



„Rückgang der britischen Autohersteller ist Anlass zu tiefer Sorge“

Die Produktion ist auf den tiefsten Stand seit 2010 gefallen. Nach dem Ablauf der Brexit-Übergangsfrist wird die Lage noch schwieriger

VON CLAUDIA WANNER

AUS LONDON

Die Talfahrt der britischen Autoindustrie setzt sich fort. So schrumpfte die Produktion 2019 das dritte Jahr in Folge. Der Rückgang betrug 14,2 Prozent zum Vorjahr auf 1,3 Millionen Fahrzeuge. Das war der niedrigste Wert seit 2010. Zum Vergleich: 2016, im Jahr des Brexit-Referendums wurden noch 1,7 Millionen Autos auf der Insel gefertigt.

Automobilbauer und ihre Zulieferer sind vom Brexit und der anhaltenden Unsicherheit über das künftige Verhältnis mit der EU besonders stark betroffen. Jahrelang haben Hersteller auf dem gesamten Kontinent immer enger zusammengearbeitet, Lieferketten sind über den Ärmelkanal hinweg verwoben. Diese Zusammenarbeit wird nach dem Ablauf der Übergangsfrist Ende des Jahres deutlich schwieriger werden, selbst wenn Zölle vermieden werden. Hinzu kommen Absatzrückgänge in einer Reihe wichtiger Auslandsmärkte und die Frage nach der Zukunft der Dieselmotoren. „Der Rückgang der britischen Autohersteller auf das niedrigste Niveau in fast einem Jahrzehnt ist Anlass zu tiefer Sorge“, sagte Mike Hawes, Chef des Branchenverbandes Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), bei der Vorstellung der Zahlen. Eine Trendwende werde nicht einfach. Im laufenden Jahr stehe wohl ein weiterer leichter Rückgang an.

Zweifellos habe die Reputation des Autostandortes Großbritannien gelitten, gab er zu. Der habe in der Vergangenheit stets als sehr beständig gegolten. Die Zielmarke von zwei Millionen gefertigten Fahrzeugen im Jahr 2020, die der Verband vor einigen Jahren ausgegeben hatte, ist in weite Ferne gerückt. „Sag niemals nie. Wenn wir unse-

re Wettbewerbsfähigkeit erhalten, das richtige steuerliche Umfeld haben, innovativ sind, dann können wir wachsen.“ Er wolle das einstige Ziel nicht ausschließen, aber es werde deutlich schwerer zu erreichen als vor ein paar Jahren.

Eine schwache Binnennachfrage machte den großen Herstellern Jaguar Landrover, Nissan, Mini, Honda und Vauxhall ebenso zu schaffen wie ein Rückgang der Ausfuhren. In der Gruppe der Automobilkonzerne hat lediglich Toyota 2019 die Produktion ausgebaut. Traditionell ist die Fahrzeugherstellung auf der Insel zu einem erheblichen Teil für den Export bestimmt.

Im vergangenen Jahr wurden 81 Prozent aller Fahrzeuge ausgeführt, über die Hälfte davon in die EU. Selbst ein Erfolg bei den Investitionszusagen täuscht. Sie beliefen sich 2019 nach zwei mageren Jahren auf 1,1 Milliarden Pfund (1,3 Milliarden Euro), 60 Prozent des Durchschnittswertes der vergangenen sieben Jahre. Der Löwenanteil der Summe entfiel aber auf einen einzigen Investor, den Ausbau der Produktion von Elektrofahrzeugen bei Jaguar Landrover in den Midlands.

Seit dem Brexit-Referendum gehören Hawes und der SMMT zu den entschiedensten Befürwortern einer engen Anlehnung an die EU nach dem Brexit. „Je näher das Verhältnis (zur EU, d. Red.) desto besser. Wir wollen ein Freihandelsabkommen, das so ehrgeizig wie möglich ist“, sagte Hawes. Dabei könnten – aus praktischen Gründen – längere Übergangsfristen helfen. Ein Beispiel etwa wären die sogenannten Ursprungsregeln: In den Handelsverträgen wird für gewöhnlich ein Anteil an Komponenten festgelegt, der im Land produziert sein muss, damit sich Produkte für die Regeln qualifizieren. Doch

ein Auto hat durchschnittlich 15.000 Teile, über deren Ursprung sich die Hersteller bisher keine Gedanken machen mussten, solange sie aus der EU stammten.

Zölle und zusätzliche Bürokratie dürften dazu führen, dass der Preis eines aus der EU eingeführten Autos um 1500 Pfund (1782 Euro) steigt, sollte es nicht gelingen, den geplanten Freihandelsvertrag auszuhandeln. Da viele der ausgeführten Fahrzeuge in höhere Preisklassen fallen, werde ihr Preis auf dem Kontinent im Schnitt um 2700 Pfund (3208 Euro) steigen.

Doch obwohl die Branche nach eigenen Angaben 82 Milliarden Pfund Umsatz jährlich erwirtschaftet und über 823.000 Jobs von ihr abhängen, hat sie es in der Vergangenheit in den Brexit-Verhandlungen schwer gehabt, sich Gehör zu verschaffen. Das könnte auch jetzt so sein. Finanzminister Sajid Javid kündigte erst vor zwei Wochen ein deutliches Auseingehen mit der EU27 an. „Es wird keine Angleichung geben, wir werden kein Vasallenstaat, wir werden nicht im Binnenmarkt sein und nicht in der Zollunion – und wir werden das bis zum Jahresende machen“, sagte er der „Financial Times“. Manche Unternehmen werden profitieren, andere nicht, setzte er hinzu.

Die aktuellen Zahlen zeigen noch eine dritte Gruppe: die britischen Luxushersteller scheinen gegen die Verkomplizierung durch den Brexit immun zu sein. Kleine noble Nischenanbieter, wie die BMW-Tochter Rolls-Royce oder die Sportwagenhersteller Lotus und McLaren Automotive, konnten die Fertigung um 16 Prozent auf gut 30.000 Fahrzeuge ausbauen. Diese Gruppe schrecken auch möglicherweise drohende Zölle wenig.