



# Auf der Schrotthalde der Geschichte

Der russischen Fahrzeugindustrie geht es schlecht wie schon lange nicht. Der Autoabsatz fiel zuletzt dramatisch, Massenentlassungen sind die Folge. Avtovaz und GAZ stehen am Abgrund.

**Arno Maierbrugger**

Der Absatzmarkt in Russland wäre groß genug für alle Hersteller, die noch aus Sowjetzeiten übrig geblieben sind. Doch deren Problem ist, dass keiner ihre Autos will. Die Folge: massive Entlassungswellen bei Fahrzeugriesen wie Avtovaz und GAZ, bei denen die von der weltweiten Wirtschaftskrise durchgeschüttelten Oligarchen nun den Würgegriff ansetzen.

Allein bei Avtovaz sollen mehr als 27.000 Mitarbeiter an die Luft gesetzt werden, ein Viertel der Belegschaft. Jawohl: Der Lada-Hersteller in Togliatti an der Wolga beschäftigt zurzeit mehr als 102.000 Menschen, die für den internationalen Markt längst nicht mehr konkurrenzfähige Autos bauen. Selbst in Russland will sie kaum jemand mehr. Die Produktion wird heuer auf etwas mehr als 300.000 Fahrzeuge prognostiziert, ein Drittel von seinerzeitigen Spitzenausstoßen.

Der Sanierungsbedarf des börsennotierten Herstellers Avtovaz beläuft sich auf zwei Mrd. Dollar, und ohne liquiden Investor mit Technologiehintergrund wird das Werk bald im Abgrund landen. General Motors hat es versucht und tut sich mit seinem Joint Venture GM-Avtovaz, das den Lada Niva (ehemals Lada Taiga) baut, recht schwer. Und die Renault-Gruppe, Viertel-eigentümer von Avtovaz, ist mit den Problemen, die sie sich eingekauft hat, alles andere als glücklich.

**Putin mach Druck**

Denn der russische Premierminister Wladimir Putin hat den französischen Autohersteller Anfang Oktober in seiner typischen unverblühten Art dazu aufgefordert, sich an der Finanzierung von Avtovaz zu beteiligen. Andernfalls werde der derzeit 25-prozentige Anteil Renaults an Avtovaz verwässert werden, zitiert die Nachrichtenagentur Interfax den

ehemaligen Präsidenten. Sollte Renault nicht finanziell einspringen, werde man über eine Verwässerung des Anteils sprechen müssen, soll Putin gegenüber russischen Regierungsvertretern gesagt haben.

Die Situation ist für Putin nicht unkritisch. Eine derart große Entlassungswelle könnte in Togliatti, einer Stadt, die 1964 von einem kleinen Wolga-Dorf zu einem Industriezentrum rund um die Autofabrik wuchs und nach dem italienischen Kommunistenführer Palmiro Togliatti benannt wurde, zu Unruhen führen. Schließlich ist mehr als die Hälfte der 700.000 Einwohner vom Autowerk abhängig, und Arbeiterunruhen sind das Letzte, mit dem Putin in den Schlagzeilen stehen möchte.

Nicht besonders gut steht es auch um GAZ, den Hersteller der Marke Wolga mit Sitz in Nishni Nowgorod. Das Werk will 14.000 von 50.000 Beschäftigten streichen, also ebenfalls ein schlimmer Kahlschlag.

„Springt die Renault-Gruppe bei Avtovaz nicht ein, könnte ihr Anteil verwässert werden.“

WLADIMIR PUTIN,  
RUSSISCHER PREMIER

Diese Entwicklung läuft parallel zum Einsteig von Magna/Opel beim Avtovaz-Konkurrenten GAZ, ein in Branchenkreisen als hochriskant angesehener Deal des Magna-Gründers Frank Stronach. Die ursprüngliche Idee Stronachs, zusammen mit Opel und GAZ-Miteigentümer (und Gläubiger) Sberbank den russischen Automarkt zu „erobern“, dürfte sich weitaus schwieriger gestalten als vorgestellt. Vor der Finanzkrise sah es danach aus, dass Russland 2009 zum größten Automarkt Europas aufsteigen werde. Das sieht heute wesent-



**Einst ein Wagen für die werktätigen Massen, ist Lada heute beim russischen Käufer in Ungnade gefallen. Die rückständige Technik macht das Auto im Wettbewerb chancenlos.** Foto: EPA

lich anders aus. Der Absatz ist allein im August um 54 Prozent eingebrochen. Statt 3,2 Mio. abgesetzter Autos im Vorjahr (eigene Produktion und Importe) werden es heuer nur mehr 1,4 Mio. sein, schätzen Marktbeobachter.

**Riskante Reise**

Es ist im Moment überhaupt nicht klar, wohin die Reise finanziell geht und welche Rolle Opel bei GAZ in Zukunft überhaupt spielen wird, außer dem viel zitierten Technologietransfer. War zu Beginn der Verhandlungen noch die Rede von einem russischen Konsortium Magna-Sberbank-GAZ, so wackelt diese Lösung derzeit gewaltig. Schließlich ist GAZ weitgehend pleite und vielleicht nicht der idealste Partner im Geschäft. Dazu kommt, dass Ex-Opel-Eigentümer General Motors mit seinem eigenen Experiment, den ausgelaufenen Chrysler Sebring auf GAZ-Basis als Wolga Silber auf dem russischen Markt einzuführen, kräftig auf die Nase gefallen ist. Der Wolga

Silber hat sich in Russland entgegen aller Marktstudien als mehr oder weniger unverkäuflich herausgestellt. Die Frage ist, ob Opel dieses Schicksal in Zukunft teilen wird. Denn den allerbesten Ruf beziehungsweise ein modernes Image genießt die Marke in Russland nicht.

„Ich denke, dass die russische Industrie stark vom Opel-Gaz-Deal profitieren wird.“

SIEGFRIED WOLF,  
MAGNA-CHEF

Auch will die russische Auto-Kundschaft augenscheinlich den Mief aus Sowjetzeiten einfach nicht mehr kaufen und bevorzugt Importwagen aus dem Westen, aus Japan und vermehrt aus China. Und das, obwohl die eingeführten Fahrzeuge durch Zölle und Steuern doppelt so teuer sind wie Lada und Wolga. Das einzige Projekt, das sich als halbwegs rentabel erweisen hat,

ist Renaults Übernahme einer Fabrik des bankrotten Herstellers Moskwitsch in Moskau, wo seither der Billigwagen Dacia Logan gebaut wird.

Magna-Chef Siegfried Wolf legt dennoch unverfälschten Optimismus an den Tag, wenn es darum geht, die Zukunftsperspektiven für Magna/Opel in Russland zu beschreiben. Erst kürzlich wurde der Vertrag mit GAZ unter Dach und Fach gebracht, und Wolf meinte: „Ich denke, dass die russische Industrie stark profitieren wird.“

Möglich aber auch, dass zunächst vor allem ein paar Oligarchen von dem Deal profitieren werden. Denn die Rolle der Sberbank bei dem Deal ist nach wie vor ungeklärt, und russischen Quellen zufolge sei angedacht, dass der Bankenriese seinen Opel-Anteil am liebsten an die russische Entwicklungsbank VEB oder eventuell an die Staatsholding Rostekhnologii verkaufen möchte, die von Putins KGB-Vertrauten Sergej Tschemesow geleitet wird. Das wird Wolf sicher bewusst sein.