

Wirtschaft

Fragen und Antworten

Fragen und Antworten

Die Krise der Autoindustrie

Von Manuela Rüter für tagesschau.de

Die Autobauer haben bessere Jahre erlebt als 2008. In vielen Werken stehen die Bänder über den Jahreswechsel still, die Absätze sind dramatisch eingebrochen. Gleichzeitig wird diskutiert - über Steuererleichterungen, Finanzspritzen und Milliarden-Bürgschaften. Immerhin hängt jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland an der Autoindustrie. Aber wie konnte es überhaupt zu dieser Krise kommen? Ist allein die Finanzkrise Schuld? tagesschau.de hat Fragen und Antworten zusammengestellt.

Wie kam es zu dieser Krise?

Schon vorher waren Verbraucher verunsichert und fragten sich, welche Autos sie kaufen sollten. Diesel, Benzin, Hybrid? Ungeklärte Fragen bei der CO2-Besteuerung haben Verbraucher eher vom Kauf abgehalten, meinen Fachleute. Zunehmende Verkehrsstaus und hohe Kraftstoffpreise taten ihr Übriges.

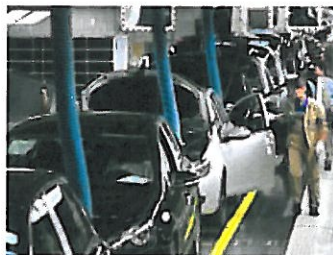
Auch Automobilexperte Willi Dietz glaubt, dass die Finanzkrise nur eine Entwicklung verstärkt habe, die schon länger abzusehen war. „Wir hatten zu Jahresbeginn einen dramatischen Anstieg der Öl- und Kraftstoffpreise. Die Hersteller haben diese Entwicklung unterschätzt – zumindest was ihr Angebot an Fahrzeugen angeht“, so der Professor am Institut für Automobilwirtschaft in Nürtingen-Geislingen. Auch die Politik habe einiges verschlafen. „Die CO2-Besteuerung wurde ewig hinausgeschoben, dabei sind selbst die Hersteller dafür“, kritisiert der Experte.

Mit Beginn der Krise sank dann die Nachfrage: Den Konsumenten fehlt das Geld für den Kauf neuer Wagen. Den Herstellern fehlen die Mittel für Investitionen. Für sie ist es aufgrund der Finanzkrise besonders schwer, an günstige Kredite zu kommen.

Welche Bedeutung hat die Krise für den Arbeitsmarkt?

Der Export ist der Motor der deutschen Autoindustrie: Ein großer Teil der deutschen Autos wird im Ausland verkauft. Deshalb gefährdet die Absatzkrise in den USA und in anderen Ländern Europas auch deutsche Arbeitsplätze.

758.000 Menschen arbeiten hierzulande bei Herstellern oder Autozulieferern. Zählt man damit verbundene Dienstleistungen dazu, kommt man auf fünf Millionen Menschen. Das bedeutet: In Deutschland hängt jeder siebte Arbeitsplatz an der Automobilindustrie.



Immer weniger Neuwagen rollen derzeit vom Band. Der PKW-Absatz in Europa lag im November mit 932.500 Fahrzeugen rund ein Viertel unter dem Vorjahresniveau.

Welche Rolle spielen die Autozulieferer?

Besonders hart getroffen hat es die Autozulieferer, die immerhin zu 75 Prozent an der Fertigung eines Autos beteiligt sind. „Die Autobauer haben Rücklagen, haben Autos in der Warteschleife, die sie verkaufen können“, erklärt Wolfgang Lange, Pressesprecher beim Europäischen Zuliefererverband CLEPA in Brüssel. „Aber wenn keine Autos mehr gebaut werden, werden auch keine Teile mehr bestellt“. Das bekommen die Zulieferer jetzt sehr stark zu spüren und haben Probleme, ihre Fixkosten zu decken. Viele Mitglieder klagten über Liquiditätsschwierigkeiten: Auftraggeber zahlen nicht, Rechnungen müssen aber beglichen werden. Innerhalb kürzester Zeit sind im Dezember drei Zulieferfirmen in Deutschland in die Insolvenz gegangen. Experten befürchten jetzt eine Pleitewelle der Branche.

Wie reagieren die Autokonzerne auf die Krise?

In der Krise bleibt den großen Autobauern nichts anderes übrig, als ihre Produktion zu drosseln: In vielen Werken stehen die Bänder still. Um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden, greifen die Unternehmen zunächst auf andere arbeitsmarktpolitische Instrumente zurück. Verkürzung der Arbeitszeit, Einführung von Arbeitszeitkonten oder Kurzarbeit helfen dabei, den Rückgang der Nachfrage abzufedern, ohne zwingend Leute zu entlassen. Bei der Kurzarbeit übernimmt der Staat – bis zu einem Zeitraum von sechs Monaten – den Verdienstausfall eines Arbeitnehmers.

Wie unterstützt der Staat die Branche?

Im Konjunkturpaket der Bundesregierung sind auch Hilfen für die Autoindustrie vorgesehen. So sollen Neuwagen-Käufer für ein Jahr von der KFZ-Steuer befreit werden. Für besonders schadstoffarme Autos gilt diese Regelung für zwei Jahre. Voraussetzung: Das Auto muss bis Juni 2009 erstmals zugelassen werden. Doch es gibt Kritik: „Wegen 300 Euro Ersparnis kauft sich niemand ein neues Auto“, sagt der Sprecher des Zentralverbands Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Helmut Blümer. Als zusätzliche Hilfe denkt die Bundesregierung über eine staatliche Milliardenbürgschaft für den Autobauer Opel nach. Die Gespräche sollen im Januar fortgesetzt werden.

Was kommt in den nächsten Jahren auf die Automobil-Industrie zu?

„2010 und 2011 wird es sicherlich wieder einen Aufschwung geben, allerdings auf einem niedrigen Niveau“, vermutet Willi Dietz. Für 2009 rechnet er mit einem „Katastrophenjahr“ für die Autoindustrie.

Auch der Verband der Automobilindustrie geht von einem schwierigen ersten Halbjahr aus. „Wir erwarten für das Jahr 2009 einen leichten Rückgang der Neuzulassungen“, so Pressesprecher Eckehart Rotter, der 2009 mit 2,9 Millionen verkauften Autos in Deutschland rechnet – und damit mit dem niedrigsten Stand seit der Wiedervereinigung. 2008 seien es etwa 3,1 Millionen gewesen. Kurzfristig hat sich der Verkauf von Autos in den letzten Monaten stark verringert. Der Pkw-Absatz in Europa lag im November mit 932.500 Fahrzeugen um rund ein Viertel unter dem Vorjahresniveau.

Stand: 19.12.2008 14:32 Uhr

tagesschau.de ist für den Inhalt externer Links nicht verantwortlich.
