

## Es brodelt an der Wolga

Das Ringen um Opel ist zum Politikum geworden – es geht noch komplizierter, zum Beispiel bei Lada

VON VANESSA DE L'OR

Die Telefonstimme von Alexander Schmygow ist unnahbar freundlich. Der Mann sitzt in weiter Ferne. 2400 Kilometer von Berlin in Richtung Osten. Wir kennen uns etwas, reden wir doch zum achten Mal in dieser Woche miteinander. Heute ist ein Donnerstag im März. Ja, er wolle Bescheid geben, ob ein baldiger Besuch möglich sei, sagt der Pressesprecher des Lada-Produzenten AwtoWAS wieder einmal. Er legt auf, und die Aussicht auf ein Wiedersehen mit der russischen Stadt Togliatti bleibt vernebelt. Wird es gelingen, in die Autostadt an der Wolga zu reisen, deren Hochhausturm über Kilometer in der flachen, steppenartigen Landschaft zu sehen ist? Gleich einem bläulich schimmernden Ausrufezeichen prägt er sich dem Besucher ins Gedächtnis. Wir können das auch, Autos bauen, scheint er zu sagen. Wie geht es dem Lada-Produzenten, den manche den Dinosaurier der Autoindustrie nennen?

Die Lage wirkt angespannt. „Ja, wir haben Probleme“, gestand gestern der Pressemann am Telefon, und seine Stimme klang weniger unnahbar. „Unser wichtigstes Fließband steht wieder still.“ Mehr sagte er nicht. In russischen Zeitungen stand, dass der Hauptzulieferer streikte, weil er nicht in Wechseln bezahlt werden wollte. Der Konzern, an dem der russische Staat heute zu einem Viertel beteiligt ist, hat offenbar Liquiditätsprobleme. Was unternimmt die Politik?

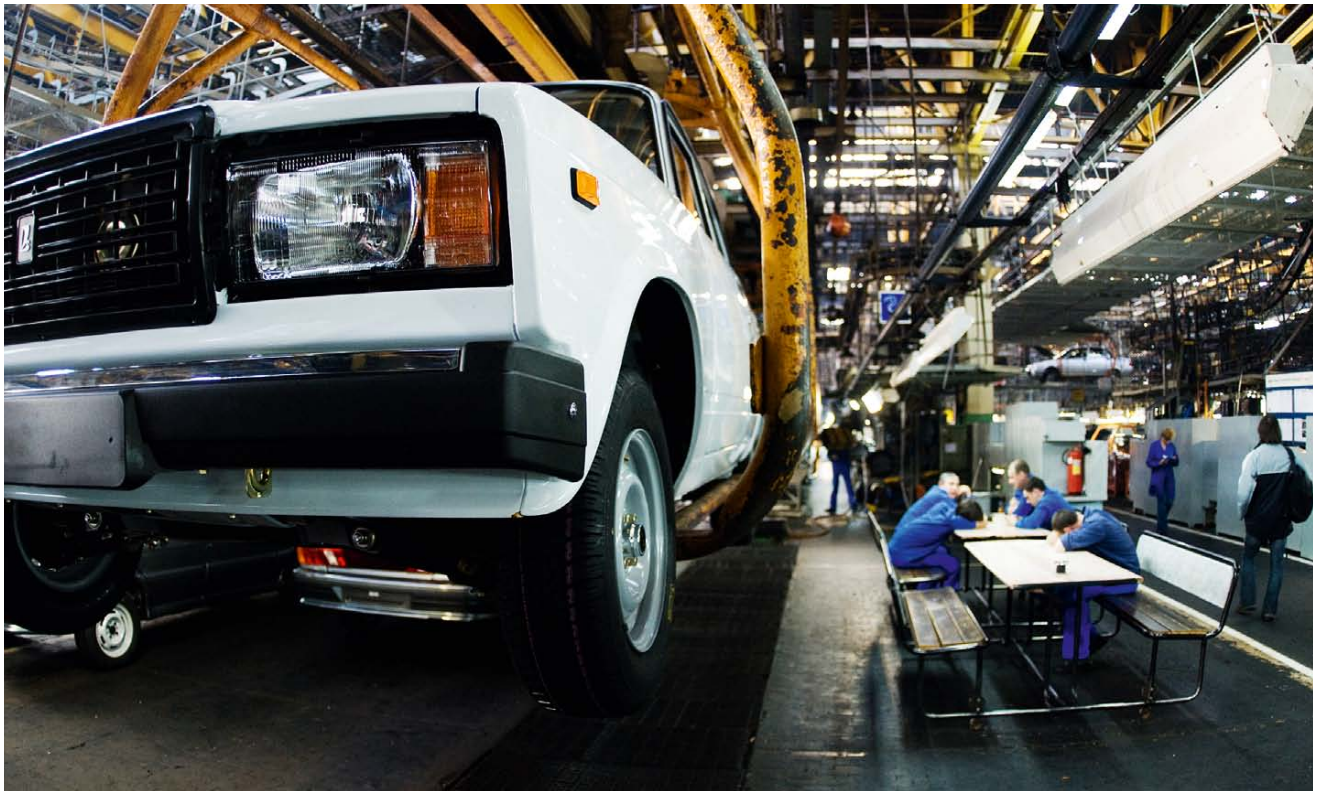
Abends – es ist halb sechs Uhr in Berlin und halb neun in Togliatti – gelingt es, den Industrieminister der Region an sein Mobiltelefon zu bekommen. Er will wegen des Besuchs helfen und empfiehlt, in der Frühe bei AwtoWAS anzurufen. Über den Konzern will der Industrieminister nicht sprechen. Früher war er dort der zweitwichtigste Mann. Politik und Wirtschaft sind an der Wolga eng verwoben: Der heutige Firmenchef war

einmal Vize-Premierminister. Keine ungewöhnliche Karriere, weil der russische Staat die Autoindustrie seit ein paar Jahren als Schlüsselindustrie definiert und sich seinen Einfluss gesichert hat, auch bei der Aktiengesellschaft AwtoWAS. Seit Januar gelten höhere Importzölle in Russland zum Schutze der eigenen Autoindustrie. Niemand bezweifelt, dass der Kreml Russlands bedeutendstem Auto-Produzenten, der ein sogenannter „stadt-bildender Betrieb“ ist, zur Not mit Finanzspritzen hilft. Von AwtoWAS hängt die Existenz einer Stadt mit 700 000 Einwohnern ab – 105 000 von ihnen arbeiten auf dem Werksgelände. Echte Entlassungen gibt es offiziell nicht. Dafür ist in Zeitungsberichten von Zwangsurlaub für 15 000 Arbeiter die Rede.

Die Hoffnung auf eine Reise nach Togliatti zerschlägt sich beim Telefonat am nächsten Morgen. Der Pressesprecher sei nicht da. Wenig später erscheint auf dem Bildschirm in Berlin eine E-Mail. Es ist eine Absage „aus objektiven

### Es hapert an Geld und an Ideen, die Modelle sind von vorgestern

Gründen“. Die Lage scheint schlimm zu sein. Zeitungsberichten zufolge trifft der Nachfrageeinbruch auf dem Automarkt auch AwtoWAS, die im Jahr 2008 noch 622 000 Fahrzeuge absetzten (Bei Volkswagen waren es 6,3 Millionen; ein Vergleich ist jedoch schwierig, weil die Unternehmen anders organisiert sind). Im laufenden Jahr sollen es 600 000 Ladas werden. Schon vor der Krise ging es bergab. Auf seinem wichtigsten Markt Russland machte der Lada – dessen Modelle dort zwischen 3000 und 8000 Euro kosten – vor vier Jahren noch über die



Produktionsalltag im Lada-Werk Togliatti in der Provinz Samara, etwa 800 Kilometer östlich von Moskau

Hälfte aller verkauften Autos aus. Heute ist es nicht einmal mehr ein Drittel. Analysten gehen für 2008 von einem Umsatz von 5,3 Milliarden Euro und einem Verlust von 132 Millionen Euro aus.

Per Mobiltelefon ist der Autojournalist Juri Geyko auf dem Genfer Autosalon zu erreichen. In seiner Stimme schwingt ein trauriger Ton. Erstmals seit Jahren sei Lada nicht dabei. Es hapere am Geld – und an Ideen. Dabei ist doch im vergangenen Jahr der französische Autokonzern Renault zu 25 Prozent eingestiegen, um im Automarkt Russlands mitzumischen. Geyko seufzt. „Unsere Modelle sind von vorgestern.“

**BIS VOR EIN PAAR MONATEN** empfing der heutige Konzernchef Boris Aljoschin ausländische Journalisten auf dem Areal von Awtowas, das mit seinen 630 Hektar etwa so groß ist wie das Wolfsburger Werksgelände. Im 23. Stockwerk des Wolkenkratzers saß der Russe und sprach – wie viele seiner Vorgänger – über die hoffnungsvolle Zukunft seiner Firma, während der Blick aus dem Fenster ein Meer von Autos, Hallen und Schornsteinen freigab und von der Gi-

gantomanie des Sowjetregimes Leonid Breschnews erzählte, das dort 1966 eine Autostadt aus dem Boden stampte. Awtowas, sagte Aljoschin noch im Oktober, solle ein „globaler Autokonzern nach westlichem Vorbild“ werden.

Es ist jetzt Montag, und in Russland ist Feiertag. Eigentlich war der gestern, aber weil dann niemand frei hätte, wird die Feier heute wiederholt. Morgen werden die Fließbänder wieder rollen in einem Tempo, das gemächlicher sein soll als das westlicher Autohersteller – die Montage eines Lada dauert mindestens viermal so lang wie die eines Opel Astra. Im Schnitt verdienen die Arbeiter bei Awtowas um die 300 Euro. Manche Menschen in Togliatti bauen Gemüse an, um Geld für das Essen zu sparen. Aber im Moment sind es vier Grad minus. Noch nie in der Konzerngeschichte, erzählt ein Rentner am Telefon, seien die Arbeiter so unzufrieden mit dem Management gewesen. Die Zeitung *Wedomosti* spricht von einer „Armee der Arbeitslosen“ in der Region. Die Arbeitslosigkeit im Februar beziffert sie allerdings nur auf 1,55 Prozent – das wäre Vollbeschäftigung. Über die inoffizielle Zahl schweigt sie.

Am Dienstagmorgen brüllt der Industrieminister: „Fragen bitte schriftlich!“ ins Telefon. Schon hat er aufgelegt. Vielleicht will die Gewerkschaft von Pjotr Solotarjow etwas sagen, die vor einigen Jahren entstand, weil ihre Gründer die Konzerngewerkschaft als Management-Apostel betrachteten. Solotarjow sitzt am Steuer, im Hintergrund knattert ein Motor. Der Mann schimpft auf die „Zeitlinge“ in der Konzernführung, die Awtowas als Zwischenstation absäßen. Er und andere Arbeitnehmervertreter der Region haben sich dagegen zusammengeschlossen. Sie leben wohl gefährlich: Zwei Mal wurde ihr neuer Chef zusammengeschlagen. Auch Solotarjows Vorgänger ist einmal angeschossen worden. Jetzt sitzt er allerdings für die Regierungspartei in der Staatsduma. Aber das ist eine andere Geschichte. An der Wolga, so scheint es jedenfalls, brodeln es.



**VANESSA DE L'OR**  
ist Cicero-Korrespondentin  
und Russland-Expertin