

SPIEGEL ONLINE - 09. März 2007, 17:37

URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,470847,00.html>

## DEUTSCHE AUTOKONZERNE

# Aus Freude am Wrrrrrrrrrrrrrumm

Von Arvid Kaiser

**Deutsche Autohersteller stehen für größer, schneller, teurer - mit Erfolg, den die Börse honoriert. Doch die Diskussion um den Klimaschutz bringt die Regeln der Branche durcheinander - und könnte den Niedergang von Konzernen wie BMW, Mercedes und Audi bedeuten.**

Hamburg - Autoaktien sind nicht zu bremsen. Die Kurse sind in den vergangenen Jahren stark gestiegen, die Volkswagen-Aktie legte 2006 sogar um 92 Prozent zu. Trotzdem erscheinen die Titel mit Kursgewinn-Verhältnissen zwischen 10 und 16 immer fair bewertet. Das liegt vor allem an den prächtigen Gewinnen. In Sachen Profitabilität stehen die deutschen Hersteller an der Weltspitze.



Pflicht-Liebling Bugatti Veyron: 1001 PS, 400 Stundenkilometer, 24 Liter Benzin - und 571 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer

In diesen Tagen wird aber wenig über solche Zahlen geredet - obwohl mit VW und BMW zwei Dax-Schergewichte ihre Bilanzen vorlegten. Die Diskussion über den Klimaschutz erweist sich für die Hersteller als hartnäckige Spaßbremse.

Nur eine Mode? Ein wenig klingen die Chefs der Autokonzerne, als würden sie so denken - Klimaschutz gut und schön, aber wenn die lästigen Fragen beantwortet sind, beginnt wieder das echte Geschäft. "Unsere Aufgabe als Hersteller ist nun mal, die Wünsche unserer Kunden zu befriedigen", sagte etwa VW-Chef Martin Winterkorn im SPIEGEL-Interview.

So ähnlich allerdings sahen die "Big Three" in den USA, GM, Ford und Chrysler, ihre Rolle bis vor wenigen Jahren auch. Mochten Umweltschützer die spritfressenden Straßenkreuzer und schmutzschleudernden Sportgeländewagen auch kritisieren - sie wurden gekauft. Das hat sich geändert. Plötzlich begeisterten sich die US-Kunden mehr für asiatische Sparmobile als für heimische SUVs. Die US-Autoindustrie erlebt eine der schwersten Krisen ihrer Geschichte.

### TERMINVORSCHAU

#### Freitag, 9. März

EADS stellt seine Bilanz vor (München)  
Volkswagen präsentiert seine Bilanz vor (Wolfsburg)  
Die Lufthansa und Swiss geben Verkehrszahlen für Februar bekannt  
Aus den USA kommen neue Zahlen zur Handelsbilanz und zur Arbeitslosigkeit

#### Montag, 12. März

Aus Japan kommen Zahlen

Die deutsche Klientel der Premiummarken störte sich bislang wenig an Ökosteuern und steigenden Benzinpreisen. Auch dass die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer sich in Zukunft nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß richten soll, würde den Absatz wohl kaum einbrechen lassen. Denn die Käufer gerade der größten Verschmutzer spüren den Preis kaum. Viele können ihn direkt an die Steuerzahler weitergeben: Gut die Hälfte der in Deutschland neu zugelassenen Autos sind Dienst- oder Firmenwagen.

Die Fahrer bezahlen sie nicht selbst, und die Besitzer können einen Großteil des Kaufpreises - Betriebskosten wie Kfz-Steuer oder Benzin sogar vollständig - von der Steuer absetzen. Am größten ist der Steuervorteil natürlich bei den teuersten Autos. Deshalb beträgt der Firmenwagenanteil bei manchen Modellen von BMW oder Mercedes-Benz bis zu 80 Prozent.



ausstoßen, kommen 47 von deutschen Herstellern. Bei den Sparmodellen, die heute schon den geplanten Grenzwert der EU von 130 Gramm einhalten, ist das Verhältnis umgekehrt.

Kein Wunder, dass sich die französischen und italienischen Kleinwagenspezialisten fröhlich zum Klimaschutz bekennen. Unter ihrem Einfluss hat der europäische Automobilverband ACEA sich gegenüber der EU verpflichtet, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2012 im Durchschnitt auf 140 Gramm pro Kilometer zu senken. Fiat hat dieses Ziel bereits erreicht. Für Peugeot-Citroën und Renault fehlt nicht mehr viel. Die Deutschen stehen dagegen zwischen 161 (VW) und 192 (BMW) - Porsche ist mit knapp 300 Gramm jenseits von Gut und Böse - und reißen so den europäischen Durchschnitt nach oben.

Italiener und Franzosen blieben daher stumm, als EU-Umweltkommissar Stavros Dimas im Februar ein Gesetz ankündigte, weil die Industrie mit ihrer Selbstverpflichtung versagt habe. Ihnen kam der Vorschlag gelegen, den Grenzwert auf 120 Gramm zu setzen und jeden Konzern einzeln auf dieses Ziel zu verpflichten. Das würde Porsche, aber auch BMW oder DaimlerChrysler zu horrenden Strafen zwingen, wollten sie nicht ihre gesamte Modellpolitik aufgeben.

Nach wütendem Protest aus Deutschland ist die wahrscheinliche Lösung, dass der Grenzwert nach Motorleistung oder Verbrauch differenziert wird, aber im Durchschnitt 130 Gramm ergibt. Bis zum Treffen der EU-Umweltminister im Juni soll die Linie festgezurrert werden. Ob das gelingt, ist fraglich. Für die deutsche Industrie wäre das günstig - solange die Bundesregierung den Europäischen Rat leitet.

Auf Dauer führt kein Weg an klimafreundlicheren Autos vorbei. Sicher sind die deutschen Hersteller in der Lage, sich daran anzupassen - die Frage ist nur, wie schnell. Das müssen langfristig orientierte Anleger beim Kauf von Autoaktien bedenken. **Der Zeitschrift "Economist" war das "Big-car problem" der deutschen Hersteller bereits einen Titel wert: "Losing their vrrrooom?".** Vielleicht sollte Daimler-Chef Zetsche seinen Kollegen aber einfach nur öfter berichten, wie es im einst stolzen Autostaat Michigan aussieht.

© SPIEGEL ONLINE 2007

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

### Zum Thema in SPIEGEL ONLINE:

- ▶ Kritik an Spritfressern: "Economist" knöpft sich deutsche Autokonzerne vor (23.02.2007)  
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,468265,00.html>
- ▶ Durchbruch bei EU-Gipfel: Europa will Weltmeister im Klimaschutz werden (09.03.2007)  
<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,470889,00.html>

### Zum Thema im Internet:

- ▶ Volkswagen: Der Debütant lässt die Muskeln spielen  
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,470928,00.html>
- ▶ Gehaltsreport: Dienstwagen statt mehr Geld  
<http://www.manager-magazin.de/koepfe/karriere/0,2828,470564,00.html>
- ▶ Geldanlage: Am Klimawandel verdienen  
<http://www.manager-magazin.de/geld/geldanlage/0,2828,470421,00.html>
- ▶ Autosalon: Signale aus Genf  
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,470103,00.html>
- ▶ Kfz-Steuer: Berliner Schnellschüsse  
<http://www.manager-magazin.de/geld/artikel/0,2828,467503,00.html>
- ▶ Autoindustrie: Klimawandel verlangt Umdenken  
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,464379,00.html>