



Tod auf Raten

Automobil-Industrie in Deutschland

Ford Saarlouis ist ja nicht der Anfang, nur ein Symptom für den Beginn der Endphase.

(noch nicht gehört/gelesen? [Hier der Link](#))

Bevor VW den Golf auf den Markt brachte, waren OPEL und Ford *DIE* Volumenproduzenten auf dem deutschen Markt. Die Straßen waren voll von Opel Kadett, Opel Rekord und Opel Kapitän und dazwischen sah man den Ford 12 M und den Ford 17 M. Die stolzen Besitzer dieser Wagen schauten mitleidig auf die Insassen der VW-Käfer mit dem 1200er Boxermotor. Die ersten BMW 1600 und 1800 waren ebensolche Raritäten wie die Benziner von Mercedes Benz, nur auf dem Land, da fuhr man seinen Diesel mit dem Stern auf der Kühlerhaube. Audi gab es noch gar nicht (wieder). NSU machte im Kleinwagengeschäft ein paar gute Ansätze, scheiterte dann aber endgültig mit dem Wankelmotor (RO 80 hieß das Pannenfahrzeug). Borgward war schon aus dem Rennen, und die tollen Automobile aus dem Hause Hans Glas in Dingolfing blieben Exoten auf deutschen Straßen.

Dafür, dass die Neuwagenkäufer alle zwei Jahre ihren Neuen bestellten, sorgte der Rost, der spätestens im vierten Jahr an den problematischen Stellen der Karosserie in Erscheinung trat und nach sechs oder sieben Jahren auch intensiv an den tragenden Elementen von Karosserie und Fahrwerk nagte. Damit sollten sich die Gebrauchtwagenkäufer herumschlagen.

Das bis dahin verhältnismäßig gemütliche Geschäft der Automobilindustrie (und nicht nur dieser) endete schlagartig am 1. Januar 1968. An diesem Tag ist die - nach meiner Einschätzung schlimmste - Veränderung des Steuerrechts für die große Zahl der Konsumenten mit kleinen und mittleren Einkommen in Kraft getreten und hat zugleich die industrielle Struktur Deutschlands vollständig verändert. Statt der alten Umsatzsteuer, die von 1951 bis einschließlich 1967 mit einem Satz von 4 % auf alle Umsätze zwischen Unternehmen und Unternehmen und zwischen Unternehmen und Endkunden erhoben wurde, erhielt Deutschland die

so genannte Mehrwertsteuer, die nun ausschließlich vom privaten Endkunden aufzubringen war. Der Steuersatz lag bei Einführung bei 10 Prozent, heute liegt er, wie wir alle wissen, bei 19 Prozent, und bringt etwa 30 Prozent des gesamten Steueraufkommens in die Taschen des Finanzministers. Dieser Einstieg in die massive Besteuerung des Konsums machte es möglich, die Besteuerung hoher Einkommen zu reduzieren, weil - indirekt - die Besteuerung der Löhne und Gehälter über die Konsumsteuer deutlich erhöht werden konnte.

Doch der andere Aspekt ist noch interessanter. War es bis 1967 für die deutsche Industrie sinnvoll, möglichst alle Fertigungsstufen eines Produktes unter einem Firmendach anzusiedeln, also möglichst nur das notwendige Rohmaterial einzukaufen, um die effektive Steuerlast aus der Umsatzsteuer so gering wie möglich zu halten, kehrte sich diese Strategie vollständig um. Nun wurden nicht mehr nur das Blech, das Glas, der Lack und die Reifen eingekauft, sondern so ziemlich alles, was als fix und fertiges Bauteil am Band der Endmontage "Just in time" gebraucht wurde. Die bitteren, goldenen Zeiten der Zulieferindustrie waren angebrochen. Von den großen, durchweg gewerkschaftlich durchorganisierten Belegschaften, blieb nur noch eben jener Torso übrig, der zuletzt am Band der Endmontage gebraucht wurde. Alle übrigen hatten sich neue Jobs zu suchen, wo in der Regel weniger Gehalt gezahlt wurde, weil die Einkaufsabteilungen der großen Automobilkonzerne sich nun gnadenlos unter den Zulieferern austoben konnten, immer mit der unausgesprochenen Drohung im Gepäck, den Zulieferer fallen zu lassen, was für viele den Ruin bedeutet hätte. Die ganz Großen unter den Zulieferern, wie zum Beispiel Bosch oder Continental, konnten sich in diesem gnadenlosen Preiskampf behaupten, die Kleineren mussten sich bis aufs Blut ausquetschen lassen, oder das Feld räumen.

Die Entwicklung der Montanunion zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) bis hin zur Europäischen Union (EU), wie wir sie heute kennen, schuf eine große Freihandelszone, die es den Konzernen ermöglichte ihre Endmontagebänder da zu installieren, wo entweder der entsprechende Absatzmarkt, oder, öfter, die niedrigsten Löhne zu finden waren. Mit dem Durchmarsch der Globalisierung und der Freihandelsabkommen weitete sich das Netz der Standorte praktisch auf die gesamte Welt aus. Die Marke, der das "Made in Germany" anhaftete, entwickelte sich zu einer Marke "Designed in Germany", wobei auch das nicht mehr ganz stimmte, denn auch Entwicklungsleistungen konnten, wo immer es opportun erschien, über weltweit verstreute Standorte verteilt werden, nachdem die IT-Branche den schnellen, weltweiten Austausch großer Datenmengen möglich gemacht hatte.

Was die deutsche Automobilindustrie über all die Jahre am Leben gehalten hat, und die Anteilseigner lebten nicht schlecht davon, das war die Zuverlässigkeit der kraftvollen und zugleich sparsamen Motoren und die für die deutschen

Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ausgelegten Fahrwerke. Überraschende Technik, die - wer es sich leisten konnte, egal in welchem Land der Erde - als hochrangiges, gut sichtbares Statussymbol mit sich führte.

**Diese Ära ist zu Ende.
Der Individualverkehr ist am Ende.**

Die Kerze "Automobil", als Wirtschaftszweig und als Ausweis individueller Freiheit, brennt von zwei Seiten her.

Am einen Ende brennt die Kerze vom nicht mehr umkehrbare Trend zum selbstfahrenden, vollständig vernetzten Auto her.

Ein Zwischenschritt dieser Entwicklung ist die mehrstufig-hierarchisch aufgebaute, von zentralen Rechnern gesteuerte Bewegung aller Fahrzeugströme und jedes einzelnen Automobils. Die Zentrale übernimmt nach Eingabe des Fahrziels unter Berücksichtigung der Verkehrslage die Streckenwahl und die Einstellung der Fahrgeschwindigkeit. Alles optimiert auf die Minimierung von Staus im Hauptstrom, während die Fahrzeuge in den Verästelungen des Streckennetzes langsam herangeführt werden, bis ein "Slot" frei ist, in den eingefädelt werden kann. Damit entfallen alle bisher erforderlichen Verkehrszeichen, Ampelanlagen, Straßenmarkierungen ebenso vollständig, wie Geschwindigkeitskontrollen und Knöllchen für Falschparker. Der Mensch ist nur noch Fahrgast. Im Endausbau werden so genannte Automobile nur noch auf der letzten Meile als singuläre Einheiten unterwegs sein. Sobald es möglich ist, werden Fahrzeuge gleicher Zielrichtung zu "Zügen" mit Abstand "null" zusammengekoppelt, was die nutzbare Kapazität der Straßen enorm erweitert und zugleich den energiefressenden Luftwiderstand minimiert. Das "eigene Auto" wird äußerlich von allen anderen Automobilen nicht zu unterscheiden sein, lediglich im Interieur und der Raumaufteilung zwischen Passagieren und sonstiger Nutzlast, wird es noch Wahlmöglichkeiten geben. Der Großteil der Nutzer wird jedoch auf das eigene Automobil verzichten, weil es kaum noch einen Vorteil bietet, wenn man sich bei Bedarf einen Leihwagen bestellen kann, der in weniger als fünf Minuten vor der Haustüre stehen wird. Das wird dann auch das Ende des schienengebundenen Personenverkehrs sein.

Die Automobilwirtschaft wird darüber sterben. Übrig bleiben Produktionsanlagen für Norm-Fahrkabinen, die entweder vom Staat (eher nicht) oder von zwei oder drei großen Mobilitätsanbietern abgenommen und ins Streckennetz geworfen werden.

Am anderen Ende brennt die Kerze von der Dekarbonisierung her. Das Verbot der "Verbrenner" und die gezielte Verteuerung jeder Art von (Antriebs-) Energie werden jegliche Mobilität über den per Fahrrad erreichbaren Radius hinaus für

den Normalbürger unerschwinglich machen. Damit wird die Entwicklung der Verteilung der Bevölkerung auf Städte und Land eine neue Richtung einschlagen. Nützliche Produktivkräfte werden in den städtischen Ballungsräumen konzentriert, die Überflüssigen, also die nicht im Produktionsprozess benötigten Arbeitslosen und Rentner werden aus den Ballungsräumen verdrängt, was sich über die passende Einstellung von hohen Löhnen, sowie hohen Mieten in den Städten und niedrigen Transferleistungen und niedrigen Mieten auf dem flachen Land relativ mühelos erreichen lässt.

Die Automobilwirtschaft wird darüber sterben, weil die Nachfrage nach ihren Produkten zusammenbrechen wird.

Beide Trends stehen in direkter Konkurrenz zueinander und fressen sich jeweils (siehe beidseitig brennende Kerze) die zur Vollendung fehlende (auch geistige) Energie weg. Übrig bleibt ein Misthaufen unvollendeter Projekte, auf dem gar nichts mehr funktioniert.

Der ganze Hype, der in Deutschland momentan um die individuelle E-Mobilität gemacht wird, ist ein verlogenes Theater.

Die Umstellungs- und schlussendlich Schließungskosten der Industrie werden über steuerfinanzierte Kaufprämien und hohe, überhöhte!, Angebotspreise finanziert. Die Herstellung von E-Automobilen kostet doch nicht mehr, sondern sehr viel weniger als die Herstellung von Verbrennern.

Vor ziemlich genau einem Jahr veröffentlichte die Wirtschaftswoche eine Studie, derzufolge die Umstellung auf E-Mobilität unter dem Strich 180.000 Arbeitsplätze kosten wird. In Personalkosten umgerechnet entspricht das einem Kostenvorteil von etwa 11 Milliarden Euro jährlich, dummerweise aber auch einem Kaufkraftverlust von 11 Milliarden Euro jährlich, was 200.000 bis 250.000 nicht mehr in Deutschland absetzbaren Pkw-Einheiten entspricht.

Dabei ist, was die Aussage "unter dem Strich" betrifft, absolut fraglich, ob die zusätzlichen Arbeitsplätze, die durch die E-Mobilität geschaffen werden, auch in der Automobilbranche entstehen. Es ist sehr viel wahrscheinlicher, dass ein großer Teil davon in den Bereichen Energieerzeugung (also Windradbau) und Verteilung (also neue Stromtrassen, neue Verteilnetze im Mittelspannungs- und Niederspannungsbereich) erwartet wird, wobei heute schon klar ist, dass der Ausbau der Energieversorgung für die E-Mobilität niemals mit den geplanten Zuwächsen an echten E-Mobilen (also ohne den Hybrid-Schwindel) Schritt halten kann, weil der Strom dafür einfach nicht verfügbar sein wird.

Alleine VW hat im Oktober 2021 den Abbau von 30.000 Stellen angekündigt. Dies musste Herr Diess inzwischen zwar widerrufen, doch kann kaum Zweifel

daran bestehen, dass diese Zahl ihre betriebswirtschaftliche Berechtigung hat und auch, wenn auch in kleinen Schritten, erreicht werden wird. Es ging ja auch vorher schon munter zu, bei Volkswagen. Hier ein auf VW fokussierter Auszug aus meiner Statistik:

17.10.2019	VW , Baunatal, baut 100 Leiharbeiter ab	100
12.12.2019	Sitech , Hannover, Autositze, die VW-Tochter wird von der VW-Mutter vom Sitzbau für den E-Bulli ausgeschlossen. Das kostet Jobs.	200
27.12.2020	Volkswagen , Automobile, Wolfsburg, zwischen den Tagen vermeldet das Handelsblatt freundlicherweise im Rahmen einer allgemeinen Betrachtung der Konjunkturaussichten, dass VW über den seit 2017 laufenden Abbau von 23.000 Stellen hinaus, weitere 4.000 Stellen abbauen will.	4.000
20.05.2020	Volkswagen Group Services, Emden, VW-Tochter, kündigt 96 befristete Verträge	96
23.06.2020	VW , Hannover, Nutzfahrzeuge, es sollen 5000 Stellen abgebaut werden, teils durch Verlagerung der Fertigung nach Polen	5.000
30.06.2020	Argo AI / AID , München, Künstl. Intelligenz, die VW-Tochter AID wurde mit dem US-Newcomer Argo AI fusioniert – nun müssen 100 Ex-VWler gehen	100
11.09.2020	MAN , Deutschland, LKW-Sparte, es ist gerade sechs Wochen her, da hielt man den Abbau von 6.000 Jobs für erforderlich. Nun braucht der MAN-Eigner VW noch mehr Geld. 1,8 Milliarden sollen eingespart werden. Da sind 6000 Freistellungen nicht genug. Nun werden es 9.500 – dabei wird es den Standort in Steyr, Österreich wahrscheinlich sehr hart treffen, die Produktion dort soll ganz aufgegeben werden.	In Deutschland geschätzt weitere 1.500
10.12.2020	MAN Energy Solutions , Augsburg, Schiffsdiesel, die VW-Tochter baut 2600 Stellen ab, 1650 in D	1.650
18.02.2021	Volkswagen , Baunatal, Automobile, lange Zeit hielt sich VW bedeckt. Nun kommt endlich die E-Mobilität in vollen Zügen zum Tragen. In Baunatal werden ganze Produktionszweige wegbrechen, weil es in E-Mobilen weder Getriebe noch Abgasanlagen braucht. Die E-Mobilität soll in Baunatal 10.000 Stellen gekostet haben, wenn das Klassenziel der Dekarbonisierungsenthusiasten in Berlin erreicht ist. Vielleicht auch schon früher. Den stetig schwindenden Restbedarf wird man irgendwann eher auslagern als selbst weiter zu fertigen.	10.000
15.03.2021	Volkswagen , Wolfsburg, Fahrzeuge, hat einen neuen Plan für noch mehr Stellenabbau beschlossen. Hier kurz zur Erinnerung: Baunatal – wg. E-Mobilität sind 10.000 Jobs verschwunden. Und nun will sich VW von weiteren 5.000 Mitarbeitern trennen,	weitere 5.000
VW-Summe	bisher abgebaut, bzw. angekündigt	12.646

Deutschlands Wohlstand, so hieß es einst, hängt an der Automobilindustrie.

Die Produktion der deutschen Automobilindustrie in Deutschland hat keine Zukunft.

Deutschlands Wohlstand, wenn man das, was davon noch da ist, noch als Wohlstand bezeichnen kann, hat ebenfalls keine Zukunft. Es gibt keinen Ersatz für diese Branche.

Sogar Elon Musk hat die Problematik inzwischen begriffen und nennt seine nagelneue, mit deutschen Steuergeldern hochsubventionierte Fabrik in Grünheide in Brandenburg einen "[gigantischen Geldverbrennungsofen](#)" und rudert mit massivem Stellenabbau bei TESLA zurück.