

Auf der Überholspur

Ökonomie. Die Weltautoindustrie in der Krise (Teil 1): In Asien wächst den geschwächten nordamerikanischen und europäischen Herstellern ernsthafte Konkurrenz heran

Winfried Wolf

Während im Golf von Mexiko seit dem 20. April Tag für Tag Millionen Liter Rohöl ins Meer strömen, erklärte der Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie, Matthias Wissmann, in einem Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 26. Juni 2010, die »Autoindustrie hat sich (von der Krise - W. W.) schneller erholt, als wir das erwartet haben«. Das gelte vor allem »für den Premiumsektor, bei dem wir (die deutschen Autohersteller - W. W.) einen weltweiten Marktanteil von 80 Prozent haben«. Eine Woche zuvor, am 20. Juni 2010, brachte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung eine Titelstory über die »Wiedergeburt der Autoindustrie«. Inzwischen seien wieder »große, sportliche und teure«, eben auch sprithungrige Pkw gefragt. Welcher PS- und Geschwindigkeitswahn damit konkret gemeint sein kann, wird in der Süddeutschen Zeitung vom 10. Mai unter der Überschrift »Maske für das Monster« angesprochen. Dort wurde der neue 2,2 Tonnen schwere, mindestens 300 PS starke, 230 Stundenkilometer schnelle und im »Grundpreis« 55431 Euro teure Porsche Cayenne vorgestellt, bei dem es »ein Leichtes (sei), auch mehr als 20 Liter (auf 100 Kilometer) zu verbrennen.«¹ Auch in Großbritannien ist man verhalten optimistisch. Die Financial Times schlagzeilte: »Automotive industry sputters back to life« - die Branche kehre »im Stottergang« ins Leben zurück. Um im Vorspann zu diesem Artikel vom 4. Mai 2010 allerdings festzustellen: »...it is not a case of returning to business as usual«: Von einer Rückkehr zur Normalität des Autogeschäfts könne allerdings keine Rede sein.

Genau so ist es. Die weltweite Autobranche sieht Mitte 2010 nur aus einem sehr eingeschränkten Blickwinkel rosig aus. Richtig ist: Der Autoabsatz in den Schwellenländern boomt. Doch das tat er auch im Krisenjahr 2009. Zutreffend ist ebenso, daß der Verkauf von Luxus-Pkw erneut ansteigt. Aber die Wachstumsraten haben den Niedrigstand vom Vorjahr zum Ausgangspunkt.² Auch steigt in den USA der Pkw-Absatz wieder an. Hier wiederum muß berücksichtigt werden, daß er 2009 mit 10,4 Millionen verkauften Pkw das niedrigste Niveau seit eineinhalb Jahrzehnten erreicht hatte.

In Westeuropa zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch wenn dieses Jahr als Wiedergeburt der Autobranche abgefeiert wird, der Absatz von kleinen und Mittelklasse-Pkw auf dem westeuropäischen Markt stagniert. Für Deutschland wird im laufenden Jahr ein Absatz von 2,8 bis drei Millionen Pkw erwartet. Doch 2009 waren es 3,8 Millionen. Das heißt: Im laufenden »Boomjahr« 2010 gibt es in Deutschland einen Rückgang bei den Neuzulassungen von rund einem Viertel. Die Abwrackprämie läßt grüßen. Mit ihr wurde im Krisenjahr 2009 eine künstliche Nachfrage mit hunderttausendfach vorgezogenen Pkw-Käufen produziert.

Es sind vor allem drei Faktoren, die das derzeit überwiegend positiv gezeichnete Bild der Branche begründen: 1. der gewaltige Absatzboom in einzelnen Schwellenländern, vor allem in China; 2. die hohen Exporte aus den traditionellen Herstellerländern Westeuropas und aus Japan in diese Regionen; 3. das extrem niedrige Niveau, auf das 2009 die Autoproduktion und der Autoabsatz in Nordamerika abgesunken war und das niedrige Level, auf dem sich der Autoabsatz in Westeuropa im Jahr 2009 befand.

Tiefe Krise

Tabelle 1 dokumentiert die Entwicklung der Autoindustrie in der jüngsten Dekade und in der Krise unter Einschluß der Zahlen für das vergangene Jahr 2009. 2008/2009 erlebte der weltweite Fahrzeugbau die tiefste Krise seit Ende des Zweiten Weltkrieges. 2007 hatte die globale Fertigung von Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw und Bussen) mit 73,3 Millionen Einheiten das bisher höchste Niveau erreicht.³ 2009 war sie wieder auf knapp 61 Millionen Einheiten gesunken. Der absolute Rückgang in den Krisenjahren beträgt beinahe 17 Prozent (2007-2009). Der Rückgang bei den Umsätzen liegt nochmals höher, da der Nutzfahrzeugbereich wesentlich stärker als der Pkw-Bereich einbrach. Gleichzeitig gab es zwischen 2007 und 2009 massive Preissenkungen

(»Rabattschlachten«), was ebenfalls zusätzlich auf die Umsätze drückte.

Das Niveau der weltweiten Kfz-Fertigung lag 2009 mit 61 Millionen Kfz nur um knapp acht Prozent über dem zu Beginn des aktuellen Branchenzklus im Jahr 2001, als 56,3 Millionen Kfz hergestellt wurden. Nimmt man 2000, das letzte Jahr des vorangegangenen Zyklus, als Bezugspunkt, so wurden 2009 sogar nur vier Prozent mehr Kfz hergestellt.

Das ist ein bemerkenswert schlechtes Ergebnis. Das verdeutlicht ein Blick auf das letzte halbe Jahrhundert der Weltbranche (siehe Tabelle 2). In den 1950er und 1960er Jahren lag das Wachstum im Kfz-Output pro Dekade jeweils bei mehr als 50 Prozent. In den 1970er Jahren waren es noch mehr als 30, in den Dekaden 1980/1990 und 1990/2000 konnten jeweils gut 20 Prozent Steigerung verzeichnet werden. Im letzten Jahrzehnt wurde dieses Wachstum nun halbiert: Auch unter Einbeziehung der für 2010 zu erwartenden Daten wird es für 2010 gegenüber 2000 nur bei rund zehn Prozent liegen.

Ohne einen Blick auf die enormen Veränderungen in der regionalen Struktur der weltweiten Kfz-Fertigung geworfen zu haben, lautet eine erste Zwischenbilanz: Es gab in den letzten 60 Jahren in der Weltautobranche keine Periode mit einem derart geringen Produktionswachstum wie im vergangenen Jahrzehnt. Das spricht dafür, daß unter normalen Marktbedingungen die weltweite Branche auch im Jahr 2010 von einer tiefen Krise geprägt sein müßte. Dafür sprechen auch die nicht genutzten Produktionskapazitäten: Bereits 2007, am Ende des vorausgegangenen Branchenbooms, gab es in der Welt-Kfz-Fertigung rund 25 Prozent unausgelastete Kapazitäten. 2010 sind zwischen 35 und 40 Prozent des weltweiten Fertigungspotentials ungenutzt. Dennoch erklärte, wie zitiert, VDA-Chef Wissmann, die Krise der internationalen Autoindustrie sei weitgehend überwunden. Eine erstaunliche Situation, die der genaueren Analyse bedarf. Doch zunächst ist ein Blick auf die Strukturveränderungen erforderlich, die es im letzten Branchenzklus und in der Krise gab.

Neue Strukturen

Der erwähnte Rückgang der Weltautoproduktion im Jahr 2009 gegenüber 2007 um knapp 17 Prozent ist im Rückblick auf das letzte halbe Jahrhundert einmalig. In den Branchenkrisen 1974/75 und 1980-82 gab es Einbrüche um zwölf Prozent, in den übrigen lagen sie im einstelligen Bereich (siehe Tabelle 2). Dabei handelt es sich bei dem Rekordeinbruch der Jahre 2007 bis 2009 noch um einen gemittelten Wert. Seit Existenz der Autobranche, also seit mehr als einem Jahrhundert, gab es keine Phase, in der sich die weltweite Autoproduktion so extrem in den einzelnen Regionen auseinander entwickelt hat. Massive regionale Einbrüche korrelieren mit historisch einmaligen Anstiegen (womit wir den Blick erneut auf Tabelle 1 lenken).

Die Verliererregionen sind Nordamerika, Westeuropa und Japan. In den USA liegt im Jahr 2009 das Niveau der Autoproduktion mit 5,7 Millionen Einheiten auf halbem Niveau des Jahrs 2001 (siehe die letzte Spalte von Tabelle 1). Hier geht es wohlgermerkt keineswegs nur um die Fertigung der »Big three«, GM, Ford und Chrysler. Bei dieser Output-Halbierung sind bereits alle japanischen, südkoreanischen und deutschen Werke in den USA eingeschlossen.

In Westeuropa, der zweiten klassischen Autoherstellerregion, sind im genannten Zeitraum 2001 bis 2009 ebenfalls weitreichende Einbrüche zu verzeichnen. In Österreich liegt das Niveau der Autoherstellung im Jahr 2009 bei 46,5 Prozent des 2001er Levels, in Italien bei 53,4, in Frankreich bei 56,5 und in Großbritannien bei 64,7 Prozent. Es folgen Spanien, wo 2009 die Kfz-Fertigung bei 76 Prozent des 2001er Niveaus lag (also ein Rückgang um 24 Prozent). Sogar in Deutschland lag 2009 die Kfz-Fertigung um gut acht Prozent unter der von 2001. In der dritten traditionellen Region des Weltfahrzeugbaus, in Japan, erreichte man 2009 ein Fertigungsniveau von 81,2 Prozent im Vergleich zum Jahr 2001.

Den Verliererregionen stehen vier Gewinnerregionen - drei davon Newcomer - gegenüber: 1. Mittel- und Osteuropa, 2. Südkorea und Indien, 3. eine Gruppe asiatischer Schwellenländer: Indonesien, Taiwan, Malaysia und Thailand, und 4. China. In Mittel- und Osteuropa gab es in der untersuchten Periode 2001-2009 eine Steigerung der Kfz-Fertigung um 127 Prozent - und damit mehr als eine Verdoppelung des Outputs (oder ein Anstieg um das 2,3fache). In Südkorea wuchs die Produktion zwischen 2001 und 2009 um 42 Prozent. Für Indien ist fast eine Verdopplung (plus 98 Prozent) zu registrieren. In den vier relativ jungen Autoherstellerländern Indonesien, Taiwan, Malaysia und Thailand stieg die Kfz-Fertigung im Jahr 2009 gegenüber 2001 um fast 60 Prozent. Absolut herausragend ist schließlich die chinesische Bilanz: Die Kfz-Fertigung wurde in diesem

Zeitraum versechsfacht: von 2,3 Millionen auf 13,8 Millionen Einheiten.

Bei den Gewinnern fällt die unterschiedliche Entwicklung in der Branchenkrise zwischen 2007 und 2009 auf: In Mittel- und Osteuropa erlebte der Fahrzeugbau in diesen Jahren ebenfalls einen Einbruch. Es handelt sich im übrigen um die erste Krise in dieser regional gesehen jungen Branche. Auch in Südkorea ging die Fertigung in beiden Krisenjahren absolut zurück. In den in Tabelle 1 angeführten vier »Auto-Tigerstaaten« gab es im ersten Krisenjahr 2008 noch ein Wachstum, doch 2009 einen deutlichen Rückgang. In Indien verlangsamte es sich deutlich. Doch in beiden Krisenjahren gab es ein fortgesetztes Wachstum. In China wurden dann alle Rekorde in den Schatten gestellt. Auch in den Jahren der Branchenkrise 2008/2009 konnte die Kfz-Fertigung nochmals gewaltig gesteigert werden - von 8,8 Millionen (2007) auf 13,8 Millionen 2009.

Eine zweite Zwischenbilanz lautet: Die drei traditionellen Regionen des Weltfahrzeugbaus erlitten im Verlauf des letzten Branchenzklus erhebliche Einbrüche. Es gibt drei neue Regionen des weltweiten Fahrzeugbaus, die zu den Schwellenländern gehören. In diesen Regionen gab es im letzten Branchenzklus eine massive Steigerung des Kfz-Outputs, der die Rückgänge in den traditionellen Herstellerregionen gut ausglich.

Zunehmende Konkurrenz

Typisch für eine schwere Branchenkrise ist die Kapitalkonzentration: der Bankrott großer Unternehmen, das Wachstum anderer und insbesondere das Zusammengehen von Herstellern und damit die Bildung neuer, größerer Konzerne. Teilweise gab es tatsächlich einen solchen Prozeß: GM und Chrysler gingen pleite. Allerdings gab es nur im Fall Chrysler das klassische Ergebnis: Der Konkurrent Fiat übernahm Chrysler. GM wurde jedoch - absolut marktwidrig - mit einer 50-Milliarden-Dollar-Hilfe der US-Regierung und durch massive Zugeständnisse der Beschäftigten bzw. der ehemaligen Beschäftigten neu auf die Beine gestellt. Seit Mai 2009 ist GM ein Unternehmen, das sich im Eigentum der Staaten USA und Kanada und der Gewerkschaft UAW befindet; es wird nicht mehr an der Börse gelistet. Ende 2010 soll GM entstaatlicht und neu an die Börse gebracht werden.

Ein weiterer wichtiger Vorgang betrifft den größten europäischen Hersteller: Die Volkswagen AG übernahm in der Krise Porsche, nachdem zuvor der umgekehrte Versuch gescheitert war. Seit Mitte dieses Jahres integriert VW als »zehnte Marke« Porsche in den Weltkonzern, was aufgrund von Überschneidungen vor allem mit der Tochter Audi zu deutlichen Synergieeffekten (und zu einem Arbeitsplatzabbau) führen dürfte.

Im Dezember 2009 verkündete VW ein Projekt, wie es auf den ersten Blick typisch für eine derart tiefe Branchenkrise ist: Das Wolfsburger Unternehmen gab eine Überkreuzbeteiligung zwischen VW und Suzuki, der Nummer vier unter den japanischen Kfz-Herstellern, bekannt. Addiert liegt der Output der beiden Hersteller - VW mit 6,3 Millionen Einheiten und Suzuki mit 2,3 Millionen - mit 8,6 Millionen nahe an dem Niveau des Weltmarktführers Toyota (2008: 9,2 Millionen Einheiten). Auch die regionale Aufstellung der beiden Unternehmen ist strategisch interessant: VW ist in Europa, China und Südamerika stark vertreten; Suzuki in Südostasien und vor allem in Indien, wo die Suzuki-Tochter Maruti mehr als die Hälfte des gesamten Automarktes kontrolliert.

Allerdings handelt es sich bisher und für absehbare Zeit nicht um eine Fusion; VW kontrolliert inzwischen 19,9 Prozent des japanischen Unternehmens, während Suzuki zukünftig 2,5 Prozent der VW-Stammaktien halten soll. Das Suzuki-Management unterstrich vor kurzem mehrmals, daß das Unternehmen seine Selbständigkeit behalten werde. Berücksichtigt werden muß auch, daß bisher fast alle Verbindungen zwischen europäischen und nordamerikanischen Kfz-Herstellern mit japanischen wieder aufgelöst werden mußten. Insofern kann man gegenwärtig das Bündnis VW-Suzuki »nur« als eine »mit viel Kapital untersetzte Kooperation« bezeichnen. Dieses Mal allerdings könnte die Verbindung erhebliche Folgen haben. Vor allem haben sich VW und Suzuki das Ziel gesetzt, sich mit der Entwicklung eines »Kleinstwagens« (bei VW das Modell »Up!«) bei der Massenmotorisierung der Schwellenländern zu engagieren. Hier hatte 2009 Tata mit dem 2000-US-Dollar-Modell Nano einen Vorstoß unternommen. Der neue Kleinstwagen von VW-Suzuki soll einen Kaufpreis zwischen 2900 und 3600 Euro haben.

VW betreibt auch einen großen Zusammenschluß im Nutzfahrzeugsektor: Die Lkw-Hersteller MAN (VW-Anteil: 30 Prozent) und Scania (VW-Anteil 70 Prozent) und der VW-Transporter-Sektor sollen zusammengeführt werden. Damit wird wohl bis Mitte 2011 der Welt-Lkw-Markt weitgehend zwischen Daimler (mit den Marken Freightliner und Fuso), Volvo (Lkw) und VW (mit MAN und Scania) aufgeteilt. Verbliebene Hersteller wie die Fiat-Tochter

Iveco dürften unter enormen Druck geraten, so daß ein weiterer Konzentrationsprozeß absehbar ist.

In diesem Zusammenhang ist noch die Übernahme Volvos durch Geely von größerer Bedeutung. Im Dezember 2009 erwarb der chinesische private Pkw-Hersteller Geely die Ford-Tochter Volvo.⁴ Geely, ein privater Hersteller, fertigte 2009 221000 Pkw; die Ford-Marke Volvo hatte im selben Jahr noch ein Output von 330000 Pkw. Geely verfügt nach dieser Übernahme als erster chinesischer Autokonzern über eine Marke, die weltweit präsent und auf rein technologischem Gebiet international wettbewerbsfähig ist. Allerdings liegt der addierte Umsatz von weniger als 600000 Einheiten weit unter den rund vier Millionen Einheiten, die für eine weltweite Präsenz und für die internationale Wettbewerbsfähigkeit als notwendig angesehen werden. Geely-Volvo dürfte jedoch in der Konzentration des chinesischen Fahrzeugbaus eine wichtige Rolle spielen.

Die übrigen Marktberichtigungen und Konzentrationsprozesse sind von nicht allzu großer Bedeutung. Die GM-Tochter Saab wurde ausgeschlachtet: Wichtige Lizenzen und Anlagen gingen an den chinesischen Autounternehmen BAIC, die Marke Saab und das Hauptwerk in Trollhättan wurden vom niederländischen Sportwagenhersteller Spyker aufgekauft.

Schließlich ging Daimler eine Allianz mit Renault ein, wobei das französische Unternehmen wiederum Nissan kontrolliert. Allerdings handelt es sich hier lediglich um eine Produktionskooperation und nicht um eine Kapitalverflechtung (und schon gar nicht um eine Übernahme).

Gleichzeitig zu neuen Formen der Kapitalkonzentration gab es allerdings eine größere Zahl von Vorgängen der Dekonzentration (siehe dazu Teil II). Das ist grundsätzlich neu. Die tiefe Branchenkrise führte bisher nicht zu einer Reduktion der Marktteilnehmer infolge einer Kapitalkonzentration. An ihrem Ende dürfte die Zahl der relevanten Marktteilnehmer sogar größer als vor der Krise sein.

1 Solche Fahrberichte verdeutlichen, wie belustigt man auch in der Redaktion von Deutschlands größter Tageszeitung den aktuellen Ökotoch der Autobranche beurteilt: »Es wird dem Cayenne-Besitzer sicher entgegenkommen, daß er seinen Porsche auch mit einem Hybridantrieb kaufen kann. Zumindest für die Sozialverträglichkeit ist dann gesorgt. Aber Öko hin oder her (...). Am Ende ist es doch das Fahrerlebnis, das dem Cayenne eine emotionale Sonderrolle verschafft. Die präzise Lenkung, die bärbeißigen Bremsen, das willfähige Dämpfersystem, all das schmiedet ein untrennbares Bündnis zwischen Auto und Asphalt. Aber das ist dann etwas für die familienfreien Tage des Porsche-Fahrers« (SZ vom 10.5.2010).

2 Das gilt insbesondere für die Top-Klasse: Von den Luxus- und Sportwagen, die mehr als 250000 Euro kosten, wurden 2008 4218 Einheiten abgesetzt, 2009 waren es mit 2027 weniger als halb so viele. 2010 sollen wieder rund 2300 solcher teuren Schlitten verkauft werden (nach: Financial Times Deutschland vom 12.4.2010).

3 Es ist sinnvoll, die weltweite Autofertigung auf Basis der hergestellten Kfz., also aller Fahrzeuge zu analysieren, weil die inzwischen für die eigentliche Pkw-Fertigung sehr wichtige Kategorie der SUV (Sport Utility Vehicles; Geländelimousinen) in vielen Statistiken als »leichte Lkw« oder »commercial vehicles« geführt und damit - so in Nordamerika und China - in den Produktionsstatistiken für Pkw bzw. »cars« nicht mehr auftaucht.

4 1999 wurde Volvo in den Lkw-Hersteller und den Pkw-Hersteller aufgespalten; den Pkw-Hersteller übernahm Ford. Der Lkw-Hersteller blieb als unabhängiger - überwiegend schwedisch dominierter - Konzern erhalten.

Winfried Wolf ist der Autor von »Sieben Krisen- ein Crash« und »Verkehr. Umwelt. Klima: Die Globalisierung des Tempowahns« (beide im jW-Shop erhältlich)