

In der Rubel-Falle

Autoindustrie Opel und VW setzen große Hoffnungen auf den russischen Markt, sie investierten Milliarden in neue Fabriken. Doch nun bricht der Absatz ein.

Karl-Thomas Neumann ist Optimist. Sonst wäre der Automanager kaum vom erfolgsverwöhnten VW-Konzern zum krisengeschüttelten Konkurrenten Opel gewechselt. Nach gut einem Jahr an der Spitze des Rüsselsheimer Herstellers kann Neumann Erfolge vorweisen. Der Absatz steigt, das Image wird besser, die Motivation in der Belegschaft wächst. 2012 hatte die Mehrheit der Mitarbeiter einer internen Umfrage zufolge keine Lust mehr, für Opel zu arbeiten. Jetzt stehe sie, sagt Neumann, wieder hinter ihrem Arbeitgeber.

Alles gut also in Rüsselsheim? Keineswegs. Ein Thema treibt den Opel-Chef um: das Geschäft in Russland. Es war der große Hoffnungsposten im Sanierungsplan, der Opel spätestens vom Jahr 2016 an wieder in die Gewinnzone bringen soll.

„Alle Prognosen weisen darauf hin, dass sich Russland in den kommenden Jahren zur größten Absatzregion Europas entwickeln wird“, hatte Neumann noch vor wenigen Monaten gesagt. Opel sollte davon besonders profitieren. Doch nun gesteht Neumann ein: „Wir haben dort eine große Krise mit vielen Unsicherheiten.“

In den ersten fünf Monaten ist Opels Absatz auf dem russischen Markt um zwölf Prozent eingebrochen. Der Konzern musste die Produktion in seiner Fabrik in Sankt Petersburg, in der der Astra montiert wird, für mehrere Wochen stilllegen.

Dem Konkurrenten Volkswagen, der in Kaluga den Polo und den Tiguan produziert, geht es kaum besser. Im vergangenen Jahr hatten die Wolfsburger Investitionen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro in Russland beschlossen, unter anderem für den Bau eines Motorenwerks. „Russland ist für den Volkswagen-Konzern der strategische Wachstumsmarkt Nummer eins in Europa“, hatte VW-Boss Martin Winterkorn noch im November verkündet.

Doch nun verkauft auch Volkswagen immer weniger Autos in Russland (minus zehn Prozent), und ein VW-Manager sagt: „Es ist kein Land in Sicht.“

Der Einbruch des Geschäfts der beiden Autokonzerne hat nichts mit beschlossenen oder angedrohten Sanktionen gegen



Opel-Stand auf dem Autosalon in Moskau 2012: „Eine große Krise mit vielen Unsicherheiten“

Russland wegen der Ukraine-Krise zu tun. Opel und Volkswagen sind Opfer einer weitverbreiteten Fehleinschätzung, nach der Russland eine Wachstumslokomotive der Weltwirtschaft sein soll.

Im Jahr 2001 hatte der Wirtschaftsanalytiker Jim O'Neill für Brasilien, Russland, Indien und China das Kürzel „Bric-Staaten“ geprägt. Es wurde von Ökonomen weltweit übernommen und galt als Synonym für vier aufstrebende Länder, deren Wirtschaft wegen ihres großen Heimatmarkts oder ihrer Rohstoffvorkommen schnell wachsen sollte. Lange Zeit erfüllten sich diese Erwartungen, zum Beispiel in Russland.

Zwischen 2000 und 2008 legte die russische Wirtschaft durchschnittlich um sieben Prozent pro Jahr zu. Getrieben war diese Entwicklung durch die Öl- und Gasexporte des Landes, die wegen der steigenden Preise immer mehr Geld nach Russland spülten. Doch es gelang dem Land nicht, mit diesen Einnahmen eine eigene, international wettbewerbsfähige Industrie aufzubauen.

Das rächt sich, weil Russland seine Einnahmen aus den Rohstoffexporten nicht ewig weiter steigern kann. Andere Quellen für einen Aufschwung gibt es kaum. Schon seit 2012, also vor Ausbruch der Ukraine-Krise, sinken die Wachstumsraten. Vergangenes Jahr stieg die Wirtschaftsleistung gerade mal um 1,3 Prozent.

David Folkerts-Landau, der Chefvolkswirt der Deutschen Bank, sagt: „Russlands wirtschaftliches Potenzial wird massiv überschätzt.“

Das trifft besonders Konzerne wie Opel und VW, deren Absatz davon abhängig ist, dass mit der Wirtschaft auch die Kaufkraft der russischen Bevölkerung wächst. Doch die sinkt eher. Hinzu kommt: Opel und Volkswagen sitzen in der Rubel-Falle.

Die russische Währung verliert an Wert gegenüber dem Euro, seit einem Jahr um zehn Prozent. Wenn die deutschen Massenhersteller in Russland ihre Preise erhöhen, um dies auszugleichen, bricht der Absatz ein. Wenn sie die Rubel-Preise für ihre Fahrzeuge stattdessen stabil halten, fahren sie Verluste ein.

Mercedes-Benz und BMW sind von dieser Entwicklung nicht betroffen. Die Klasse der Reichen und Superreichen, der Millionäre und Oligarchen verfügt über genügend Geld für den Kauf einer Nobelkarosse, selbst wenn diese noch mehr kostet.

Für Opel und VW aber ist Russland nun Krisengebiet. Die Konzerne haben Milliarden in Fabriken investiert, die sie nicht auslasten können. VW könnte wegen dieser Entwicklung sein Ziel verfehlen, bis 2018 der größte Autokonzern der Welt zu werden. Opel trifft es härter.

Die Rüsselsheimer verkaufen ihre Autos fast ausschließlich in Europa, und hier ist, nach dem Ausfall von Russland, kein Wachstumsmarkt in Sicht. Verluste im Russland-Geschäft können die Rückkehr von Opel in die Gewinnzone deshalb noch einmal verzögern. Selbst Opel-Chef Neumann, der ewige Optimist, sagt: „Der russische Markt bereitet uns große Sorgen.“ Dietmar Hawranek

