



Europas größter Autohersteller VW hat im Jahr 2011 nicht nur mit 5,1 Millionen Pkw einen neuen Absatzrekord erreicht, die Wolfsburger kündigten zudem an, in China ein drittes Werk zu bauen. Wegen der hohen Nachfrage dort will man die Kapazität bis 2014 auf drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr ausweiten. Unser Bild zeigt einen Autoturm in Wolfsburg, in dem auslieferbare Fahrzeuge stehen. Foto: dpa

„Es wird schwieriger, Autos zu verkaufen“

Interview Der Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer erklärt, warum es nach einem glänzenden Jahr für die Hersteller nicht mehr ganz so rund läuft und warum die Chancen im Elektromobil und dem Car-Sharing liegen

Augsburg Die Autoindustrie ist einer der größten Arbeitgeber Deutschlands. Auch wenn die Zahl, dass jede siebte Stelle hierzulande vom Auto abhängt, umstritten ist, so sind nach Angaben des Verbands der Deutschen Automobilindustrie 714.000 Leute direkt in der Automobilbranche beschäftigt – 55.000 mehr als vor 16 Jahren. Das Jahr 2011 lief für die deutschen Hersteller sehr gut. Daimler, BMW und Audi blicken zufrieden zurück. Doch was erwartet die Branche in den kommenden zwölf Monaten? Wir haben mit dem Automobilexperten Professor Ferdinand Dudenhöffer gesprochen.

Herr Dudenhöffer, der Kfz-Markt ist 2011 mit 3,17 Millionen Neuzulassungen kräftig gewachsen. Wie wird er sich in diesem Jahr entwickeln?

Dudenhöffer: Es ist zu befürchten, dass es schwieriger wird. Unsere Prognose für 2012 sind 3,1 Millionen Zulassungen. Und wir würden die Zahl eher nach unten als nach oben korrigieren. VW, Audi, BMW und Mercedes haben noch gute Auftragsbestände. Bei anderen Marken sieht es dünner aus. Dies betrifft Ford, Opel, aber auch Skoda und andere Importmarken. Ein Indiz dafür sind die sehr hohen Rabatte, die die Händler einräumen: Es wird schwieriger, Autos zu verkaufen. Die Euro-Krise ist bei den Käufern bereits angekommen. Zudem ist davon auszugehen, dass sich in der Zulassungsstatistik viele taktische Zulassungen verbergen, zum Beispiel Tageszulassungen der Händler. Ich gehe davon aus, dass es um die 30 Prozent sind.

Kann die weltweite Nachfrage denn einen Rückgang auf dem deutschen Markt ausgleichen?

Dudenhöffer: Wenn man zuerst an Europa denkt, sieht die Lage noch trüber aus. Für Westeuropa gehen wir davon aus, dass die Verkäufe dieses Jahr um gut fünf Prozent zurückgehen. Vor allem die Lage in

Südeuropa ist eine Katastrophe, der Markt in Spanien ist praktisch tot. Renault schließt eine Fabrik einen Monat lang, Peugeot-Citroën baut 6000 Stellen ab. Auch in Ländern wie Belgien wird die Situation nicht besser. Die EU-Staaten müssen Schulden abbauen. Dies geht nur, wenn man für die Bürger Steuern erhöht und Subventionen kürzt. Die Leute fahren ihr altes Auto ein Jahr länger.

Bisher hat Fernost diese Entwicklung kompensiert, oder?

Dudenhöffer: Heuer lagen in China die Pkw-Verkäufe vier Prozent im Plus. Dies ist gut, aber ein Schatten der Zuwächse von früher. Die Lkw-Verkäufe sind bereits sieben Prozent im Minus. In der Krise 2009 hat China die Hersteller gerettet und Autos wie ein Weltmeister gekauft. Dies wird diesmal nicht so sein: China hat eine hohe Inflation. Dort muss man die Wirtschaft künstlich abkühlen, um das Platzen einer Blase zu verhindern. Die Regierung dort weiß, dass ihr Fortbestand in großem Maße von einer stabilen Wirtschaft abhängig ist.

In Deutschland zieht aufgrund des schwächelnden Euro-Kurses der Benzinpreis wieder an. Ist dies ein Grund für die Kaufzurückhaltung?

Die Autobranche in Zahlen

Die Autohersteller melden für 2011 gute Zahlen, erwarten aber ein schwierigeres Jahr 2012.

- **Audi** Die Ingolstädter verkauften 2011 in China so viele Autos wie nie zuvor, nämlich 313.036. Das ergibt für China ein Plus von 37 Prozent.
- **BMW** Die Oberbayern sicherten sich den Titel des größten Oberklasse-Herstellers in den USA. Sie setzten dort 247.907 Fahrzeuge ab.
- **Daimler** Die Stuttgarter setzten 2011 mehr Autos ab als jemals zu-

Dudenhöffer: Ich denke nicht. Benzinpreise waren phasenweise schon immer sehr hoch. Und im Schnitt sind sie immer höher geworden. Die Kaufbereitschaft hängt wesentlich stärker von der wirtschaftlichen Entwicklung ab. Die Leute wissen, dass die Unsicherheit derzeit groß ist. Heute mag es der Börse gut gehen, falls morgen aber – rein hypothetisch – die Platzierung italienischer oder spanischer Staatsanleihen platzen sollte, sieht alles schon wieder anders aus. In solchen Situationen werden in gesättigten Märkten, in denen fast jeder ein Auto besitzt, Investitionen in Neuwagen zurückgestellt.



F. Dudenhöffer

Gibt es keinen Lichtblick für 2012?

Dudenhöffer: Den deutschen Herstellern könnten in diesem Jahr die USA mehr helfen als China. Der Absatz insgesamt wird sich aber auf dem Niveau bewegen, das wir vergangenes Jahr hatten.

Als ein Zukunftsmodell in teureren und unsichereren Zeiten gilt Car-Sharing. Wo liegt der große Vorteil?

Dudenhöffer: Car-Sharing hat seine

Stärke in den Großstädten, in denen man die Verkehrsströme immer schwerer bewältigen kann, in denen Parkraum knapp ist und die Umweltprobleme größer. Audi-Chef Rupert Stadler hat kürzlich gesagt, dass die Leute auch in 1000 Jahren ihr eigenes Auto noch vor der Tür stehen haben wollen. In Berlin ist das heute schon nicht mehr so. Dort gibt es eine gute U- und S-Bahn. Wenn man Car-Sharing zusätzlich einführt, hat man genau die Mobilität, die man braucht. Zudem ist das Verhältnis zum Auto weniger emotional als früher.

Für die Hersteller ist das nicht gut: weniger Autos, weniger Umsatz?

Dudenhöffer: Ja und nein. Ich denke, es ist für die Hersteller besser, eine Entwicklung zu erkennen und gestalterisch und intelligent darauf einzuwirken, statt passiv zu bleiben. Zum Beispiel ist Daimler mit seinem „Car2Go“-Projekt schon weit. Andere Hersteller wie BMW, VW und Peugeot ziehen nach.

Ein großes Zukunftsprojekt ist das Elektroauto. Noch im Jahr 2010 hatten Sie sich in der „Zeit“ skeptisch geäußert, dass die Umstellung nicht richtig in Fahrt kommt, da die öffentliche Förderung fehlt. Ist dies besser geworden? Die Ziele der Bundesregierung

sind ja ehrgeizig: Bis 2020 sollen eine Million E-Autos auf unseren Straßen rollen.

Dudenhöffer: Die Elektromobilität kommt langsam in Schwung. Das Interesse der Fahrer daran steigt. Beispielsweise haben wir an unserer Universität zwölf Elektrofahrzeuge – vom Fahrrad bis zu Autos wie dem Opel Ampera – kostenlos testen lassen. Die Teilnehmer durften drei Fahrzeuge längere Zeit fahren. Sie mussten auch die Autos laden – es war ein richtiger Praxistest. Wir konnten von 800 der Interessenten 226 mit einem E-Auto versorgen. Und die Leute – die im Schnitt zu Beginn alle sehr skeptisch waren – waren begeistert!

Elektroautos sind aber deutlich teurer als konventionelle Modelle.

Dudenhöffer: Man muss die Leute mit einem E-Auto fahren lassen. Wer dann begeistert ist – und das sind viele –, der zahlt auch rund 5000 Euro mehr, wie unser Experiment gezeigt hat. Ich denke, dass Car-Sharing ein guter Weg ist, viele Leute mit dem E-Auto vertraut zu machen.

Zuletzt geriet ein E-Auto in die Schlagzeilen: Das Wrack eines Opel Ampera ging nach einem Crashtest und längerer Standzeit in Flammen auf. Opel kündigte am Donnerstag an, die Karosserie zu verstärken und das Kühlsystem der Batterie zu verbessern. Sind E-Autos nicht sicher?

Dudenhöffer: Ich denke, dass Opel – wie jetzt angekündigt – das Problem sehr schnell löst und es auf keinen Fall die Elektromobilität nach hinten wirft. Kritische Erfahrungen macht man immer, wenn eine neue Technik entwickelt wird. An die Testumstände in diesem konkreten Fall ist in der Entwicklung eben nicht gedacht worden. Falls man außerdem ein Benzinauto nach einem Crashtest mit vollem Tank in eine Garage stellt, besteht ebenfalls erhebliche Explosionsgefahr.

Interview: Michael Kerler

Zur Person

- **Universität** Professor Ferdinand Dudenhöffer ist Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen. Er leitet dort das 2008 von ihm gegründete Institut CAR – Center Automotive Research.
- **Lebenslauf** Dudenhöffer ist am 29. Juni 1951 in Karlsruhe geboren worden. Er studierte Volkswirtschaft an der Universität Mannheim. (mke)