

Ein Auto für viele

Experten haben in Stuttgart Geschäftsmodelle der Zukunft diskutiert – Carsharing ist eines der wichtigsten

Mit dem Trend zu Elektrofahrzeugen verlieren zahlreiche Autozulieferer ihr Kerngeschäft. Unvorbereitet sind sie darauf nicht, hat sich beim Branchentreffen in Stuttgart gezeigt. Allerdings spielt sich Mobilität in 30 Jahren vielleicht völlig anders ab als heute.

VON PETKA OTTE

STUTTGART. Wasser- statt Öl- oder Luftfilter. Vereinfacht gesagt, lautet so die Antwort des Filterspezialisten Mann+Hummel auf den Elektromotor. Treibt dieser wie erwartet in den nächsten Jahrzehnten eine wachsende Zahl an Fahrzeugen an, geht dem Ludwigaburger Unternehmen sukzessive das Geschäft aus – viele Komponenten eines Verbrennungsmotors sind beim Elektroantrieb schlicht überflüssig. Beim 12. Zulieferertag Automobil hat Mann+Hummel-Chef Alfred Weber vorgestellt, wie sich das Unternehmen darauf vorbereitet. 2009 hat Mann + Hummel in Singapur eine Niederlassung zur Wasserfiltration gegründet, künftig will Weber mit Membranen zur Wasseraufbereitung einen Teil der wegbrechenden Umsätze in der Autoindustrie wettmachen. „Unser Ziel ist, die Abhängigkeit zu reduzieren“, sagte Weber. Bisher macht der Zulieferer mit Autoherstellern 90 Prozent seines Umsatzes von über zwei Milliarden Euro dieses Jahr. Mann + Hummel stellt sich aber auch auf die veränderten Bedürfnisse seiner Hauptkundschaft ein und versorgt diese etwa mit leichteren Ölwanen aus Kunststoff oder neuartigen Innenraumfiltern.

Laut Klaus Bräunig, dem Geschäftsführer des Verbands der Automobilindustrie (VDA), hat sich die deutsche Autobranche 2010 deutlich erholt, liege aber immer noch knapp unter dem Vorkrisenniveau von 2007. „Der Oktober war der stärkste Exportmonat für die Automobilindustrie jemals“, sagte Bräunig. Vor allem für die Zulieferer bleibe die Situation aber schwierig. Diese erbringen mittlerweile über 75 Prozent der Wertschöpfung am Auto, Wettbewerb und Preisdruck der Hersteller werden deshalb aber nicht weniger, sondern mehr. „Der Stress in der Wertschöpfungskette hat mit dem Aufschwung eher zugenommen“, erklärte Bräunig. Als größte Herausforderung der Zukunft sieht er neben dem technologischen Wandel, der komplett neue Geschäftszweige erforderlich macht, den Zugang zu Krediten, die Verfügbarkeit von Rohstoffen



Flinkster-Mietwagen der Deutschen Bahn. Wissenschaftler glauben, dass sich künftig immer mehr Menschen ein Auto teilen werden

Foto: dpa

sowie einen Trend zu Zusammenschlüssen.

Obwohl die Autoindustrie derzeit regelmäßig mit guten Zahlen glänzt, profitiert nicht jeder gleich von der steigenden Nachfrage. Beispiel Nutzfahrzeuge: Auch 2010 sei die Lkw-Branche noch 70 Prozent von den Verkäufen des Jahres 2008 entfernt, sagte der Daimler-Nutzfahrzeugchef Andreas Renschler. In Europa wurden im September sogar weniger Lkw verkauft als im Vorjahr, Wachstum kommt insbesondere aus Brasilien, wo sich die Verkäufe seit 2000 fast verdreifacht haben. „Brasilien ist für die Nutzfahrzeug-Branche, was China für die Pkw-Industrie ist“, sagte Renschler. Vor allem dank der dortigen guten Geschäfte betrug das Absatzplus im Oktober 37 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. „Wir bewegen uns langsam aus dem Tal raus“, sagte Renschler. Anders als in der Pkw-Industrie

könnten hiesige Modelle aber nicht einfach ins Ausland exportiert werden: „Die Chinesen sind in der Lkw-Entwicklung technologisch circa 30 Jahre zurück.“ Statt wie in Europa 80 000 bis 100 000 Euro koste ein Lkw dort maximal 30 000 Euro. Daimler will deshalb nun ein Joint Venture mit einem chinesischen Hersteller schließen, um die Verkaufszahlen in der Volksrepublik zu erhöhen. In Indien baut der Konzern eine eigene Marke für den dortigen Markt auf.

Jüngere interessieren sich mehr für Handys als fürs eigene Auto

Güter werden wohl noch in Jahrzehnten per Lkw transportiert. Die Pkw-Nutzung indes wird sich grundlegend verändern, meint der Berliner-Sozialforscher Andreas Knie:

„Auf Dauer wird es in Metropolen nicht mehr möglich sein, dass der Einzelne mit seinem Pkw in die Stadt fährt und dieser 90 Prozent seiner theoretischen Einsatzzeit herumsteht.“ Um Städte vor dem Verkehrskollaps zu bewahren und Mobilität für alle bezahlbar zu machen, setzt Knie auf Carsharing-Konzepte, bei denen sich mehrere ein Auto teilen. Daimler rollt sein Konzept „car2go“ derzeit in verschiedenen Großstädten aus, die Deutsche Bahn verleiht Flinkster-Mietwagen und Fahrräder. Knie: „Sharing ist die Formel für die Zukunft.“

Den 18- bis 29-Jährigen kommt das wahrscheinlich entgegen: In den vergangenen 20 Jahren hat sich in Deutschland ihr Anteil an den Neuwagenkäufern auf sieben Prozent mehr als halbiert, andere Dinge wie Internet und Handy werden dafür wichtiger. Und zwar in Deutschland ebenso wie in Japan.