

Umgepflügte Strukturen Die Weltautoindustrie in der Branchenkrise

von Winfried Wolf

Während im Golf von Mexiko seit dem 21. April Tag für Tag Millionen Liter Rohöl ins Meer strömen, erklärte der Präsident des Verbandes der deutsche 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 Sprit hungrige Pkw gefragt. Welcher PS- und Geschwindigkeitswahn damit konkret gemeint sein kann, wird dann in der „Süddeutschen Zeitung“ unter der Überschrift „Maske für das Monster“ angesprochen. Dort wurde der neue 2,2 Tonnen schwere, 300 PS starke, 230 km/h schnelle und im „Grundpreis“ 55.431 Euro teure Porsche Cayenne vorgestellt, bei dem es „ein Leichtes (sei), auch mehr als zwanzig Liter (auf 100 km) zu verbrennen.“¹

Schließlich schlagzeilte auch die britische „Financial Times“ „Automotive industry sputters back to life“ - die Branche würde „im Stottergang“ ins Leben zurückkehren. 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.

Just so ist es. Die weltweite Autobranche sieht Mitte 2010 nur im Fall eines sehr eingeschränkten Blickwinkels rosig aus. Richtig: Der Autoabsatz in den Schwellenländern boomt. Doch das tat er auch im Krisenjahr 2009. Zutreffend ist auch, dass der Verkauf von Luxus-Pkw erneut ansteigt. Doch die Wachstumsraten haben den Niedrigstand vom Vorjahr als 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. Zum aktuellen Bild der weltweiten Autoindustrie gehört auch Westeuropa. Der Absatz von kleinen und Mittelklasse-Pkw auf dem westeuropäischen Markt stagniert auf niedrigem Niveau 2010, auch wenn dieses Jahr als Wiedergeburt der Autobranche gefeiert wird. Für Deutschland wird im laufenden Jahr ein Absatz von 2,8 bis 3,0 Millionen Pkw erwartet. Doch im Vorjahr waren es 3,8 Millionen. Das heißt: Im laufenden „Boomjahr“ 2010 gibt es in Deutschland einen Rückgang bei den Neuzulassungen um rund ein Viertel. Die Abwrackprämie lässt grüßen. Mit ihr wurde im Krisenjahr 2009 ein künstlicher Boom mit hunderttausenfach vorgezogenen Pkw-Käufen produziert.

Es sind *drei Faktoren*, die das derzeit überwiegend positiv gezeichnete Bild der Branche begründen: Erstens der gewaltige Absatzboom in einzelnen Schwellenländern, vor allem in China. Zweitens die hohen Exporte aus den traditionellen Herstellerländern Westeuropas und aus Japan in diese Regionen. Drittens das extrem niedrige Niveau, auf das die Autoproduktion und der Autoabsatz in Nordamerika bis 2009 abgesunken war und der niedrige Level, auf dem sich der Autoabsatz in

¹Solche Fahrberichte verdeutlichen, wie belustigt man auch in der Redaktion von Deutschlands größter Tageszeitung den aktuellen Öko-Touch 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 willfährige 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).

²Das gilt insbesondere für die Top-Klasse: Von den Luxus- und Sportwagen, die mehr als 250.000 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.

Westeuropa im Jahr 2009 befand.

Tiefe Krise

2008/2009 erlebte der weltweite Fahrzeugbau die tiefste Krise seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Tabelle 1 dokumentiert die Entwicklung der Weltbranche im jüngsten Branchenzklus und in der Branchenkrise unter Einschluss der Zahlen für das vergangene Jahr 2009.

Tabelle 1: Die Kfz-Produktion 2001, 2007, 2008 und 2009, in Tsd. Kfz-Einheiten - Wachstum bzw. Rückgang gegenüber den angegebenen vorausgegangenen Jahren // Stand der Produktion 2009 im Vergleich zu 2001

	2001 Kfz in Tsd	2007 Kfz in Tsd.	2008 Kfz in Tsd	2009 Kfz in Tsd	2007 geg. 2001 in vH	2008 geg. 2007 in vH	2009 geg. 2007 in vH	2009 in vH von 2001
USA	11.425	10.780	8.705	5.711	- 5,6	- 19,3	- 47,0	50
Kanada	2.535	2.579	2.076	1.490	0,2	- 19,5	- 42,2	58,8
Nafta	15.841*	15.455	12.974	8.759	-0,2	- 16,1	- 40,3	55,3
Deutschland	5.692	6.213	6.040	5.209	+ 9,2	- 2,8	- 26,2	91,4
Frankreich	3.628	3.015	2.569	2.049	- 16,9	- 14,8	- 32,1	56,5
Italien	1.579	1.284	1.024	843	- 18,7	- 20,3	- 34,3	53,4
Spanien	2.850	2.890	2.542	2.170	+ 1,4	- 12,0	- 25,0	76,1
Großbrit.	1.685	1.750	1.650	1.090	+ 3,9	- 5,8	- 37,7	64,7
Österreich	155	228	151	72	+ 47	- 33,8	- 68,4	46,5
EU-15	17.230	16.691	15.170	12.211	- 3,1	-9,1	- 26,8	70,9
MOE**	1.330	3.035	3.269	3.015	+ 128	+ 7,7	- 7,8***	227
Japan	9.777	11.596	11.564	7.934	+ 18,6	- 0,3	- 31,6	81,2
China	2.334	8.882	9.345	13.791	+ 281	+ 5,2	+ 55,3	590
Indien	1.330	2.254	2.315	2.632	+ 69,5	+ 2,7	+ 16,8	198
Südkorea	2.471	4.086	3.807	3.512	+ 65,4	- 6,8	- 14,0	142
4 asiatische Auto-Tiger ****	1.369	2.425	2.709	2.143	+ 77,1	+ 11,7	- 11,6	156
Brasilien	1.817	2.970	3.200	3.183	+ 63,5	+ 8,4	+ 7,2	175
Welt*****	56.305	73.266	70.527	60.986	+ 30,1	- 3,7	- 16,8	108

Quelle: Statistik 2009 und 2010. der OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

* USA, Kanada u. Mexico. Im Vorjahr 2000 lag die Nafta-Kfz-Fertigung noch bei 17.697.000 Einheiten.

** Gesamte mittel- und osteuropäische Kfz-Produktion (ohne Russl., Ukraine, Weißrussl.)

*** 2009 gegenüber 2008 (als dem letzten Höhepunkt)

**** Zusammengefasste Kfz-Fertigung in Indonesien, Taiwan, Malaysia und Thailand. 2009 sahen dabei die Produktionszahlen – und die Gewichtung innerhalb dieser Gruppe - wie folgt aus: Taiwan 226.000 Kfz, Indonesien 464.000 Kfz, Malaysia 485.000 Kfz, Thailand 968.000 Kfz (addierte Summe: 2.143.000 produzierte Kfz)

***** Summe aller weltweit hergestellten Kfz. Die in der Tabelle aufgeführten Herstellerländer und Regionen repräsentieren nur einen Teil – wenn auch den größten Teil – dieser real existierenden Kfz-Herstellerländer und Regionen.

2007 hatte die weltweite Fertigung von Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw und Bussen) mit 73,3

Millionen Einheiten das bisher höchste Niveau erreicht.³ Bis 2009 war sie wieder auf knapp 61 Millionen Einheiten gesunken. Der absolute Rückgang in den Krisenjahren beträgt knapp 17 Prozent (2007-2009). Der Rückgang bei den Umsätzen liegt nochmals höher, da der Nutzfahrzeugbereich (mit einem um ein Mehrfaches größeren Umsatz je Kfz-Einheit) wesentlich stärker als der Pkw-Bereich einbrach. Gleichzeitig gab es in den Jahren 2007 bis 2009 massive Preissenkungen („Rabattschlachten“), was ebenfalls zusätzlich auf die Umsätze drückte.

Das Niveau der weltweiten Kfz-Fertigung liegt 2009 mit 61 Millionen Kfz nur um acht Prozent über dem Beginn des letzten Branchenzklus im Jahr 2001, als 56,3 Millionen Kfz hergestellt wurden. Nimmt man 2000, das letzte Jahres 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 letzten halbe Jahrhundert der Weltbranche. 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 dreißig Prozent. In den Dekaden 1980/1990 und 1990/2000 gab es jeweils gut 20 Prozent Wachstum in der weltweiten Kfz-Fertigung. Im letzten Jahrzehnt wurde dieses Wachstum nochmals halbiert: Auch unter Einbeziehung der für 2010 zu erwartenden Daten wird das Wachstum 2010 gegenüber 2000 nur bei rund 10 Prozent liegen..

³Es ist sinnvoll, die weltweite Autofertigung auf Basis der Kfz-Fertigung, also aller Fahrzeuge zu analysieren, weil die inzwischen für die eigentliche Pkw-Fertigung sehr wichtige Kategorie der SUVs (Sport and Utility Vehicles) in vielen Statistiken als „leichte Lkw“ oder „commercial vehicles“ geführt und damit – so in Nordamerika und China - in den Zahlen für Pkw (oder unter dem Begriff „cars“) nicht mehr auftaucht.

Tabelle 2: 50 Jahre Weltbranche Fahrzeugbau; Wachstum, Krisen und Strukturveränderungen

Jahr	Weltweite Kfz-Fertigung	Wachstumsdynamik im vorausgegangenen Jahrzehnt respektive Zyklus	Krisen u. Krisen-Charakteristika im neuen Jahrzehnt resp. Zyklus	Branchen-Veränderungen im neuen Jahrzehnt resp. Zyklus
1960	16,5 Mio Kfz	1960/50: Output wächst um 6 Mio = 57 %	Auch in Rezessionsjahren fortgesetztes Wachstum der Welt-Autofertigung	1960ff: Relativierung der US-Dominanz; Aufstieg der west-deutschen Autoindustrie
1970	29,4 Mio Kfz	1970/60: Output wächst um 13 Mio = 80 %	1974/75: Einbruch um 4,5 Mio Einheiten oder 12 %	1970ff: Aufstieg Japans / VW produziert in den USA
1980	39,4 Mio Kfz	1980/70: Output wächst um 10 Mio = 34 %	1980-82: Einbruch um 5 Mio Einheiten = 12 %	1980ff: Erste Chrysler-Krise / Siegeszug jap. Transplants in den USA / Beginn SUV-Boom
1990	48,2 Mio Kfz	1980/90: Output wächst um 8,8 Mio = 22 %	1991-93: Einbruch um 2,5 Mio = 7 %	VW muss 1988 US-Fertigung aufgeben. Daimler startet 1998/99 Weltoffensive mit Chrysler- u. Mitsubishi-Kauf
2000	58,4 Mio Kfz	1990/2000: Output wächst um 10 Mio = 21 %	2000-2001: „Sanfte“ Krise; Einbruch um 2 Mio = 3,5 %	2000ff: Daimlers Weltstrategie scheitert. Aufstieg der chinesischen Auto-produktion beginnt. 2000ff: Einbruch der US-Autofertigung; Rückgang der westeuropäischen Autofertigung
2007	73,2 Mio Kfz	2000/2007: Output wächst um 15 Mio = 25 %		2000-2007 erlebten die französische u. die italienische Autofertigung erstmals in Boomzeiten einen absoluten Rückgang der Fertigung. In Osteuropa dagegen gab es eine Verdopplung der Kfz-Fertigung.
2009	61 Mio Kfz	2000/2009: Output wächst um 2,6 Mio = 4,5 %	2007/2009: Einbruch um 12 Mio = 16,8 %	2007ff: Sprunghafter Anstieg der chin. Autofertigung; China wird größter Automarkt und größter Kfz-Hersteller der Welt

Quellen: VDA - Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt/M. 1990-2007; OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, Paris, 2009.

Noch ohne einen Blick auf die enormen Veränderungen in der regionalen Struktur der weltweiten

Kfz-Fertigung zu werfen, lautet eine *erste Zwischenbilanz*: Es gab in den letzten sechzig 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 unausgenutzten Kapazitäten: 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, der VDA-Chef Matthias 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.

Enorme Umstrukturierung

Der erwähnte Rückgang der Weltautofertigung 2009 gegenüber 2007 um knapp 17 Prozent ist beim Rückblick auf das letzten halbe Jahrhundert der Autofertigung bereits einmalig. In den Branchenkrisen 1974/75 und 1980-82 gab es Einbrüche um 12 Prozent. In den übrigen Branchenkrisen lagen diese 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, seit mehr als einem Jahrhundert, gab es keine Phase, in der die Entwicklung der weltweiten Autoproduktion derart krass zwischen den einzelnen Regionen divergierte. Massive regionale Einbrüche korrelieren mit historisch einmaligen Anstiegen. Womit wir den Blick erneut auf Tabelle 1 lenken.

Die *Verliererregionen* sind Nordamerika, Westeuropa und Japan.⁴ In den USA liegt im Jahr 2009 das Niveau der Autoproduktion mit 5,7 Millionen Einheiten bei der Hälfte des 2001er Niveaus (siehe die letzte Spalte von Tabelle 1). In Kanada ist der Einbruch fast ebenso groß. In der gesamten Nafta-Zone, also in den USA, Kanada und Mexiko, entspricht das 2009er Produktionsniveau nur 55,3 Prozent des 2001er Levels. Ein Jahr zuvor, im Jahr 2000, wurden in der Nafta noch 17,7 Millionen Kfz gefertigt, also zwei Millionen mehr als 2001. Daran gemessen entspricht das 2009er Niveau der nordamerikanischen Kfz-Fertigung sogar nur bei 49 Prozent des 2000er Niveaus. Hier geht es wohlgerne keineswegs nur um die Fertigung der „Big three“, der „Großen Drei“, derjenigen von GM, Ford und Chrysler. Bei dieser Output-Halbierung sind bereits alle japanischen, südkoreanischen und deutschen Werke in den USA, in Kanada und in Mexiko eingeschlossen.

In Westeuropa – der zweiten klassischen Autohersteller-Region – gibt es im genannten Zeitraum 2001 bis 2009 ebenfalls weitreichende Einbrüche. In Österreich liegt das Niveau der Autoherstellung 2009 bei 46,5 Prozent des 2001er Levels. In Italien bei 53,4 Prozent. 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 erfolgte). Selbst in Deutschland lag 2009 die Kfz-Fertigung um gut acht Prozent unter dem 2001er Niveau. In der „alten“ EU mit 15 Mitgliedstaaten – weitgehend Westeuropa – beträgt das 2009er Produktionsniveau nur 70,9 Prozent des 2001er Levels-Oder auch: Es gibt im Neunjahresverlauf einen Rückgang um 29 Prozent.

⁴Im folgenden werden die *Regionen* bei der Herstellung von Kfz untersucht. In diesen Regionen sind natürlich oft Autokonzerne aus anderen Regionen aktiv. Also: In der „Verliererregion“ Westeuropa hat VW seinen Hauptsitz. Doch VW ist zugleich einer der größten Profiteure von dem Anstieg der Pkw-Nachfrage in der „Gewinnerregion“ China, wo VW selbst produziert bzw. wohin VW exportiert. Auch der angeschlagene Konzern GM aus der „Verliererregion“ Nordamerika konnte in all den Krisenjahren in China gewaltige Gewinne realisieren. Sogar in den Wochen, als der Konzern in den USA sich formal in Konkurs befand (Mai 2009), konnte der GM-Absatz in China gesteigert werden.

In der dritten – und letzten – traditionellen Region des Weltfahrzeugbaus, in Japan, lag 2009 das Fertigungsniveau bei 81,2 Prozent des 2001er Ergebnisses.

Den Verliererregionen stehen *sechs Gewinnerregionen* – zugleich vier Newcomer-Regionen auf dem Gebiet der Kfz-Herstellung - gegenüber: Erstens Mittel- und Osteuropa. Zweitens Süd-Korea. Drittens Indien. Viertens eine Vierer-Gruppe asiatischer Schwellenländer. Fünftens Brasilien. Und schließlich sechstens 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 Verdopplung des Outputs (oder ein Anstieg um das 2,3-fache). In dieser Newcomer-Region fertigen inzwischen fast alle traditionellen Autohersteller.

In Südkorea – inzwischen fast ein traditionelles Kfz-Herstellerland, allerdings nur noch mit einem unabhängigen Hersteller, Hyundai - liegt 2009 das Fertigungsniveau bei 142 Prozent des 2001er Levels (Steigerung um 42 Prozent). GM hat hier seine wichtige Tochter Daewoo (Marke Chevrolet). Kia ist Teil von Hyundai.

In Indien – wie Mittel- und Osteuropa eine neue Region mit massenhafter Autofertigung - gab es fast eine Verdopplung (plus 98 Prozent). Die wichtigsten Unternehmen sind hier die Suzuki-Tochter Maruti und die unabhängigen, indischen Hersteller Tata und Mahindra.

In den relativ jungen vier Autohersteller-Ländern Indonesien, Taiwan, Malaysia und Thailand stieg die Kfz-Fertigung 2009 gegenüber 2001 um fast sechzig Prozent an. Hier fertigen überwiegend japanische und südkoreanische Hersteller.

In Brasilien gab es im genannten Zeitraum fast eine Verdopplung der Autofertigung – auf 175 Prozent. Es handelt sich um ein traditionelles Kfz-Herstellerland, allerdings ohne einen eigenständigen, brasilianischen Hersteller. Die massive Steigerung der brasilianischen Autofertigung steht im übrigen im Gegensatz zu derjenigen in Mexiko, die 2009 unter dem Niveau von 2001 liegt (Mexiko ist nicht gesondert in der Tabelle aufgeführt)

Absolut herausragend ist schließlich die *chinesische Bilanz*. In China wurde die Kfz-Fertigung im Zeitraum 2001 bis 2009 knapp versechsfacht - von 2,3 Millionen 2001 auf 13,8 Millionen Einheiten. Hier fertigen fast alle traditionellen Autokonzerne, allerdings fast überall eingebunden in joint ventures mit chinesischen Herstellern. China wurde im letzten Branchenzklus zu einer Region mit massenhafter Kfz-Fertigung – und zugleich zu der Region, mit der weltweit zweitgrößten Autofertigung (diejenige in der EU liegt mit rund 15 Millionen Einheiten noch vor der in China mit knapp 14 Millionen Einheiten. 2010 wird China nicht nur das Land mit dem größten Kfz-Absatz, sondern auch mit der weltweit größten Autoproduktion werden.

Auffallend bei den Gewinnerregionen ist die unterschiedliche Entwicklung in der Branchenkrise: In Mittel- und Osteuropa erlebte der Fahrzeugbau in den Krisenjahren ebenfalls einen Einbruch. Es handelt sich im übrigen um die *erste* Krise in dieser jungen regionalen Branche. Auch in Südkorea ging die Fertigung in beiden Krisenjahren absolut zurück. In den angeführten vier "Auto-Tigerstaaten" gab es im ersten Krisenjahr 2008 noch ein Wachstum, doch 2009 einen deutlichen Rückgang. In Indien verlangsamte sich das Wachstum deutlich. Doch in *beiden* Krisenjahren gab es ein fortgesetztes Wachstum. Ähnlich die Entwicklung in Brasilien, wo es allerdings 2009 de facto eine Stagnation gab.

In China wurden dann alle Rekorde in den Schatten gestellt. Auch in den Jahren der Branchenkrise 2008/2009 wurde die Kfz-Fertigung nochmals gewaltig gesteigert - 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. Auch dies ist ein Novum in der Geschichte der Branche. Es gibt vier neue Regionen des weltweiten Fahrzeugbaus, die alle Teil der Gruppe der Schwellenländer (der "emerging markets") sind. In diesen Regionen gab es im letzten Branchenzklus eine massive Steigerung des Kfz-Outputs, der die Rückgänge in den traditionellen

Herstellerregionen gut ausglich.

Kapitalkonzentration und Dekonzentration

Typisch in einer schweren Branchenkrise ist ein Prozess der Kapitalkonzentration – die Pleite 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 in der aktuellen Branchenkrise. GM und Chrysler gingen Pleite. Allerdings gab es nur im Fall von Chrysler das klassische Ergebnis: Der Konkurrent Fiat übernahm Chrysler.

GM jedoch wurde – absolut marktwidrig - mit einer 50-Milliarden-Dollar-Hilfe der US-Regierung und auf Basis von massiven Zugeständnissen 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 einer Übernahme von VW durch Porsche gescheitert war. Mitte 2010 ist VW dabei, Porsche als „zehnte Marke“ in den Weltkonzern zu integrieren, 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 Kfz-Output der beiden Hersteller – VW mit 6,3 Millionen Einheiten und Suzuki mit 2,3 Millionen - bei 8,6 Millionen und damit nahe am Niveau des Weltmarktführers Toyota (2008: 9,2 Millionen Einheiten). Auch die regionale Aufstellung der beiden Unternehmen ist strategisch interessant: VW ist stark vertreten in Europa, China und Südamerika; Suzuki in Südostasien und vor allem in Indien: In Indien kontrolliert die Suzuki-Tochter Maruti mehr als die Hälfte des gesamten Automarktes.

Allerdings handelt es sich bei der Verbindung zwischen VW und Suzuki bisher und für absehbare Zeit nicht um eine Fusion; VW kontrolliert inzwischen 19,9 Prozent an Suzuki, während Suzuki zukünftig 2,5 Prozent Anteile an den VW-Stammaktien halten soll. Das Suzuki-Management unterstrich Mitte 2010 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 (darauf wird weiter unten noch eingegangen). Insofern kann man gegenwärtig die Verbindung VW-Suzuki „nur“ als eine „mit viel Kapital untersetzte Kooperation“ bezeichnen. Hier allerdings könnte diese 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 -die inzwischen aus dem Autokonzern Fiat herausgelöst wurde - dürften unter enormen Druck geraten, sodass ein weiterer Prozess der Konzentration im Nutzfahrzeugsektor absehbar ist.

Im Rahmen eines Konzentrationsprozesses ist noch die Übernahme von Volvo durch Geely von größerer Bedeutung: Im Dezember 2009 erwarb der chinesische private Pkw-Hersteller Geely die Ford-Tochter Volvo.⁵ Geely, ein privater Hersteller, fertigte 2009 221.000 Pkw; die Ford-Marke Volvo hatte im selben Jahr noch ein Output von 330.000 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 600.000 Einheiten weit unter dem Level von rund vier Millionen Einheiten, der für eine weltweite Präsenz und für die internationale Wettbewerbsfähigkeit als notwendig angesehen wird. Geely-Volvo dürfte jedoch im absehbaren Prozess einer 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 Autohersteller BAIC, die Marke Saab und das Hauptwerk in Trollhättan wurden vom niederländischen Nischenhersteller Spyker aufgekauft. Schließlich ging Daimler eine Allianz mit Renault ein, wobei Renault 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 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.

Neuer Branchenzklus – fortgesetzte Krise einzelner Autokonzerne

Mit dem Jahr 2010 startet die internationale Autoindustrie in einen neuen Branchenzklus. Dabei ist die Situation der inzwischen – nach der Elektro- und Elektronikindustrie - nur noch zweitwichtigsten Industriebranche der Weltwirtschaft von weitreichenden Strukturveränderungen und von einer düsteren Zukunft geprägt. Nicht nur war das Produktionswachstum im letzten Branchenzklus 2001 bis 2009 so niedrig wie nie zuvor. Nicht nur erlebte der Industriezweig 2008/2009 die bisher tiefste Krise in der Nachkriegsgeschichte (siehe Teil I). Am Beginn des neuen Zyklus befindet sich ein großer Teil der traditionellen Hersteller in einer fortgesetzten Krise. Die wesentliche Zielsetzung der Weltbranche, eine Volksmotorisierung auch in den Schwellenländern und damit eine Verdopplung der Welt-Pkw-Flotte, wird die Knappheit des Rohstoffs Öl enorm verschärfen und die Belastung des Planeten hinsichtlich Umwelt und Klima in einem unerträglichen Maß erhöhen.

Big three – nicht mehr wirklich groß

Grundsätzlich befindet sich die gesamte *nordamerikanische Autoindustrie* – und damit der alte Kern der Weltbranche – in einer Strukturkrise. Ihr sichtbarster Ausdruck ist der Verfall von "Motown" Detroit, wo die Einwohnerzahl von 1,8 Millionen Mitte der 1950er Jahre auf 750.000 gesunken ist und 40 Prozent der Einwohner in Armut leben.⁶

GM musste im Vorfeld der Krise aus wichtigen Beteiligungen in Japan (solche an Isuzu, Suzuki und Fuji Heavy Industries mit Subaru) aussteigen. In der Krise wurden die GM-Konzernmarken

⁵ 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.

⁶Die Krise dieser Stadt wird eindringlich beschrieben von Dianna Feeley, einer Fabrikarbeiterin in Detroit, in: Lunapark21, Heft 9, Frühjahr 2010.

Pontiac, Saturn, Hummer und Saab abgewickelt. Die GM-Tochter Opel ist nach der Absage staatlicher Hilfen seitens der deutschen Regierung als eigenständige Marke bedroht. Opel konnte – zusammen mit dem britischen Pendant Vauxhall - im Krisenjahr 2009 nur noch rund eine Million Fahrzeuge fertigen - halb so viel wie die Fertigung der mit Opel konkurrierende GM-Marke Chevrolet. Chevrolet-Modelle basieren vielfach auf Opel-Technik; ein großer Teil von ihnen wird in Werken der südkoreanischen GM-Tochter Daewoo hergestellt und oft deutlich preiswerter als jeweilige Opel-Pendant verkauft. Nach GM-interner Kalkulation ist die Chevrolet-Fertigung – im Gegensatz zu derjenigen bei Opel/Vauxhall – gewinnbringend. Chevrolet ist auch, anders als Opel, in wichtigen Schwellenländern – so in China und Russland – als Massenmarke präsent. Aus Sicht der Konzernmutter könnte daher einiges dafür sprechen, Chevrolet weiter auszubauen und Opel/Vauxhall perspektivisch nur noch als Nischenmarke – für technisch höherwertige und sportliche Modelle - und nicht mehr als Massenmarke zu führen.⁷

Ford überlebte die Krise zwar ohne staatliche Hilfen und ist inzwischen die Nummer eins auf dem US-Markt. Dennoch ist das Unternehmen von der Krise gebeutelt und extrem geschwächt. Die Belegschaft wurde radikal reduziert und mehrere Werke geschlossen. Ford trennte sich nicht nur – wie beschrieben - von Volvo; zusätzlich mussten Land Rover, Jaguar und Aston Martin verkauft werden (Land Rover und Jaguar gingen an den indischen Autobauer Tata). Die seit langem bestehende Kapitalverbindung mit dem japanischen Hersteller Mazda musste der US-Hersteller aufgeben, um sich frisches Kapital zu beschaffen. Damit hat sich Ford weitgehend auf den nordamerikanischen und den westeuropäischen Markt zurückgezogen. Das wird auf Dauer nicht ausreichen, um weltweit die Konkurrenzfähigkeit zu erhalten. Zumal sich der Rückzug selbst im Aufschwungsjahr 2010 fortsetzt. Die traditionsreichen Ford-Marken Mercury und Lincoln, die in den USA für das obere Marktsegment stehen, haben inzwischen einen Marktanteil von weniger als einem Prozent und stehen zur Disposition.

Beispielhafter Verfall: Chrysler

Die Entwicklung des *drittgrößten US-Herstellers Chrysler* könnte dramatischer nicht sein. Das 1924 gegründete Unternehmen stieg bis in die 1970er Jahre - im Windschatten von GM und Ford - zu einem Weltautokonzern auf – unter anderem durch die 1958 getätigte Übernahme des europäischen Massenherstellers Simca und der 1970 eingegangenen Verbindung mit dem japanischen Mitsubishi-Autokonzern. Trotz innovativer Modelle - Chrysler-Simca stellte mit dem Modell Horizon den ersten Heckklappen-Pkw und Fünftürer her – geriet das Unternehmen im Gefolge der ersten weltweiten Branchenkrise 1973/75 in eine tiefe Firmenkrise. Simca wurde an Peugeot verkauft (und lebte dort ein paar Jahre unter dem Namen Talbot weiter). 1980 musste die US-Regierung Chrysler mit einem Staatskredit in Höhe von 1,5 Milliarden US-Dollar retten. 1998 wurde der damals wieder hochprofitable Konzern von Daimler übernommen. Das Management unter dem damaligen Chrysler-Chef Dieter Zetsche positionierte Chrysler als einen Autohersteller, der überwiegend spritfressende Geländewagen, Pickups und Vans herstellte. Das war zeitweilig profitabel, führte aber schließlich zu Bilanzen mit tiefroten Zahlen. 2007 stieg Daimler bei Chrysler wieder aus; der Finanzinvestor Cerberus wurde neuer Chrysler-Eigentümer. Im April 2009 übernahm die US-Regierung den konkursreifen Hersteller. Seit Juni 2009 kontrolliert Fiat das operative Geschäft von Chrysler; die Fiat-Kapitalbeteiligung beträgt allerdings nur 25 Prozent (die Mehrheit der Anteile hält die US-Regierung). Im ersten Quartal 2010 verbuchte Chrysler wieder einen kleinen Gewinn im operativen Geschäft. Bis Ende 2010 sollen die staatlichen Kredite

⁷Ein erheblicher Teil der Forschungs- und Entwicklungskosten, die bei Opel (überwiegend in Rüsselsheim) anfallen, müssten im Fall einer „gerechten“ Gesamtkalkulation, Chevrolet zugeordnet werden. Es wäre aber auch falsch, die rein immanente Betrachtungen bei der Konzernmutter ausschließlich als manipulierend darzustellen. Ich wies in früheren Beiträgen darauf hin, dass das bis Mitte 2009 von der deutschen Regierung und dem Opel-Gesamtbetriebsrat favorisierte Modell einer Verbindung zwischen dem kanadisch-österreichischen Autozulieferer Magna und der russischen Sberbank mit Opel noch weniger Überlebenschancen als ein Verbleib von Opel bei GM gehabt hätte. In: Lunapak21, Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie, Extra02, September 2009.

zurückgezahlt und im ersten Halbjahr 2011 Chrysler erneut an die Börse gebracht werden. Doch die wichtigsten unternehmerischen Entscheidungen deuten darauf hin, dass Fiat sich auf Kosten Chrysler sanieren will und dass Chrysler in Bälde in eine neue - dann wohl letzte – existentielle Krise gerät. In Bälde soll der Name Chrysler komplett getilgt und mit der Fiat-Marke Lancia verschmolzen werden. Lancia ist jedoch eine – selbst in Europa wenig bekannte - Marke im oberen Preissegment; Chrysler hingegen ist ein traditioneller US-amerikanischer Massenhersteller. Es ist kaum vorstellbar, dass diese Strategie aufgeht. Und ist ist durchaus möglich, dass der Agnelli-Familienclan als Fiat-Großaktionär sich die Abwicklung des gesamten Pkw-Geschäfts vorstellen kann. So wurden im Frühjahr 2010 bereits die profitablen Fiat-Töchter Iveco (Lkw), Case New Holland (CNH; Landmaschinen) und der Maschinenbau- und Militärtechniksektor FPT Industrial and Marine in die neue Gesellschaft Fiat Industrials überführt und vom Konzern abgespalten. Auf dem für Fiat wichtigen italienischen Pkw-Markt sank der Anteil der Fiat-Gruppe (Fiat, Alfa Romeo und Lancia) von knapp 40 Prozent 2007 auf unter 30 Prozent Mitte 2010. Im Juni 2010 gab es eine heftige Auseinandersetzung zwischen dem Fiat-Management unter Sergio Marchionne und den Beschäftigten im Alfa-Romeo-Werk Pomigliano in der Nähe von Neapel. In einer Abstimmung hatte sich ein gutes Drittel der Beschäftigten gegen das mit massiven Konzessionen verbundene Diktat des Fiat-Managements ausgesprochen. Fiat-Boss Marchionne scheint dies zum Anlass zu nehmen, das Werk mit 5000 Beschäftigten und weiteren 12.000 Arbeitsplätzen in der Zuliefererindustrie zu schließen. In den kommenden Jahren könnten die Autohersteller Fiat und Chrysler komplett vom Markt verschwinden.

Frankreich: Zwei Krisen-Konzerne

In *Frankreich* befindet sich der Autokonzern PSA mit Peugeot und Citroen in einer kritischen Lage. Mit weltweit nur gut drei Millionen produzierten Kraftfahrzeugen ist der Konzern perspektivisch nicht groß genug. In China ist PSA nur marginal präsent. Eine geplante Verbindung mit Mitsubishi platzte im Frühjahr 2010. Das PSA-Management beschloss im Mai 2010, in eigener Regie einen neuen Pkw in der untersten Preisklasse zu entwickeln und diesen in seinem spanischen Werk in Vigo zu fertigen. PSA kopiert damit den Konkurrenten Renault, der mit der Billigmarke Dacia einen beachtlichen Erfolg hatte. Allerdings startete Renault vor knapp einem Jahrzehnt das Experiment mit dem Dacia-Modell Logan, das in einer Preisspanne von 5000 bis 8500 Euro angeboten wird. Inzwischen gibt es auf dem Weltmarkt jedoch ein halbes Dutzend extrem preiswerter Pkw. Es ist kaum vorstellbar, wie ein in Europa gebauter Kleinst-Pkw mit diesen Projekten konkurrieren könnte. Auf mittlere Sicht gibt es für PSA als eigenständiges Unternehmen keine überzeugende Perspektive.

Auch Renault befindet sich in einer kritischen Lage. Der Beitritt Rumäniens zur EU führt perspektivisch zu einer Erhöhung des rumänischen Lohnniveaus und damit zum Zwang, im Dacia-Werk im rumänischen Pitesti bisher preiswerte Handarbeit durch teurere Maschinen, wie sie bei der VW-Skoda-Fertigung in Tschechien und bei VW in der Slowakei längst eingesetzt werden, zu ersetzen. Die Erfolgsgeschichte von Renault-Nissan, die es nach dem Einstieg von Renault bei der japanischen Nummer drei im Jahr 2000 zunächst gab, endete im Vorfeld der neuen Branchenkrise. 2008 und 2009 schrieb Nissan rote Zahlen. Die Geschichte transkontinentaler Bündnisse (Daimler/Chrysler/ Mitsubishi, Ford/Mazda oder GM/Isuzu/Suzuki) lehrt, dass diese, auch wenn sie mit Kapitalverflechtungen unterlegt sind (Renault hält 44,3 Prozent der Nissan-Anteile; Nissan ist mit 15 Prozent an Renault beteiligt) keine Bestandsgarantie haben. Im Verbund liegen Renault-Nissan mit knapp sechs Millionen produzierten Kraftfahrzeugen in einem Bereich, der ausreichend ist für die internationale Konkurrenzfähigkeit. Als getrennte Unternehmen sind jedoch beide Firmen – Nissan mit 3,4 Millionen produzierten Kfz und Renault mit 2,4 Millionen – kaum überlebensfähig (Zahlen jeweils für 2008).

Premium-Hersteller: keine Nische mit Überlebensgarantie

Daimler und BMW liegen mit 2,2 Millionen bzw. 1,4 Millionen erstellten Kraftfahrzeugen deutlich unterhalb der zum Überleben erforderlichen Mindestproduktion von vier Millionen Einheiten. Daimler reagierte darauf mit dem erwähnten Bündnis mit Renault. Für BMW scheint es – nach der fehlgeschlagenen Übernahme des britischen Herstellers Rover (aus der immerhin der erfolgreiche BMW-Luxus-Kleinwagen Mini stammt) – keinen passenden neuen Bündnispartner zu geben. Mittelfristig sind Daimler und BMW als Hersteller im Premiumsegment zweifellos profitabel. Doch auf längere Sicht wird auch im Luxussegment die Konkurrenz erneut zunehmen. Ein erheblicher Teil der sogenannten Premium-Pkw geht per Export auf den chinesischen Markt. Bei Daimler 5 Prozent, bei BMW 8, bei Porsche 11,5 und bei VW/Audi sogar 22,6 Prozent (Jeweils Absatz im Jahr 2009). Dazu schreibt die "Börsenzeitung": "Steigende Stückzahlen im Export teurer Pkw lösen jedoch fast zwangsläufig das politische Verlangen aus, auch diese hochwertigen Fahrzeuge in China selbst zu produzieren." (1.7.2010).

Für die Massen-Pkw, die es auch bei Daimler und BMW gibt, gilt mehr denn je zuvor die "economy of scale": Nur Hersteller mit mehr als vier Millionen Kfz Jahresproduktion sind langfristig überlebensfähig. Das vielfach debattierte Zusammengehen von Daimler und BMW würde aufgrund der weitreichenden Überschneidungen in den Modellpaletten zu einem massenhaften Abbau von Arbeitsplätzen und mehreren Werkschließungen führen.

Japanische Autokonzerne

In Japan ist Toyota, der führende und weltgrößte Pkw-Hersteller (2008: 9,2 Millionen Kraftfahrzeuge), noch auf absehbare Zeit von dem Imageeinbruch geprägt, der auf dem US-Markt aus den „unbeabsichtigten Beschleunigungen“ von Toyota-Modellen resultiert. Bisher musste Toyota weltweit mehr als acht Millionen Fahrzeuge in die Werkstätten zu teuren Umrüstungen beordern. Toyotas Engagement im Bereich der Hybridtechnik hat dem Konzern zwar zu einem ökologischen Image verholfen. Doch ein solches „green washing“ dürfte auch der wesentliche Zweck dieses Investments gewesen sein. Viel spricht dafür, dass der Hybrid „Prius“, das weltweit am meisten verkaufte Modell mit einem Verbrennungsmotor und einem ergänzenden Elektromotor, nicht rentabel ist.

Mitte 2010 setzt sich die Rückruf-Welle bei Toyota fort: im Juli werden 270.000 Pkw der Toyota-Luxusmarke in die Werkstätten zurückgerufen. Darunter befindet sich auch das Prestige-Modell Lexus HS 250h, eine Hybrid-Limousine.

Natürlich spricht fast alles dafür, dass Toyota als inzwischen weltweit größter Autohersteller ein entscheidender Marktteilnehmer bleibt. Andererseits ist es ein Ausdruck der Strukturkrise dieser Branche und der Sensibilität, die in der Debatte um die Automotorisierung eingekehrt ist, dass inzwischen spektakuläre Rückrufaktionen einem Autohersteller einen ähnlich tödlichen Schlag versetzen können wie der Untergang einer Ölplattform für einen Ölkonzern existenzielle Folgen haben kann.

Die übrigen japanischen unabhängigen Autohersteller befinden sich in einer kritischen Situation. Honda (3,9 Millionen produzierte Kraftfahrzeuge 2008), Mazda und Mitsubishi (jeweils 1,3 Millionen erstellte Kfz) dürften ohne Bündnispartner auf längere Sicht eine zu geringe Produktionskapazität und vor allem eine unzureichende Präsenz auf den Weltmärkten haben.

50 Prozent der Kfz-Fertigung bei Krisen-Konzernen

Damit ist die internationale Autoindustrie am Beginn des neuen Branchenzyklus 2010 von einer andauernden Krise großer traditioneller Hersteller geprägt. Das gilt für die Autokonzerne GM,

Ford, Fiat-Chrysler, Renault-Nissan, PSA, Mazda und Mitsubishi. Dies stellt ein enormes Krisenpotential dar. Die aufgeführten sieben „Krisen-Konzerne“ vereinigen gut fünfzig Prozent der weltweiten Kfz-Fertigung auf sich. Einige dieser Hersteller könnten sogar im neuen Branchenboom vom Markt verschwinden. Auch bei Herstellern, die als solide gelten, gibt interne Krisensektoren. So wird bei VW ernsthaft darüber debattiert, ob die Tochter Seat eine Überlebenschance hat. Es ist eine Situation, in der ein großer Teil der Autohersteller von fortgesetzten Krisenerscheinungen geprägt ist, gab es noch nie in der mehr als hundert Jahre alten Branche.

Gleichzeitig spricht viel dafür, dass sich aus den gewaltigen Automärkten Indiens und Chinas drei bis fünf neue große Autokonzerne herausbilden. Welche das sein werden, ist – wohl mit Ausnahme des indischen Tata-Konzerns - noch offen.⁸ Auch dies ist ein Novum in der Geschichte des Fahrzeugbaus: Nach der Branchenkrise wird es weltweit eher mehr als weniger Autohersteller geben. Die für schwere Krisen typische Marktberreinigung fand bisher kaum statt.

Dafür gibt es zwei wichtige Gründe: Erstens trug die *Ungleichzeitigkeit der Branchenkrise* dazu bei, dass bisher viele traditionelle Hersteller überleben konnten. Die Rückgänge auf den Heimatmärkten in Nordamerika, Japan und USA konnten durch verstärkte Exporte in die Schwellenländer und durch erhöhte Produktion in den Werken dieser Hersteller in den Schwellenländern selbst wettgemacht werden. Die deutschen Autohersteller haben inzwischen eine Exportquote von sage und schreibe 75 Prozent.

Zweitens kam es in den Krisenjahren überall auf der Welt zu massiven staatlichen Eingriffen zur Stützung und Förderung der Autoindustrie. In den Jahren 2008/2009 flossen mehr als 250 Milliarden Euro direkt und indirekt der Autoindustrie in Form von Unterstützungsgeldern, Abwrackprämien, Steuererleichterungen und reduzierten Umweltauflagen zu. Ergänzend wurden – ebenfalls auf weltweiter Ebene - neue Straßenbauprogramme in Höhe einiger hundert Milliarden Euro beschlossen.⁹ Außer den Banken erhielt in der Krise keine Branche auf der Welt derart umfangreiche staatliche Unterstützungsgelder. Damit wurde nicht nur eine klassische Marktberreinigung verhindert. Es wurden vor allem auch Strukturen erhalten und gestärkt, die in erheblichem Maß für die Umweltkrise und die Klimaerwärmung verantwortlich zu machen sind. Aufgrund staatlicher Unterstützung wurden mitten in der Krise und in Krisenregionen sogar neue Werke gebaut. So eröffnet VW in diesem Jahr in den USA erstmals seit 1988 wieder ein eigenes Autowerk.

Weltweite Volksmotorisierung und ihre Grenzen

Die Autoindustrie orientiert auf die weltweite Volksmotorisierung. Da die Pkw-Zahl in Nordamerika und Westeuropa nur noch unzureichend gesteigert werden kann, soll vor allem in den Schwellenländern die Massenmotorisierung durchgesetzt werden. Kopiert werden dabei bewusst die Modelle, mit denen Henry Ford für die USA die Volksmotorisierung realisierte und Adolf Hitler die Motorisierung der Volksgenossen im Fall eines siegreichen Nachkriegs-Nazi-Deutschlands plante: Billigst-Pkw und Massenideologie vom "Grundrecht auf (motorisierte individuelle) Mobilität". Im Jahr 2010 gibt es rund eine Milliarde Kraftfahrzeuge (darunter rund 850 Millionen Pkw). Die Autokonzerne planen derzeit für die nächsten eineinhalb Jahrzehnte eine *Verdopplung dieser Kfz-Flotte* respektive des Pkw-Bestands. Ein Bestand von zwei Milliarden Kfz und 1,7 Milliarden Pkw – das erscheint bis zum Jahr 2025 abstrakt-technisch machbar. Für diese Perspektiven werden auch derzeit sehr konkret die Kapazitäten geschaffen und die Straßen gebaut.

⁸Im Jahr 2008 sah die Hitliste der chinesischen Autohersteller wie folgt aus (in Klammern die Fertigungszahlen, ohne die erstellten Pkw, die den ausländischen joint venture-Partnern zugerechnet werden): FAW (637.000); Chana Automobile (531.000); Dongfeng (489.000); Beijing Automotive (446.000); Chery (350.000); SAIC (282.000); Brilliance (241.000), Geely (221.000). Angaben der OICA-Statistik, 2010.

⁹Allein die beiden US-Konzerne GM und Chrysler und die damit verbandelten Autofinanzierer erhielten an direkten staatlichen Hilfen seitens der US- und der kanadische Regierung rund 100 Milliarden US-Dollar.

Das Problem dabei ist: Die Massenmotorisierung mit Pkw in Nordamerika, Europa, Australien und Japan war zwar mit einem gewaltigen Blutzoll und mit unermeßlichen Umweltschäden verbunden.¹⁰ Doch sie konnte in die Tat umgesetzt werden – und sie bescherte Hunderten Millionen Menschen eine für das Überleben des Kapitalismus wichtige Ersatzbefriedigung. Der "American way of life" wurde für diese Regionen, in denen allerdings nur rund 25 Prozent der Menschen leben, zum "Modern way of Western life". Eine Gesellschaft, die den Menschen nicht gestattet, über die großen gesellschaftlichen Themen (Klima, Kriege, Hunger) zu entscheiden, gewährt einem größeren Teil der Bevölkerung, nicht zuletzt einem großen Teil der traditionellen lohnabhängigen Klasse, ein Blech-Plastik-Gefährt, um in diesem als Ersatz kleine individuelle Freiheiten verwirklichen zu können.

Doch die Verallgemeinerung dieses Mobilitätsmodells – eine Verdopplung der Pkw-Flotte – ist in der Praxis nicht realisierbar. Oder, anders ausgedrückt: Im Verlauf des bereits gestarteten Versuchs, diese Massenmotorisierung in den Schwellenländern umzusetzen, wird die Knappheit der strategischen Ressource Erdöl noch deutlicher als bisher zu Tage treten. Es wird zu einem sprunghaften Anstieg des Erdölpreises kommen. Dabei geht es nicht allein um die objektive Knappheit der Ressource Erdöl. Der "peak oil" kann auch politisch bedingt sein: Sollte die Katastrophe im Golf von Mexiko Ölbohrungen auf hoher See und tief unter dem Meeresboden deutlich erschweren, so reduzieren sich schlagartig die noch zur Verfügung stehenden Ölreserven.

Gleichzeitig wird die sich schnell vergrößernde Kfz-Flotte mehr als alle anderen Entwicklungen dazu beitragen, dass die Treibhausgas-Emissionen weiter wachsen und die Klimaerwärmung sich beschleunigt. Kriege um die Ressource Erdöl, neue Katastrophen bei der Ölförderung und beim Öl- und Gastransport wie im Fall des gegenwärtigen Alptraums im Golf von Mexiko und durch die Klimaerwärmung ausgelöste soziale Krisen werden die Folge sein.

Das Elektroauto weist in dieser Situation keinen Ausweg; es handelt sich in erster Linie um eine großangelegte PR-Maßnahme zum „greenwashing“ der Autoindustrie.¹¹ Selbst die optimistischen Prognosen der deutschen oder der chinesischen Regierung gehen davon aus, dass bis 2025 der Anteil der Elektroautos an der jeweiligen Pkw-Flotte der Welt bei weniger als fünf Prozent liegen wird. Auf weltweiter Ebene heißt dies, dass dieser Anteil deutlich unter zwei Prozent liegen wird. Er spielt damit bei den Debatten um peak oil und um die Treibhausgase keine Rolle.

Damit leisten die Autohersteller – im Verbund mit den Ölkonzernen – den entscheidenden Beitrag dazu, dass sich die ökologische und die Klimakrise des Planeten in unerträglicher Weise verschärft.

Anders als in der ersten weltweiten Autokrise 1974/75 gibt es heute entwickelte und überzeugende Modelle für eine Alternative zur Automobilität.¹² Es gibt auch Anzeichen dafür, dass vor dem

¹⁰ Klaus Gietinger dokumentiert in seinem neuen Buch, dass es seit Erfindung des Autos und bis 2010 rund 42 Millionen Tote durch Straßenverkehrsunfälle gab und dass diese Zahl bis 2030 auf 80 bis 85 Millionen Tote ansteigen wird. Klaus Gietinger, Totalschaden – Das Autohasserbuch, Frankfurt/M. 2010, S. 252f.

¹¹ Selbst bei einer radikalen Preisreduktion wird die Batterie für ein reines Elektroauto teurer sein wie ein Dacia-Logan oder mehr als drei Mal so teuer wie ein Tata-Nano. Im übrigen ist der für die moderne Batterie-Technik erforderliche Rohstoff Lithium dann, wenn es eine massenhafte Elektro-Pkw-Motorisierung geben würde, noch deutlich knapper als die Rohölvorräte. Wenn es heißt, China sei „Vorreiter bei der Elektro-Pkw-Mobilität“, sollte bedacht werden, dass es Mitte 2010 in ganz China weniger als 2500 Elektro-Pkw gibt. In Deutschland befinden sich knapp 300 Elektro-Pkw im Einsatz. Es handelt sich schlicht um einen Hype. Siehe dazu ausführlich: Winfried Wolf, Kritik der Elektro-Pkw-Mobilität, in: Lunapark21, Extra02; derselbe, in: besser verkehren!, Verkehrspolitisches Zirkular, MdB-Büro Sabine Leidig, Juni 2010.

¹² Siehe das Schlusskapitel in Klaus Gietingers Buch (dort S. 265 ff). Siehe Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima – die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009, S. 379ff.

Hintergrund der Umwelt- und Klimakrise der – im übrigen stark männlich geprägte - Kult um das Auto in Frage gestellt wird. In Deutschland wächst zwar die Zahl der Pkw weiter an. Doch die Zahl der in diesen Pkw zurückgelegten Kilometer ist seit rund einem Jahrzehnt zumindest stagnierend, wenn nicht rückläufig.¹³

Eine Untersuchung des US-amerikanischen Marktforschungsinstituts J. D. Power aus dem Jahr 2009 ergab, dass die sogenannte Generation Young mehr auf Computerchats und immer weniger auf Pkw-trips abfährt. In Deutschland gibt es eine vergleichbare Entwicklung. Nach Angaben des Kraftfahrzeugbundesamts waren 2009 nur noch sieben Prozent aller Neuwagenkäufer zwischen 18 und 29 Jahre alt. Ein Jahrzehnt zuvor kam diese Altersgruppe noch auf einen mehr als doppelt so hohen Anteil (17 Prozent an allen Zulassungen).

VW warb in den 1980er Jahren für ein luxuriöses Pkw-Modell mit dem Slogan: "Jede Revolution beginnt auf der Straße".

Das sollte man heute anders lesen, als es gemeint war.

WW. // 1. Juli 2010

¹³Nach der offiziellen Statistik wurden in Deutschland im Pkw-Verkehr im Jahr 2001 exakt 872 Mrd. Personenkilometer (= Pkm = von Pkw zurückgelegte Kilometer multipliziert mit den in diesen Pkw beförderten Personen) zurückgelegt. 2004 waren es 887 Mrd. Pkm. 2008 dann 870 Mrd. Pkm. Verkehr in Zahlen, Ausgabe 2009/2010, S. 221. Ich rate allerdings dazu, diese Zahlen mit Vorsicht zu genießen, da vergleichbare behauptete Pkw-Pkm-Rückgänge in der selben Statistik vor fünf Jahren bereits einmal revidiert werden mussten (u.a. weil der "Tanktourismus" zu wenig berücksichtigt wurde). Die Grundtendenz von nicht mehr steigenden Pkw-Fahrleistungen bei einer fortgesetzten Zunahme von Pkw ist ohne Zweifel zutreffend – was die Absurdität dieser Verkehrsorganisation gut dokumentiert.