Immer mehr Chinesen können sich ein neues Auto leisten. Zumindest die Pekinger Polizei fährt schon Volkswagen

FOTO: PA/DPA/EPA/MICHAEL REYNOLDS

Nicht den Anschluss verpassen

Deutsche Autohersteller verlieren im Zukunftsmarkt China – Gefragt ist klein und sparsam

Von Marco Dalan
und Nikolaus Doll

BERLIN – Wenn sich die krisengeplagten Vorstandschefs deutscher Autokonzerne entspannen wollen, greifen sie zu den Absatzzahlen für China. Dort ist vom Crash der Branche nichts zu spüren. Im rabenschwarzen Jahr 2009 verbuchte Daimler in China ein Absatzplus von rund 60 Prozent auf 60 000 Autos, BMW einen Zuwachs von 36 Prozent. Und es läuft weiter wie geschmiert: Im Januar beispielsweise konnte Audi doppelt so viele Autos verkaufen wie im Vorjahresmonat.

Gute Aussichten offenbar, doch der chinesische Autoexperte Kuang-Hua Lin warnt im WELT-Gespräch: „Alle reden vom riesigen chinesischen Markt und melden Absatzerfolge. Aber gerade die deutschen Autobauer laufen derzeit Gefahr, abgehängt zu werden." Zwar wächst Chinas Automarkt weiter in atemberaubenden Tempo. „Dennoch haben 2009 alle Hersteller aus Deutschland mit Ausnahme von Mercedes spürbar Marktanteile in China verloren. Gerade chinesische Konkurrenten sind noch erfolgreicher und wachsen noch schneller", sagt Lin, Chef der Unternehmensberatung Asia-Pacific Management Consulting. „Die Deutschen können bei den Kosten langfristig nicht mithalten, ihre Produkte sind teuer – für das Gros der Chinesen schlicht zu teuer."

Die Modelle, die sich im chinesischen Massenmarkt besonders gut verkaufen, bieten deutsche Hersteller mit Ausnahme von Volkswagen praktisch nicht an. „Gefragt sind kleine, günstige Autos, aufgrund der Ein-Kind-Politik ausgelegt für drei Personen und etwas Gepäck", so Lin. Und sparsame Motoren: Fahrzeuge mit einem Hubraum bis 1,6 Liter machen 70 Prozent des gesamten Absatzes im Reich der Mitte aus. „Im Bereich Low-cost ist das Wachstum in China besonders groß. Aber dort ist von den deutschen Herstellern nur Volkswagen ansatzweise aufgestellt", sagt Autoexperte Stefan Bratzel. Dabei kommt es auf Privatkunden an: Im Pkw-Geschäft steckt das Wachstum. 53 Prozent mehr Pkw als im Vorjahr wurden 2009 in China verkauft. Immer mehr Chinesen können sich einen Neuwagen leisten.

Die Krise hat Chinas Autobauer beflügelt. 2009 wurden 46 Prozent mehr Autos auf dem Heimatmarkt abgesetzt. Die Binnennachfrage ist stark: Die Krise hat vor allem die Exportwirtschaft getroffen, doch die hat nur einen recht kleinen Anteil an der Gesamtwertschöpfung. Zudem pumpt Peking über 600 Mrd. Euro in Infrastrukturprojekte, kurbelt so die Wirtschaft an. Auch wurde die Autobranche mit einer Abwrackprämie und Steuernachlässen gestützt.

Zumindest mittelfristig müssten die Deutschen jedoch aufgrund ihres technischen Vorsprungs punkten. Gerade in China ist das Auto mit Verbrennungsmotor wohl bald ein Auslaufmodell. „Die Staatsführung wird es kaum zulassen, dass in naher Zukunft Hunderte Millionen von Chinesen mit Autos herkömmlicher Technik und den bekannten Folgen für die Umwelt herumfahren", meint ein BMW-Manager. Peking plant, den Benzinmotor so bald wie möglich von den Straßen zu verbannen, doch die inländischen Anbieter hinken bei alternativen Antrieben chancenlos hinterher. „Deutsche Hersteller sind weltweit führend bei Innovationen. Aber was alternative, umweltfreundliche Antriebe angeht, sind sie vor allem bei der Markteinführung zu langsam", stellt Chinaexperte Lin fest. „Die Deutschen sind Perfektionisten, das bremst sie. Chinesische Hersteller sind da pragmatischer bei neuen Techniken – aber eben nicht so perfekt."

Das hält sie allerdings nicht davon ab, noch in diesem Jahr einen weiteren Anlauf zu nehmen, um auf dem europäischen Markt Fuß zu fassen. „Ich denke, dass chinesischen Hersteller noch 2010 in Deutschland Autos anbieten werden", sagt Lin. „Ihr Trumpf wird die Kostenführerschaft sein. Eine direkte Konkurrenz für die deutschen Autobauer ist das kaum, die sind in anderen Segmenten unterwegs." Mit Modellen wie dem „Landwind" oder dem „Great Wall" hatten die Chinesen bereits die Märkte in Europa angepeilt, waren aber gescheitert. Technik und Ausstattung überzeugten die Kunden nicht.

Noch gibt es rund 100 Autohersteller in China, aber die Branche steht vor einer Konzentrationswelle. „Vermutlich läuft es in der Autobranche Chinas auf die Entwicklung bei den Fluglinien oder im Bergbau hinaus. In diesen Fällen hatte die Regierung Druck gemacht, damit eine Hand voll weniger, starker Anbieter entsteht", sagt Lin. Die fünf größten Hersteller stehen schon für 71 Prozent des Absatzes in China – zumindest mittelfristig können sie in der Weltliga mitmischen. Den deutschen Konzernen rät Bratzel zum Gegenangriff: „Sie müssen den chinesischen Markt noch stärker ins Visier nehmen, am besten mit der Produktion vor Ort und einem inländischen Partner, mit dem gemeinsam unter dessen Label Kleinwagen produziert werden. Sonst leiden Marken wie Mercedes oder BMW."

Marktplatz

Warnsignal aus Fernost

Von Nikolaus Doll

Was Autoexperten deutschen Herstellern für die Zukunft in China voraussagen, klingt alarmierend: Auf dem am schnellsten wachsenden Automarkt der Welt, werden sie mit jedem Jahr ein Stückchen mehr abgehängt. Die Autobauer aus Japan, Korea und irgendwann die Chinesen selbst, produzieren die einfachen, billigen Fahrzeuge, die im Riesenreich vor allem gefragt sind. Den Deutschen bleibt mit dem Premium-Segment nur eine Nische.

So richtig diese Analyse ist – bei näherer Betrachtung verliert sie einiges an Dramatik. Zum einen ist das Geschäft mit Billigmobilen nicht die Stärke der deutschen Automobilhersteller, und das wird es auch künftig nicht sein. Die Vorstellung, dass Daimler, BMW, Porsche oder selbst Volkswagen bei der Erst- und Massenmotorisierung von Millionen Chinesen die erste Geige spielen, ist absurd. Zum anderen wird auch in China mit steigendem Wohlstand die Nachfrage nach Oberklasse-Wagen steigen.

Dennoch zeigt die Entwicklung in Fernost ein grundlegendes Problem vieler deutscher Hersteller: Ihnen fehlen jene Modelle, die nicht nur auf den Wachstumsmärkten China, Indien oder Indonesien für das große Geschäft sorgen, sondern die zunehmend auch in Westeuropa oder den USA gefragt sind.

Volkswagen oder Renault haben gezeigt, dass es einen Ausweg aus der Misere gibt: Die Wolfsburger kooperieren mit Suzuki und sichern sich so den Zugang zu kommenden Märkten, die Franzosen haben mit Dacia eine Billigmarke aufgebaut. Ob Daimler und BMW bald dem Beispiel folgen? Kaum, das zeigen die geplatzten Fusionen der Schwaben und das trotzige „Mia san mia" in München. Erst muss die Not noch größer werden.

nikolaus.doll@welt.de

Riesige Nachfrage

■ Mit 13,6 Mio. verkauften Autos 2009 ist China heute der größte Automarkt der Welt. Nach Einschätzung von Experten werden 2010 wohl 15 Mio. verkauft, 2012 rund 20 Mio. In den USA, einst der größte Automarkt, wurden 2009 zehn Mio. Fahrzeuge abgesetzt.

■ Selbst Mittelklasseautos deutscher Hersteller sind für die Mehrheit der Chinesen unerschwinglich. So kostet das derzeit beliebteste Modell, der F3 des heimischen Herstellers BYD, rund 40 000 Renminbi (etwa 4300 Euro). Der QQ3 von Chery kostet 20 000 Renminbi. Den Santana von Shanghai Volkswagen gibt es ab 50 000 Renminbi. *Da.*

WELT ONLINE

Wie Opel-Chef Nick Reilly die Marke wieder sexy machen will
welt.de/opel

Autobauer wollen von der Krise nichts mehr wissen

Vorsichtige Zuversicht beim Genfer Automobilsalon

Von Marco Dalan
und Nikolaus Doll

DÜSSELDORF/BERLIN – Trotz der millionenfachen Rückrufe von Toyota und der unsicheren Aussichten über die Entwicklung auf den Automärkten ist die PS-Branche im Vorfeld des Genfer Automobilsalons (4. bis 14. März) vorsichtig zuversichtlich. „Wir kommen mit einem hohen Drehmoment aus der Krise", sagte Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche jüngst. VW-Konzernvertriebsvorstand Christian Klingler räumt zwar ein, dass 2010 herausfordernd werde. Dennoch wollen die Wolfsburger besser als die Konkurrenz abschneiden und Marktanteile hinzugewinnen. Und BMW rechnet in diesem Jahr mit einem moderaten Wachstum.

„Die ersten Verkaufszahlen und Ordereingänge des Jahres 2010 deuten auf eine weitere Verbesserung des weltweiten Automobilmarktes hin", sagt Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Nach seinen Schätzungen wird der weltweite Absatz gegenüber 2009 um mehr als fünf Prozent auf 55,98 Mio. Autos steigen. Getragen wird das Wachstum von China, Indien und Japan. Auch der nordamerikanische Markt könne sich erholen und zulegen. Etwas skeptischer ist Experte Willi Diez, der lediglich von einem Wachstum des Automarktes um gut drei Prozent auf knapp 52 Mio. Fahrzeuge ausgeht. „2010 wird dabei insofern ein ‚historisches Jahr' sein, als Asien mit 17,9 Mio. verkauften Einheiten zur größten Automobilregion der Welt aufsteigen wird", sagt der Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft in Geislingen. Aber auch für die deutschen Autohersteller werde es ein besonderes Jahr. Sie dürften erstmals mit rund 4,9 Mio. Einheiten mehr Autos im Ausland als in Deutschland bauen. Im Inland wird die Produktion bei etwa 4,87 Mio. Fahrzeugen liegen.

Beherrschendes Thema in Genf dürfte jedoch Toyota sein. Wegen klemmender Gaspedale, rutschender Fußmatten und defekter Bremsen mussten die Japaner bislang mehr als 8,5 Mio. Fahrzeuge in die Werkstätten zurückholen. Doch in der Branche ist am Ende niemand vor möglichen Rückrufen gefeit. Zahlreiche Hersteller bauen möglichst viele identische Teile in möglichst viele Modelle ein. Geht ein Teil kaputt, kann die Panne Millionen von Fahrzeuge treffen.

Für die Branche ist Genf ein Schaulaufen für hochpreisige Oberklassemodelle, aber auch Klein- und Kompaktwagen. Zu den wichtigsten Neuvorstellungen zählen etwa der Porsche Cayenne, das Mercedes-Benz E-Klasse Cabrio, der Audi A1, der 5er-BMW, der Opel Meriva oder auch der Toyota Auris Vollhybrid. Ein wichtiges Thema ist die Elektromobilität. Der Serieneinsatz ist zwar noch bei fast allen Herstellern in weiter Ferne. Doch zumindest als Konzeptstudien sind Elektroautos und Hybridmodelle, die einen Verbrennungs- und einen Elektromotor haben, fast allgegenwärtig. Mercedes-Benz scheint dabei unter den Deutschen am weitesten zu sein. Die Stuttgarter wollen bereits 2012 einen Elektro-Smart in Serie produzieren. BMW ist mit einer größeren Testflotte unterwegs, und Opel plant das Elektroauto „Ampera". Noch Zeit mit Elekroautos lässt sich dagegen Volkswagen.

Toyota hat den Auris überarbeitet. Thema dürfte aber auch die Rückrufaktion sein

Porsche präsentiert auf dem Automobilsalon in Genf seinen neuen Cayenne

Starke Farbe, schicke Form: Der Audi A1 wird auf der Autoschau vorgestellt

Gut für die Frisur: Das E-Klasse Cabrio hat einen speziellen Windabweiser

FOTOS: PORSCHE, OPEL, DAIMLER, AUDI A1, TOYOTA/DPA/TMN

Der angeschlagene Autobauer Opel zeigt eine Neuversion seines Meriva

TERMINE vom 1. bis 7. März

MONTAG, 1. MÄRZ

Politik und Wirtschaft

Düsseldorf. Jahrespressekonferenz des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (11:00)

Unternehmen

GFT Technologies. Bilanzpressekonferenz (09:30)
Mercedes-Benz Bank. Jahrespressegespräch (11:00)
HSBC. Zahlen 2009 (ca. 09:00)
Kühne & Nagel. Zahlen 2009 (07:00), Bilanzpressekonferenz
Vivendi. Endgültige Zahlen 2009
Bank of America. Beginn des Prozesses gegen die Bank wegen angeblicher Täuschung von Aktionären im Zusammenhang mit der Übernahme von Merrill Lynch

Konjunktur

Deutschland. Außenhandelspreise Januar (08:00) ● Zahlen zu Unternehmen mit Online-Handel für 2009 (08:00) ● Einkaufsmanagerindex Februar (09:55)
EU. Einkaufsmanagerindex Eurozone Februar (10:00) ● Arbeitslosigkeit Januar (11:00) ● EZB Ankündigung Haupt-Refi-Tender (15:30)
Frankreich. Einkaufsmanagerindex Februar (09:50)
Großbritannien. Einkaufsmanagerindex Februar (10:30) ● Verbraucherkredite Januar (10:30)
Italien. Einkaufsmanagerindex Februar (09:45) ● BIP 2009 (11:00)
Schweiz. Einkaufsmanagerindex Februar (09:30)
USA. Persönliche Auslagen Januar (14:30) ● Persönliche Einkommen Januar (14:30) ● ISM Index Februar (16:00) ● Bauausgaben Januar

DIENSTAG, 2. MÄRZ

Politik und Wirtschaft

Berlin. Pressekonferenz des Zentralverbandes Deutsches Baugewerbe über die Baukonjunktur (11:00)
Berlin. Forum des Instituts für Makroökonomie in Hans-Böckler-Stiftung zum Thema „Ist nach der Krise vor der Krise? – Wirtschaftspolitische Herausforderungen 2010", mit Wirtschaftsweisem Bofinger
Hannover. Computer-Messe Cebit (bis 6. März)
Karlsruhe. Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Vorratsdatenspeicherung (10:00)
Washington. Anhörung unter anderem von Toyota-Nordamerika-Chef Inaba und des US-Verkehrsministers im Verkehrsausschuss des US-Senats zur Sicherheitskrise bei Toyota (15:00)

Unternehmen

Daimler. Geschäftsbericht 2009
Roche. Generalversammlung
Verbundgesellschaft. Bilanz 2009

Konjunktur

Deutschland. Außenhandel nach Gütern 2009 (08:00)
EU. Vorabschätzung Inflation Eurozone Februar (11:00) ● Erzeugerpreise Industrie Januar (11:00) ● EZB Zuteilung Haupt-Refi-Tender (11:15) ● EZB Wochenausweis Fremdwährungsreserven (15:00)
Italien. Verbraucherpreise Februar
Schweiz. BIP 4. Quartal (07:45)
USA. Autoverkäufe Februar (am frühen Abend erwartet)
Japan. Bank of Japan Geldmenge Februar (01:50)

MITTWOCH, 3. MÄRZ

Politik und Wirtschaft

Berlin. „Energieforum 2010" des Forums für Zukunftsenergien zum Thema „Nachhaltige Energieversorgung – Radikaler Systemwandel oder stetige Entwicklung", mit Wirtschaftsstaatssekretär Homann (angefragt) und EWE-Chef Brinker
Frankfurt. 3. Finanzplatztag der WM Gruppe und der IHK Frankfurt (bis 4. März), mit Vertretern der Deka Investment GmbH, der Royal Bank of Scotland, der BHF-Bank und dem Präsidenten des Ifo-Instituts, Sinn
Frankfurt. Deutsche Börse überprüft die Aktienindizes
München. Internationale Handwerksmesse (bis 9. März)

Unternehmen

Adidas. Zahlen 2009 (07:30), Bilanzpressekonferenz (10:00)
Aurubis. Hauptversammlung (10:00)
DZ Bank. Bilanzpressekonferenz
Fraport. Vorläufige Zahlen 2009 (07:00), Analysten- u. Investorenkonferenz (13:00)
QSC. Vorläufige Zahlen 2009 und Ausblick 2010
Symrise. Zahlen 2009 (07:30), Bilanzpressekonferenz in Frankfurt
Adecco. Zahlen 2009 (07:00)
British Airways. Verkehrszahlen Februar
Holcim. Zahlen 2009, Bilanzpressekonferenz (09:30)

Konjunktur

Deutschland. Dienstleistungsindex Februar (09:55)
EU. Dienstleistungsindex Eurozone Februar (10:00) ● EZB MFI Zinsstatistik (10:00) ● Einzelhandel Januar (11:00)
Frankreich. Dienstleistungsindex Februar (09:50)
Großbritannien. Dienstleistungsindex Februar (10:30) ● Bank of England Ratssitzung (10:30)
Italien. Dienstleistungsindex Februar
USA. MBA Hypothekenanträge (Woche) (13:00) ● Challenger Report Februar (13:30) ● ADP Arbeitsmarktbericht Februar (14:15) ● ISM Dienstleistungsindex Februar (16:00) ● EIA Ölmarktbericht (Woche) (16:30) ● Beige Book (20:00)

DONNERSTAG, 4. MÄRZ

Politik und Wirtschaft

Berlin. Pressekonferenz von Enertrag, Total und den Berliner Flughäfen über die erste CO2-freie Tankstelle mit komplett eigener Energieversorgung am zukünftigen Flughafen BBI
Bonn. Pressekonferenz Gläubigerschutzvereinigung Deutschland im Rahmen ihres Bundeskongresses mit dem Motto „Sanierung als Chance für den deutschen Mittelstand"
Frankfurt. VCI legt Bericht über die wirtschaftliche Lage der chemischen Industrie im vierten Quartal 2009 vor
Frankfurt. Pressegespräch mit Allianz-Chefvolkswirt Heise zum Thema „Staatsverschuldung in Europa – Analyse und Handlungsoptionen"
München. Entscheidung des Landgerichts München I über Schadenersatzklagen von rund 900 Mio. Euro von professionellen Anlegern gegen den Immobilienfinanzierer Hypo Real Estate erwartet (12:00)
München. Pressekonferenz des Verbandes der Vereine Creditreform zum Thema „Wirtschaftslage Handwerk, Frühjahr 2010" (11:00)
Genf. Internationaler Automobil-Salon Genf (bis 14. März)
Luxemburg. Urteil des Europäischen Gerichtshofes über staatlich festgelegte Mindestpreise für Tabakwaren

Unternehmen

Allianz SE Reinsurance. Pressegespräch zum Thema „Winter 2009/10 – Fakten, Trends, Klimawandel"
Beiersdorf. Zahlen 2009, Bilanzpressekonferenz (10:00)
BerlinHypo. Bilanzpressekonferenz
Carl Zeiss Meditec. Hauptversammlung (10:00)
IKB. Zahlen drittes Quartal
Linde. Vorläufige Zahlen 2009
ProSieben Sat.1. Vorläufige Zahlen 2009, Bilanzpressekonferenz (11:00)
Sparkassen und Giroverband Hessen-Thüringen. Bilanzpressekonferenz (10:30)
Ahold. Zahlen viertes Quartal
Aviva. Vorläufige Zahlen 2009
Easyjet. Verkehrszahlen Februar
GDF Suez. Zahlen 2009
Maersk. Zahlen viertes Quartal

Konjunktur

Deutschland. Umsatzsteuerstatistik 2009 (08:00)
EU. EZB Ratssitzung (09:00) ● BIP 4. Quartal, erste Schätzung (11:00) ● EZB Sitzungsergebnis (13:45) ● EZB Pressekonferenz zur Ratssitzung (14:30)
Großbritannien. Bank of England Ratssitzung (10:30)
Schweiz. KOF Monetary Policy Communicator (17:30) ● Wochenausweis Geldmenge (22:30)
USA. Monster Beschäftigungsindex Februar (12:00) ● Erstanträge Arbeitslosenhilfe (Woche) (14:30) ● Arbeitsproduktivität 4. Quartal (14:30) ● Industrieaufträge Januar (16:00) ● Anstehende Hausverkäufe Januar (16:00) ● EIA Erdgasberichte (Woche) (16:30)

FREITAG, 5. MÄRZ

Wirtschaft und Politik

Berlin. Sitzung des Bundesrates (09:30), Themen sind unter anderem Maßnahmen gegen Spekulationen auf den Finanzmärkten, die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, die Abschaffung des Finanzplanungsrates und das Ausführungsgesetz zur EU-Ratingverordnung
München. Spitzengespräch der deutschen Wirtschaft, mit Bundeskanzlerin Merkel und den Präsidenten von BDA, BDI, DIHK und ZDH
London. Großbritanniens Premierminister Brown als Zeuge vor den Irak-Untersuchungsausschuss geladen

Unternehmen

Air Berlin. Verkehrszahlen Februar
Salzgitter. Endgültige Zahlen 2009
Raiffeisen Bankengruppe. Zahlen 2009 (07:00)
SAS. Verkehrszahlen Februar (11:00)

Konjunktur

Deutschland. Auftragseingang Industrie Januar (12:00)
USA. Arbeitslosenquote Februar (14:30) ● Beschäftigte ex Agrar Februar (14:30) ● Wochenstunden Februar (14:30) ● Stundenlöhne Februar (14:30) ● Verbraucherkredite Januar (21:00)

SAMSTAG, 6. MÄRZ

Reykjavik. Volksabstimmung in Island über eine milliardenschwere Rückzahlung verlorener Spargutaben an Großbritannien und die Niederlande

SONNTAG, 7. MÄRZ

Basel. Global Economy Meeting der Zentralbankchefs aus Industrie- und Schwellenländern bei der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (bis 8. März)

DIE WELT erstellt diesen Dienst aus zuverlässigen Quellen und geht davon aus, dass diese korrekt sind. Für gleichwohl bestehende Fehler und Unvollständigkeiten kann DIE WELT jedoch keine Haftung übernehmen.

Kontakt: **wirtschaftstermine@welt.de**