Wie redt Opel?

Acuut faillissement dreigt voor Duitse autobouwer

Achtergrond - 24 februari 2009

(23 februari 2009) Nog nooit in de 110-jarige Opel-geschiedenis was er zoveel onduidelijkheid over de toekomst. Als er niets gebeurt, is de Duitse dochter van de wankelende Amerikaanse autoreus General Motors (GM) waarschijnlijk in april failliet. En dat komt niet alleen door de economische crisis.

Vfl Bochum kwam afgelopen zaterdag in het degradatieduel met Arminia Bielefeld niet verder dan een 1-1 gelijkspel. Het zal de inwoners van Bochum waarschijnlijk worst wezen. Opel dreigt de plaatselijke fabriek die werk biedt aan vijfduizend mensen noodgedwongen te sluiten. Een tweede klap voor de stad in het Roergebied, die vorig jaar een vestiging van de Finse mobieltjesmaker Nokia naar een lagelonenland zag vertrekken.

Opels moederconcern GM verkeert door de economische crisis al maanden in ernstige problemen en snijdt in de kosten. Het concern houdt voor de tweede keer de hand op bij de Amerikaanse regering en hoopt ditmaal samen met Chrysler 21,6 miljard euro aan belastinggeld los te krijgen.

Amerikaanse steun voor GM

President Barack Obama stelde een commissie samen die op 31 maart uitsluitsel moet geven. Om in aanmerking te komen voor Amerikaanse staatssteun, moest de automoloch uit Detroit een omvangrijk saneringsplan opstellen. GM schrapt wereldwijd 47 duizend banen, waarvan 26 duizend buiten de Verenigde Staten.

Mocht de commissie de Amerikaanse overheid het advies geven de portemonnee te trekken, is het zeer waarschijnlijk dat de staatssteun moet worden aangewend om Amerikaanse banen te redden. Dat zou ten koste gaan van GM’s Europese activiteiten, en dus van Opel.

Het ligt voor de hand dat een groot deel van die klappen moet worden opgevangen door GM Europe (GME), verantwoordelijk voor Opel, het Britse zustermerk Vauxhall en het inmiddels failliete Zweedse Saab. En laat nu net Opel verantwoordelijk zijn voor 80 procent van GME’s productie.

De ernst van de situatie bij Opel is niet precies in te schatten. De cijfers van de

Duitse autofabrikant zijn opgenomen in de balans van GME, dus niet apart in te zien. Duidelijk is dat GME alleen al over de laatste drie maanden van 2008 meer dan een miljard euro verlies leed, waarvoor Opel grotendeels verantwoordelijk is.

Tekorten

Volgens de Duitse regering kampt de autobouwer uit Rüsselsheim met een tekort van 2,6 miljard euro. Maar *Der Spiegel* berekende op basis van anonieme regeringsbronnen dat Opel per direct 3,3 miljard euro nodig heeft om een faillissement te voorkomen.

De bondsregering is totnogtoe erg huiverig om geld te steken in de noodlijdende autobouwer. Berlijn vreest dat Duitse overheidssteun direct wordt doorgesluisd naar Detroit, en verdwijnt in de zakken van GM.

De bond en de deelstaten waarin Opel met fabrieken is vertegenwoordigd, zijn daarom alleen bereid de onderneming de helpende hand toe te steken als de autobouwer zich heeft losgeweekt van GM. In de tussentijd beraadt de politiek zich op passende maatregelen.

De deelstaat Thüringen is bereid 40 miljoen euro borg te staan voor Opel. In het Thüringse Eisenach staat een van Opels grootste fabrieken, waar in DDR-tijden het Oost-Duitse merk Wartburg werd geproduceerd. Mocht Opel failliet gaan, dan staat de autofabriek in de Thüringse stad voor de tweede keer leeg.

Minister-president Jürgen Rüttgers van Noordrijn-Westfalen reisde vorig week af naar Detroit om de belangen te behartigen van vijfduizend ‘Opelaner’ die werken in de Bochumse vestiging. Minister van Binnenlandse Zaken Wolfgang Schäuble (CDU) sprak zich afgelopen weekeinde uit voor staatshulp aan Opel. De CSU riep de Duitse autoconcerns Volkswagen, Daimler en BMW op concurrent Opel uit het slop te trekken.

Protectionisme

Maar zelfs als Opel overheidssteun krijgt, zijn de problemen niet opgelost. Directe financiële injecties van de overheid druisen in tegen de Europese wetgeving. Zo moet de Franse president Nicolas Sarkozy mogelijk bij de Brusselse mededingingswaakhond Neelie Kroes op het matje komen wegens miljardensteun aan de eigen automerken Renault en PSA (Peugeot/Citroën).

Bovendien is Opel zonder de paraplu van GM te klein om de concurrentie met grote concerns als Volkswagen of PSA aan te gaan. De onderneming produceerde samen met Vauxhall in 2008 1,5 miljoen auto’s. Bij de Volkswagengroep rolden

ruim 6 miljoen voertuigen van de band. Concreter: Opel moet meer produceren, maar het bedrijf ontbeert de middelen en de afzetmarkt daarvoor.

Oubollig imago

Maar de markt voor Opel is niet alleen door de economische crisis ingezakt, waar overigens alle autoproducenten last van hebben. De Duitse autoproducent heeft als bijkomend probleem dat het imago van het merk niet al te best is. De onderneming heeft de reputatie oubollige auto's te bouwen. Volgens een recente enquete zien Duitsers Audi qua design en ingenieurschap als de norm voor de Duitse auto-industrie.

Volgens een commentaar in de *Frankfurter Allgemeine Zeitung* is het imago in combinatie met overcapaciteit het grote probleem van Opel. Het merk leverde wel de Auto van het Jaar 2009 met de Insignia, maar die komt waarschijnlijk te laat om de geleden schade te herstellen. De onderneming kampt al jaren met een teruglopende vraag. De huidige economische crisis heeft die problemen in een stroomversnelling gebracht.

Sander van der Ploeg is redacteur van het Duitslandweb

Afbeeldingen:

dpa/Picture Alliance

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel: https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/3506/wie-redt-opel