
To deal or not to deal: Autobranche in Brexit-Not

Von Rainer Strang, cen

Der Countdown läuft. Zum Monatsende will Premier Boris Johnson die Briten aus der Europäischen Staatengemeinschaft (EU) führen. Koste es, was es wolle. Das Damoklesschwert des No-deal-Brexit schwebt über der Wirtschaft in Großbritannien, in Deutschland und in den anderen Staaten der EU. Während sich viele inzwischen lieber ein Ende mit Schrecken als einen Schrecken ohne Ende wünschen, mahnt die europäische Automobilbranche: „Die Auswirkungen eines No-Deal-Szenario werden gravierend sein.“ Von Kosten in Milliardenhöhe und Arbeitsplatzverlusten ist die Rede.

Trotzdem hält Johnson sichtbar Kurs. Er liege lieber tot im Straßengraben, als den Brexit zu verschieben, hatte der Premier gesagt. Vielleicht überlegt er sich das noch einmal. Für den Worst Case hat die Regierung einen Brexit-Notfallplan ausarbeiten lassen. Denn sie befürchtet, dass ein No-Deal zu Versorgungsengpässen bei Medikamenten und Lebensmitteln führen könnte. Auch auf Massenproteste wie in Paris und anderen Städten Frankreichs bereitet man sich vor. Nach Schätzungen des Industrieverbands BDI wird das Brexit-Drama die deutsche Wirtschaft allein in diesem Jahr 17 Milliarden Euro kosten.

BMW: Vier Werke in Großbritannien

BMW würde ein No-Deal besonders hart treffen. Kein anderer deutscher Automobilhersteller ist auf der Insel so präsent wie die Bayern. „Mit vier Werken, die Fahrzeuge, Komponenten und Pressteile für alle unserer drei Automobilmarken produzieren, spielt das Vereinigte Königreich eine wichtige Rolle im Produktionsnetzwerk der BMW Group“, verlautet aus der Konzernzentrale.

In den Werken Oxford und Goodwood laufen die Modelle Mini und Rolls Royce vom Band. Rund 80 Prozent der Produktion gehen in den Export. 400 EU-Lieferanten versorgen die BMW-Werke auf der Insel täglich mit 120 Lastwagenladungen Material. In Hams Hall fertigt das Unternehmen Motoren auch für die seine Fahrzeugproduktion in Deutschland und in den USA. In seinen britischen Werken beschäftigt der Konzern 8000 Menschen. Im Handel sind es weitere 16 000. Zudem stützt BMW in Großbritannien weitere 50 000 Jobs – etwa bei Zulieferern.

Münchener fordern Rechtssicherheit

Zwölf Prozent der BMW-Beschäftigten im Vereinigten Königreich sind EU-Bürger, aber keine britischen Staatsangehörigen. „Rechtssicherheit ist dringend erforderlich, um die Kontinuität der Beschäftigung zu gewährleisten. Der uneingeschränkte Zugang zum Arbeitsmarkt des Vereinigten Königreichs muss ebenso garantiert werden wie die Mobilität der Arbeitnehmer in der Europäischen Union und weltweit“, betont eine Unternehmenssprecherin.

Noch größere Sorgen bereitet dem BMW-Vorstand wohl die Vorstellung von zeitaufwändigen Kontrollen, langen Lkw-Staus an der Grenze, teurer Lagerhaltung statt just-in-time und Zölle, die im Falle eines No-Deal-Brexit für alle Produkte fällig wären und zwangsläufig zu höheren Preisen führen würden. Deshalb bekräftigt die Sprecherin: „Mit Blick auf die zukünftigen Handelsbeziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU favorisiert die BMW Group ein einfaches Modell ohne Zölle oder zusätzliche administrative Hürden. Eine Zollunion, die durch eine harmonisierte EU-Regulierung unterstützt wird, würde den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr ohne Einschränkungen für die lokale Wertschöpfung gewährleisten.“ Das setzt einen

geordneten Brexit voraus.

Eine Minute Ausfall kostet 54 700 Euro

Den mahnte auch die europäische Automobilindustrie, vertreten durch ihre Verbände, in einem Brandbrief an die britische Regierung und die EU-Kommission an und warnte vor Zöllen in Milliardenhöhe, die den Verbrauchern auf beiden Seiten des Kanals im Falle eines No-Deal nicht zuzumuten wären und katastrophale Folgen für die Branche hätten. Eine Produktionsunterbrechung von nur einer Minute allein in Großbritannien würde Kosten in Höhe von 54 700 Euro verursachen. „Die Automobilindustrie in der EU und im Vereinigten Königreich benötigt einen reibungslosen Handel. Sie würde durch zusätzliche Zölle und Verwaltungskosten erheblich geschädigt“, betont Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA). Mehr als 100 Produktionsstätten sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte in Großbritannien seien Beleg für das Engagement der deutschen Automobilindustrie auf dem britischen Markt.

Sigrid de Vries, Generalsekretärin der European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), teilt die Sorgen ihres Kollegen Mattes: Die europäische Automobilindustrie betreibt hochintegrierte globale Lieferketten. Ein einzelnes Fahrzeug besteht aus bis zu 30 000 Teilen, von denen viele mehrmals die Landesgrenzen passieren. Da sind ein reibungsloser und zollfreier Handel sowie Rechtssicherheit von entscheidender Bedeutung.“ Mike Hawes, CEO der britischen Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), sieht sogar das Risiko, dass „die europäische Automobilindustrie als wichtige Säule unserer Volkswirtschaften durch einen No-Deal-Brexit zerstört werden könnte“.

Auch die deutschen Zulieferer würde ein harter Brexit schwer treffen. Für sie stehen fast vier Milliarden Euro auf dem Spiel. Das sind fünf Prozent des Gesamtumsatzes. Dadurch geraten 14 000 Arbeitsplätze in Gefahr. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Unternehmensberatung Deloitte.

ZF: Werke sind Teil der Warenströme

ZF Friedrichshafen ist seit fast einem halben Jahrhundert in Großbritannien präsent und beschäftigt dort 2850 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. An sieben Standorten produziert der Zulieferer unter anderem Komponenten für Nutzfahrzeug- und Pkw-Lenkungen sowie für Airbag- und Fahrwerksysteme. Im vergangenen Jahr hat ZF in Großbritannien einen Umsatz von 1,9 Mrd. Euro erzielt. Das sind 5,1 Prozent des Konzernumsatzes von 36,9 Mrd. Euro. „Damit ist Großbritannien vor Frankreich und Spanien der bedeutendste Auslandsmarkt für ZF in Westeuropa“, so ein Unternehmenssprecher. „Die Werke in Großbritannien sind fest in die globalen Warenströme zu anderen ZF-Werken sowie zu unseren Kunden eingebunden.“ Beschäftigte, die aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Einsatzortes vom Brexit persönlich betroffen wären, will ZF – zum Beispiel bei der Beantragung einer Arbeitserlaubnis – unterstützen. „Wir wollen deren Know-how auch in Zukunft im Unternehmen halten“, so der Sprecher.

Wie es mit ZF auf der Insel tatsächlich weitergehen wird, hängt vor allem von den langfristigen Regelungen für den bilateralen Handel, den Reaktionen der Kunden, die das Unternehmen in Großbritannien beliefert und dem Verhalten der Autokäufer ab, wenn sich Fahrzeuge durch Zölle verteuern würden. „Jetzt gilt es, besonnen zu agieren und miteinander im Gespräch zu bleiben, um die negativen Folgen eines immer noch möglichen No-Deal-Brexit im Interesse des gesamten europäischen Wirtschaftsraums abzumildern“, sagt ZF-Produktionsvorstand Michael Hankel. Für ZF als global agierendes Unternehmen sei der Import und Export von Gütern über Ländergrenzen hinweg tägliches Geschäft. Ein freier Warenaustausch habe sich bisher stets als Vorteil für die wirtschaftliche Entwicklung erwiesen. Hankel: „Entscheidend ist nun, welche Regelungen für die Zeit nach einem Austritt Großbritanniens aus der EU getroffen werden und wie sich

diese auf die Wirtschaftsbeziehungen und unsere Geschäfte auswirken.“

Schaeffler schließt zwei Werke

Andere trauen dem Brexit-Wirrwarr längst nicht mehr. Der Zulieferer Schaeffler wird seine Standorte Llanelli und Plymouth schließen. Die Produktion soll nach Deutschland, China, Südkorea und den USA verlagert werden. Honda wird sein Werk in Swindon dicht machen und sich schon bald aus Großbritannien zurückziehen. Toyota will seinen Standort Burnaston überprüfen. Dabei waren es gerade die Asiaten, die Großbritannien in den 70-er Jahren als Produktionsstandort für sich entdeckten, um von dort Europa mit ihren Produkten zollfrei zu beliefern. Jaguar baut massiv Kapazitäten in Slowenien auf. Selbst Ford denkt über seine Zukunft auf der Insel nach. Auch die Astra-Produktion im Vauxhall-Werk Ellesmer Port ist alles andere als gesichert.

Analysten befürchten, dass sich der Ausverkauf der Automobilindustrie in Großbritannien mit dem No-Deal-Brexit fortsetzen könnte. Begonnen hat er vor vielen Jahren mit der Pleite oder Übernahme so renommierter Marken wie Jaguar, Triumph, MG, Rover, Sunbeam, Rolls Royce oder Bentley.

„Alle Beteiligten sollten jetzt daran arbeiten, einen Hard-Brexit abzuwenden. Vor diesem Hintergrund kann auch eine Verschiebung des Austrittsdatum sinnvoll sein, sofern damit substantielle Fortschritte erreicht werden können“, hatte VDA-Präsident Mattes bereits im Januar gefordert, als noch unter Regierungschefin Theresa May ein No-Deal immer wahrscheinlicher zu werden schien. Neun Monate später und kurz vor Toresschluss ist diese Forderung wohl aktueller denn je. (ampnet/rs)

Bilder zum Artikel



Der Union Jack auf Big Ben.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vielleicht stellt sich nach der Restaurierung des Big Ben und nach dem Brexit wieder der alte Glanz ein.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Am Gedränge auf Londons Straßen wird sich nach einem Brexit so schnell wohl nichts ändern.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Nissan-Werk Sunderland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Rolls Royce Ghost als Sonderserie zur Erinnerung an den Original Ghost von 1905.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls Royce



Rolls-Royce für die Abschlussfeier der Olympischen Spiele in London 2012.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rolls-Royce



Bentley-Stammwerk in Crewe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Honda-Werk Swindon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Produktion des Honda Civic im englischen Werk Swindon.

Foto: Honda



Britisches Toyota-Werk in Burnaston.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota-Werk Burnaston in Großbritannien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Zehn Millionen Mini aus Oxford. Vor dem Tor jeweils ein Exemplar pro Produktionsjahr.

Foto: Auto-Medienportal.NetBMW