



DIE DEUTSCHE AUTOINDUSTRIE

Ein Global Player

Die Autoindustrie ist nach wie vor das Flaggschiff der deutschen Wirtschaft. Kaum eine Branche treibt so sehr die Globalisierung voran, und profitiert dementsprechend auch von offenen Weltmärkten. Wenn ein Land mit einer Bevölkerung von 83 Millionen Einwohner jährlich fast 5 Millionen Autos produziert, ist klar, dass es dafür einen weit größeren Markt braucht. Ein erheblicher Teil des deutschen Exportüberschusses wird von dieser Branche erwirtschaftet. Wie deutsch die deutsche Autoindustrie ist, ist eine andere Frage.



carlos aranda/Unsplash

Schon immer war die deutsche Automobilindustrie durch starke internationale Verflechtung geprägt. Die Adam Opel AG wurde bereits 1929 vom US-Konzern General Motors (GM) übernommen; Opel war damals mit 44 Prozent Marktanteil größter deutscher Autohersteller. Auch im 2. Weltkrieg blieb GM formal Opel-Eigentümer, die Dividenden wurden allerdings erst nach Kriegsende ausbezahlt. Seit 2017 gehört Opel zur französischen Peugeot-Gruppe, die wiederum in Fusionsverhandlungen mit der italienisch-amerikanischen Fiat Chrysler Gruppe steht. Auch Ford ist bereits seit 1925 in Deutschland vertreten, und ist überwiegend im Besitz institutioneller Investoren wie BlackRock, Vanguard, Newport, oder State Street, die weltweit das Geld der Vermögenden einsammeln und anlegen.

Die deutsche Autoindustrie ist globaler, als man vermuten könnte

Die „eigentlichen“ deutschen Autohersteller sind ebenfalls längst auch in ihrer Eigentümerstruktur Global Player. Daimler ist trotz des gescheiterten Daimler-Chrysler-Experiments ein Weltkonzern. 20 Prozent der Aktien sind in chinesischer Hand, etwa ein Viertel gehört institutionellen Investoren aus aller Welt wie der Kuwait Investment Authority, Black Rock und anderen Fonds. Der Rest ist weltweit verteilter Streubesitz. Wesentlich deutscher sind die anderen beiden. VW wurde 1934 als Staatskonzern des

Dritten Reichs gegründet und gehört immer noch zu 20 Prozent (nach Stimmrechten) dem Land Niedersachsen. 17 Prozent gehören dem Staat Katar, 52 Prozent der Porsche-Piech-Familienholding (an der Katar ebenfalls 10 Prozent hält), der Rest ist weltweiter Streubesitz. BMW befindet sich zu knapp der Hälfte im Besitz der Familien Quandt bzw. Klatten, die andere Hälfte ist weltweiter Streubesitz mit dem größten Einzelaktionär BlackRock (3,2 Prozent).

Die Anteilseigner konnten sich in den vergangenen Jahren immer über ansehnliche Gewinne freuen. VW erzielte 2019 ein Ergebnis von 13,3 Milliarden nach Steuern. Davon wurde ein Viertel als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet. Daimler kam 2019 nur auf ein Ergebnis von 2,37 Milliarden, nachdem es im Vorjahr noch 7,25 Milliarden gewesen waren. Immerhin satte 40 Prozent des Gewinns gingen in die Dividende. BMW erzielte ein Jahresergebnis von 4,91 Milliarden – ein Drittel wurde als Dividende ausgeschüttet.

So wie die Dividenden der deutschen Autokonzerne in alle Welt gehen, so auch die produzierten Automobile. Weltweit produzierten die deutschen Hersteller 2019 ca. 16 Millionen Fahrzeuge. Für alle Konzerne ist der deutsche Markt längst nicht mehr der Hauptabsatzmarkt, sondern China. VW verkaufte 2019 weltweit 10,9 Millionen Fahrzeuge, allein 40 Prozent in China; in Deutschland nur 12 Prozent, in den USA 6 Prozent. Asien und Europa sind mit je 45 Prozent die wichtigsten Märkte für VW. Daimler verkaufte



Sicher ist, dass alle scheitern werden, die wahlweise ausschließlich Renditeinteressen der Kapitalseite, Klimaschutzinteressen oder arbeitsmarktpolitische Standortinteressen als Maßstab aller Dinge gelten lassen wollen.

2019 3,34 Millionen Fahrzeuge (inkl. Nutzfahrzeuge), davon 21,7 Prozent in China, 14,7 Prozent in Deutschland und 15,9 Prozent in den USA. BMW verkaufte 2,52 Millionen Autos; auch hier ist China der wichtigste Markt (29 Prozent), gefolgt von den USA mit 14,75 Prozent und Deutschland mit 13 Prozent.

Ein „deutsches“ Auto muss nicht Made in Germany sein

Wer ein Auto eines deutschen Autoherstellers kauft, kauft allerdings nicht unbedingt „Made in Germany“. Die Autos werden mittlerweile überall auf der Welt produziert. Bei VW-Marken wie Seat oder Skoda weiß man das, aber auch andere Produkte kommen längst aus dem Ausland. Konzernintern werden globale Lieferketten unterhalten, viele Fahrzeuge werden in mehreren Ländern oder gar Kontinenten zusammengebaut. Nimmt man noch die Zulieferindustrie hinzu, kommt man leicht auf Dutzende Länder, aus denen die Bestandteile eines Fahrzeugs kommen.

Die BMW-Modelle X3 bis X7 kommen aus Spartanburg/USA. BMW produziert außerdem in China, Südafrika, Mexiko, Großbritannien und Ungarn. Montagewerke werden in Russland, Ägypten, Indien, Thailand, Brasilien, Malaysia und Indonesien betrieben. Die Produktion dort ist primär für die lokalen Märkte bestimmt. Das gleiche gilt für VW: Das populäre Modell Polo kommt aus Spanien, der Touareg und der up aus der Slowakei, der Caddy aus Polen, der Sharan aus Portugal, der Beetle aus Mexiko, Audi A3 und TT aus Ungarn. Weitere Produktionsstandorte sind die USA, Kanada, Argentinien, Brasilien, China, Indien, Südafrika und viele europäische Länder. Daimler produziert in Südafrika, USA, Frankreich, Ungarn, Brasilien und unterhält Montagewerke in zahlreichen anderen Ländern.

Die Arbeitsplätze der drei deutschen Autokonzerne verteilen sich ebenfalls über den ganzen Globus. VW hat weltweit rund 340.000 Beschäftigte, nicht einmal ein Drittel davon (ca. 100.000) arbeiten noch in Deutschland. Daimler kommt weltweit auf 300.000 Beschäftigte, davon 175.000 in Deutschland. Bei BMW sind es 134.000 weltweit, davon 81.000 in Deutschland. Alle diese Zahlen enthalten natürlich keine Zulieferunternehmen. Insgesamt beschäftigt die Automobilbranche in Deutschland rund 800.000 Menschen.

Rund um die deutsche Automobilindustrie hat sich ein weitverzweigtes internationales System von sogenannten „Lieferketten“ etabliert. Ein Auto besteht aus rund 20.000

Teilen, die im Durchschnitt in über 30 Ländern hergestellt werden. Zusätzlich bedeutet die weit verbreitete Praxis der Just-in-Time-Produktion, dass die Lagerbestände begrenzt sind. In der Konsequenz sind weite Teile der ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften wie Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Polen heute funktional „verlängerte Werkbänke“ der deutschen Autoindustrie. Es kann daher nicht überraschen, dass sich nicht nur die deutsche Regierung, sondern auch diese Staaten oft genug hinter die Interessen dieser Industrie stellen, von der Zustimmung zu allerlei Freihandelsabkommen bis zu verhinderten Abgas- und Klimaauflagen für Autos.

Wer die ganze Welt als Absatzmarkt bedient, muss wohl oder übel auch auf eine Vielzahl regionaler und nationaler regulatorischer Besonderheiten, aber auch Kundenpräferenzen Rücksicht nehmen. Vorbei sind die Zeiten maximaler Standardisierung, als jeder Sonderwunsch teures Geld kostete. Heute können sich die Kunden quasi ihr eigenes Spezialmodell zusammenstellen. Schon deshalb wirkt es wenig glaubwürdig, wenn Autokonzerne Umweltauflagen in Teilmärkten blockieren. Legendar sind die Behauptungen Anfang der 1980er Jahre, der Einbau von Katalysatoren sei wahlweise technisch oder wirtschaftlich unmöglich. Der Verfasser hat zu dieser Zeit selbst bei Daimler am Fließband Autos mitgebaut – auch solche, deren Laufzettel das Bestimmungsland Kalifornien auswies und in die selbstverständlich der dort bereits vorgeschriebene Katalysator eingebaut wurde. Alle anderen bekamen keinen. Solche regional unterschiedlichen Produktionsstandards waren für die Autoindustrie noch nie ein Problem; umso absurder war eine der typischen Begründungen für das geplatze TTIP-Abkommen, man wolle die Blinkerfarben vereinheitlichen.

Fragile Geschäftsmodelle der Autobauer

Anders sieht es mit regulatorischen Eingriffen aus, die darauf abzielen, das gesamte Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie zu verändern. Dieses Geschäftsmodell ist zwar erfolgreich, aber fragil. Verdient wird das Geld in erster Linie mit großen Autos, „Reiserennlimousinen“ und SUVs (Sport Utility Vehicles). Eine Alternative zu diesem Geschäftsmodell wurde bisher nicht gefunden. Die Wahl der Antriebsart würde daran auch nicht viel ändern, abgesehen davon, dass mit Elektroautos viele Arbeitsplätze wegfallen, da Elektromotoren erheblich weniger Komponenten erfordern. Dramatischer wären die Konsequenzen eines Wechsels zu kleineren Modellen. Das Geld wird

primär mit den Autos der Ober- und oberen Mittelklasse verdient. Werden Fahrzeuggewichte und Motorenleistung durch politische Vorgaben massiv gedrosselt und wäre die Golf-Klasse das obere Ende der Modellaute, dann ist das gesamte bisherige Geschäftsmodell der deutschen Automobilkonzerne hinfällig.

Wie es weitergeht, ist mit vielen Fragezeichen versehen. Ökologisch ist das jetzige Geschäftsmodell nicht nachhaltig, ökonomisch langfristig auch nicht, jedenfalls nicht ohne umfangreiche staatliche Hilfen. Ein „Weiter so“ mag angesichts hoher Gewinne noch verlockend sein. Angesichts des raschen Wandels ist Stillstand aber unmöglich. Nach Corona ist der weltweite Kaufkraft-Einbruch die unmittelbar größte Herausforderung. Langfristig bedeutender dürfte aber die durch De-Globalisierung drohende zunehmende Fragmentierung der Weltmärkte sein. Sie ist eine latente Bedrohung für Geschäftsmodelle, die auf weltweite Lieferketten setzen. Für die deutschen Autokonzerne kann das Produktionsverlagerungen bedeuten. Was aus diesen Hunderttausenden Industriearbeitsplätzen werden soll, die durch Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung und Produktionsverlagerung wegfallen, ist eine ebenso offene wie brisante Frage.

Die Auseinandersetzungen darüber werden beinhart, und sie werden vermutlich durch Corona noch wesentlich beschleunigt. Sicher ist, dass alle scheitern werden, die wahlweise ausschließlich Renditeinteressen der Kapitaleseite, Klimaschutzinteressen oder arbeitsmarktpolitische Standortinteressen als Maßstab aller Dinge gelten lassen wollen. Gefragt ist ein Zukunftsmodell, das nicht nur ökologisch nachhaltig ist, sondern gleichzeitig auch Hunderttausende qualifizierte und gut bezahlte Industriearbeitsplätze bietet und mehr Steuern erwirtschaftet, als Subventionen kostet. So etwas wird letztlich nicht in akademischen Studien realisiert, sondern in politischen Auseinandersetzungen, bei denen es auch um Machtverhältnisse geht. Diese Auseinandersetzungen werden die 2020er-Jahre bestimmen.



Jürgen Maier

Der Autor ist Geschäftsführer des Forums Umwelt und Entwicklung



AUTOMOTIVE

Welchen Sinn hat Arbeit im digitalen Zeitalter?

Sedanur Koca (20) sortiert die ganze Nacht Teile für die Roboter am Fließband. Sie ist stolz auf ihre Arbeit und möchte sich endlich einen Mercedes kaufen. Jeden Monat werden im Güter-Verteilungszentrum von Audi neue Technologien eingeführt, die menschliche Arbeit überflüssig machen. Maschinen werden selbstständig, dennoch gilt es für alle weiterhin, hart zu arbeiten. Seda verliert in der Krise als erste ihren Job.

Eva Heppel (33) ist als Headhunterin für Audi im Wandel mehr denn je gefragt und auf der Suche nach Experten zur Automatisierung von Sedas Arbeit. Eva wird schon bald mit ihrer Freundin in der Karibik leben und nicht mehr arbeiten müssen. Doch sie hat mit Seda mehr gemeinsam, als sie auf den ersten Blick unterscheidet.

Verfügbar bei Vimeo

<https://vimeo.com/ondemand/automotive>

Regie: Jonas Heldt | **Kamera:** Pius Neumaier, Jonas Heldt, Stephan Rosche, Joe Brugger | **Montage:** Frank Müller, Miriam Märk, Jonas Heldt | **Musik/Sound Design/Ton:** Philip Hutter | **Produzent*innen:** Jonas Heldt, Christoph Menardi, Torben Struck, Sabrina Kleder | **Co-Produktion:** NEOS Film, Edgar Reitz Filmstiftung, Hochschule für Fernsehen und Film München, München. **MOTEL Film, München www.motelfilm.com**

RUNDBRIEF

Forum Umwelt und Entwicklung

2/2020



AUTOKORREKTUR EINE SCHLÜSSELBRANCHE HAT SICH VERFAHREN

**DIE AUTOINDUSTRIE –
TOO BIG TO FAIL?**
Und was macht die
Gewerkschaft?

› Seite 8

GAME-CHANGER TESLA
Düstere Aussichten für die
deutschen Autobauer

› Seite 14

INS ABSEITS LOBBYIERT
Warum und wie sich die
Autoindustrie selbst schadet

› Seite 17

**NACHHALTIGE MOBILITÄT
IN STÄDTEN**
Hebel für die urbane Trans-
formation im Globalen Süden

› Seite 31

ISSN 1864-0982