



05.02.2008

<http://www.heute.de/ZDFheute/inhalt/1/0,3672,7156097,00.html>

Mehr Autos, weniger Mitarbeiter

**Autoindustrie im
heute.de-Branchencheck**

von *Midia Nuri*

Die Serie von Hiobsbotschaften aus der Wirtschaft reißt nicht ab: Werkschließung bei Nokia, drohende Rezession in den USA, Crash an den Börsen. Was kommt auf uns zu? heute.de checkt die wichtigsten Branchen - im zweiten Serien-Teil die Autoindustrie.



dpa

In Asien läuft das Automobilgeschäft, in Deutschland kämpfen die Konzerne.

Das Inlandsgeschäft lief vergangenes Jahr für die deutschen Autobauer grottenschlecht. Dagegen floriert der Export. Industriearbeitsplätze werden aber wohl auch 2008 verloren gehen.

Die deutschen Autobauer haben ein Problem: Hierzulande will niemand ihre Autos kaufen. So kaufen sie sie eben selbst. Im November war jeder dritte neuzugelassene Wagen auf einen Hersteller oder Händler angemeldet. "Diese Autos kommen als Tageszulassung oder Vorführwagen Anfang kommenden Jahres mit massiven Preisnachlässen auf den Markt", sagt Ferdinand Dudenhöffer, Direktor am Center Automotive Research (Car) an der Fachhochschule Gelsenkirchen.

13 Prozent weniger Zulassungen

Viel gebracht hat der in dem Monat besonders heftige Kampf um jede Neuzulassung nicht. Dem Verband der Automobilindustrie (VDA) zufolge kamen 13 Prozent weniger neu zugelassene Autos auf die Straße als im November des Vorjahres.

Und nicht bloß der November war trübe. Im gesamten Jahr kauften die Deutschen so wenige Autos wie nie seit der Wiedervereinigung - neun Prozent weniger als 2006, insgesamt 3,149 Millionen Neuwagen. Als Reizworte galten in der Branche: Mehrwertsteuererhöhung, hoher Benzinpreis und allgemeine Teuerung. Alles Gründe, die die Industrie für die Absatzflaute im Inland verantwortlich macht. Neben der Klimadebatte.

Die EU-Kommission will den CO₂-Ausstoß von Neuwagen ab 2012 auf durchschnittlich 120 Gramm pro Kilometer verringern. Autobauern, die den Durchschnittswert verfehlen, drohen Strafzahlungen. Doch all das ist nur die eine Seite. Im Ausland sieht es deutlich rosiger aus. Drei von vier Autos exportieren die deutschen Autobauer inzwischen.

Hohe Nachfrage im Ausland

Trotz des starken Euros legte der Auslandsabsatz im vergangenen Jahr um elf Prozent zu - auf 4,3 Millionen Autos, ein Rekordwert. Die PKW-Produktion stieg um sechs Prozent. Der europäische Marktanteil der Deutschen wuchs VDA-Angaben zufolge vergangenes Jahr, wie in den Vorjahren auch, um einen Prozentpunkt auf 47 Prozent.

Mitsamt Zulieferern - sie stehen für etwa die Hälfte der Arbeitsplätze - steigerte die Branche ihren Umsatz um etwa sieben Prozent "und erreicht zum fünften Mal in Folge ein Allzeithoch" lobt Eric Heymann vom Forschungsinstitut der Deutschen Bank DBResearch. Die Branchenzeitung "Automobilwoche" titelte Anfang Dezember "Deutsche Autobauer so reich wie nie". So hätten BMW, Daimler und VW derzeit mehr als 34 Millionen Euro Bar-Reserven parat, bald kämen weitere 26,5 Milliarden dazu, schrieb das Blatt.

1000 Händler vor der Insolvenz

Arg trifft die hiesige Absatzflaute indes die Händler - auch wenn die Bestellungen dem VDA zufolge für dieses Jahr immerhin wieder um sieben Prozent zugelegt haben. Mit 1000 Insolvenzen rechnet der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) für 2008. Würde das Werkstattgeschäft nicht auskömmliche Margen abwerfen, stünden wohl mehr Betriebe vor dem Aus. Zwei Drittel der 19.000 Händler schreiben offenbar rote Zahlen. 35.000 Stellen werden Verbandsschätzungen nach bis Ende des Jahres wegfallen.

Auch Industriearbeitsplätze sind nach wie vor bedroht - die Standortdebatte ist auch in der Autobranche längst nicht vorbei, einerseits wegen der weiter zunehmenden Automatisierung, andererseits wegen des zunehmend starken Exportabsatzes. "Wenn hier Überstunden gefahren werden, ist das wegen der hohen Nachfrage aus Russland", erklärt Dudenhöffer. Sobald die Werke 2010 oder 2011 vor den Toren Russlands fertig seien, fielen hierzulande rund 20 bis 30 Prozent der Industriearbeitsplätze weg.

Zweite Verlagerungswelle nach Osten

Dudenhöffer sieht die Branche daher auch vor einer zweiten Verlagerungswelle nach Osteuropa stehen. Daimler und einige Zulieferer sollen derzeit den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten für A- und B-Klasse-Wagen in Polen und Rumänien prüfen. Alternative Produktionsstätten suchen die Autobauer neuerdings offenbar aber auch im Dollar-Raum. VW kündigte an, neben einem neuen Montagewerk in Nordamerika auch Motoren und Getriebe in den USA produzieren zu wollen.

INFOBOX

Konjunktur und Arbeitsmarkt: Besser als ihr Ruf

Schlechte Nachrichten aus der Wirtschaft gibt es derzeit zuhauf. Finanzkrise, Ölpreishoch, Dollartief, drohende US-Rezession, Werksschließung bei Nokia. Doch um die deutsche Konjunktur ist es weit besser bestellt, als es aussieht.

Im vergangenen Jahr sanken die Arbeitslosenzahlen so stark wie nie in der Geschichte der Bundesrepublik. Dank der überraschend deutlichen Konjunkturerholung im vergangenen Jahr entstehen hierzulande zur Zeit wöchentlich fast 10.000 neue Jobs. Die Bundesagentur für Arbeit (BA) wagt eine optimistische Einschätzung: "Die Arbeitslosenzahl wird 2008 auf im Schnitt 3,5 Millionen zurückgehen, nach knapp 3,8 Millionen im Vorjahr", erklärt BA-Präsident Frank-Jürgen Weise. "Diese 3,5 Millionen sind eine sichere Prognose."

Dabei ist die Angst vor einer Konjunkturkrise bei all den Hiobsbotschaften verständlich. Einige Experten befürchten, die Krise werde von den Finanzmärkten auf die Privathaushalte und Unternehmen übergreifen. Ende vergangenen Jahres kühlte sich das US-Wachstum dann stärker als erwartet ab. Möglicher Vorbote einer Rezession? Der ehemalige US-Notenbankchef Alan Greenspan hält dies zu immerhin 50 Prozent für wahrscheinlich.

Doch wie stark eine solche Krise Deutschland dann treffen würde, ist nicht so klar wie vor ein paar Jahren. Die Zeiten, in denen die deutsche Wirtschaft eine Lungenentzündung bekam, wenn die US-Wirtschaft hustete, scheinen vorbei - dank neuer Absatzmärkte wie China oder Indien. Dennoch: Die Risiken sind da und bekannt. Neben den Schockwellen der durch die US-Immobilienkrise ausgelöste Finanzkrise sind dies der hohe Ölpreis, steigende Rohstoff- und Energiepreise sowie der starke Euro.

In Deutschland werden Dudenhöffner zufolge jedenfalls künftig immer weniger Beschäftigte immer mehr Autos produzieren. Dass nur Industriearbeitsplätze abwandern und Forschung und Entwicklungsstellen hier bleiben könnten, das hält Dudenhöffner für einen frommen Wunsch. "Von den Kosten für chinesische Ingenieure können wir hier nur träumen", sagt er. Sie seien gut ausgebildet und die Industrie werde sie auch einsetzen, erwartet er.

Muss Politik Jobs retten?

Hiobsbotschaften könnten dieses Jahr von Reifenhersteller Continental kommen, erwartet Dudenhöffner. Dieser übernahm im Spätsommer die Siemens-Elektroniksparte VDO. Vorstandschef Manfred Wennemer kündigte anschließend an, es habe "keinen Sinn, Standorte doppelt weiterzuführen".

Was je nach Entwicklung der US-Konjunktur bei den amerikanischen Zulieferern wie etwa Visteon anstehe, hält Dudenhöffner für schwer vorherzusagen. "Möglicherweise sehen wir hier noch die ein oder andere politische Brandlöschaktion zur Rettung von Arbeitsplätzen", mutmaßt er. BMW kündigte bereits Ende vergangenen Jahres an, 8000 Stellen abzubauen.