

Quickconomy

Nachrichten



Weiter Weg zum Elektroauto..... 7
Toyota hat allen gezeigt, wie Hybrid-Autos auf dem Markt funktionieren. Der nächste Schritt sind Plug-in-Fahrzeuge.

Treibstoffalternative Erdgas 8
Nicht nur Betreiber großer Flotten, sondern auch Private setzen auf Erdgas.

Vom Diener zum Herrn 12
Die Zuliefernde Industrie profitiert vom Elektroauto und steigert so ihren Anteil an der Wertschöpfung.



Holpriger Weg für Billigauto..... 14
Der indische Volkswagen, der Tata Nano, droht zu scheitern.

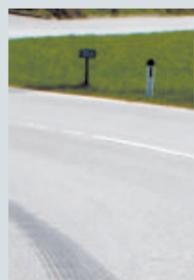
Geldvernichtungsmaschine Kfz .. 22
Benzinpreise bewegen sich an der Schmerzgrenze, Versicherungsprämien und andere Erhaltungskosten steigen.

Kommentare

Alle(s) auf Strom-Linie 16
Wenn wir in Zukunft nicht auf Mobilität verzichten wollen, müssen wir auf den Elektroantrieb setzen.

Fahrspaß bis zum Crash 16
Die automobilen Scheinwelt ist grün, die Realität jedoch SUVt.

Der V8 – ein Requiem 16
Nur noch ein Stück Geschichte. Die Tage des Brot- und Butter-Aggregats des US-Motorenbaus sind gezählt.



Kostenproblem Familienauto..... 24
Das ideale Familiengefährt belastet das Haushaltsbudget schwer.

Stadt ohne Seele..... 24
US-Städte basteln an der Einführung öffentlicher Verkehrsmittel.

Standards

Karikatur der Woche.....	16
Dossier	ab 17
Karriere	21
Warenkorb	23
Test	23
Buchtipps	23
Beraterdeck	24

IMPRESSUM

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Gonzagagasse 12/12
Geschäftsführender Herausgeber und Chefredakteur: Christian Czaak
Verlagsmanagement: Peter Allmayer-Beck
Chef vom Dienst: Klaus Lackner
Redaktion und Autoren: Ralf Dziobrowski, Margarete Endl (me), Lydia J. Goutas, Mario Koepl, Klaus Lackner (kl), Arno Maierbrugger (amai), Alexandra Riegler, Gerhard Scholz, Christine Wahlmüller
Illustrationen: Carla Müller, Kilian Kada; Titelbild: Photos.com, economy
Special Innovation: Ernst Brandstetter, Sonja Gerstl, Gerhard Scholz
Produktion und Artredaktion: Tristan Rohrhofer
Lektorat: Elisabeth Schöberl

Druck: Luigard, 1100 Wien Druckauflage: 25.000 Stück
Internet: www.economy.at E-Mail: office@economy.at
Tel.: +43/1/253 11 00-0 Fax: +43/1/253 11 00-30

Alle Rechte, auch nach § 44 Abs. 1 Urheberrechtsgesetz:
Economy Verlagsgesellschaft m.b.H.
Abonnement: 30 Euro, Studentenabo: 20 Euro
Probeabo: 10 Euro; abo@economy.at



Autobranche: Österreichs Exporte dreimal so hoch wie Importe

Krise auf hohem Niveau

Ruhetage bei BMW Steyr, Kurzarbeit bei Magna in Graz, gekündigte Arbeiter. Nun schlägt die Autokrise auf die Zulieferer in Österreich durch. Bis zu 200.000 Beschäftigte sind potenziell davon betroffen.

Margarete Endl

Das Fließband steht still. Zwar sind es nur zwei Tage, die BMW Steyr im November die Benzinmotorenfertigung ruhen lässt, und fünf Tage, die der Dieselmotor Pause macht. Die Belegschaft wird ihre Plusstunden abbauen. Der Betriebsratsobmann verhinderte einen etwa doppelt so langen Stillstand, den die Unternehmensleitung wollte. Ein weiteres Zeichen, dass die Krise auf dem internationalen Automarkt auf die Zulieferer in Österreich durchschlägt.

Doch das Niveau, von dem nun Abstriche gemacht werden, ist hoch, und die Krise scheint – noch – relativ gemäßigt. Für 2008 erwartet BMW Steyr eine Produktion von knapp unter 800.000 Motoren. Das wird zwar ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr sein, doch die 2007 produzierten 817.000 Motoren waren ein Rekord, eine Steigerung um 16 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Drei Mrd. Euro Umsatz machte das Unternehmen 2007; 2700 Beschäftigte hat es im Schnitt. Da das Werk Steyr fast zwei Drittel aller BMW-Motoren liefert, hängt die weitere Auftragslage unmittelbar von der Weltkonjunktur ab.

Gebremste Produktion

Bei Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz sind die Auswirkungen der Krise bereits ausgeprägter. Das Werk produzierte 2007 knapp 200.000 Autos: mehrere Allradfahrzeugtypen für Chrysler, Mercedes und BMW sowie ein Cabriolet für Saab. 2006 waren 248.000 Autos produziert worden. Ursachen für den Rückgang sind die Verlagerung der Produktion einiger Modelle



Der Porsche Boxter wird künftig in Graz gefertigt. Foto: EPA

und der schwache US-Markt. So wird der BMW X3 ab 2010 im BMW-Werk in South Carolina statt bei Magna in Graz gebaut. Den Abzug einiger Modelle hat das Magna-Management bereits kompensiert. Ab 2009 werden Peugeot, Aston Martin und Porsche in Graz fertigen lassen.

Einstweilen wird die Produktion heruntergefahren, und deshalb gibt es weniger Arbeit: Im Sommer hat Magna in Graz bereits 350 Stammarbeiter und 350 Leiharbeiter gekündigt, bis zu 200 Arbeiter werden Anfang nächsten Jahres gehen müssen. Bei anderen wird ab November die Arbeitszeit reduziert. Von den 6000 in Graz beschäftigten Personen werden 2600 kurzarbeiten. Auch an anderen Standorten des Magna-Konzerns, etwa in Gleisdorf, gibt es

Kurzarbeit, und die Magna-Zulieferer Johnson Controls und Lear haben Leute gekündigt.

Die angespannte Lage und all die Meldungen über Kündigung und Kurzarbeit lassen leicht den Blick auf das Wesentliche vergessen: Die Autozulieferindustrie in Österreich ist eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte. 35.000 Beschäftigte haben die 168 Betriebe, die zum Fachverband der Fahrzeugindustrie gehören. 2007 erwirtschafteten sie einen Produktionswert von rund 13 Mrd. Euro, wovon 87 Prozent exportiert wurden.

Die Autozulieferbranche im weiteren Sinne umfasst 700 Betriebe mit bis zu 200.000 Beschäftigten, die rund 24 Mrd. Euro Umsatz erzielen. Obwohl Österreich keine eigenen Autofirmen hat, ist das Land in Sachen Auto ein Nettoexporteur. 2007 wurden um 5,4 Mrd. Euro Autos importiert, um 16 Mrd. Euro Motoren, andere Komponenten und ganze Autos exportiert. Die Hälfte dieser Exporte geht nach Deutschland.

AVL List ist Patentmeister

Österreich hat nicht nur Ableger internationaler Autokonzerne, sondern Unternehmen, die selber international agieren. Der in Graz beheimatete Motoren- und Testsystemhersteller AVL List beschäftigt 4300 Personen, davon an die 2000 in Graz, und erzielte 2007 einen Umsatz von 625 Mio. Euro. Zehn Prozent des Umsatzes gehen in die Forschung. Das Ergebnis: AVL List lag 2007 im Erfinderranking des Österreichischen Patentamts mit 71 erteilten Patenten an der Spitze, weit vor Fronius International und ARC Seibersdorf Research.

Editorial

Leider haben mir meine Kollegen und Kolleginnen diesmal nicht einmal mehr einen Kommentar zum Schreiben gelassen. Das Thema Auto und Verkehr bewegt nicht nur die Massen. Verständlich, weil systemimmanent. Und über Frauen und Einparken ist ja wirklich schon genug geschrieben worden. Auch über Männer und deren Spielzeuge, die parallel zum Alter größer werden. Wie auch immer: Ich bin ein Benzinbruder und stehe auf funktionale, unauffällige Kombis. Die mit vier Ringen und RS vorne. Und auf alte Wagen mit luftgekühlten Boxern hinten. Das ist jetzt aber bitte keine Werbung. Deutsche Automobilhersteller müssen dafür schon Anzei-

gen schalten. Diese Erwähnung passiert aus emotionaler und rationaler Erfahrung heraus nach fast 30 Jahren Autokauf, -nutzung und -wiederverkauf. Qualität ist unterm Strich immer auch ökonomisch. Generell. Und Diesel halte ich im Konnex mit Verbrauch und Umweltverträglichkeit für eine der größten

Lügen der Menschheit. Oder zumindest der Autolobby. Weil ohne wäre diese Anfang der 90er schon einmal in Schwierigkeiten geraten. Jetzt droht wieder Ungemach. Was unser neuer Autor Ralf Dziobrowski in seinem Exklusiv-Interview mit dem internationalen Autoexperten Ferdinand Dudenhöffer erörtert. Alternative Antriebe, die Sichtweise der Forschung und zukünftige Verkehrskonzepte finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe. Wozu wir gleich jetzt informativen Lesespaß wünschen. Autos begeistern primär die Gefühlswelten. Rational lassen sich RS, Bi-Turbo, Boxer & Co. mittlerweile nicht mehr argumentieren. Leider.

Christian Czaak

