

# Die guten Zeiten sind vorbei

PROF. DR. FERDINAND DUDENHÖFFER

**I**m nächsten Jahr werden die weltweiten Autoverkäufe bei gut 61,2 Millionen Einheiten stagnieren. Leichtes Wachstum in den USA und China kann die Rückgänge in Europa nicht kompensieren. Der deutsche Markt fällt auf 3,08 Millionen Neuzulassungen zurück, 2012 wird in Westeuropa das schlechteste Autojahr seit 18 Jahren. Denn die Finanzmärkte bleiben fragil, und das Wachstum steckt in der Klemme.

Zusätzlich ist Westeuropas Automarkt gesättigt. Mehr als 200 Millionen Pkw rollen auf unseren Straßen, rein statistisch besitzt jeder Zweite ein Fahrzeug. Überspitzt gesagt: Das Neugeborene und die Urgroßmutter teilen sich ein Auto. Mehr geht nicht, der Automarkt speist sich fast vollständig aus Ersatzbedarf. In unsicheren Zeiten werden in gesättigten Märkten die Autokäufe aber in die Zukunft geschoben.

Diese Entwicklung ist bereits jetzt an den Zahlen abzulesen. Frankreichs Automarkt ist deutlich ins Minus gedreht, mit einem Rückgang von acht Prozent im November. England liegt über vier Prozent im Minus, Italien ist um zehn Prozent eingebrochen, und der spanische Automarkt ist mit 800 000 Verkäufen 2011 ein Schatten seiner selbst – vier Jahre zuvor wurden in Spanien mehr als 1,6 Millionen Pkw verkauft.

Fiat hat daher seinen Absatzplan 2012 um 500 000 auf 2,2 Millionen Fahrzeuge reduziert. Renault plant, im ersten Halbjahr 2300 Beschäftigte im spanischen Werk Valladolid für einen Monat freizusetzen. Ford hat angekündigt, 4000 Beschäftigte in Valencia für 39 Tage in Urlaub zu schicken, und Peugeot-Citroën restrukturiert und will dabei bis zu 6000 Mitarbeiter entlassen.

Auch Deutschland kann sich vom Westeuropa-Trend nicht abkoppeln. Die Zulassungszahlen werden gerne genommen, um zu zeigen, dass der deutsche Markt gegen den Strom schwimmt. Die amtliche Statistik ist allerdings seit September ungewohnt geschönt. 29 Prozent aller Neuwagen wurden im November als taktische Zulassungen in den Markt geschoben. Taktische Zulassungen sind die Neuwagen der Händler und Autobauer, die zum Großteil kurz nach der Anmeldung als Tageszulassung mit Nachlässen zwischen 20 und 25 Prozent verscherbelt werden. Selbst VW hat im November 31 Prozent taktische Zulassungen gemacht.

Die Premiumhersteller sind davon nicht frei: 32 Prozent taktische Zulassungen bei Audi, 30 Prozent bei BMW im November. Zusätzlich steigen die direkten Verkaufsaktionen. Hatten Audi, BMW, Mercedes im ersten Halbjahr monatlich weniger als 15 Verkaufsaktionen, sind es mittlerweile über 30. Seit fünf Jahren beobachten wir die Rabattentwicklung

im deutschen Automarkt mit dem Ergebnis, dass im Dezember die Incentives einen neuen Rekord erreichten. Die Premiumhersteller können sich da keineswegs heraushalten. Der deutsche Automarkt reagiert auf die Euro-Krise: Neuwagen sind nur mit hohen Rabatten unter die Leute zu bringen.

Hinzu kommt die allgemeine wirtschaftliche Situation, die 2012 zu einem Tanz auf dem Messers Schneide machen kann. IWF-Chefin Christine Lagarde hat es über Weihnachten wieder gesagt: „Die globale Wirtschaft ist in einer gefährlichen Lage.“ Die Herausforderung lautet: Konsolidieren und gleichzeitig die Konjunktur nicht abwürgen. Dabei fehlen noch immer klare Konzepte zur Sanierung der Staatshaushalte und zur Umschuldung. Die Entschuldung wird ein Marathonlauf, bei dem den Konsumenten – etwa durch weitere Steuern – Geld weggenommen werden muss. Die alte Politikermaxime, die Verschuldungsprobleme über ein hohes Wachstum zu lösen, funktioniert nicht mehr, Europas Verbraucher werden im nächsten Jahr weniger verfügbares Einkommen haben. Das verfügbare Einkommen aber ist die wichtigste Variable zur Prognose der Automobilmachfrage, es wird also ernst.

Als letzte Hoffnung bliebe der iPhone-Effekt: eine überraschende neue Technik, die alle begeistert. Damit ist aber für 2012 nicht zu rechnen. Es gibt zwar jede Menge Modellerneuerung wie den BMW 3er, den Peugeot 208, den Audi A3. Aber Aufsehenerregendes à la Mercedes A-Klasse, der kleine Opel-SUV oder gar der VW Golf kommen erst ab Spätherbst in den Handel. Der Impuls durch die Neuerungen bleibt so überschaubar. Der große Umbruch mit Elektroautos und aufladbaren Hybridmodellen kommt ohnehin erst später: Die Programme der Bundesregierung, das Elektroauto populär zu machen, entfalten frühestens 2013 Wirkung.

Bei der großen Finanzkrise 2008 und 2009 hatte China den Karren aus dem Dreck gezogen. Heute ist sicher, den China-Effekt wird es nächstes Jahr nicht geben. Im November ist der chinesische Pkw-Markt mit dürren zwei Prozent gewachsen. Andere junge Märkte wie die Türkei und Brasilien sind ins Minus gedreht. Eine weltweite Stagnation im Autogeschäft wäre nicht das Schlimmste, wären zwischenzeitlich nicht neue Kapazitäten entstanden. In China, Indien, Brasilien und Russland sind neue Fabriken hochgezogen worden, aus denen zusätzliche Autos auf den Markt drängen. Die Branche wird von der Langzeitkrankheit Überkapazität wieder eingeholt. Im nächsten Jahr dürften die Überkapazitäten in Asien, Europa und Südamerika die Drei-Millionen-Marke erreichen. Die goldenen Zeiten sind erst einmal vorbei.

*Der Autor ist Direktor des CAR-Center Automotive Research sowie Inhaber des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen.*