

Der Schließung des Opel-Werks in Bochum zeigt, dass die Automobilherstellung hierzulande kein Selbstläufer ist. Der Standort Deutschland ist nicht unverwundbar

Unsere industrielle Mitte

Von Gerd Held

Diesmal gibt es wohl keinen Ausweg. Opel baut ab 2016 am Standort Bochum keine Autos mehr. Aus der Belegschaft wird berichtet, dass die Stimmung niedergeschlagen ist, aber auch gefasst. Es fehlt die „Wut“, die dort um sich greift, wo schnelle Schuldzuweisungen gegen Manager die Oberhand gewinnen. Hier jedoch kannte die Belegschaft schon länger die kritische Lage des Unternehmens. Sie wusste, dass es hier nicht um Probleme ging, die man durch entschiedenes Handeln leicht aus der Welt hätte schaffen können. Es gehört zum realistischen Stolz von Industriebelegschaften, dass sie dem Ernst der Lage ins Auge blicken. Diesem Fall wird man nicht mit einer pauschalen Managerschelte und auch nicht mit den Empörungsritualen gegen den „Kasinkapitalismus“ gerecht. Hier ist die Realwirtschaft und da zeigt es sich, wie sehr die schrillen Protesten gegen „Heuschrecken“ ins Leere gehen und wie zynisch es klingen würde, wenn ein paar Schlaumeier den Fall Opel zum Anlass nehmen, um vor dem Werkstor das „Ende des Kapitalismus“ zu zelebrieren. Nein, leicht ist dies Ende des Opel-Werks Bochum für die 3400 Beschäftigten und ihre Familien nicht. Erst recht nicht, wenn man andere Probleme am Standort Bochum wie die Schließung des Nokia-Werks vor einigen Jahren mitbedenkt. Und wenn man zurückblickt auf die ganze Geschichte des General Motors-Engagements im Ruhrgebiet. 22000 Beschäftigte gab es hier zu besten Zeiten. Als das Werk vor 50 Jahren eröffnet wurde, war es ein Hoffnungsträger angesichts der Krise von Kohle und Stahl. Und tatsächlich hat es nicht nur Hoffnung produziert, sondern sehr reale, gute Automobile. Mit dem hier verdienten Geld haben viele Menschen

im östlichen Ruhrgebiet ihre Familie gegründet, einen beträchtlichen Wohlstand erreicht und auch manches Häuschen erworben.

Das Ende dieser Erfolgsgeschichte ist nicht plötzlich über Nacht gekommen. Es war ein langsamer Abstieg und die Behauptung, man habe dem tatenlos zugesehen, ist schlicht falsch – sowohl für Bochum als auch für Opel insgesamt. Man hat vieles versucht: Neue Modelle, Verbesserung der Fertigungsprozesse, stärkere Partnerschaften mit den Zulieferern. In den 90er Jahren schien es so, als läge Opel auf gleicher Höhe wie VW. Von den beiden großen Volumenmarken in der deutschen Automobilindustrie war die Rede. Sie waren sozusagen die „Mitte“ dieser Industrie und sie waren auch repräsentativ für die Mittellage, in der der Industriestandort Deutschland seine Stärke hat. Hier werden überdurchschnittliche Qualität und Massenproduktion verbunden. Anfangs schien es so, als könnte Opel hier mithalten, aber dann geriet das Unternehmen immer deutlicher ins Hintertreffen. Dabei waren die Unterschiede in Qualität und Preis zunächst gar nicht so groß. Viel bedeutender war, dass die Absatzmärkte enger wurden. Der europäische Markt gab in diesem Segment kaum noch Wachstum her und in einer solchen Situation bekamen dann die kleinen Unterschiede ein großes Gewicht. Auch derjenige, der nur knapp hinten liegt, kann auf einem engen Markt in existenzielle Nöte geraten. Die Zahlen, die die Krise von Opel in Europa belegen, sind zwingend. General Motors rechnet in seinem Europageschäft für 2012 mit einem Verlust von 1,4 Milliarden Euro. Opel hat Fabrikkapazitäten für 1,5 Millionen Fahrzeuge pro Jahr, verkauft aber nur eine Million.

Bei anderen Automobilfirmen wie Ford oder PSA Peugeot-Citroen sieht es ähnlich aus. Da ist die Story von der Alleinschuld des Mutterkonzerns General Motors wenig glaubhaft. Dort wurde und wird nicht leichtsinnig Geld verspielt. Hinter der Weigerung von GM, weitere Milliardenhilfen nach Europa zu schicken, steht die Sorge um amerikanische Industriearbeitsplätze. Auch die Forderung, Opel als Marke in Asien aufzubauen, ist keine belastbare Strategie – in Schwellenländern muss man heute vor Ort produzieren und das würde kaum neue Arbeit nach Deutschland bringen. Oder sollte man auf ein Upgrading der Fahrzeuge setzen und in die Reihe der Premiummarken vorstoßen, wo Audi, BMW und Daimler erfolgreich sind? Aber hier wäre man ein Spätkommer und in keiner Industrie kann man eine solche Neuorientierung von heute auf morgen umsetzen. Obendrein herrscht in diesem gehobenen Segment auch schon eine drangvolle Marktengung.

Man kann die Opel-Krise drehen und wenden, wie man will – es gibt keinen leichten Ausweg. Man sollte sich den realistischen Ernst, den die Belegschaft jetzt zeigt, zu Herzen nehmen. Auf vage Visionen, billige Polemik und irgendwelche Rituale des Mutmachens kann sie gut verzichten. Hingegen sind die Möglichkeiten für eine begrenzte Weiterarbeit – Komponentenfertigung, Logistik-Zentrum, Qualifizierungsmaßnahmen – durchaus eine seriöse Aushandlung wert. Und noch etwas ist wichtig: Der Fall Opel-Bochum sollte einen Anstoß geben, die Risiken unserer Wirtschaftslage noch einmal zu überden-

ken. Die Schließung eines Werks, das einmal in der Mitte unserer Industrielandschaft stand, ist kein beiläufiges Ereignis. Sie ist ein Warnschuss. Sie zeigt, wie verwundbar der Industriestandort Europa – auch der Industriestandort Deutschland – ist. Nicht, dass Bochum „überall“ wäre. Auch muss nun keineswegs „die Ära des Automobils“ zu Grabe getragen werden. Ein auf hohem Niveau stagnierender Markt ist noch lange kein verschwindender Markt. Aber der Fall legt es nahe zu prüfen, ob in dem Bild, das wir von uns von unserer Wirtschaftslage machen, nicht etwas ganz Wesentliches ausgeblendet wird. Geht es wirklich überall um Weltmarktführerschaft? Sind wir eventuell dabei, den Mittelbau unserer Industriegüter – wo heute global viel Umverteilung stattfindet und Europa nur ein normaler Mitspieler sein kann – zu unterschätzen? In anderen europäischen Ländern gab es in diesem Mittelbau schwere Einbrüche, aber auch in Deutschland ist die industrielle Mitte kein Selbstläufer. Es ist nicht falsch, Innovationen zu fördern, aber eine reine Innovativwirtschaft gibt es nicht. Kühne Projekte wie die Energiewende, können sich als Kostenfalle für die Normalwirtschaft erweisen. Die Standortprobleme, über die hierzulande zwischen 2002 und 2005 so engagiert diskutiert wurde, sind nicht endgültig entsorgt. Müsste diese Diskussion nicht wieder aufgenommen werden? Am Fall Opel wird schlagartig klar, wie wenig uns die Grundsatzdebatten über den Kapitalismus helfen, wenn es wirklich im Maschinenraum brennt.

(Manuskript vom 15.12.2012, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung DIE WELT am 17.12.2012)