

Duso, Tomaso; Gornig, Martin

## Article

# Die Hochzeit von Opel und PSA: Eine Chance für den Industriestandort Europa

DIW Wochenbericht

## Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

*Suggested Citation:* Duso, Tomaso; Gornig, Martin (2017) : Die Hochzeit von Opel und PSA: Eine Chance für den Industriestandort Europa, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 84, Iss. 11, pp. 220-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/157320>

### Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

### Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



Prof. Dr. Tomaso Duso, Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte

Prof. Dr. Martin Gornig, Stellvertretender Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte

Der Beitrag gibt die Meinung der Autoren wieder.

# Die Hochzeit von Opel und PSA: Eine Chance für den Industriestandort Europa

Der größte französische Autobauer PSA und Opel heiraten. Welche Chancen und Gefahren birgt die Fusion für Europa und Deutschland? Wie muss die Politik reagieren? Aus wettbewerbspolitischer Sicht ist die Lage relativ entspannt: Treten die versprochenen Effizienzgewinne tatsächlich auf, wird trotz erhöhter Konzentration der Wettbewerb europaweit sogar intensiver. Und wenn die Politik die Weichen richtig stellt, könnte auch industriepolitisch daraus eine Erfolgsgeschichte werden, mit der Schaffung eines neuen mächtigen Akteurs, der Europa hilft, den notwendigen Erneuerungsprozess in der Automobilindustrie zu bewältigen. Davon würde gerade das Autoland Deutschland profitieren.

Die Fusion wird den zweitgrößten Automobilkonzern Europas mit einem EU-Marktanteil – nach abgesetzten Personenkraftwagen – von knapp über 16 Prozent schaffen. Damit würde die Lücke zum Marktführer, die Volkswagen Gruppe (ca. 24 Prozent Marktanteil), reduziert und möglicherweise für schärferen Wettbewerb gesorgt.

Vielleicht verlangen die europäischen Wettbewerbshüter spezifische Auflagen in bestimmten Märkten wie Spanien und Frankreich. Insgesamt aber ist der Zusammenschluss weitgehend unproblematisch, weil die drei Marken Peugeot, Citroën und Opel in unterschiedlichen EU-Ländern stark vertreten sind. Diese geographische Aufteilung deutet auf signifikante Effizienzgewinnpotentiale. Neben möglichen Größenvorteilen könnte Synergien in Vermarktung und Vertrieb insbesondere dort generiert werden, wo die zwei Verlobten bislang keine starke Präsenz haben.

In Deutschland zum Beispiel hatten Peugeot und Citroën 2016 mit knapp über 100.000 Neuzulassungen einen Marktanteil von drei Prozent. Mit etwa sieben Prozent war Opel der fünftgrößte Anbieter. Kombiniert würde die neue Gruppe immer noch deutlich unter VW (über 650.000 Neuzulassungen) bleiben. PSA könnte aber hierzulande stark vom Vertriebs- und Händlernetzwerk Opels profitieren und damit für mehr Wettbewerb sorgen. Das Umgekehrte gilt für

Frankreich. Die Verbraucher dürften sich also auf günstigere Autos und einen solideren Service freuen.

Was aber wird aus den Jobs bei Opel und seinen Zulieferern? Zu Recht vermutet man hinter dem Hinweis auf „signifikante Effizienzgewinne“ den Wegfall von Arbeitsplätzen. Betroffen sind vermutlich zunächst die Zulieferer und der Vertrieb, später, wenn die Beschäftigungsgarantien auslaufen, möglicherweise auch Opel und PSA. Der Mutterkonzern General Motors schien aber schon lange kein wirkliches Interesse an die deutsche Tochter mehr zu haben und die Arbeitsplätze bei Opel wären in der mittleren Frist nicht sicherer gewesen.

Zugegeben, die Erfahrungen der Deutschen mit europäischen Fusionen sind gemischt. Während Airbus als industriepolitischer Erfolg gefeiert wird, gibt es auch gerade in der Rhein-Main-Region, wo Opel seinen Stammsitz hat, andere Beispiele: Von der Höchst AG, eingegliedert in den französischen Sanofi-Aventis-Konzern und schließlich aufgelöst, ist heute in Frankfurt nur ein Bruchteil der Arbeitsplätze übrig geblieben.

Die Politik wäre falsch beraten, unter dem Deckmantel der Arbeitsplatzsicherung die Realisierung der fusionsbedingten Effizienzgewinne zu verhindern. Sie muss dem fusionierten Konzern auf dem Weg in das neue Zeitalter des Automobils helfen. Neue Antriebssysteme, autonomes Fahren und digitale Dienstleistungen werden Einzug halten. Dies bedeutet enorme Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen, bei denen die Automobilbauer auf staatliche Forschungsinfrastrukturen angewiesen sind. Die deutsche Politik sollte die Franzosen einladen, die Stärke der hiesigen Forschungsinfrastruktur zu nutzen und sie gezielt in die eigenen Förderprogramme zu integrieren. Von den Synergieeffekten können dann nicht nur Mercedes, BMW und VW profitieren, sondern der gesamte Industriestandort Europa.

*Eine längere Fassung dieses Kommentars ist am 07.03.2017 beim Tagesspiegel Online erschienen.*



DIW Berlin – Deutsches Institut  
für Wirtschaftsforschung e.V.  
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin  
T +49 30 897 89 -0  
F +49 30 897 89 -200  
84. Jahrgang

#### Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso  
Dr. Ferdinand Fichtner  
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.  
Prof. Dr. Peter Haan  
Prof. Dr. Claudia Kemfert  
Prof. Dr. Lukas Menkhoff  
Prof. Johanna Möllerström, Ph.D.  
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.  
Prof. Dr. Jürgen Schupp  
Prof. Dr. C. Katharina Spieß  
Prof. Dr. Gert G. Wagner

#### Chefredaktion

Dr. Critje Hartmann  
Dr. Wolf-Peter Schill

#### Redaktion

Renate Bogdanovic  
Dr. Franziska Bremus  
Prof. Dr. Christian Dreger  
Sebastian Kollmann  
Ilka Müller  
Mathilde Richter  
Miranda Siegel  
Dr. Alexander Zerrahn

#### Lektorat

Karl Brenke  
Ronny Freier

#### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 74  
77649 Offenburg  
leserservice@diw.de  
Tel. (01806) 14 00 50 25  
20 Cent pro Anruf  
ISSN 0012-1304  
ISSN 1860-8787 (Online)

#### Gestaltung

Edenspiekermann

#### Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

#### Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –  
auch auszugsweise – nur mit Quellen-  
angabe und unter Zusendung eines  
Belegexemplars an die Serviceabteilung  
Kommunikation des DIW Berlin  
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.