

Wirtschaft

Endzeitstimmung für die „Big Three“

Die amerikanische Autoindustrie ist wirtschaftlich an einem Tiefpunkt ihrer Geschichte angelangt. Über den drei großen Herstellern General Motors, Ford und Chrysler hängt das Damoklesschwert des Bankrotts. Die aktuelle Finanzkrise verschlimmert die Situation beträchtlich und bedroht Hunderttausende Arbeitsplätze.

Arno Maierbrugger

Bob Lutz ist sicherlich ein interessanter Mann. Der ehemalige Kampfpilot der US-Marines hat eine Bilderbuchkarriere in der US-Autoindustrie hinter sich, und zwar bei allen der „Big Three“ von Detroit. Nachdem er 1963 bei General Motors (GM) begann, ist er nach Stationen bei Ford und Chrysler 2001 wieder bei GM gelandet und kümmert sich jetzt dort um die weltweite Produktentwicklung des abwechselnd mit Toyota größten beziehungsweise zweitgrößten Autokonzerns der Welt.

Vor knapp zwei Jahren war Bob Lutz in Wien, um ein neues Cadillac-&-Corvette-Experience-Center zu eröffnen, und gab dem Autor dieser Zeilen eines seiner raren Interviews. Schon damals wurde GM von Bankrott-Gerüchten umrankt, was Lutz allerdings als Spekulationen „in den europäischen Medien“ abtat, die „unwahrer nicht sein“ könnten. Ein Chapter-11-Verfahren nach US-Konkursrecht würde bei einem Autokonzern „gar nicht funktionieren“, sagte Lutz.

Wie die Wirtschaftsgeschichte lehrt, sind auch Spitzenmanager nicht vor Fehleinschätzungen gefeit. Zwar ist GM (noch) nicht in Konkurs, aber das mit Pomp und Trara und fünf Mio. Euro gelaunchte Cadillac-Center in Wien-Simmering jedenfalls ist bald nach dem Lutz-Besuch pleitegegangen. Das Konzept, an einer absoluten No-Location auf einem benzinpreissensiblen Mini-Markt wie Österreich Luxus-Cadillac, Nischen-Corvettes und anachronistische Hummer zu verkaufen, ging seltsamerweise nicht auf.

Mangel an Innovation

Dies soll nur als kleines Beispiel dafür dienen, dass Entscheidungen, die in Riesenkonzernapparaten wie GM, Ford oder Chrysler fallen, sich am Ende der geplanten Wertschöpfungskette oftmals verheerend auswirken können. Gerade General Motors befindet sich eigentlich seit den 1990er Jahren in einer Abwärtsspirale, als der Mangel an Innovationskultur in Detroit dazu führte, dass die japanische Konkurrenz in den USA Oberhand gewann. Was in dieser Zeit von GM an missratenen



Ladenhüter: Trotz großzügiger Incentives halten sich die Autokunden in den USA deutlich zurück. Die Hersteller bleiben auf großen Halden neuer Autos sitzen. Foto: dpa/Ingo Wagner

Fahrzeugen auf den Markt gebracht wurde, spottet ohnehin jeder Beschreibung.

Heute befindet sich General Motors in einer Zwickmühle aus hohen Sozialkosten, schlechten Produkten und verloraener Wettbewerbskraft. Das Unternehmen, das rund 270.000 Menschen beschäftigt, verbuchte bei einem Umsatz von rund 180 Mrd. Dollar im Jahr 2007 einen Rekordverlust von fast 39 Mrd. Dollar.

Das zusammengekaufte Markenimperium, das über die letzten 20 Jahre nur notdürftig über Badging zusammengehalten wurde (technisch identische Autos bekamen unterschied-

liche Markennamen), steht auf dem Prüfstand. Fast alle Marken machen Verluste: Opel/Vauxhall, Saab, Buick, Saturn, GMC, Pontiac, Corvette, Holden. Der unsägliche Hummer steht zum Verkauf, Oldsmobile wurde eingestellt, einzig die Entscheidung, die südkoreanische Kleinwagenmarke Daewoo weltweit als Chevrolet zu vermarkten, erwies sich als richtig.

Schreibtischtäter

Wie GM steht auch die US-Auto-Ikone Ford vor dem Abgrund: Die aktuelle Finanzkrise ließ den ohnehin schon angeschlagenen Aktienkurs ins Bodenlose stürzen, und zuvor war

Ford bereits genötigt, seine Töchter Jaguar und Land Rover nach Indien zu verkaufen. Auch hier wieder das gleiche Bild: Irgendwelche Schreibtischtäter in Detroit ruinierten das Image etwa von Jaguar mit dem Vorstoß in die Mittelklasse und einer missratenen Modellpolitik derart nachhaltig, dass sich Stammkunden abwandten und Neukunden nicht einsahen, für einen Ford mit Jaguar-Emblem Premiumpreise zu zahlen.

Ein ähnliches Schicksal steht der verlustreichen Tochter Volvo bevor: Die viel gerühmte Ikone der schwedischen Autoindustrie ist drauf und dran, an die chinesische Shanghai Automot-

ive Industry verkauft zu werden. Die Verluste der Ford Motor Company für 2007 betragen 2,7 Mrd. Dollar. Düster sieht es auch für Chrysler aus: Das Unternehmen im Besitz des Finanzinvestors Cerberus verbuchte für 2007 ein Minus von drei Mrd. Dollar. Frisches Geld zu besorgen ist für Cerberus angesichts der Kreditkrise derzeit nahezu unmöglich. Letzten Meldungen zufolge wird nun ein Merger mit GM angedacht.

Die US-Regierung – möglicherweise unter einem demokratischen Präsidenten – wird alle Hände voll zu tun haben, um diesem Schlamassel zu entkommen.