

«Nur ein Radikalumbau hilft»

Automobilbranche Experte sieht in den Staatsprogrammen wenig Sinn

Die Wurzeln der aktuellen Autokrise reichen gemäss Tom Anliker, Vizepräsident von Auto-Schweiz, Jahrzehnte zurück. Ausweg biete nur ein radikaler Strukturwandel. Der Staat habe sich dabei bisher als wenig hilfreich erwiesen.

NIKLAUS MÄDER

Die Autoindustrie kommt nicht zur Ruhe: Der italienische Hersteller Fiat hat vorgestern angekündigt, beim angeschlagenen US-Konzern Chrysler einsteigen zu wollen. Gleichentags stellte der französische Präsident Nicolas Sarkozy in Aussicht, die staatliche Unterstützung für Renault, Peugeot und Citroën auf bis zu 6 Milliarden Euro zu erhöhen.

Stagnierende Nachfrage ignoriert

Als unmittelbarer Auslöser der Automobilkrise, die damit immer weitere Kreise zieht, gelten die Verwerfungen im Finanzsektor. Doch die eigentlichen Ursachen liegen Jahrzehnte zurück. Dies ist zumindest die Meinung von Tom Anliker, Generaldirektor von Kia Iberia und Vizepräsident der Importeur-Vereinigung Auto-Schweiz. Wie er in seinem gestrigen Vortrag bei einem Seminar des Autogewerbeverbands Schweiz erläuterte, wuchs die Nachfrage nach Autos seit 1972 – das heisst seit der ersten Erdölkrise – jährlich nur noch um 1 Prozent. Zuvor lagen die Wachstumsraten bei fast 6 Prozent.

Doch die Automobilindustrie habe diese stagnierende Nachfrage schlicht ignoriert. Das Resultat: Kapazitäten wurden weiter hochgefahren. Im Jahr 2004, also lange vor der aktuellen Wirtschaftskrise, lag die Auslastung der weltweiten Produktionskapazitäten im Automobilbereich nur noch bei rund 75 Prozent. Und selbst in der jetzigen Situation werden mancherorts die Kapazitäten ausgeweitet. So würden sich kommendes Jahr im Süden der USA 15 neue Produktionswerke von ausländischen Herstellern im Bau befinden.

Kia-Manager Tom Anliker ortet im Automobilbereich drei weitere grundlegende Probleme: Zum Ersten wurde die Zahl der kostenin-



OPHEL-MONTAGE IN RÜSSELSHEIM Bereits 2004 war die weltweite Autoproduktion schlecht ausgelastet. KAI PFAFFENBACH/REUTERS

tensiven Auto-Plattformen massiv erhöht, was aber kaum zusätzlichen Nutzen bringe. Das Gleiche treffe für die Anzahl der Motorenfamilien zu. Zum Dritten sei das Vertriebssystem zu wenig diversifiziert. Dies führe im Vergleich mit anderen Branchen zu einer ineffizienten Distribution.

Computerindustrie als Vorbild

Als Lösung propagiert Tom Anliker einen Radikalumbau der Autobranche. Demnach müsste die gesamte Wertschöpfungskette zerlegt und neu organisiert werden. Als Vorbild dient ihm die Computerindustrie, welche in Geräte unterschiedlicher Hersteller dieselben Intel-Prozessoren und Microsoft-Betriebssysteme integriert und ihre Produkte über verschiedenste Kanäle vertreibt. Analog ist es für Tom Anliker sinnvoll, wenn sich Autohersteller als Motorenbauer, Plattformentwickler oder Montagefirmen spezialisieren. Der Handel sollte sich zudem auf Kundenseg-

mente wie Autovermieter oder Geschäftswagen statt auf Marken ausrichten.

Implizit wirft Tom Anliker der Politik vor, in der Vergangenheit ineffiziente Strukturen am Leben erhalten zu haben: «Der Wandel wäre längst eingeläutet, hätte die Autobranche nicht eine solch grosse volkswirtschaftliche Bedeutung.» So hänge weltweit etwa jeder zehnte Arbeitsplatz an der Autoindustrie, in Ländern mit eigenen Herstellern sei es sogar jede vierte bis sechste Stelle.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass sich Tom Anliker gegenüber den geplanten milliardenschweren Staatsprogrammen skeptisch zeigt. Er sieht eine erste Bewegung, dass die nationalen Hilfspakte den Überlebenskampf auf eine höhere Ebene verschieben. Der Kampf der einzelnen Autofirmen drohe zu einem zwischenstaatlichen Kampf auszuarten, bei dem entscheidend sei, welches Land bereit sei, wie viel Steuergeld

in seine nationale Autoindustrie einzuschiesse.

Am gestrigen Seminar waren weiter skeptische Stimmen gegenüber den «Verschrottungsprämien» zu hören, die Frankreich eingeführt hat und über die in Deutschland diskutiert wird. Die Massnahme rege zwar dazu an, den Kauf von Neuwagen vorzuziehen. Daure die Krise aber lange, breche die Nachfrage zu einem späteren Zeitpunkt umso stärker ein, mahnte Robert Rademacher, Präsident des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes. Dies habe man in Spanien erlebt, wo im vergangenen Jahr die Verkäufe von Neuwagen um 28 Prozent zurückgingen.

Rademacher gab auch einen Vorgesmack, was den Schweizer Autohändlern bald blühen könnte. Nach vorläufigen Ergebnissen schrieb in Deutschland, das 2008 einen Rückgang der Neuwagenverkäufe um 2 Prozent verzeichnete, letztes Jahr jeder zweite Händler rote Zahlen.

Das Wachstum geht zurück

Hupac Das letzte Quartal drückt auf das Ergebnis

Die Wirtschaftskrise hat sich im vergangenen Jahr auch auf das Geschäft der im kombinierten Verkehr tätigen Hupac ausgewirkt. Nach einem schwachen letzten Quartal blieb noch ein Verkehrswachstum von 1,8 Prozent. Dem Abschwung will Hupac mit strengem Kostenmanagement und wettbewerbsfähigen Preisen begegnen. 2008 beförderte Hupac 702 308 Lastwagensendungen auf der Schiene, wie das Unternehmen mitteilte. Während im ersten Quartal noch zweistellige Zuwachsraten resultierten, verflachte das Wachstum zusehends im Zuge der Wirtschaftskrise. Im letzten Quartal lag das Verkehrsvolumen dann deutlich unter dem Niveau der Vorjahresperiode, sodass aufs ganze Jahr ein Wachstum von 1,8 Prozent verglichen mit 2007 resultierte.

Die einzelnen Geschäftsbereiche entwickelten sich unterschiedlich. Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr ergab sich ein Zuwachs von 2,5 Prozent. Der transalpine Verkehr durch die Schweiz nahm um 2,3 Prozent ab, während der neu aufgenommene Verkehr durch Österreich um 6,3 Prozent anstieg. Der nichttransalpine kombinierte Verkehr erzielte eine Steigerung von 14,1 Prozent. Einen starken Rückgang musste Hupac hingegen bei der Rollenden Autobahn hinnehmen, auf der das Verkehrsvolumen um einen Fünftel zurückging. Die Hupac will ihr Verkehrsnetz trotz dem Nachfragerückgang aufrechterhalten. (AP)

Kein Bonus für Banker

Frankreich Wer vom Staat Geld will, muss verzichten

Die französische Regierung hat sich nach hartem Ringen durchgesetzt: Die wichtigsten Bankmanager des Landes verzichten auf ihre Boni.

STEFAN BRÄNDLE, PARIS

In Frankreich existiert noch eine Instanz, die ab und zu zum Rechten schaut – der Staat. Präsident Nicolas Sarkozy hat erreicht, was die Öffentlichkeit seit langem verlangt: Bankmanager verlieren für einmal ihren teilweise millionenschweren Jahresbonus, den sie vom Geschäftsverlauf her nicht verdient haben. Betroffen sind die Spitzenmanager jener französischen Grossbanken, die in den Genuss einer öffentlichen Kapitalspritze kommen – und das sind viele.

Wie der Pressedienst des Staatschefs am Dienstagabend verlauten liess, haben sich die betroffenen Bankspitzen bei einem anderthalbstündigen Gespräch mit Sarkozy dazu bereit erklärt. Nachdem BNP Paribas schon zuvor von sich aus auf die Entrichtung dieser Boni verzichtet hatte, doppelten im Élysée auch die anderen Grossbanken

wie Société Générale, Crédit Agricole oder Crédit Mutuel sowie die Sparkassen und Volksbanken nach.

Sarkozys Machtwort

Der Verzicht betrifft damit erstmals den Sektor eines ganzen Landes. Bisher war es nur vereinzelt zu solchen Entscheidungen gekommen, so in Deutschland (Josef Ackermann bei der Deutschen Bank), den USA (Merrill Lynch), Grossbritannien (Royal Bank of Scotland) oder Italien (Unicredit). Der Präsident des französischen Bankenverbandes, Georges Pauget, hatte sich noch am Montag dagegen gewehrt, aus Geldhäusern in Krisenzeiten Sündenböcke zu machen und sie als «perfekte Zielscheiben» zu benützen.

Darauf sprach Sarkozy ein Machtwort: Wenn diese Bankmanager nicht auf ihre Boni des Jahres 2008 verzichteten, erhielten sie kein Geld aus dem neu geplanten Rettungsplan für den Sektor. Wohl aus Angst vor ihren Verwaltungsräten gaben darauf die Banker der Société Générale und des Crédit Agricole, gefolgt von anderen, ihre Weigerungshaltung auf. Man versteht ihr

Zögern: Der Generaldirektor von BNP Paribas, Baudouin Prot, hatte 2007 ein Einkommen von 900 000 Euro erhalten und dazu einen Bonus von 2,27 Millionen. Société-Générale-Chef Daniel Bouton verdiente 1,25 Millionen Euro und strich daneben eine variable Zulage von über 2 Millionen ein; Georges Pauget vom Crédit Agricole kam auf 920 000 Euro Salär und 607 000 Euro Bonus.

Auch die Auto-Patrons?

Wirtschaftsministerin Christine Lagarde ging gestern noch einen Schritt weiter und erklärte, der Verzicht müsse auch auf die Patrons der Autohersteller ausgeweitet werden. Diesen Unternehmen hat die Regierung am Dienstag ein neues Hilfspaket in Aussicht gestellt. Es wäre «absurd», Staatsmittel in Firmen wie Renault oder Peugeot zu stecken, «die mit diesem Geld dann Superboni gewähren», meinte Lagarde, die es für «wahrscheinlich» hält, dass die Angesprochenen mitziehen. Renault-Chef Carlos Ghosn und Peugeot-Citroën-Boss Christian Streiff hatten zuvor abgewinkt. Wie die Bankmanager auch.

Gisler



MARKUS GISLER

In London ist der Bär los

GROSSBRITANNIEN WANKT. Das Pfund verliert rapide an Wert. Vor zwei Jahren noch Fr. 2.50 teuer, kostete es gestern noch Fr. 1.57, allein innert Wochenfrist beträgt der Rückgang sieben Prozent. Am Wochenende musste die britische Regierung notfallmässig ein zweites Rettungspaket für die Banken schnüren. Darauf stürzten die Kurse der Banktitel erst recht ein, die einst so stolze Royal Bank of Scotland, Britanniens grösste Bank, brach am Montag förmlich zusammen (-66 Prozent). Die Bank gehört jetzt zu 70 Prozent dem Staat. Wichtige Politiker fordern jetzt, die Royal Bank of Scotland (RBS) und Lloyds Bank sollten umgehend ganz verstaatlicht werden, um zu verhindern, dass Grossbritannien als Schuldner von den Agenturen herabgesetzt wird. RBS meldete vor wenigen Tagen einen Jahresverlust von umgerechnet über 40 Milliarden Franken, der Aktienkurs ist nicht einmal mehr ein Schatten seiner selbst. Gerade zwei Milliarden Pfund beträgt heute noch der Börsenwert, das ist, um einen böswilligen Vergleich zu bringen, noch die Hälfte dessen, was der Schoggihersteller Lindt & Sprüngli an Börsenkaptalisierung auf die Waage bringt.

DOLCHSTOSSARTIG kommentierte gestern Jim Rogers, zusammen mit Georg Soros Mitgründer des berühmten Quantum Fund, die Situation des Finanzplatzes London: «Es ist einfach: Das Vereinigte Königreich hat nichts mehr zu verkaufen.» Die zwei Säulen der britischen Wirtschaft seien das Öl in der Nordsee und London als grösster Finanzplatz gewesen, sagte Rogers. Doch das Nordseeöl gehe zur Neige (und kostet aktuell noch 33 Dollar) und der Finanzplatz sei am Ende. Das Finanzzentrum der Welt ziehe nach Osten, resümiert der Finanzspezialist und wagt eine ebenso düstere Prognose für das Pfund. Dieses werde bald eins zu eins zum Dollar gehandelt werden, also nochmals etwa dreissig Prozent tiefer als heute.

ALS SINNBILD dieses plötzlichen und dramatischen Niedergangs muss der britische Fussball herhalten. Der russische Oligarch Abramowitsch versucht derzeit, Chelsea nach Dubai oder Saudi-Arabien zu verkaufen, und Manchester United hat eben den Hauptsponsor AIG verloren, jene US-Versicherung, die sich im Investmentbanking verrannt hat und mit über 100 Milliarden Dollar vor dem Untergang gerettet werden musste.

AM BRITISCHEN BANKENSYSTEM wird deutlich, wie dramatisch die Situation rund um die Finanzkrise wieder geworden ist. Unterkapitalisiert und entsprechend mit Fremdkapital aufgeblasen, fehlen den Banken die Reserven, um all die notwendigen Abschreibungen überstehen zu können. Wie seinerzeit der japanische Immobilienmarkt war auch der britische (und übrigens vor allem auch der irische) völlig überhitzt. Wenigstens davor sind die Schweizer Banken bewahrt.

DIE LAGE IN DEN USA ist nicht besser. Jetzt, wo die Welle der Euphorie rund um die Amtseinsetzung von Barack Obama als Hoffnungsträger eines neuen Amerika erbbt, tritt die desolante Situation des US-Finanzsystems wieder in den Vordergrund. Nouriel Roubini, der viel zitierte Professor der New York University, hat gestern an einer Konferenz in Dubai neue, furchterregende Prognosen gemacht. Die Kreditverluste im US-Finanzsystem würden sich nach seiner Schätzung nun auf 3600 Milliarden Dollar auf türmen, sagte der Ökonom, der schon früher mit seinen düsteren Prognosen richtig lag. Konkret bedeutete das, dass das US-Finanzsystem insolvent beziehungsweise die Banken de facto bankrott seien, da diese Verluste das ursprünglich vorhandene Eigenkapital von 1400 Milliarden bei weitem übersteigen.

MIT BLICK AUF die im US-Markt immer noch stark engagierten UBS und CS tun wir deshalb gut daran, uns warm anzuziehen.

wirtschaft@azag.ch