

se vergleichsweise wenig betroffen. Dieses Jahr schrumpft die Wirtschaft an der Ägäis gerade mal um 1,2 Prozent, sagen griechische Ökonomen, und für nächstes Jahr erwarten sie wieder eine schwarze Null.

Was die übrigen EU-Länder besonders nervt: Seit Jahrzehnten profitierte Griechenland von seinen Bündnispartnern. Die Nettoüberweisungen aus Brüssel überstiegen die Zahlungen in umgekehrter Richtung Jahr für Jahr um drei bis sechs Milliarden Euro. Und auch hier ging es oft nicht mit rechten Dingen zu. Mal stimmten Flächenangaben für Agrarsubventionen nicht, mal fehlten Bewilligungsvoraussetzungen.

Und dennoch sind den EU-Politikern die Hände gebunden. „Das Spiel ist aus“, donnerte der Vorsitzende der Euro-Gruppe, Jean-Claude Juncker, kürzlich – um dem Land dann aber doch seine Solidarität zu versichern: „Ich habe nicht den leisesten Verdacht, dass Griechenland bankrott gehen kann – wer darauf spekuliert, täuscht sich“, sagte er.

Die vollmundigen Worte waren an die Investmentbanker in London, Frankfurt am Main und New York gerichtet. Die wissen zwar, dass Griechenland sehr wohl kurz vor der Pleite steht – doch sie wissen nicht, ob die EU, wie Juncker insinuiert hat, dem Mitgliedsland zur Seite springen wird. Wer also auf eine Insolvenz spekuliert, so Junckers Botschaft, könnte kalt erwischt werden.

Die EU hat inzwischen eine härtere Gangart gegenüber Griechenland eingeschlagen. Schon vor drei Wochen erhielt die Regierung in Athen eine Rüge aus Brüssel, und vergangene Woche folgten weitere. Bisher aber ist die griechische Regierung kaum zu einschneidenden Maßnahmen bereit. Das Defizit will sie zwar verringern – allerdings nur auf 9,1 Prozent im kommenden Jahr. Vielen europäischen Finanzministern ist das viel zu wenig. Insgesamt brauche man, so ließ der neue Finanzminister in Athen, Giorgos Papakonstantinou, vor kurzem wissen, mindestens vier Jahre, um das Defizit unter Kontrolle zu bringen – „ohne den wirtschaftlichen Aufschwung zu gefährden“.

Dann aber wird das Staatsdefizit bei knapp 400 Milliarden Euro und somit bei etwa 150 Prozent des Bruttoinlandsprodukts liegen. Und die Schuldenlast wird, selbst bei derzeitigen Zinsen von knapp fünf Prozent, mindestens ein Drittel der Staatsausgaben verschlingen.

Ein Londoner Investmentbanker wettet kurzfristig auf den weiteren Verfall der Kurse griechischer Anleihen – lauert aber wachsam auf den richtigen Zeitpunkt, um sich wieder mit den Papieren einzudecken. Er spottet: „Wenn jemand 1000 Euro Schulden hat, hat er ein Problem. Wenn jemand zehn Millionen Euro Schulden hat, hat seine Bank ein Problem. Und die Bank, das ist in diesem Fall Europa.“

WOLFGANG REUTER



GEORGES GOBERT / AFP

Belegschaftsprotest im Daimler-Werk Sindelfingen: Schwer zu verkraften

KONZERNE

Drückende Last

Die US-Währung verliert seit Jahren an Wert, die deutsche Industrie zieht die Notbremse: Sie verlagert Produktion und Arbeitsplätze in den Dollar-Raum.

Der Mercedes-Benz-Arbeiter in Sindelfingen neigt nicht zur Revolution. Er ist stolz auf seinen Job und stolz auf die Autos, die er baut. Am vergangenen Mittwoch aber waren die Beschäftigten nur noch sauer.

Nachdem ihre Meister sie um kurz vor zehn Uhr informiert hatten, dass die nächste Generation der C-Klasse nicht mehr in Sindelfingen gebaut wird, strömten sie aus den Werkhallen hinaus und liefen zu Bau 1, in dem die Werkleitung sitzt. Der Werkleiter traute sich nicht vor seine Belegschaft. Und auch Daimler-Boss Dieter Zetsche erklärte ihr nicht persönlich, war-

um die Montage der C-Klasse ins US-Werk nach Tuscaloosa verlagert wird.

So blieb die Belegschaft allein mit ihrer Wut und Ohnmacht. Zweimal schon hatte sie in der Vergangenheit die Verlagerung der Produktion verhindert, indem sie auf Pausen und Zusatzleistungen verzichtete und so die Arbeitskosten senkte. Diesmal hatte der Vorstand gar nicht erst über Einsparungen am Standort Deutschland verhandelt. Es war klar: Auf so viel Geld kann die Belegschaft gar nicht verzichten, um den Verfall des Dollar auszugleichen.

Der Kurs der amerikanischen Währung macht der gesamten deutschen Export-

wirtschaft schwer zu schaffen. Neben der Autoindustrie können auch Airbus, ThyssenKrupp und die Maschinenbauer ihre Produkte immer schlechter in den USA verkaufen. Sie können die Preise nicht erhöhen, um den Kursverlust auszugleichen. Ihre Waren wären dann zu teuer. Sie können die Preise aber auch nicht beibehalten. Sie würden dann mit Verlusten verkaufen.

Lange Zeit versuchten die Unternehmen, sich mit Kurssicherungsgeschäften vor dem Fall der US-Währung zu schützen. Dabei sichern sie sich für eine Gebühr ein garantiertes Umtauschverhältnis zwischen Dollar und Euro. Diese Verträge laufen meist ein oder zwei Jahre. Sie helfen bei einem kurzfristigen Einbruch der Währung. Gegen einen dauerhaften Absturz aber schützen die Devisengeschäfte nicht.

Deshalb bietet sich deutschen Autoherstellern, Stahlkonzernen oder Maschinenbauern nur ein Ausweg: Sie verlagern Teile ihrer Fertigung in den Dollar-Raum.

Dieser Prozess läuft bereits seit vielen Jahren. Daimler, BMW, Maschinenbauer und Zulieferer hatten schon Mitte der neunziger Jahre eigene Fabriken in den USA errichtet. Bislang kostete dies keine Jobs in Deutschland. In den USA wurden zusätzliche Modelle gefertigt. Doch das war nur der erste Schritt. Nun bauen BMW und Daimler ihre Werke in den Vereinigten Staaten aus. Und jetzt werden Arbeitsplätze aus Europa dorthin verlagert. Das ist die neue, die bedrohliche Qualität dieser Entwicklung.

BMW hat bereits entschieden, dass der Geländewagen X3 künftig in den USA montiert wird. Bei den Münchnern gab es nur deshalb keine großen Proteste, weil dieses Modell bislang nicht in einem deutschen BMW-Werk, sondern beim Zulieferer Magna in Graz produziert wird.

Für die Mercedes-Belegschaft ist der Verlust der C-Klasse in Sindelfingen dagegen schwer zu verkraften.

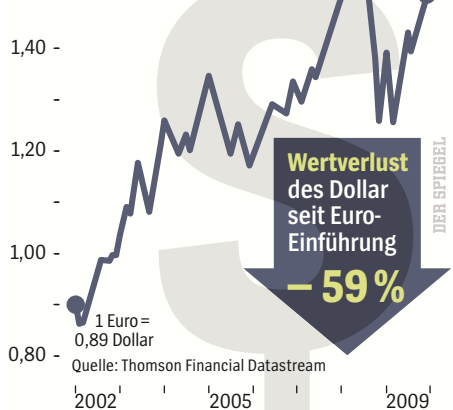
So wird der schwache Dollar-Kurs den Abbau von Industriearbeitsplätzen in Deutschland verstärken – nicht nur in der Autoindustrie. Auch andere Konzerne verlagern ihre Produktion in die USA, ThyssenKrupp beispielsweise.

Mit den Produktionsstätten im Ruhrgebiet, so hatte dessen Chef Ekkehard Schulz analysiert, werde der Konzern auf Dauer nicht mehr wettbewerbsfähig sein. Der attraktive US-Markt würde für sein Unternehmen mit Exporten aus Deutschland immer schwieriger zu bedienen sein.

Knapp sieben Milliarden Euro investierte ThyssenKrupp deshalb in zwei neue Stahlwerke, die in den nächsten Monaten ihren Betrieb aufnehmen sollen. Eines davon liegt in Brasilien, das andere im Süden der USA. Dort sollen Spezialstähle für die Automobilindustrie verarbeitet werden – unter anderem für die Fabriken von Mercedes-Benz und BMW in den USA.

Weiche Leitwährung

Wieviel Dollar ein Euro kostet



Dass sich dieser Trend in absehbarer Zeit umkehrt, erwartet kaum jemand. Die Weltwährung Dollar wird schwerlich wieder zu alter Stärke finden. „Da sehe ich relativ schwarz“, sagt Michael Burda, Wirtschaftspräsident an der Humboldt-Universität in Berlin.

Das Vertrauen in die amerikanische Wirtschaftskraft ist nachhaltig gestört angesichts zweistelliger Arbeitslosenraten, eines angeschlagenen Bankensektors und einer sprunghaft wachsenden Staatsverschuldung. Da ist es nur folgerichtig, dass der Dollar abstürzt. Der Wert einer Währung spiegelt stets auch die Stärke – oder Schwäche – seiner Volkswirtschaft wider.

Zugleich aber ist der Verfall des Dollar auch Folge eines Anpassungsprozesses, den die Weltwirtschaft gerade durchläuft: Das alte symbiotische System – Amerika konsumiert, Fernost finanziert – ist seit der Finanzkrise erschüttert. Die globale Wirtschaft drängt in ein neues Gleichgewicht und nutzt dafür die Wechselkurse als Hebel.

Ein billiger Dollar helfe den Amerikanern, wieder mehr zu exportieren und weniger zu importieren und überhaupt zahlungsfähig zu bleiben, erklärt Burda: „Der schnellste Weg dahin geht über den Wechselkurs.“ Deshalb unternehmen die USA wenig, um den Fall des Dollar zu bremsen.

Fernhandel

Umsatz europäischer Unternehmen

davon außerhalb Europas

EADS

2008: **43,3** Mrd. € **56** %

DAIMLER

2008: **95,9** Mrd. € **52** %
außerhalb Westeuropas

ThyssenKrupp

2008/09: **40,6** Mrd. € **37** %

sen. Die Abwertung bietet den Vereinigten Staaten eine elegante Möglichkeit, sich ihrer Schulden zu entledigen.

Die Gekniffenen sind die Europäer: Ihre Währung gewinnt an Gewicht. Die Aufwertung wird zur drückenden Last für die Exportwirtschaft, besonders für das europäische Projekt schlechthin, den Luftfahrtkonzern EADS und dessen Tochter Airbus.

Flugzeuge werden in Dollar abgerechnet, die wichtigsten Produktionsstandorte liegen aber in Frankreich, Deutschland und Spanien. Das ist das Dilemma, in dem Airbus steckt. Verliert der Dollar gegenüber dem Euro zehn Cent, rechnet EADS-Chef Louis Gallois gern vor, kostet das den Konzern rund eine Milliarde Euro.

Um seine Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren, hat Airbus damit begonnen, Teile seiner Produktion und Entwicklung zu verlagern und Zulieferwerke in Billiglohnländern zu errichten. So werden Jets der Baureihe A320 seit Herbst 2008 auch in Tianjin in China montiert. Ingenieurzentren betreibt das Unternehmen inzwischen in knapp einem Dutzend Ländern auch außerhalb Europas, darunter in Russland, Indien und den USA.

Der Exodus scheint derzeit unaufhaltsam. Viele Prognosen erwarten sogar einen weiteren Anstieg des Euro. Der Essener Ökonom Ansgar Belke sieht Anzeichen für einen „signifikanten Höhenflug“, ein Wechselkursniveau von 1,70 Dollar sei durchaus realistisch.

Düstere Aussichten für den langjährigen Exportweltmeister Deutschland. Zwar gehen nur rund 13 Prozent der Ausfuhren in den Dollar-Raum, doch es sind die deutschen Schlüsselbranchen, deren Wettbewerbsfähigkeit leidet: der Maschinenbau, die Chemie, die Elektrotechnik und vor allem die Automobilindustrie.

Daimler-Boss Zetsche wird am Montag vor die Belegschaft treten und rund 15 000 Mitarbeitern in Sindelfingen erklären, warum er die Produktion in die USA verlagert. Es wird kein leichter Job für ihn, die Stimmung ist gereizt. Bei den Demonstrationen der vergangenen Woche hielten Mitarbeiter Plakate hoch, auf denen stand: „Zetsche raus“. Manche wollen bereits Proteste in allen deutschen Daimler-Werken organisieren.

Die Betriebsräte fordern verbindliche Zusagen des Vorstands, wie er neue Beschäftigung in Sindelfingen schaffen will. Zetsche hat es versäumt, diese Frage vorab zu beantworten. Der Daimler-Boss hat zwar erklärt, das Werk solle zum Forschungs- und Entwicklungszentrum ausgebaut werden. Doch dies hilft wahrscheinlich den Mitarbeitern wenig, die bislang am Fließband die C-Klasse montierten. Sie können sich kaum umschulen lassen zu Spezialisten für Brennstoffzellen.

DINAH DECKSTEIN, FRANK DOHMEN, DIETMAR HAWRANER, ALEXANDER JUNG