dieser Politik nicht an den Landesgrenzen halt machen. Und hierbei sind selbst im Automobilssektor die Werksschließungen nur eine Facette. Welche Auswirkungen die Krise auf die in Deutschland sehr stark vertretenen Automobilzulieferer haben wird, ist bislang noch gar nicht abzusehen, zumal sich die Werksschließungen und Insolvenzen dieser meist kleineren Unternehmen nur in der Lokalberichterstattung wiederfinden und öffentlich kaum wahrgenommen werden.

Doch über all dies wird in Deutschland weder berichtet noch diskutiert. Stattdessen macht man Manager aus den USA für die Misere verantwortlich und echauffiert sich bei der öffentlich-rechtlichen Tagesschau [sogar darüber](#), dass die US-Medien andere Ursachen ausmachen. Was schreibt denn beispielsweise die von der Tagesschau so gescholtene [New York Times](#)?

[...] But G.M.'s announcement that it had made a final decision on the factory's fate still caused shock waves in Germany, which has so far narrowly escaped the

downturns and rising unemployment afflicting euro zone countries including Italy and Spain.

It also served as the latest reminder of how the euro zone's debt crisis has undercut the region's economy. Car sales in Europe have fallen steadily since 2007 as buyers have had a harder time getting loans, lost their jobs or were simply reluctant to make big purchases. Automakers are expected to sell about 12.5 million vehicles this year, down from 16 million in 2007. [...]

European makers of mid-priced cars, including Opel, Fiat and PSA Peugeot Citroën, have been hit the hardest by the industry downturn, forcing them to close factories or cut jobs despite severe resistance from unions and political leaders.

Die Berichterstattung der New York Times, die hier wie so oft besser über Ereignisse in Deutschland berichtet als deutsche Zeitungen, trifft das Problem im Kern. Während sich deutsche Zeitungen gegenseitig dabei übertreffen, den Schwarzen Peter nach Detroit weiterzuschieben, analysieren die US-Medien ziemlich präzise die Ursachen der Krise. Davon könnten sich die deutschen Journalisten eine dicke Scheibe abschneiden.

Natürlich ist die Werkschließung in Bochum eine Katastrophe für die Opelaner und die gesamte, ohnehin schon gebeutelte, Region. Katastrophen dieser Art spielen sich jedoch leider täglich in Europa ab. Bislang betrachteten wir dieser Katastrophen aber immer noch aus vermeintlich sicherer Distanz - Griechenland, Spanien, Italien, Portugal und Irland schienen weit weg zu sein. Doch die Einschläge kommen näher. Auch Deutschland ist vor den Auswirkungen der Krise und der Austeritätspolitik nicht sicher. Das Opel-Werk in Bochum ist das erste prominentere deutsche Opfer dieser Krise und es wird leider nicht das letzte sein. Wenn die europäische Politik sich nicht schnellstmöglich von ihrem Austeritätswahn verabschiedet, wird es vor allem für das angebliche Rückgrat der deutschen Industrie, den Automobilsektor, noch knüppeldick kommen. 