

---

## Dunkle Wolken über der IAA

Von Rainer Strang, cen

Die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA), die vom 12. bis 22. September in Frankfurt ihre Tore öffnet und zu den großen Inszenierungen der Branche zählt, steht unter keinem guten Stern. So wie Peugeot, Mazda, Volvo und Toyota kehren viele Aussteller der traditionsreichen Show rund ums Automobil den Rücken. Doch viel schwerer wiegt: Die Automobilbranche steckt in der Krise. Darüber können auch die vielen IAA-Premieren nicht hinwegtäuschen.

Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer, Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen und um markige Statements selten verlegen, prophezeit: „2019 ist das Jahr der Gewinnwarnungen statt der großen Erfolge. Uns stehen schwere Krisenjahre bevor.“ Die Flut schlechter Nachrichten scheint ihm Recht zu geben.

China und USA setzen der Branche zu

Daimler in rote Zahlen gerutscht. Ford erleidet Gewinneinbruch. Stellenabbau bei Bosch. Tesla-Aktie bricht ein. Konjunkturabkühlung in China. Schwächere Werkstattumsätze verhageln Start ins zweite Halbjahr. Diese und andere Negativ-Schlagzeilen der vergangenen Tage trüben die Vorfreude auf die IAA, die nach dem Willen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) als Veranstalter Branchentreffpunkt, Schaubühne sowie Diskussions- und Demonstrationsfläche werden soll. An Themen mangelt es nicht. Der Handels- und Währungsstreit zwischen den Supermächten USA und China setzt der Branche ebenso heftig zu wie die Sorge über einen ungeordneten Brexit, mit dessen Ankündigung Premier Boris Johnson selbst viele Briten in Angst und Schrecken versetzt.

„Die Aussichten für die deutsche Industrie sind derzeit alles andere als rosig“, sagt Robert Lehmann, Konjunkturexperte am ifo Institut in München. „Immer mehr Firmen vermelden, dass sie ihre Produktion drosseln wollen.“ Währenddessen fordert der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), Joachim Lang, von der Politik eine Kurskorrektur und mahnt wirtschaftspolitische Impulse für Investitionen, Klimaschutz und niedrigere Steuern an. Auch Dudenhöffer kritisiert die Kirchturmpolitik der Bundesregierung, die sich auf Einzelthemen konzentriert, sich dem großen Ganzen jedoch nicht stellt.

Aktuell: Absatzrückgang

Für die deutsche Automobilindustrie lief schon das erste Halbjahr 2019 nicht gut. Der VDA meldete einen deutlichen Absatzrückgang. „Die Bilanz fällt in der ersten Jahreshälfte auf den internationalen Automobilmärkten überwiegend negativ aus“, resümierte der Verband. Auf dem Hoffnungsmarkt China ging die Nachfrage nach neuen Automobilen sogar um 14 Prozent zurück. Die Folgen: Der Export von Pkw aus deutscher Produktion sank um 15 Prozent, die Produktion musste um zwölf Prozent zurückgefahren werden. Der Trend setzte sich im Juli fort. Bei Herstellern und Zulieferern stehen in Anbetracht der globalen Flaute Tausende von Stellen zur Disposition. Bei Volkswagen sollen es bis zu 37 000, bei Nissan 10 000 und bei General Motors 9500 sein.

Panik hält Prof. Dr. Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW), trotzdem für unangebracht. „Wir sind bei der Beschäftigung auf einem historischen Höchststand. 45,3 Millionen Menschen haben einen Job. Damit ist die Ausschöpfung des Erwerbspersonenpotenzials in Deutschland eigentlich ausgereizt“, stellte er in einem

---

Interview mit der „Saarbrücker Zeitung“ fest. Zwar würde die Automobilindustrie in klassischen Bereichen Stellen abbauen, aber angesichts alternativer Antriebe auch neue Stellen schaffen.

Neue Strategien müssen her

Die Unternehmensberatung Ebner Stolz Management Consultants und Prof. Dr. Willi Diez, ehemaliger Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA) an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, kommen in ihrem Strategiepapier zur Automobilindustrie zu dem Schluss: „Trotz der unbestreitbaren Erfolge in der Vergangenheit: Ein lineares Weiter so ist keine überzeugende Option. Die etablierten Automobilhersteller und -zulieferer müssen sich neu aufstellen, wenn sie auch in Zukunft eine Rolle spielen wollen.“ Wer hätte das gedacht?

Noch trotz der deutsche Markt den konjunkturellen Unbilden im Ausland. Im ersten Halbjahr stiegen die Zulassungen neuer Pkw um 0,5 Prozent auf gut 1,8 Millionen Fahrzeuge. Im Juli waren es sogar fünf Prozent mehr. Besonders gefragt: leistungsstarke SUV. Der anhaltende SUV-Boom veranlasste Maria Katzenberger, Präsidentin des Umweltbundesamtes, für Autos mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen schnell eine höhere Kfz-Steuer zu fordern.

Bleibt der Deutsche dem Auto treu?

Doch wie lange halten die Deutschen dem Auto noch die Treue? Bislang ist von Verunsicherung nichts zu spüren – trotz Dieselskandals, Lieferengpässen, Fahrverboten, Debatten über eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung, der Diskussion über eine Autobahnmaut für alle oder des Klimanotstandes, mit dem Kommunen ihre eigene Inkompetenz peinlich zu verbergen versuchen.

All das trifft die Automobilindustrie zu Unzeiten. „Die Branche befindet sich in einer sehr kritischen Situation“, stellt Prof. Dr. Stefan Bratzel, Direktor des Center of Automotive Management (CAM) an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach, gegenüber der Financial Times fest. „Sie ist nicht nur von einer sinkenden Nachfrage auf ihren wichtigsten Märkten und Handelsunsicherheiten betroffen, sondern investiert gleichzeitig Milliarden in den Wandel zur Elektromobilität.“ Die bange Frage lautet: Machen die Kunden diesen Wandel mit? Auf den ersten Blick ist die Antwort: ja.

Elektroautos sind immer noch Exoten

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres sind in Deutschland 31 059 batterieelektrisch betriebene Pkw neu zugelassen worden – gut 80 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Hingegen dümpelt die Nachfrage nach Plug-in-Hybriden, die ebenfalls finanziell gefördert werden, vor sich hin. 16 525 Neuzulassungen entsprechen einem Minus von knapp einem Prozent. Die hohen Wachstumsraten der Elektromobile kann freilich nicht darüber hinwegtäuschen, dass ihr Anteil an den Gesamtzulassungen mit rund 1,8 Prozent noch immer verschwindend gering ist.

Alles andere als nachfragefördernd sind manche kritischen Anmerkungen zur batteriebetriebenen Mobilität. „Statt den Fokus zu sehr auf die Elektromobilität zu richten, sollte die Politik gleichzeitig den Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur vorantreiben. Denn so lässt sich bei der Verkehrswende kräftig sparen: Um bis zu sechs Milliarden Euro könnten die Infrastrukturkosten sinken, wenn die bis 2050 geplanten rund 40 Millionen Nullemissions-Pkw je zur Hälfte mit Batterien und Brennstoffzellen betrieben werden“, heißt es in einer von der ADAC-Stiftung geförderten Studie, die das Fraunhofer-Institut gemeinsam mit der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik verfasst hat.

---

## Luca de Meo entdeckt das Erdgas

Vielleicht hat Volkswagen auch deshalb eine alte Liebe neu entdeckt: CNG. Lange war es auffällig ruhig um den Arbeitskreis CNG-Mobilität, dem neben den Volkswagen-Marken Industriepartner aus den Bereichen Gasversorgung, Netz- und Tankstellenbetrieb angehören. Jetzt nimmt er wieder an Fahrt auf, weil man nach den Worten von Seat-CEO Luca de Meo davon überzeugt ist, dass CNG beim Wandel zur nachhaltigen Mobilität eine bedeutende Rolle spielen und ein großes Geschäftspotenzial für die Automobil- und Mineralölindustrie bieten wird.

Da haben die Initiatoren noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Im Juli ist die Nachfrage nach neuen Autos mit Erdgasantrieb erneut zurückgegangen – dieses Mal um mehr als 40 Prozent. Trotzdem ist de Meo von der Zukunft des CNG-Antriebs überzeugt, weil er verfügbar, umweltschonend, wirtschaftlich, bewährt und sicher sei. „Öko zu sein, ist keine Option mehr. Es ist ein Muss“, sagte der Seat-Vorstandsvorsitzende anlässlich CNG Mobility Days in Berlin. „Als Automobilhersteller müssen wir eine breite Palette alternativer Antriebstechnologien vorhalten, damit unsere Kunden selbst entscheiden können, welche ihnen am besten passt.“ Mit dieser Aussage befindet sich de Meo nicht ganz auf der Linie von VW-Konzernchef Herbert Diess, der dem Elektroantrieb absolute Priorität einräumt.

## Elektroauto-Schwemme erwartet

Auf der IAA wird es an neuen Elektroautomobilen jedenfalls nicht mangeln. Und vielleicht gelingt es den Ausstellern sogar, ein paar der vielen offenen Fragen zu beantworten, die Autofahrer derzeit bewegen. Damit würden sie ihren Kunden, Beschäftigten und sich selbst einen guten Dienst erweisen. Denn verunsicherte Märkte haben fatale Folgen. (ampnet/rs)

---

## Bilder zum Artikel



Das waren noch Zeiten: NSU Ro 80, Premiere auf der IAA 1967.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi