

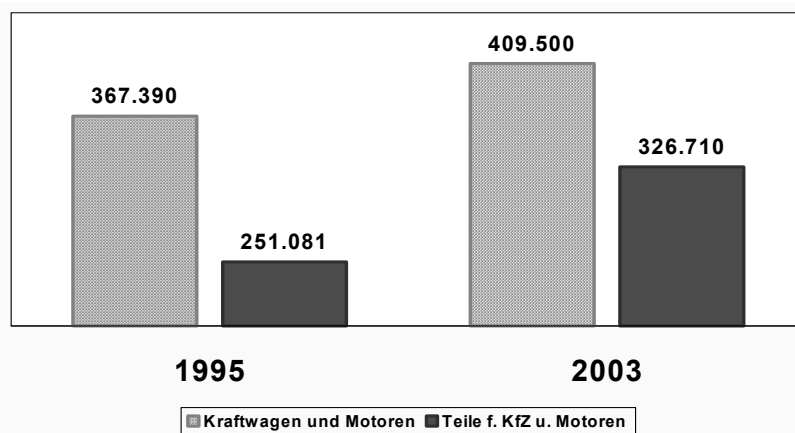


Die Automobilindustrie

Branchenanalyse 2004

- ✓ Fortsetzung der Stagnation auf dem deutschen Binnenmarkt - moderater Absatzzuwachs in Westeuropa
- ✓ Ausweitung der Auslandsfertigung nach wie vor nicht zu Lasten inländischer Beschäftigung
- ✓ In Perspektive erhebliche Strukturveränderungen bei Wertschöpfung und Beschäftigung zu erwarten
- ✓ Neuere Studien prognostizieren für Europa weiteres Wachstum der Automobilindustrie - trotz Expansion in China

Beschäftigung in den Teilbranchen der Automobilindustrie 1995-2003
Anzahl der Beschäftigten



Quelle: Statistisches Bundesamt

Herausgeber:

**IG Metall
FB Wirtschaft-Technologie-Umwelt
Lyoner Str. 32**

60528 Frankfurt am Main

Redaktion:	Nikolaus Schmidt
Layout:	Ursula Schuster
Telefon:	069/6693 - 2442
Fax:	069/6693 - 2521
Internet:	www.igmetall.de/download/
e-mail :	Ursula.schuster@igmetall.de
Aktenplan :	411
<i>Blaue Reihe</i>	

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet !

Redaktionsschluss : September 2004

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Vorbemerkung	5
2. Überblick	6
3. Die Entwicklung im Jahr 2003	10
3.1. Produktion - Beschäftigung - Einkommen	10
3.2. Markt und Absatz	13
4. Inlands- und Auslandsproduktion - Außenhandel	18
5. Aktuelle Entwicklung in 2004	24
6. Perspektiven, Trends und Herausforderungen	30
6.1. (Binnen-)Marktentwicklung	30
6.2. Kapazitätsentwicklung in der Weltautomobilproduktion	33
6.3. Auswirkungen der Inanspruchnahme von Rohstoff-Ressourcen durch die ökonomische Expansion in der VR China	34
6.4. Prognosen der Wachstums- und Strukturentwicklung in der Automobilindustrie	36



1. Vorbemerkung

Die Automobilindustrie ist die zentrale Leitbranche der deutschen Industrie.

In ihrer Gesamtheit umfasst die Automobilindustrie nicht nur die eigentliche Herstellung von PKW, LKW und Bussen bzw. von Teilen und Komponenten hierfür.

Zur Automobilindustrie im weiteren Sinne gehören vielmehr eigenständige Unternehmen aus dem Bereich industrieller Dienstleistungen (Entwicklung, Software etc.), KFZ-Handwerk und -handel sowie Finanzdienstleister von Automobilkonzernen.

Darüber hinaus sind erhebliche Teile anderer Branchen und Sektoren in hohem Maße von der Automobilindustrie abhängig. Hierzu gehören einerseits Teile der Vorleistungsgüterindustrien (Stahl, Aluminium, Kunststoffe, Textilien für den Einsatz in Kraftfahrzeugen), der größte Teil der Mineralölwirtschaft, der straßenbezogene Teil des Transport- und Logistikgewerbes, der Straßenbau und öffentliche Funktionsbereiche, die auf den Straßenverkehr bezogen sind.

Bei der Analyse der Entwicklung des Kernbereichs der Automobilindustrie kann einerseits auf Daten der Industriestatistik des Statistischen Bundesamtes und andererseits auf Daten aus Verbandsstatistiken (insbesondere des Verbandes der Automobilindustrie VDA) zurückgegriffen werden.

In der Industriestatistik wird mit der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Teilen“¹ der größte Teil des Kernbereichs der Automobilproduktion - also der Herstellung von PKW und Nutzkraftfahrzeugen (LKW und Busse) erfasst. Wenn im Folgenden von „der Automobilindustrie“ gesprochen wird, so ist in der Regel dieser Bereich gemeint. Enthalten sind hierin die Endhersteller, die sog. OEM'S - Original Equipment Manufactures - sowie ein erheblicher Teil, der in der Metallindustrie angesiedelten Zulieferer. Nicht enthalten sind allerdings Zulieferer aus dem Bereich der Gießereien, der Herstellung von Metallerzeugnissen, aus dem Elektroniksektor sowie die Reifen- und Sitzhersteller.

Unter dem Begriff „deutsche Hersteller“ werden gemeinhin Audi, BMW, Mercedes, EvoBus, Ford Deutschland, IVECO-Magirus, MAN, NEOPLAN, Opel, Porsche und Volkswagen zusammengefasst.

Zu den „deutschen Konzernen“ zählen darüber hinaus die Beteiligungen von VW (Seat, Skoda, Lamborghini, Bentley), BMW (Mini, Rolls-Royce) und DaimlerChrysler (Chrysler, Smart, Freightliner, Sterling, Western Star, Fuso).

¹ Nach der geltenden Wirtschaftszweig-Systematik handelt es sich hier um die WZ-Nr.34. Diese wiederum ist unterteilt in die Teilbranchen 34.1 „Herstellung von Kraftwagen und -motoren“, 34.2 „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ sowie 34.3 „Herstellung von Teilen und Zubehör von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“. Sowohl nach Umsatzvolumen als auch nach Beschäftigtenzahlen stellen dabei die Teilbranchen 34.1 und 34.3 die größten Unterzweige dar.

2. Überblick

2.1. Deutschland

Die deutsche Automobilindustrie erzielte im Jahr 2003 einen Gesamtumsatz von 208 Milliarden Euro, davon 123 Milliarden Euro im Ausland.

Im Kernbereich der Automobilindustrie² waren 773 Tausend Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt, davon 410 Tausend bei den Endherstellern und 327 Tausend bei den Teilefertigern. 36 Tausend Beschäftigte entfielen auf die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern.

Die inländische PKW-Produktion belief sich auf 5,15 Millionen Einheiten, die Nutzfahrzeugproduktion betrug 361 Tausend Stück.

Der Inlandsmarkt - die Neuzulassungen an PKW - hatte ein Volumen von 3,24 Millionen PKW. Bei den Nutzfahrzeugen (NFZ) betrug die Zulassungszahl 265 Tausend Einheiten.

Der PKW-Export aus deutscher Produktion betrug 3,67 Millionen Einheiten. Der Export von Nutzfahrzeugen belief sich auf 270 Tausend.

Mit Investitionen in Höhe von 11,5 Milliarden Euro entfielen ungefähr 25 Prozent der gesamten deutschen Industrieinvestitionen auf die Automobilindustrie.

Bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung wird die besondere gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie noch deutlicher: Im vergangenen Jahr beliefen sich die F&E-Ausgaben der Automobilindustrie auf 14,7 Mrd. Euro, dies entsprach etwa einem Drittel der gesamten deutschen F&E-Ausgaben.³

Eckdaten der deutschen Automobilindustrie 2003

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Umsatz: 208 Mrd. Euro (Ausland 123,3 Mrd. Euro)• Beschäftigte: 772.580 (Endhersteller 409.500 – Teilefertiger 326.710)• PKW-Produktion: 5.145.403• Inlandsmarkt PKW: 3.236.938• PKW-Export: 3.665.770 | <ul style="list-style-type: none">• NFZ-Produktion: 361.226• NFZ-Export: 270.172• Investitionen: 11,5 Mrd. Euro (~25% der gesamten Industrieinvestitionen)• F&E-Ausgaben: 14,7 Mrd. Euro (~33% der gesamten deutschen F&E-Ausgaben) |
|--|--|

–

² WZ 34 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“

³ Die Angaben zu Investitionen und F&E-Ausgaben sind Veröffentlichungen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) entnommen.

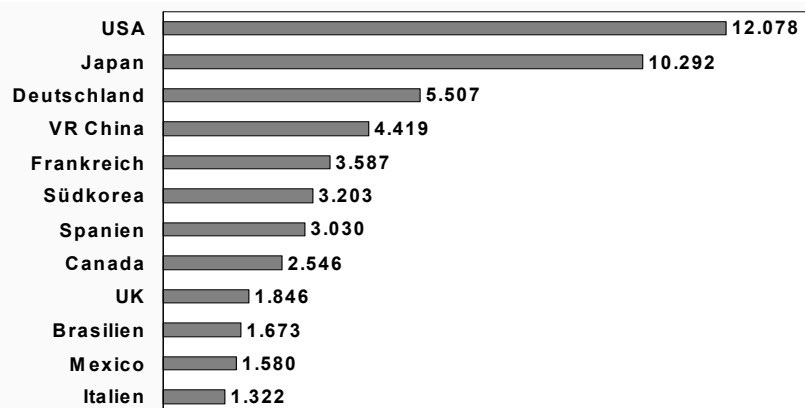
2.2. Weltproduktion

Im Jahr 2003 wurde mit weltweit 59,01 Millionen Kraftfahrzeugen der bislang höchste Stand der Weltautomobilproduktion erreicht.

Darunter befanden sich 49,94 Millionen PKW und Light Trucks⁴ sowie 9,07 Millionen Nutzfahrzeuge.

An erster Stelle der Weltautomobilproduktion rangieren nach wie vor die USA mit 12,08 Millionen produzierten PKW und Nutzfahrzeugen. Dahinter folgen Japan und Deutschland. Diese Rangfolge ist seit Jahren unverändert. Danach hat sich allerdings eine signifikante Änderung ergeben: An vierter Stelle der Weltautomobilindustrie liegt inzwischen die VR China - noch vor Frankreich und Südkorea. Die chinesische Automobilproduktion erhöhte sich im Jahr 2003 um 36 Prozent auf 4,4 Millionen Einheiten.

Top 12 der KFZ-produzierenden Länder 2003
Anzahl der produzierten KFZ in Tausend



Quelle: VDA

Auf die dargestellten zwölf größten Automobile produzierende Länder entfielen zusammen im Jahr 2003 fast 87 Prozent der Weltautomobilproduktion. Mit Ausnahme von Brasilien und der VR China gehören alle diese Länder der OECD an.

Die Weltautomobilproduktion ist damit in hohem Maße auf wenige hochentwickelte Industrieländer und einige stark expandierende Schwellen- und Transformationsländer konzentriert.

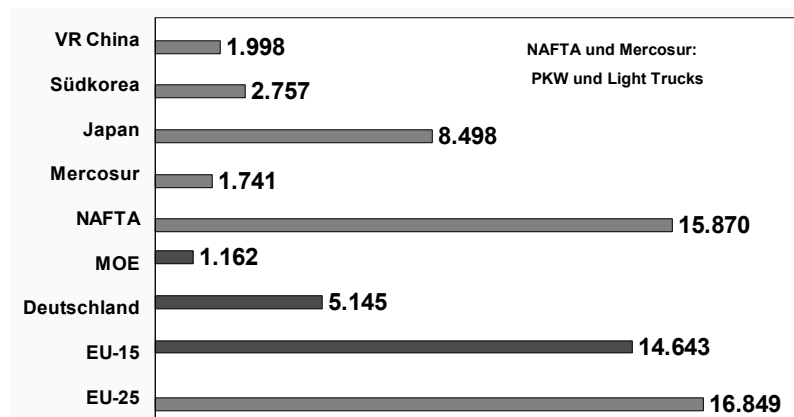
Bei der Produktion von PKW und Light Trucks entfielen 2003 fast 83 Prozent auf die Regionen EU-25, NAFTA (USA, Canada, Mexico) und Japan.

⁴ In der Weltautomobilindustrie existieren unterschiedliche Abgrenzungen zwischen PKW und NFZ. In Nordamerika (NAFTA) und Südamerika (Mercosur) werden PKW und leichte Nutzfahrzeuge (Light Trucks) zur Kategorie der Light Vehicles zusammengefasst, während in allen übrigen Weltregionen einschließlich Europa die traditionelle Abgrenzung zwischen PKW und Nutzfahrzeugen beibehalten wurde.

In der VR China wurden 2003 rund 2 Millionen PKW hergestellt, etwas mehr als im Mercosur (Argentinien, Brasilien) und noch deutlich weniger als in Südkorea.

Die deutsche PKW-Produktion war im vergangenen Jahr mit 5,15 Millionen Einheiten vom Umfang immer noch größer als die Produktion in der VR China, im Mercosur und in den EU-Beitrittsländern aus Mittelosteuropa (Polen, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn und Slowenien) zusammen.

PKW-Weltproduktion 2003 nach Regionen Stückzahlen in Tausend



Quelle: VDA

Innerhalb der europäischen PKW-Produktion dominiert nach wie vor Deutschland mit weitem Abstand vor Frankreich.

Die deutsche PKW-Produktion weist dabei einen Umfang auf, der demjenigen der drei Länder Spanien, Großbritannien (UK) und Italien zusammen entspricht.

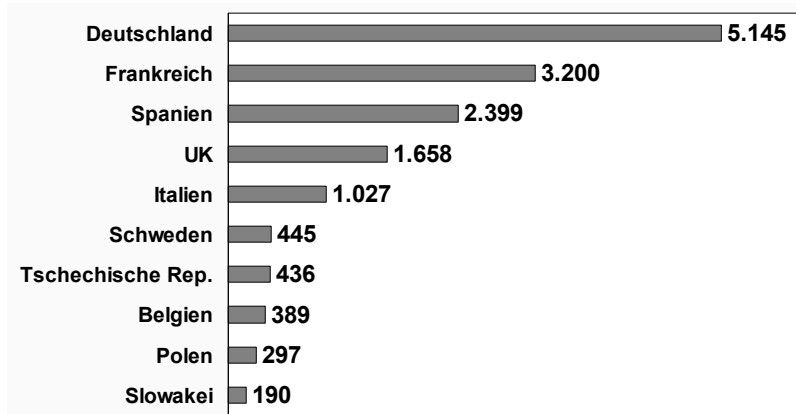
An die dritte Stelle der europäischen PKW-Produktion hat sich seit einiger Zeit Spanien geschoben.

Ebenfalls zu den zehn größten europäischen Nationen, in denen PKW produziert werden, gehörten im Jahr 2003 mit Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei drei EU-Beitrittsländer aus der MOE-Region.

Innerhalb der westeuropäischen Automobilproduktion kam es seit Beginn der neunziger Jahre zu einigen signifikanten Verschiebungen, die sich an den jeweiligen Anteilen einzelner Länder an der westeuropäischen Gesamtproduktion ablesen lassen.

Die Produktionsanteile Deutschlands und Großbritanniens blieben dabei zwischen 1990 und 2003 weitgehend konstant. Beide Länder verzeichneten geringe Zuwächse des jeweiligen Anteils.

PKW-Produktion in Europa 2003 Stückzahlen in Tausend

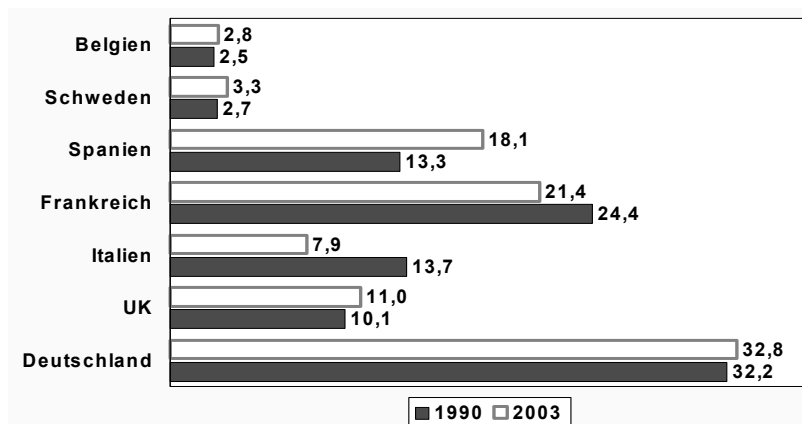


Quelle: VDA

Dagegen fielen die Produktionsanteile Frankreichs und Italiens deutlicher zurück.

Auf der anderen Seite gelang Spanien eine erhebliche Anteilserhöhung, während in Deutschland nach wie vor ein Drittel aller in Westeuropa produzierten Automobile hergestellt wird.

Automobilproduktion in Westeuropa Anteile in %

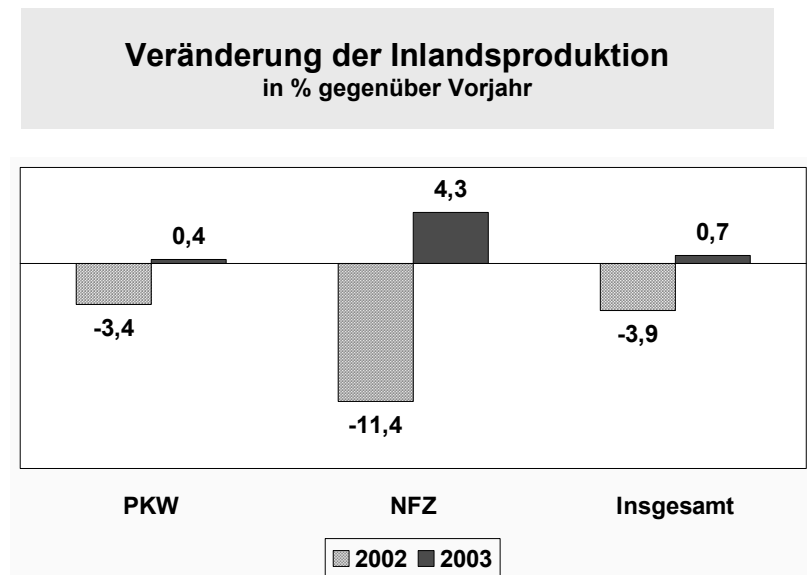


Quelle: VDA

3. Die Entwicklung im Jahr 2003

3.1. Produktion - Beschäftigung - Einkommen

Nachdem im Jahr 2002 sowohl die deutsche PKW- als auch die NFZ-Produktion deutlich rückläufig waren, erfolgte 2003 bei der PKW-Produktion ein Stabilisierung, während bei der NFZ-Produktion wieder ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen war.



Insgesamt erhöhte sich die **Produktion** der deutschen Automobilindustrie nach Angaben der Industriestatistik im Jahr 2003 um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Produktion der Endhersteller blieb dabei im wesentlichen konstant (-0,1 %), während sich die Produktion der Teilefertiger um acht Prozent erhöhte. Dagegen verzeichnete die Teilbranche Karosserien, Aufbauten, Anhänger einen Produktionsrückgang von vier Prozent.

In beiden großen Teilbereichen der Automobilindustrie stieg die **Produktivität** weiter an - in Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren um ein Prozent, in der Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren um drei Prozent. Dagegen verminderte sich die Produktivität im Bereich Karosserien, Aufbauten, Anhänger um 5,9 Prozent.

Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Produktionsentwicklung hatten diese Produktivitätssteigerungen sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Beschäftigungsentwicklung.

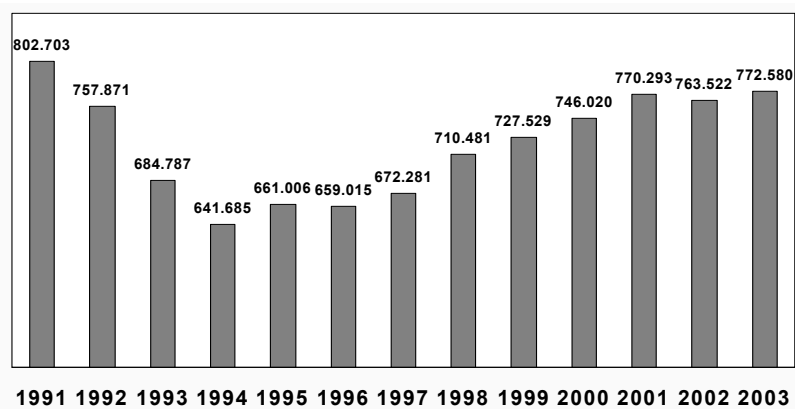
Während die **Beschäftigtenzahl**⁵ bei den Endherstellern in 2003 erneut rückläufig war und sich auf 410 Tausend verminderte (-0,3%), erhöhte sie sich bei den Teilefertigern auf 327 Tausend (+3,7%). Bei den Herstellern

⁵ Fachliche Betriebsteile

von Karosserien, Aufbauten und Anhängern verminderte sie sich um 3,6 Prozent auf 36 Tausend.

Insgesamt stieg damit die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie wieder an und erreichte im Jahr 2003 mit 773 Tausend den höchsten Stand nach 1991.

Beschäftigung in der Automobilindustrie 1991-2003
Anzahl der Beschäftigten



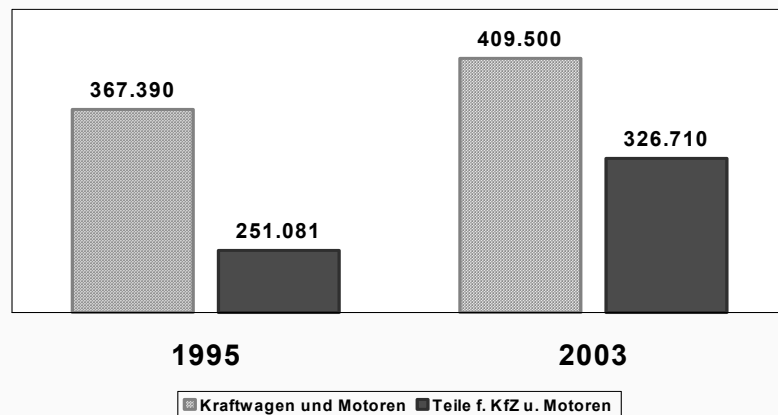
Quelle: Statistisches Bundesamt

Betrachtet man die Entwicklung über einen längeren Zeitraum seit Mitte der neunziger Jahre, so zeigt sich, dass die Beschäftigung in beiden großen Teilbereichen der Automobilindustrie im vergangenen Jahr deutlich über dem Niveau des Jahres 1995 lag.

Bereits angesichts dieser Entwicklung kann keine Rede davon sein, dass in den letzten Jahren unter dem Strich eine nennenswerte Verlagerung von Beschäftigung ins Ausland statt gefunden hat - weder bei den Endherstellern noch bei den Teilfertigern, die in der Industriestatistik unter der Branche Automobilindustrie ausgewiesen werden.

Bezogen auf die Beschäftigungsstruktur hat sich der Trend zu einer **Zunahme des Angestelltenanteils** fortgesetzt. Lag dieser im Durchschnitt der Automobilindustrie im Jahr 1995 noch bei 25,7 Prozent, erreichte er im Jahr 2003 bereits 29,8 Prozent. Bei den Teilbereichen war 2003 der höchste Angestelltenanteil mit 31,3 Prozent bei den Endherstellern zu verzeichnen, dies bedeutete gegenüber 1995 einen Zuwachs von über fünf Prozentpunkten. Allerdings liegen alle Teilbereiche der Automobilindustrie beim Angestelltenanteil immer noch deutlich unter dem Durchschnitt der Metall- und Elektroindustrie. Hier betrug im Jahr 2003 der Angestelltenanteil 38 Prozent.

Beschäftigung in den Teilbranchen der Automobilindustrie 1995-2003 Anzahl der Beschäftigten



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die effektiven monatlichen **Bruttoeinkommen pro Beschäftigten** lagen 2003 im Durchschnitt der Automobilindustrie mit 3714 Euro deutlich über dem Durchschnitt der gesamten Metall- und Elektroindustrie von 3289 Euro.

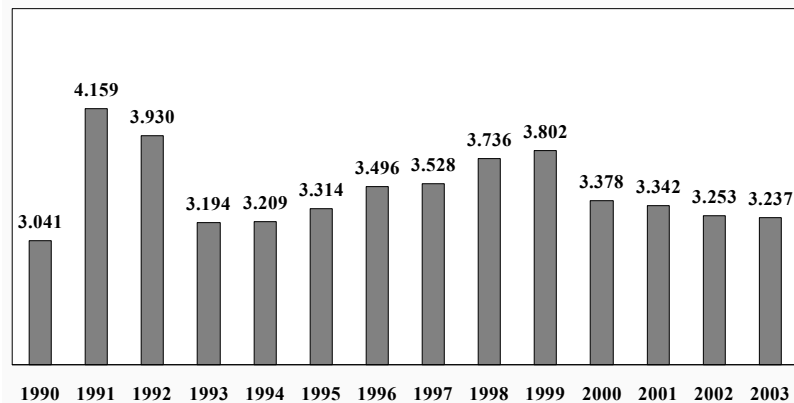
Innerhalb der Automobilindustrie ergab sich dabei allerdings eine sehr starke Streuung zwischen den Teilbereichen. Bei den Endherstellern lagen die effektiven Durchschnittseinkommen bei 4098 Euro, bei den Herstellern von Karosserien, Aufbauten, Anhängern lag dieser Wert hingegen bei 2640 Euro. Die effektiven Durchschnittsverdienste bei den Teilefertigern entsprachen mit 3296 Euro fast genau dem Durchschnitt der gesamten Metall- und Elektroindustrie.

Hinter diesen absoluten Beträgen verbargen sich wiederum sehr unterschiedliche Steigerungsraten gegenüber dem Vorjahr. Während die jahresdurchschnittliche Einkommenssteigerung bei den Endherstellern mit 2,5 Prozent in etwa dem durchschnittlichen Anstieg in der Metall- und Elektroindustrie entsprach (+2,4%), erhöhten sich die effektiven Durchschnittseinkommen in den anderen beiden Bereichen der Automobilindustrie deutlich stärker: Karosserien/Aufbauten/Anhänger +3,7 Prozent; Teilefertiger +4,0 Prozent.

3.2. Markt und Absatz

Der deutsche PKW-Markt - gemessen an den Neuzulassungen von PKW - stagniert seit dem Jahr 2000 auf einem Niveau von 3,2 bis 3,3 Millionen Einheiten. Im Jahr 2003 beliefen sich die Neuzulassungen von PKW auf 3,24 Millionen und lagen damit um 0,5 Prozent unter dem Vorjahreswert.

**PKW-Neuzulassungen in Deutschland
in Tausend**



Quelle: KBA

Betrachtet man die **Entwicklung des PKW-Binnenmarktes** seit Beginn der neunziger Jahre, so fallen zunächst die hohen Neuzulassungszahlen in den Jahren 1991/92 ins Auge. Diese waren besondere Folge des sog. Einigungsbooms, dem der abrupte Absturz in die Krise 1993 folgte.

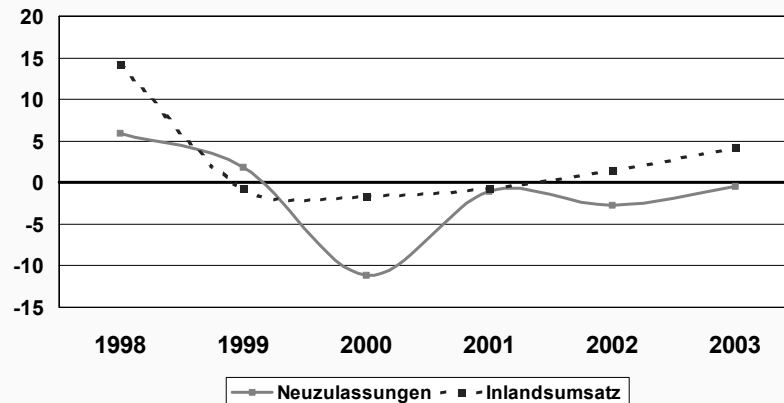
Dem Tiefpunkt in den Jahren 1993/94 schloss sich eine längere Phase der erneuten schrittweisen Marktexpansion bis zum Höhepunkt im Jahr 1999 an. Einher mit dem gesamtwirtschaftlichen Abgleiten in eine konjunkturelle Stagnationsperiode zusammen mit dem Platzen der spekulativen Blase auf den Aktienmärkten erfolgte im Jahr 2000 auch ein Einbruch des Binnenmarktes für PKW. Im Jahr 2000 brachen die Neuzulassungen um 11,1 Prozent ein. Danach verlangsamte sich zwar das Tempo des Rückganges spürbar, an der Tendenz rückläufiger Marktentwicklung änderte dies jedoch nichts.

Die reine Anzahl der Neuzulassungen sagt allerdings für sich betrachtet noch wenig aus. Komplette wird das Bild erst dann, wenn gleichzeitig die Preisentwicklung und die Werthaltigkeit der Fahrzeuge⁶ berücksichtigt wird.

Einen Anhaltspunkt für den Einfluss dieser Faktoren liefert ein Vergleich zwischen der Entwicklung der Neuzulassungen und des Inlandsumsatzes der Endhersteller (Herstellung von Kraftwagen und Motoren):

⁶ Jeweilige Modellvariante, Ausstattungsgrad, Verteilung auf die Segmente

Entwicklung der Neuzulassungen von PKW und des Inlandsumsatzes der Automobilhersteller* Veränderung in % zum Vorjahr



Quelle: KBA/Statistisches Bundesamt

*WZ-Nr.34.1/Fachliche Betriebsteile

Bei den **Inlandsumsätzen** war der Einbruch im Jahr 2000 deutlich weniger stark ausgeprägt als bei den Neuzulassungen und ab dem Jahr 2002 wurden wieder Umsatzsteigerungen realisiert, trotz weiter rückläufiger Zulassungszahlen.⁷

Betrachtet man die Neuzulassungen nach Marken bzw. Herstellern im Jahr 2003, so zeigt sich, dass mit Ausnahme von Porsche und BMW alle deutschen Hersteller Zulassungsrückgänge zu verzeichnen hatten.

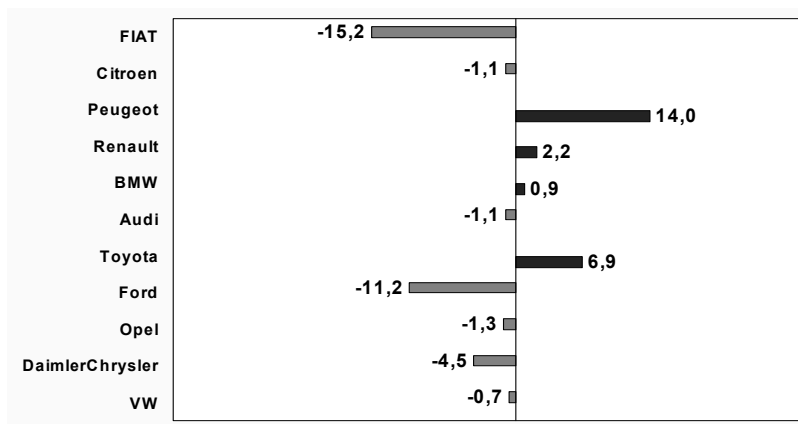
Zum Teil erhebliche Absatzsteigerungen erzielten die französischen Hersteller (Peugeot und Renault) sowie die japanischen Hersteller Honda und vor allem Toyota.

Der Marktanteil französischer Hersteller auf dem deutschen Binnenmarkt erhöhte sich damit weiter, er war bereits im Vorjahr angestiegen. Eine Trendumkehr ergab sich hingegen bei den japanischen Herstellern. Diese hatten zuvor rückläufige Marktanteile zu verzeichnen.

Der besondere Markterfolg französischer Hersteller auf dem deutschen Markt dürfte nicht zuletzt in Zusammenhang mit dem seit Jahren massiv gestiegenen Anteil von Dieselfahrzeugen an den PKW-Zulassungen stehen.

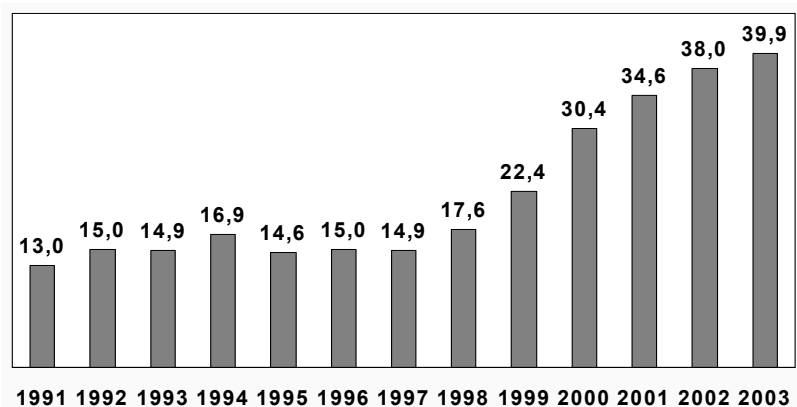
⁷ Der Umstand, dass die Inlandsumsätze der Endhersteller auch den Umsatz mit Nutzfahrzeugen enthalten, dürfte die Aussagekraft für den PKW-Bereich nicht wesentlich beeinträchtigen.

PKW-Neuzulassungen in Deutschland 2003 nach Herstellern Veränderung gegenüber Vorjahr in %



Quelle: KBA

Anteil der Diesel-PKW an den Neuzulassungen in %



Quelle: KBA/VDA

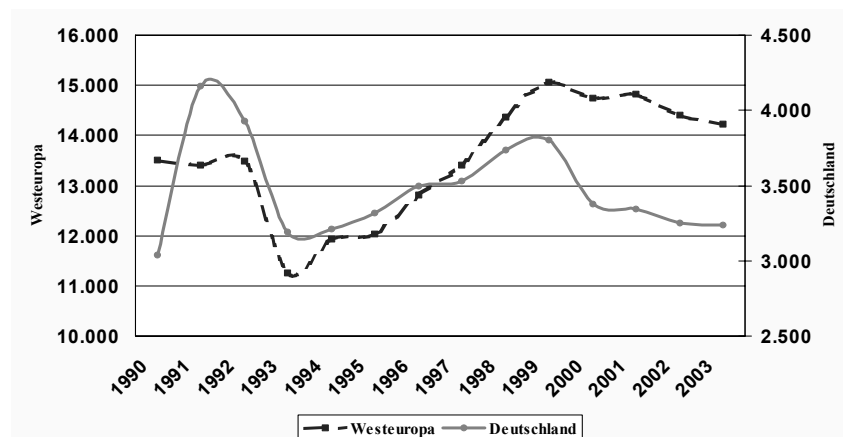
Von den insgesamt 3,24 Millionen Neuzulassungen von PKW auf dem deutschen Markt stammten 1,48 Millionen aus der Inlandsfertigung deutscher Hersteller. Die gesamten Importe machten 1,76 Millionen PKW aus. Der Importanteil lag damit bei 54,3 Prozent. Gegenüber 1997 bedeutete dies einen Zuwachs beim Importanteil von 7,1 Prozentpunkten.

Der größte Teil dieses Zuwachses beim Importanteil war jedoch nicht auf die Importe ausländischer Hersteller zurück zu führen. Ihr Marktanteil stieg lediglich um 2,1 Prozentpunkte von 35,2 Prozent in 1997 auf 37,3 Prozent in 2003.

Weitaus kräftiger erhöht haben sich in der jüngeren Vergangenheit die Importe von PKW deutscher Hersteller aus der Fertigung im Ausland. Ihre Zahl stieg von 424 Tausend in 1997 auf 549 Tausend in 2003. Der entsprechende Anteil erhöhte sich dabei von 12 Prozent auf 17 Prozent.⁸ Die Importe von PKW aus der Produktion deutscher Hersteller im Ausland machten 2003 etwas mehr als 27 Prozent an den Gesamtzulassungen deutscher Marken im Inland aus. 1997 lag der entsprechende Anteil noch bei rund 18 Prozent.

Betrachtet man nun den **westeuropäischen Markt**⁹ insgesamt, so zeigt sich seit Beginn der neunziger Jahre im Großen und Ganzen ein ähnlicher Verlauf wie für den deutschen Markt, allerdings mit unterschiedlichen Ausprägungen in der jüngeren Vergangenheit.¹⁰

PKW-Neuzulassungen Westeuropa und Deutschland in 1.000 Einheiten



Quelle: KBA/ACEA

⁸ Diese Entwicklung hat jedoch keineswegs zu einer Einschränkung der Inlandsproduktion geführt - vgl. Abschnitt C.

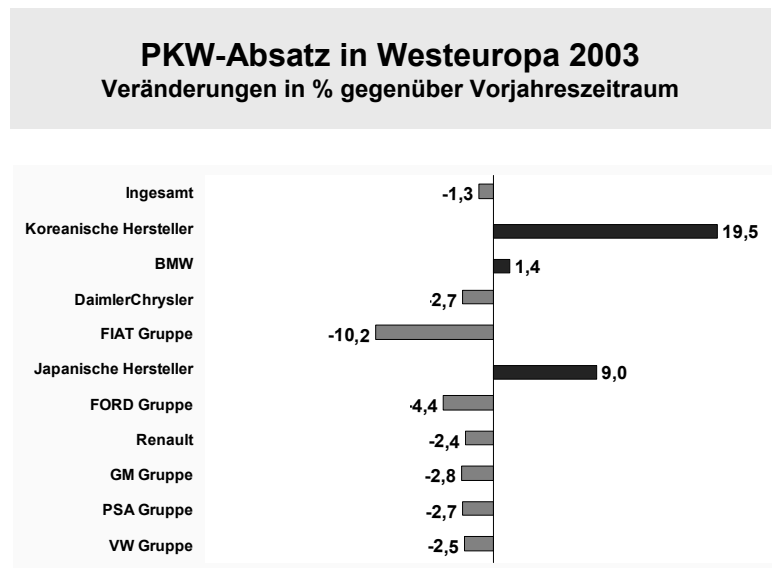
⁹ EU-15 plus EFTA (Island, Norwegen, Schweiz)

¹⁰ Für Westeuropa liegen allerdings nur Zulassungszahlen vor, keine Umsatzwerte.

Der Erholungsprozess nach der Krise 1993/94 verlief in Deutschland nicht so steil wie im westeuropäischen Durchschnitt und der Einbruch des Marktes nach 1999 war ausgeprägter.

Dies dürfte ein Reflex der besonderen Probleme der Konjunktur- und Einkommensentwicklung in Deutschland nach der Jahrtausendwende sein.

Auf dem westeuropäischen Markt war - nach Herstellergruppen betrachtet - im Jahr 2003 - eine teilweise abweichende Entwicklung vom deutschen Binnenmarkt zu verzeichnen.



Quelle: ACEA

Die Absatzsteigerungen in Westeuropa insgesamt konzentrierten sich im Unterschied zum deutschen Binnenmarkt im vergangenen Jahr ausschließlich auf die japanischen und koreanischen Hersteller sowie BMW, während die französischen Hersteller Absatzrückgänge hinnehmen mussten, die ein Stück weit stärker waren als der allgemeine Rückgang der Neuzulassungen.¹¹

Mit einem Zulassungsrückgang von 1,3 Prozent fiel die Entwicklung auf dem westeuropäischen Markt im Durchschnitt etwas schlechter aus als auf dem deutschen Binnenmarkt (-0,5%).

Dabei verzeichneten allerdings die einzelnen Länder Europas zum Teil ganz unterschiedliche Entwicklungen.

Von den größeren PKW-Absatzmärkten konnten lediglich Spanien (+3,8%) und das Vereinigte Königreich (+0,6%) Absatzausweitungen registrieren, in

¹¹ Betrachtet man allerdings die Entwicklung im Fünfjahres-Zeitraum 1999-2003, so hat bei den japanischen Herstellern lediglich Toyota nennenswerte Marktanteilsgewinne erzielen können. Der Anteil Toyotas am westeuropäischen Markt stieg in diesem Zeitraum von 3,08 Prozent auf 4,39 Prozent. Der Anteil der anderen japanischen Hersteller zusammen sank dagegen von 8,62 Prozent auf 8,11 Prozent.

allen anderen größeren Märkten war der Absatz rückläufig. Die stärksten Einbußen ergaben sich in den Niederlanden (-4,3%) und in Frankreich (-6,3%).

4. Inlands- und Auslandsproduktion - Außenhandel

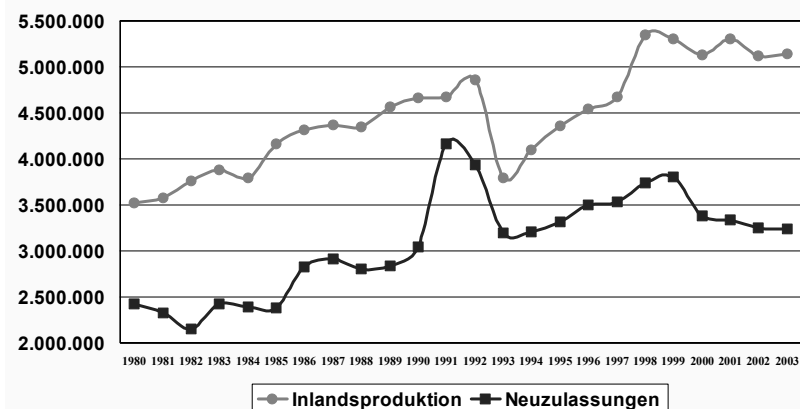
Der deutlich gestiegene Importanteil am deutschen Binnenmarkt für PKW - insbesondere derjenige von PKW aus der Auslandsfertigung deutscher Hersteller - markiert lediglich die eine Seite der Entwicklung der internationalen Arbeitsteilung in der Automobilindustrie und der Position deutscher Hersteller.

Die andere Seite besteht in den massiv gestiegenen Exporten aus der Fertigung im Inland.

Rückläufigen Inlandsabsatz und -markt sowie gestiegene Importe konnten die deutschen Hersteller im Inland durch die Expansion der Exporte überkompensieren.

Die Exporte von PKW aus der Inlandsfertigung erreichten im Jahr 2003 mit 3,67 Millionen Einheiten das höchste Niveau aller Zeiten. Die Exportquote lag damit bei 71,2 Prozent. Es wurden im Jahr 2003 1,91 Millionen PKW mehr exportiert als importiert.

PKW: Inlandsproduktion und Neuzulassungen
1980-2003
Anzahl



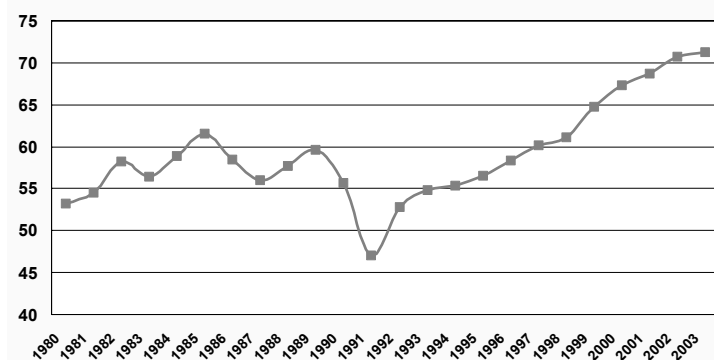
Quelle: VDA/KBA

Zunehmende Importe und massiv gesteigerte Fertigung an ausländischen Produktionsstandorten haben sich bislang weder auf die Inlandsproduktion noch auf die inländische Beschäftigung negativ ausgewirkt.

Betrachtet man die jüngere Vergangenheit seit 1997, so zeigt sich folgendes Bild:

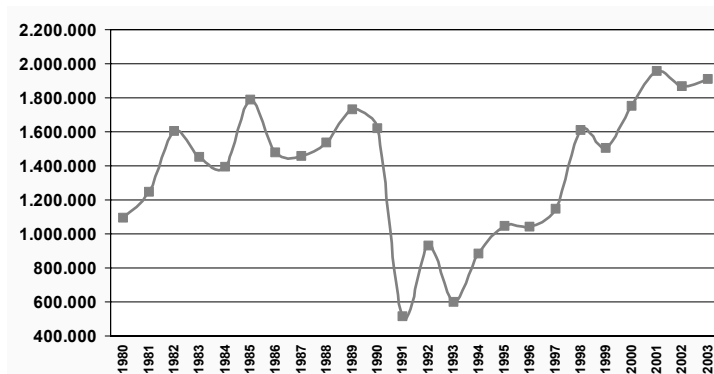
- die Gesamtproduktion von PKW deutscher Hersteller im Ausland hat um 1,3 Millionen Einheiten zugenommen;
- die Importe aus eigener Auslandsfertigung haben um 125 Tausend zugelegt;
- die Inlandsproduktion ist um 467 Tausend PKW gestiegen
- und die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie hat sich um über 100 Tausend erhöht.

**PKW-Exporte in % der Inlandsproduktion
(Exportquote)
1980-2003**



Quelle: VDA u.eig.Ber.

**PKW: Exportüberschuss (Anzahl)
1980 - 2003**



Quelle: VDA u.eig.Ber.

Insgesamt belief sich die Produktion von deutschen Herstellern im In- und Ausland im Jahr 2003 auf 9,16 Millionen PKW.

Im Inland wurden davon 5,15 Millionen PKW produziert, im Ausland 4,01 Millionen.

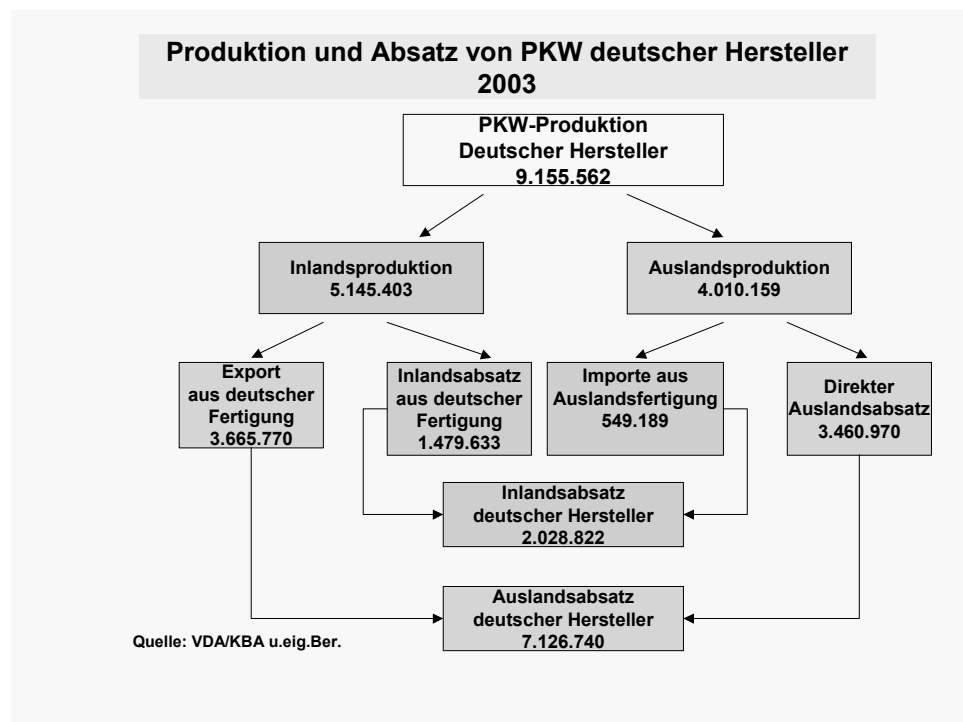
Aus der Inlandsproduktion gingen 1,48 Millionen PKW in den Inlandsabsatz, die restlichen 3,67 Millionen wurden exportiert.

Aus der Auslandsproduktion erfolgte ein Import auf den deutschen Markt in Höhe von 549 Tausend PKW, die restlichen 3,46 Millionen wurden direkt im Ausland abgesetzt.

Der gesamte Inlandsabsatz deutscher Hersteller aus Inlands- und Auslandsfertigung belief sich damit auf 2,03 Millionen Einheiten.

Der gesamte Absatz im Ausland aus Exporten aus dem Inland und Direktabsatz aus ausländischer Fertigung summierte sich auf 7,13 Millionen PKW.

Somit ergibt sich das folgende Gesamtbild:



Der Gesamtexport der deutschen Automobilindustrie belief sich im Jahr 2003 auf 128,8 Mrd. Euro. Dem standen Importe in Höhe von 57,0 Mrd. Euro gegenüber. Per Saldo ergab sich damit ein Außenhandelsüberschuss von 71,7 Mrd. Euro. Der Exportüberschuss der deutschen Automobilindustrie war damit sogar deutlich größer als die gesamten Importe.¹²

Auf die einzelnen Warengruppen der Automobilindustrie verteilen sich die Exporte , Importe und Außenhandelssalden wie folgt:

¹² Diese Daten sind nun wahrlich kein Beleg für Behauptungen, dass Deutschland - nicht zuletzt in der Automobilindustrie - zu einer „Basar-Ökonomie“ (H.W.Sinn) verkommen wäre, bei der die Exporte allein durch Billigimporte bedingt wären und im Inland kaum noch eigene Wertschöpfung stattfinden würde. (Einmal ganz davon abgesehen von der Frage, was die 773 Tausend Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie dann eigentlich während ihrer Arbeitszeit tun würden.)

Außenhandel der deutschen Automobilindustrie nach Warengruppen 2003 in Mrd. Euro			
	Export	Import	Saldo
PKW	80,9	28,9	+52,0
LKW	11,0	4,2	+6,8
Busse	1,1	0,3	+0,8
Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile und Zubehör für KfZ	35,2	23,7	+11,5
Kraftwagen und Teile insgesamt	128,8	57,0	+71,7

Quelle: Statistisches Bundesamt

Seit Mitte der neunziger Jahre haben sich im Zuge zunehmender internationaler Verflechtung sowohl die Exporte als auch die Importe deutlich erhöht, die Exporte allerdings in allen Warengruppen wesentlich stärker als die Importe. Im Resultat haben sich die Exportüberschüsse massiv erhöht. Dies gilt auch für die Teileproduktion, bei der sich der Exportüberschuss zwischen 1995 und 2003 nahezu verdoppelt hat.¹³ Von einer generellen Tendenz der Verlagerung von Produktion ins Ausland kann angesichts dieser Daten selbst für den Bereich der Zulieferer keine Rede sein.

Allerdings verzeichnet der deutsche Außenhandel im Automobilbereich mit einzelnen Ländern durchaus Defizite, d.h. Importüberschüsse.

Dies gilt nicht für die Länder an der Südwestflanke der alten EU, Portugal und Spanien, die einstmals als diejenigen Kandidaten gehandelt wurden, in die massenhafte Produktionsverlagerungen im Gefolge der EU-Süderweiterung erfolgen sollten.

Mit Portugal ist die Außenhandelsbilanz im Automobilbereich nahezu ausgeglichen. Einem geringen Defizit bei Handel mit PKW (-0,1 Mrd. Euro) stand im Jahr 2003 beim Handel mit Zulieferungen (Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile und Zubehör) ein leichter Exportüberschuss (+0,2 Mrd. Euro) gegenüber.

Mit Spanien wurden in beiden Warengruppen sogar deutliche Exportüberschüsse erzielt - bei PKW in Höhe von 2,0 Milliarden Euro und bei Zulieferungen 1,5 Milliarden Euro.

Die Außenhandelsdefizite konzentrieren sich vielmehr aktuell auf die vier großen neuen EU-Mitgliedsländer in Mitteleuropa, Polen, die Tschechische Republik, die Slowakei und Ungarn. Dabei weist allerdings der Automobilaußenhandel mit Polen und der Tschechischen Republik nur geringfügige Defizite auf. Den Handel mit PKW und Zulieferteilen zusammengekommen belief sich das Defizit mit Polen lediglich auf 0,2 Milliarden Euro und mit der Tschechischen Republik auf zusammen 0,6 Milliarden Euro.

¹³ In der Abgrenzung des Spezialhandels nach dem internationalen Warenverzeichnis (SITC-Rev.3), für den Vergleichsdaten über einen längeren Zeitraum vorliegen, erhöhte sich der Exportüberschuss im Bereich Teile und Zubehör von 6,6 Mrd. Euro in 1995 auf 12,5 Mrd. Euro in 2003. Bei den kompletten PKW kam es in diesem Zeitraum fast zu einer Verdreifachung des Exportüberschusses. Er stieg von 18,6 Mrd. Euro auf 52,0 Mrd. Euro.

Das eigentliche Defizit konzentriert sich auf die beiden Länder Slowakei und Ungarn - und hier jeweils auf unterschiedliche Warengruppen.

Saldo im Automobilaußenhandel 2003 mit den großen MOE-Ländern in Mrd. Euro		
	PKW	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge
Polen	+0,3	-0,5
Tschechische Republik	-0,2	-0,4
Slowakei	-2,7	+0,3
Ungarn	-0,6	-1,8

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 7 Reihe 3

Im Außenhandel mit der Slowakei konzentriert sich das Defizit ausschließlich auf den PKW-Sektor, bei Ungarn dominiert der Zuliefererbreich.

Angesichts der Gesamtdimension des deutschen Außenhandels in der Automobilindustrie und der massiven Exportüberschüsse sowohl bei PKW als auch bei Zulieferungen nehmen sich diese Defizite vergleichsweise bescheiden aus.

Es kommt hinzu, dass sich die Warenströme sowohl bei Ungarn als auch bei der Slowakei nahezu vollständig auf konzerninterne Lieferungen eines einzigen deutschen Konzerns konzentrieren, des Volkswagen-Konzerns.

Die slowakische PKW-Produktion befindet sich derzeit zu hundert Prozent im Eigentum des VW-Konzerns und am ungarischen Standort Győr ist die Motorenfertigung der VW-Tochter Audi konzentriert.^{14 15}

Trotz einzelner Produktionsverlagerungen bzw. dem Aufbau neuer Produktionsstätten sowie der grundlegenden Modernisierung übernommener Fertigungskapazitäten signalisiert die Analyse der Außenhandelsbeziehungen bisher keinerlei negative Auswirkungen auf die deutsche Automobilindustrie. Selbst die überdurchschnittlich hohe Zunahme der Auslandsfertigung (keineswegs allein konzentriert auf die MOE-Länder) hat in der deutschen Automobilindustrie weder zu absoluten Produktionsrückgängen noch zu rückläufiger Beschäftigung geführt.

Bislang hat die deutsche Automobilindustrie offenbar eher von den Beziehungen mit den MOE-Ländern profitiert:

¹⁴ Zudem werden in Ungarn die Audi-Modelle TT und TT-Roadster gefertigt. Auch in der Tschechischen Republik befindet sich die dortige PKW-Produktion bislang zu 100 Prozent im Eigentum des VW-Konzerns über die Konzerntochter Skoda. Derzeit sind allerdings sowohl in der Tschechischen Republik als auch in der Slowakei Kapazitäten anderer Konzerne im Aufbau (PSA, Toyota, Hyundai-Kia).

¹⁵ Die Deutsche Bundesbank kommt in ihrer Untersuchung „Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die deutsche Wirtschaft“ (Monatsbericht Mai 2004) zu dem Ergebnis, dass „ein großer Teil der Handelsintegration der neuen Mitgliedsländer (...) bereits im Vorfeld des EU-Beitritts realisiert worden (ist).“ (7) „Auf die Beschäftigungsentwicklung in Deutschland hat die zunehmende Integration per saldo bisher keine direkt erkennbaren Auswirkungen gehabt, wenn auch die Beschäftigten in Branchen mit zunehmenden Exporten zu gewinnen und solche in Branchen mit zunehmenden Importen zu verlieren scheinen.“ (8f) „In einigen Industriezweigen kam es sogar wieder zu Personalaufstockungen. Dies gilt bemerkenswerterweise auch für solche Branchen, bei denen der Beitrag der Importe aus den neuen Beitrittsländern kräftig gestiegen ist.“ (9) Die Bundesbank verweist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Automobilindustrie.

- über erweiterte Absatzmärkte,
- durch die Ausnutzung der internationalen Arbeitsteilung über günstige Zulieferungen an einzelnen Stellen der Wertschöpfungskette.¹⁶

Anzeichen für eine Intensivierung von Produktionsverlagerungen in der jüngeren Vergangenheit bestehen dabei nicht.

Zum einen haben die deutschen Nettodirektinvestitionen im Ausland seit dem zwischenzeitlichen Höhepunkt im Jahr 1999 drastisch abgenommen. Sie sanken in der Gesamtwirtschaft von 102,0 Milliarden Euro in 1999 auf nur noch 2,3 Milliarden Euro in 2003. Im Jahr 2003 betrug dabei die Nettokapitalanlage deutscher Unternehmen in den zehn neuen EU-Mitgliedsländern nur noch 0,2 Milliarden Euro. In der gesamten Metallverarbeitung - für die derzeit nur Daten bis einschließlich 2002 vorliegen - verwandelte sich der Nettokapitalexport deutscher Unternehmen von 34,2 Milliarden Euro in 1999 sogar in einen Kapitalrückfluss von 0,2 Milliarden Euro in 2003.¹⁷

Zum anderen zeigen Untersuchungen des Fraunhofer Instituts für Systemtechnik und Innovationsforschung (ISI), dass in der jüngeren Vergangenheit das Verhältnis zwischen Produktionsverlagerungen und Rückverlagerungen enger geworden ist, die sog. Rückverlagerungsquote ist - insbesondere bei Automobilzulieferern - deutlich gestiegen.¹⁸

Die seit Mitte der neunziger Jahre deutlich gestiegene internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie drückt sich nicht nur in massiv erhöhten Exporten und Exportüberschüssen aus, sondern ebenfalls in einer überdurchschnittlich deutlichen Erhöhung der Auslandsumsätze.¹⁹

Vom Gesamtumsatz²⁰ der deutschen Automobilindustrie im Jahr 2003 in Höhe von 208 Milliarden Euro entfiel mit 123,3 Milliarden Euro der größte

¹⁶ Es deutet einiges „darauf hin, dass die deutschen Teileproduzenten den erforderlichen Strukturwandel frühzeitig eingeleitet haben, indem sie sich auf solche Fertigungen spezialisiert haben, die ihren komparativen Kostenvorteilen entsprachen. (...) Die Endmontage, die bis 1995 deutliche *Terms of Trade*-Verluste verzeichnete, konnte diese in jüngster Vergangenheit wieder wettmachen, weil Spezialisierungsvorteile an Auslandsstandorten genutzt wurden und die heimische Produktion entsprechend umstrukturiert wurde.“ P.Nunnenkamp; Der Automobilstandort Deutschland unter Wettbewerbsdruck, in ifo-Schnelldienst 7/2004, S.35

¹⁷ Quelle: Deutsche Bundesbank - Bei den Angaben zum Nettokapitalexport ist zu berücksichtigen, dass gerade in Phasen hoher Kapitalabflüsse der größte Teil hiervon nicht etwa in Investitionen in neue Produktionsanlagen fließt, sondern dem Kauf bestehender Unternehmen bzw. Unternehmensanteile dient.

¹⁸ „Die im Verhältnis zu Produktionsverlagerungen zunehmende Rückverlagerungsquote zeigt: bei der vergleichenden Bewertung inländischer und ausländischer Standortalternativen werden von den Unternehmen noch zu viele Fehler begangen. Insbesondere wird

- nur der gewachsene Ist-Zustand anstatt der optimierte Zustand der Standortalternativen verglichen,
- der Netzwerkbedarf am jeweiligen Standort nicht entsprechend berücksichtigt,
- die Dynamik der zukünftigen Standortentwicklung vernachlässigt bzw. der Standorterfolg nicht regelmäßig überprüft.“

FhG ISI; Inländische und ausländische Standorte richtig bewerten, Ludwigsburg 2004, S.16

¹⁹ Zu den Unterschieden in der Methodik bei der statistischen Erfassung von Außenhandelsdaten und Auslandsumsätzen vgl. A.Krockow; Vergleichende Betrachtung der Ausfuhren und des Auslandsumsatzes im Produzierenden Gewerbe, in: Statistisches Bundesamt; Wirtschaft und Statistik Nr. 5/2003, Wiesbaden 2003

²⁰ Fachliche Betriebsteile

Teil auf den Auslandsumsatz. Der Auslandsanteil betrug damit fast 60 Prozent. Bei den Endherstellern betrug der entsprechende Anteil mit fast 68 Prozent sogar mehr als zwei Drittel des Gesamtumsatzes. Lediglich die Teilefertiger - mit einer starken Konzentration auf Zulieferungen an inländische Endhersteller - wiesen einen Anteil des Auslandsumsatzes auf, der mit etwas über 40 Prozent unterhalb der Hälfte des Gesamtumsatzes lag.

Betrachtet man die Entwicklung seit Mitte der neunziger Jahre - also im Zeitraum 1995 bis 2003 -, so sind in allen Teilbereichen der Automobilindustrie die Auslandsumsätze deutlich stärker gestiegen als der jeweilige Gesamtumsatz. Dies gilt selbst für die Teilefertiger, bei denen sich der Auslandsumsatz mehr als verdoppelte (+101,7 %), während der Gesamtumsatz „lediglich“ um etwas mehr als neunzig Prozent anstieg.

5. Aktuelle Entwicklung in 2004

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie in den ersten acht Monaten des Jahres 2004 zeigt ein differenziertes Bild.

Während der Binnenmarkt für PKW - ausgedrückt an der Zahl der Neuzulassungen - nach wie vor nach unten tendiert, expandieren wesentliche Absatzmärkte wie der westeuropäische wieder stärker.

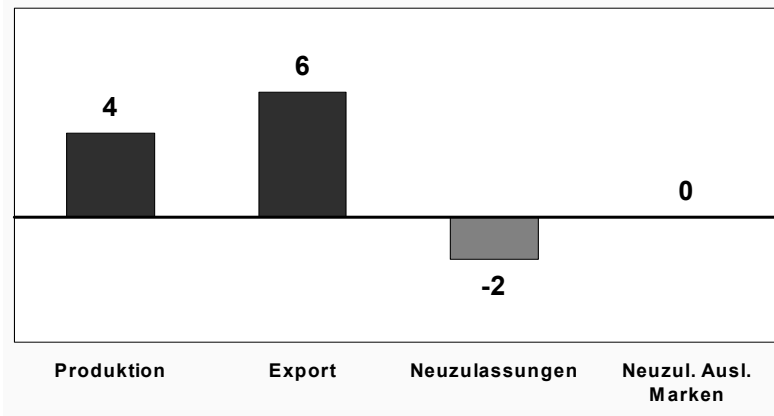
Vor diesem Hintergrund ist die PKW-Produktion, bedingt durch den stark anziehenden Export, deutlich angestiegen.

Im Nutzfahrzeugbereich ist die Produktion leichter NFZ (bis 6t) noch nicht wieder auf Touren gekommen. Sie stagnierte auf Vorjahresniveau trotz anziehendem Binnenmarkt und gestiegenen Exporten.

Bei den schwereren Nutzfahrzeugen (über 6t) und den Bussen waren dagegen kräftige Produktions- und Exportzuwächse zu verzeichnen.

PKW: Produktion – Export – Neuzulassungen
Januar – August 2004

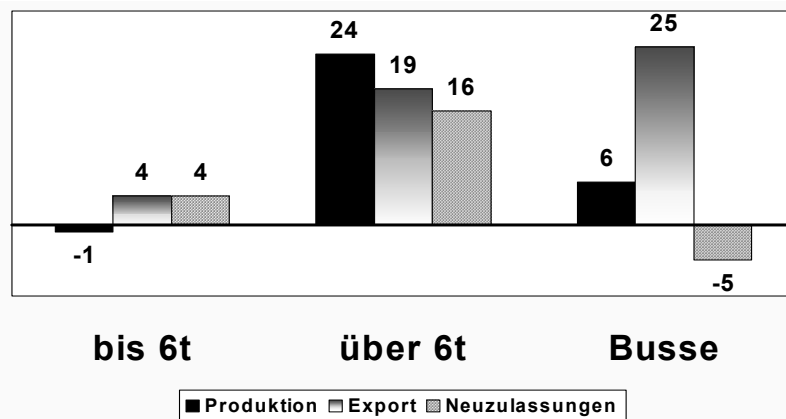
Stückzahlen/Veränderung gegenüber Vorjahreszeitraum in %



Quelle: KBA/VDA

NFZ: Produktion – Inlandsmarkt – Export
Januar – August 2004

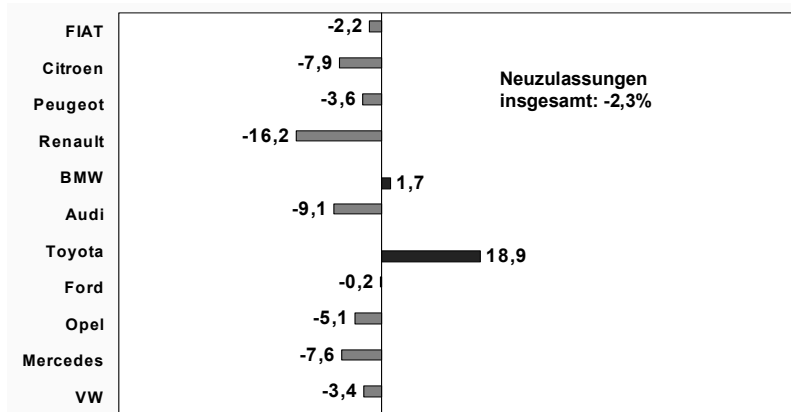
Stückzahlen/Veränderung gegenüber Vorjahreszeitraum in %



Quelle: VDA/KBA

Auf dem deutschen Binnenmarkt verzeichneten alle größeren Hersteller rückläufige Absatzzahlen. Ausnahme waren die japanischen Hersteller Mazda und insbesondere Toyota. Letzterer erzielte einen Absatzzuwachs von nahezu einem Fünftel. Von den deutschen Herstellern konnte neben Porsche (+9,6%) lediglich BMW ein Absatzplus erzielen (+1,7%). Bei allen anderen deutschen Marken waren im Vergleich zur Entwicklung des Gesamtmarktes überdurchschnittliche Absatzrückgänge zu verzeichnen. Am stärksten betroffen waren dabei Audi (-9,1%) und Mercedes (-7,6%).

**PKW-Neuzulassungen in Deutschland 2004
nach Herstellern (Januar - August)**
Veränderung gegenüber Vorjahr in %



Quelle: KBA

Auffallend ist, dass die französischen Hersteller, die in der jüngeren Vergangenheit noch zum Teil deutliche Marktanteilsgewinne auf dem deutschen Markt erzielten, in den ersten acht Monaten des Jahres 2004 einen massiven Absatzeinbruch erlitten. Ganz besonders betroffen war hiervon Renault (-16,2%).

Bei der Beurteilung der Entwicklung des deutschen Binnenmarktes für PKW ist ein weiterer Aspekt zu beachten: Der Absatz an Privatkunden - in der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) unter der Rubrik „Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen“ zusammengefasst - beläuft sich auf weniger als fünfzig Prozent.²¹ Mehr als die Hälfte des Gesamtabsatzes geht an gewerbliche Abnehmergruppen. Hier spielt das sog. Flottengeschäft, das die Hersteller zu einem erheblichen Teil ohne Zwischenschaltung des Handels mit den Abnehmern tätigen, eine zentrale Rolle. Aktuell besteht die Vermutung, dass insbesondere das Flottengeschäft anzieht, während der Absatz an Privatkunden noch stärker gedrückt ist, als es die Entwicklung der Neuzulassungen insgesamt vermuten lässt.²²

Die Entwicklung der Neuzulassungen im bisherigen Verlauf von 2004 in Deutschland war allerdings keineswegs typisch für die Marktentwicklung in Westeuropa insgesamt.

In Westeuropa erhöhte sich in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres die Zahl der Neuzulassungen um 1,8 Prozent.

²¹ Januar bis August 2004: 48,8 Prozent.

²² Vgl. hierzu FAZ v. 15.09.2004. Allerdings ist bei der Entwicklung des Flottengeschäftes zu berücksichtigen, dass dieses in den beiden Vorjahren rückläufig war. (Vgl. Automobilwoche v. 18.08.2003)

Unter den größeren westeuropäischen Märkten verzeichneten dabei neben Deutschland, die Niederlande (-2,3%) und Frankreich (-1,3%) einen Rückgang der Neuzulassungen,.

In Belgien (+8,6%) und Spanien (+12,1%) wurden hingegen deutliche Zuwachsraten der Neuzulassungen verzeichnet.

Im Vereinigten Königreich (+1,0%) und in Italien (+1,2%) kam es zwar zu einer Marktausweitung, die Steigerungsraten lagen jedoch unter dem westeuropäischen Durchschnitt.

Nach Herstellergruppen betrachtet, zeigte sich auf dem westeuropäischen Markt insgesamt eine zum Teil deutliche Abweichung gegenüber dem deutschen Markt.

In Westeuropa insgesamt verzeichneten lediglich DaimlerChrysler (-4,1%) und PSA²³ (-3,4%) Absatzzurückgänge. Bei der GM-Gruppe²⁴ und der VW-Gruppe²⁵ lagen die Zulassungszahlen knapp unter dem Vorjahresniveau (-0,2%).

Auch auf dem westeuropäischen Markt insgesamt legten die koreanischen und japanischen Hersteller kräftig im Absatz zu. Bei der Bewertung dieses Anstiegs und der damit verbundenen Marktanteilsausweitung ist allerdings zweierlei zu berücksichtigen: Zum einen spielen die koreanischen Hersteller mit einem zwischenzeitlich erreichten Marktanteil auf dem westeuropäischen PKW-Markt von 3,9 Prozent in den ersten acht Monaten des Jahres 2004 immer noch eine vergleichsweise geringe Rolle. Zum anderen spielen die japanischen Hersteller mit einem aktuellen Marktanteil von 13,2 Prozent²⁶ eine erheblich größere Rolle. Dieser Marktanteil markiert jedoch bislang nur das Wiedererreichen einer bereits früher erzielten Marktposition. Denn bereits im Jahr 1991 lag der Marktanteil japanischer Hersteller in Westeuropa bei knapp dreizehn Prozent, sank danach allerdings bis auf gut zehn Prozent im Jahr 2001 ab.^{27 28}

Zugleich wurde der Anteil von PKW japanischer Hersteller, der aus westeuropäischer Produktion stammt deutlich ausgeweitet.

„Vor zehn Jahren wurden in Europa etwa 340.000 PKW in Fabriken japanischer Unternehmen produziert, und zwar ausschließlich in England. Seither haben sie schrittweise auch in den Niederlanden (1995), Spanien (2000) und Frankreich (2001) neue Kapazitäten errichtet. Im letzten Jahr nahm die PKW-Produktion unter japanischer Federführung in Westeuropa erneut um gut 9% zu; damit wurde zum ersten Mal in der Geschichte die Grenze von 1 Mio. Autos überschritten.“²⁹

²³ Peugeot und Citroen

²⁴ Opel, Saab, Vauxhall und nichteuropäische Marken von General Motors

²⁵ Volkswagen, Audi, Skoda, SEAT

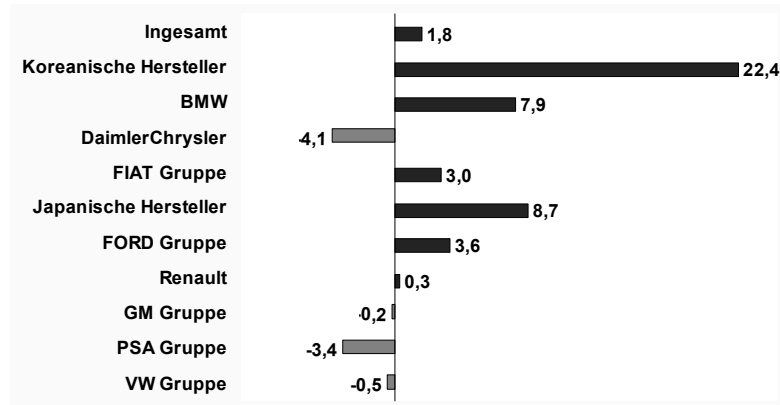
²⁶ Januar bis August 2004

²⁷ Vgl. hierzu Deutsche Bank Research; „Japanische Autos: nachhaltiger Aufschwung erwartet“ vom 17.09.2004

²⁸ Eine ähnliche Entwicklung lässt sich für den deutschen Markt feststellen. Auch hier lag Anfang der neunziger Jahre der Marktanteil japanischer Hersteller bei knapp 13 Prozent, sank bis 2001 auf unter 10 Prozent und erholte sich anschließend wieder auf aktuell 12 Prozent in den ersten acht Monaten 2004.

²⁹ Deutsche Bank Research; a.a.O., S.6

**PKW-Absatz in Westeuropa 2004
(Januar-August)**
Veränderungen in % gegenüber Vorjahreszeitraum



Quelle: ACEA

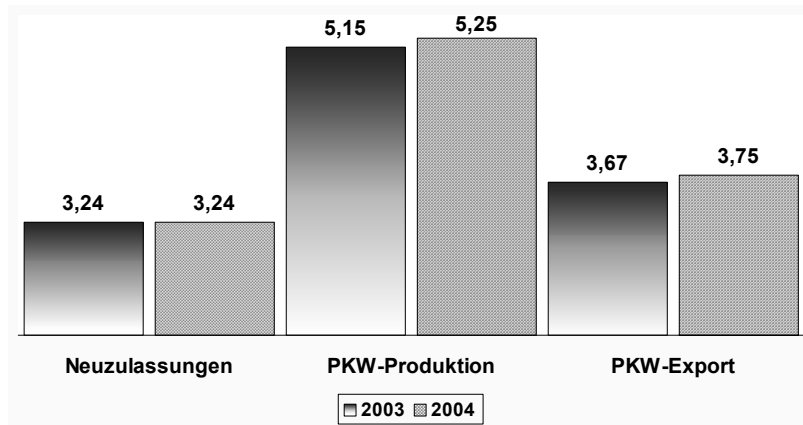
Anfang des laufenden Jahres ging der VDA noch davon aus, dass sich im Laufe des Jahres der deutsche Binnenmarkt für PKW ein Stückweit erholen würde und rechnete in seiner ursprünglichen Prognose für 2004 noch mit steigenden Zulassungszahlen gegenüber dem Vorjahr.

Angesichts der faktischen Marktentwicklung im ersten Halbjahr 2004 hat der VDA allerdings seine diesbezügliche Prognose korrigiert. Zur Zeit rechnet er nur noch mit einer Stagnation der Zahl der Neuzulassungen auf Vorjahresniveau (3,24 Millionen PKW).

Für den Export wird angesichts wachsender Auslandsmärkte und einer starken Marktposition deutscher Hersteller nach wie vor mit einer Steigerung von 3,67 Millionen PKW auf 3,75 Millionen PKW gerechnet.

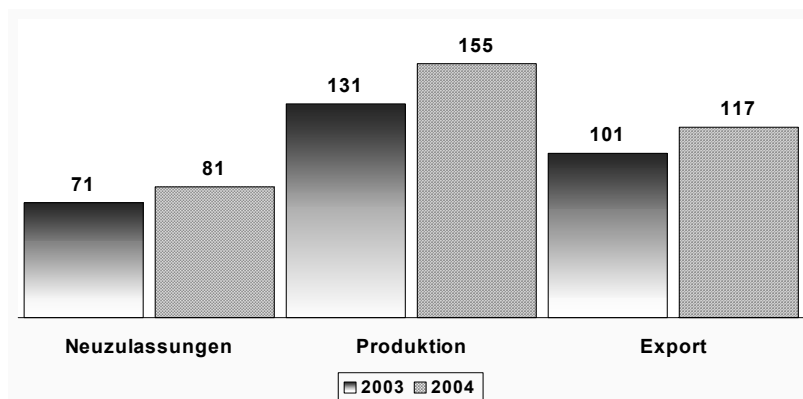
Unter dem Strich wird damit eine leichte Ausweitung der Produktion um etwa 100 Tausend Einheiten auf 5,25 Millionen PKW prognostiziert.

Prognose des VDA für den PKW-Sektor in Millionen Einheiten



Für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge³⁰ hat der VDA im Zusammenhang mit der IAA Nutzfahrzeuge eine Prognose für die Entwicklung im Gesamtjahr 2004 vorgelegt. Danach rechnet der VDA mit massiven Zuwächsen gegenüber dem Vorjahr - sowohl bei den Neuzulassungen, als auch bei Exporten und Produktion.

Prognose des VDA für den Sektor Nutzfahrzeuge über 6 t in Tausend Einheiten



³⁰ Über 6t zulässiges Gesamtgewicht

6. Perspektiven, Trends und Herausforderungen

Im folgenden geht es vorrangig um eine Skizzierung von absehbaren Perspektiven, Trends und Herausforderungen, die auf unterschiedlichen Ebenen und mit unterschiedlicher Reichweite Einflussfaktoren für die künftige Entwicklung der Automobilindustrie darstellen. Damit soll in einem ersten Schritt zunächst einmal ein Beitrag zur Systematisierung einer breiteren Debatte über die Entwicklungsperspektiven geleistet werden. Spezifische Handlungsanforderungen lassen sich dabei noch nicht benennen.

6.1. (Binnen-)Marktentwicklung

Mit einer PKW-Dichte von 657 pro 1000 Einwohner über 18 Jahren gehört Deutschland zu den am höchsten „motorisierten“ Ländern der Welt.

Wie in allen anderen hoch entwickelten Industrieländern wird daher die Binnenmarktentwicklung in hohem Maße vom Ersatzbedarf bestimmt. Dieser Ersatzbedarf muss sich allerdings in zahlungsfähiger Nachfrage niederschlagen, d.h. er wird nicht nur von technischen Faktoren (Haltbarkeit) und Imagegesichtspunkten³¹ bestimmt, sondern wesentlich auch von der Einkommensentwicklung (insbesondere der Masseneinkommen), den Präferenzen der Einkommensverwendung und der Einkommensverteilung.^{32 33}

Erwartungen einer Wiederrückkehr der Binnennachfrage nach PKW durch erhöhte Ersatzbeschaffungen, die sich in Prognosen steigender Zulassungszahlen in den letzten Jahren niederschlugen, gründeten sich im wesentlichen auf das gestiegene Durchschnittsalter des PKW-Bestandes. Offenbar ist dieser Zusammenhang nicht so eng wie vielfach angenommen.

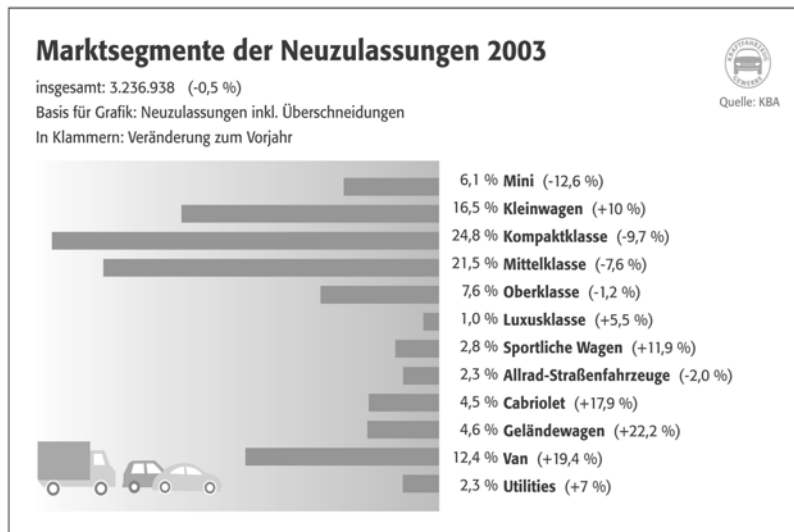
Es kommt hinzu, dass sich die durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro PKW über einen längeren Zeitraum hinweg verringert hat, was mit einer Ursache für das Hinauszögern von Ersatzbeschaffungen darstellen dürfte.

Insgesamt hat sich das Marktspektrum mittlerweile erheblich nach den einzelnen Segmenten differenziert bzw. fragmentiert. Am stärksten abgenommen hat dabei der Anteil des traditionellen Mittelklassesegments.

³¹ „Autos sind emotional aufgeladene Massenprodukte, bei denen das Image ebenso wichtig ist wie die Funktion oder das Preis-Leistungs-Verhältnis.“ R.Kalmbach/C.Keinhans; Zulieferer auf der Gewinnerseite, in: Automobilwoche April 2004 - Sonderausgabe „Eine Branche im Umbruch“, S.5

³² Eine verstärkte Polarisierung der Einkommensverteilung kann unter anderem dazu führen, dass die Nachfrage nach Premiumfahrzeugen steigen kann, auch wenn insgesamt die PKW-Nachfrage stagniert oder rückläufig ist.

³³ Inwieweit Treibstoffpreisschwankungen, Besteuerungsänderungen u.ä. mehr als kurzfristige Wirkungen auf die Nachfrageentwicklung besitzen ist fraglich.



Für die Zukunft wird erwartet, dass sich diese Marktauffächerung weiter fortsetzt.

Es ist davon auszugehen, dass drei weitere Trends die künftige Marktentwicklung beeinflussen werden (und gleichzeitig Herausforderungen für die künftige Designentwicklung darstellen werden):

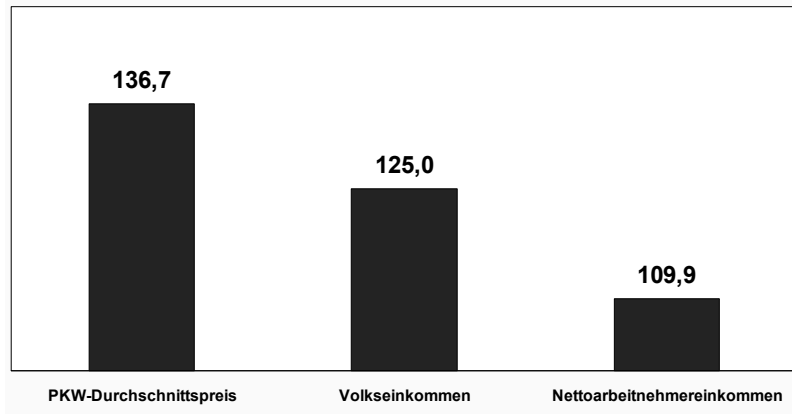
- das zunehmende Durchschnittsalter der Käufer infolge demografischen von Verschiebungen (bereits heute sind 55 Prozent der Neuwagenkäufer 45 Jahre und älter);
- die „Feminisierung“ der Nachfrage, d.h. die deutliche Zunahme des Anteils von Frauen bei der PKW-Nachfrage (die PKW-Dichte bei Frauen liegt heute immer noch deutlich unterhalb derjenigen bei Männern);
- eine - zumindest aktuell - abnehmende Markenbindung bei den Käufern und Käuferinnen.

Eine besondere Rolle spielt die Frage der technischen - insbesondere elektronischen - Ausstattung der PKW.

Auf der einen Seite war die tendenziell höherwertige technische Ausstattung eine zentrale Ursache dafür, dass sich der Durchschnittspreis von PKWs und die Einkommensentwicklung deutlich auseinander entwickelt haben.

Entwicklung von PKW-Durchschnittspreis und Einkommen 1993-2003

Index 1993=100



Quelle: VDA/Statistisches Bundesamt

Auf der anderen Seite haben etliche Hersteller und Systemlieferanten zwischenzeitlich erkannt, dass diverse technische Verbesserungen bzw. Neuerungen nur zu kaum noch spürbaren Optimierungen geführt haben³⁴ oder am Kundenbedarf vorbei gehen. Zugleich wurden einige noch vor relativ kurzer Zeit als unverzichtbare Zukunftsentwicklungen präsentierte Projekte auf Eis gelegt.³⁵

Dem steht allerdings in einigen Fällen die mehr als zögerliche Haltung von großen Teilen der deutschen Automobilindustrie dem Angebot sinnvoller und technisch machbarer Ausstattungen gegenüber. In jüngster Zeit betrifft dies vor allem den sog. Dieselpartikelfilter. Lange Zeit als technisch überflüssiger Irrweg bezeichnet, gilt der Dieselpartikelfilter nach der Zusage der Bundesregierung für eine Subventionierung inzwischen als ein Jobmotor für die Zulieferindustrie.

Angesichts eines immer höheren Exportanteils bei PKW aus deutscher Inlandsproduktion nimmt die quantitative Bedeutung des Binnenmarktes für die Entwicklung der deutschen Automobilproduktion tendenziell ab. So hat in den ersten acht Monaten des Jahres 2004 laut Schätzung des VDA die PKW-Produktion in Deutschland um rund vier Prozent zugelegt - trotz eines Binnenmarktrückganges um rund zwei Prozent.

³⁴ „(...) selbst Profis bleibt der Sinn mancher Innovation verborgen: So verpasste VW dem neuen Golf eine aufwendige und teurere Mehrlenker-Hinterachse. Opel blieb bei der klassenüblichen, simpleren Verbundlenker-Konstruktion und stimmte diese sehr gut ab. Im ersten Vergleichstest von ‚Auto, Motor und Sport‘ schnitt der günstigere Opel Astra im Fahrwerkskapitel sogar besser ab als der Golf.“ Der Spiegel v. 03.05.2004 - Ähnliches gilt für die elektrohydraulische Bremsanlage SBC, die in künftige Mercedes-Modellen nicht mehr eingebaut wird und deren Weiterentwicklung von Bosch inzwischen auf Eis gelegt wurde.

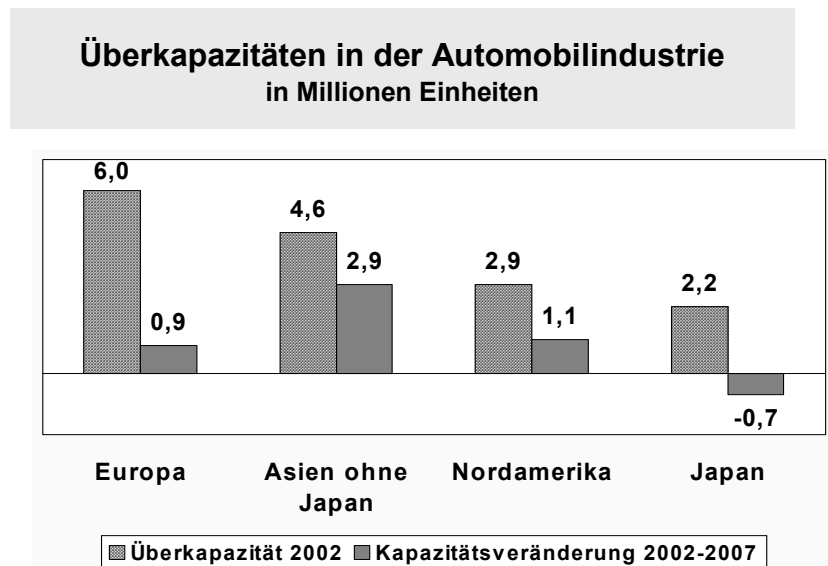
³⁵ Dies gilt z.B. für die elektrische Lenkung (Steer-by-wire) und das 42-Volt-Bordnetz.

Der eigentliche Binnenmarkt für die deutsche Automobilindustrie ist zunehmend weniger der deutsche Markt als vielmehr der (west)europäische Markt.

Dennoch spielt der deutsche Markt in qualitativer Hinsicht weiterhin eine bedeutende Rolle für die deutschen Hersteller, da hier im Schnitt höherwertigere Fahrzeuge mit einem höheren Ergebnisbeitrag abgesetzt werden

6.2. Kapazitätsentwicklung in der Weltautomobilproduktion

Trotz tendenziell expandierender Automobilproduktion weltweit bestehen erhebliche Überkapazitäten. Über das tatsächliche Ausmaß dieser Überkapazitäten und die weitere Kapazitätsentwicklung existieren jedoch nur Schätzungen. Eine solcher Schätzungen hat die Zeitschrift „Auto-Motor-Sport“ (AMS) im Dezember 2003 veröffentlicht.³⁶



Der weltweite Konkurrenzkampf der Automobilhersteller drückt sich in einer Gleichzeitigkeit von Kapazitätsabbau und Standortschließungen einerseits sowie Kapazitätserweiterungen und Aufbau neuer Produktionsstätten andererseits aus.

Eine Kapazitätsausweitung kann prinzipiell über drei Wege erfolgen, wobei durchaus Kombination möglich sind:

- die technische und organisatorische Optimierung vorhandener Kapazitäten

³⁶ Etwa in derselben Größenordnung hinsichtlich des Gesamtumfanges der Überkapazitäten liegen Schätzungen auf die die Süddeutsche Zeitung v. 06.09.2004 verweist: „Fachleute rechnen vor, dass ein Drittel der Fertigungskapazitäten der Welt nicht gebraucht wird.“

- die Ausweitung von Betriebsnutzungszeiten (dies stellt zugleich einen Kapazitätspuffer dar)
- den Zubau von Produktionskapazitäten (Erweiterung bestehender Anlagen oder Neubau von Produktionsanlagen „auf der grünen Wiese“ - sog. greenfield plants).

Die Gleichzeitigkeit von Kapazitätserweiterungen und Kapazitätseinschränkungen resultiert dabei einerseits aus der jeweils unterschiedlichen Marktposition der einzelnen Hersteller bzw. den Erwartungen über die künftige Entwicklung dieser Marktposition. So findet aktuell bei FORD und General Motors Europe eine Auseinandersetzung über Standortschließungen in Westeuropa statt³⁷, während Toyota erwägt, in Europa ein neues Werk zu errichten.

Andererseits erfolgt ein Kapazitätzzubau in Weltregionen mit besonders expandierenden Märkten wie aktuell in der VR China³⁸ und in MOE-Ländern (PSA/Toyota in Kolin/Tschechische Republik sowie Hyundai/Kia in Zilina/Tschechische Republik).

Selbst wenn sich - was nicht bruchlos zu erwarten ist - die beschleunigte Expansion des chinesischen PKW-Marktes in den nächsten Jahren fortsetzen würde, wäre damit noch keine umfangreiche Lösung des weltweiten Überkapazitätsproblems erreicht. Verschärfen würde sich die Situation bei einer deutlichen Verlangsamung des Expansionstempos des chinesischen Binnenmarktes oder gar im Falle eine Anpassungskrise. In diesem Fall steht zu erwarten, dass der chinesische Binnenmarkt die heimische Produktion nicht mehr in vollem Umfang absorbiert und die überschüssige Produktion auf andere Märkte exportiert wird.

Das latente Überkapazitätsproblem in der Weltautomobilindustrie birgt in sich die Gefahr, dass es unter bestimmten Bedingungen in (regionalen) Krisenprozessen zum Ausbruch kommt. Ob, wann und in welchem Umfang dies der Fall sein wird, ist jedoch derzeit nicht exakt prognostizierbar.

6.3. Auswirkungen der Inanspruchnahme von Rohstoff-Ressourcen durch die ökonomische Expansion in der VR China

Das aktuell hohe Expansionstempo der chinesischen Ökonomie in Verbindung mit einer immer noch unzureichenden Effizienz des Ressourceneinsatzes in Schwellenländern und hoch entwickelten Industrieländern - insbesondere den USA – hat zu umfassenden Knappheitstendenzen auf den Weltrohstoffmärkten geführt.

Zum einen schlägt sich dies in der massiven Erhöhung der Mineralölpreise mit einer dämpfenden Wirkung auf den PKW-Absatz nieder.

³⁷ Jaguar-Werk Browns Lane in Coventry/England; künftige Mittelklassefertigung von Opel bzw. Saab in Rüsselsheim und Trollhättan/Schweden

³⁸ Volkswagen und General Motors planen hier bei ihren Joint-Ventures eine Kapazitätsverdopplung bis 2008, Toyota baut mit Guangzhou Automobile ein neues Werk. „Rechnet man die Ankündigungen aller Fahrzeughersteller zusammen, soll die Kapazität in China in den nächsten drei, vier Jahren auf rund sechs Millionen Fahrzeuge steigen. Zum Vergleich: 2003 wurden in China rund zwei Millionen Fahrzeuge aus heimischer Produktion verkauft.“ Financial Times Deutschland v. 07.09.2004

Zum anderen haben weit darüber hinaus massive Preissteigerungen bei Rohstoffen und Vorprodukten stattgefunden, die in die Wertschöpfungskette der Automobilproduktion eingehen.

Herausragendes Beispiel hierfür ist die Entwicklung bei Stahlerzeugnissen.

Die Weltrohstahlerzeugung ist in den vergangenen Jahren deutlich auf immer neue Rekordwerte gestiegen.

Im Jahr 2004 dürfte erstmalig die Größenordnung von einer Milliarde Tonnen überschritten werden.

Ausschlaggebend hierfür ist die massive Steigerung von Stahlproduktion und Stahlverbrauch in der VR China.

Wurden im Jahr 1990 in der VR China lediglich 66 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt, so steht für das laufende Jahr 2004 ein Produktionsvolumen von 266 Millionen Tonnen zu erwarten.

Der interne Walzstahlverbrauch Chinas liegt mit rund 300 Millionen Tonnen erheblich über der Eigenproduktion von 261 Millionen Tonnen, so dass die VR China in diesem Jahr etwa 40 Millionen Tonnen Walzstahl importieren dürfte – zum Vergleich: die gesamte deutsche Produktion bewegt sich etwa auf diesem Niveau.

Die massive Expansion von Stahlproduktion und Stahlverbrauch in China hat eine Explosion der Weltmarktpreise für Rohstoffe geführt, die für die Stahlproduktion relevant sind wie Erze, Kohle/Koks, Schrott aber auch Nickel, Chrom etc. Zugleich haben angesichts der Knappheiten auf dem Weltmarkt die Frachtraten deutlich angezogen.

Im Gefolge dieser Entwicklung haben die Preise für Stahlprodukte massiv angezogen. Der Preis für Warmbreitband hat sich zwischen dem vierten Quartal 2003 und dem dritten Quartal 2004 von 330 Euro/t auf 455 Euro/t erhöht, derjenige für feuerverzinktes Material von 433 Euro/t auf 570 Euro/t.³⁹

Auf die OEM's der Automobilindustrie hat sich die Entwicklung der Stahlpreise noch nicht in vollem Umfang ausgewirkt, da hier in der Regel längerfristige Lieferkontrakte bestehen.

Ein Teil der mittleren und kleineren Zulieferer ist jedoch inzwischen direkt von der Entwicklung in hohem Maße tangiert, da sie in eine Zangenbewegung zwischen massiven Stahlpreiserhöhungen einerseits und Druck der Endabnehmer auf Kostensenkungen andererseits geraten sind.

³⁹ Hierbei handelt es sich um Preisangaben für den europäischen Markt, in den USA sind die Preissteigerungen noch erheblich höher ausgefallen.

6.4. Prognosen der Wachstums- und Strukturentwicklung in der Automobilindustrie

Aktuelle Studien über die künftige Entwicklung der Automobilindustrie weisen einen sehr unterschiedlichen Grad von Solidität auf.

Auf der einen Seite hat die Unternehmensberatung **Ernst & Young** Anfang September 2004 eine Studie mit dem Titel „Automobilstandort Deutschland in Gefahr. Automobilbranche auf dem Weg nach Osteuropa und China“ veröffentlicht.

Neben detaillierten Informationen über steuer-, subventions- und sozialversicherungsrechtliche Bedingungen in Osteuropa und China sowie durchaus differenzierten betriebswirtschaftlichen Überlegungen zur Standortpolitik von Unternehmen enthält die Studie die Ergebnisse einer Befragung von 200 Unternehmen aus dem Bereich der Automobilzulieferer. Diese Befragung liefert die Grundlage für die Vermarktung der Studie.

In der entsprechenden Pressemitteilung von Ernst & Young findet sich dabei die Aussage:

„Die lohnintensivsten Bereiche der Wertschöpfung in der Automobilindustrie – Teilefertigung und Endmontage – werden nach Ansicht der Unternehmen langfristig aus Kostengründen aus Westeuropa abwandern.“

Das Befragungsergebnis selbst lässt diese Schlussfolgerung jedoch keineswegs zu. 108 der insgesamt 200 Unternehmen - diejenigen, die bereits Produktionsstätten in China/Osteuropa besitzen oder solche planen⁴⁰ - wurden befragt, wie sich Endmontage und Teilefertigung in Westeuropa ihrer Ansicht nach künftig entwickeln werden. Dabei erklärten 58 Prozent der befragten Unternehmen, die Endmontage würde abnehmen, bei der Teilefertigung waren es 79 Prozent.

Das Ergebnis, dass die Mehrheit der befragten Unternehmen der Ansicht waren, in diesen beiden Bereichen würde künftig die Wertschöpfung in Westeuropa *abnehmen*, rechtfertigt in keiner Weise die Schlussfolgerung, die Wertschöpfung würde komplett aus Westeuropa *abwandern*. Zumal eine solche Tendenzaussage generell wohl kaum solide aus einer einzigen Frage im Rahmen einer Unternehmensbefragung – deren Repräsentativität an keiner Stelle belegt wird – ableitbar wäre.

Einen ganz anderen methodischen Ansatz verfolgt die Studie „**Future Automotive Industry Structure (FAST) 2015**“ von **Mercer Management Consulting und Fraunhofer Gesellschaft**, die im Frühjahr 2004 veröffentlicht wurde.⁴¹

⁴⁰ Von den insgesamt 200 befragten Unternehmen äußerten immerhin 46 Prozent, dass sie weder solche Produktionsstätten haben noch den Aufbau planen. Diese wurden nicht in den betreffenden Teil der Umfrage mit einbezogen. Weitere 16 Prozent erklärten, sie besäßen keine Produktionsstätten in China/Osteuropa, würden jedoch solche planen. 38 Prozent – das sind 76 Unternehmen – gaben an, sie hätten Produktionsstätten in China und/oder Osteuropa.

⁴¹ Die wesentlichen Ergebnisse dieser Studie wurden im April 2004 in einer Sonderausgabe der Zeitschrift „Automobilproduktion“ veröffentlicht.

Die Studie basiert auf

- ▶ einer umfangreichen Expertenbefragung (60 Interviews mit Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführern, Strategieplanern von OEM's und Zulieferern);
- ▶ umfangreichen Recherchen (Auswertung von 30 Studien, 20 Analysenberichten, 30 Datenbanken sowie umfangreiche Presserecherchen);
- ▶ einer Modellierung des Wertschöpfungssystems 2002 vs. 2015 (Szenarien).

Das umfangreiche Zahlenwerk der Prognose kann sicherlich nicht als exakte Bezifferung künftiger quantitativer Größenordnungen der Weltautomobilindustrie herangezogen werden. Es markiert aber jenseits dieser Einschränkung absehbare Trends und strukturelle Verschiebungen.

Diese strukturellen Verschiebungen sind in den nächsten zehn Jahren zu erwarten

- ▶ zwischen den Weltregionen hinsichtlich der Verteilung von Wertschöpfung und Beschäftigung;
- ▶ bei der Zusammensetzung der Wertschöpfungskette;
- ▶ zwischen Herstellern und Zulieferern;
- ▶ zwischen den OEM's selbst;
- ▶ im Zuliefererbereich.

Die Studie geht davon aus, dass sich zwischen 2002 – dem Basisjahr der Prognose – und 2015 die **Weltautomobilproduktion** von 57,2 Millionen Fahrzeugen auf 76,2 Millionen erhöhen wird. Damit wird die Weltautomobilindustrie als eindeutige Wachstumsbranche verortet.

Für die traditionellen Märkte (NAFTA, Westeuropa und Japan) wird dabei eine Steigerung der Produktion von 42,8 Millionen Einheiten auf 47,4 Millionen angenommen. Für Westeuropa allein würde dies eine Steigerung 16,5 Millionen auf 18,4 Millionen Fahrzeuge bedeuten.

Der Hauptzuwachs würde auf die sog. Wachstumsmärkte (Osteuropa, China, Südamerika, Indien, Südkorea und den Rest der Welt⁴²) entfallen. Für diese Regionen wird zusammengekommen ein Anstieg der Produktion von 14,4 Millionen Einheiten in 2002 auf 28,8 Millionen in 2015 angenommen – also eine Verdopplung. Dennoch würde der überwiegende Schwerpunkt der Weltautomobilproduktion nach wie vor in den Ländern der sog. Triade verbleiben.

Die gesamte **Wertschöpfung der Weltautomobilindustrie** (OEM's und Zulieferer) wird der Prognose zufolge von 645 Milliarden Euro in 2002 auf 903 Milliarden Euro in 2015 anwachsen. Dies ist vorrangig auf den Anstieg des Produktionsvolumens zurückzuführen. Für den durchschnittlichen Fahrzeugwert wird lediglich eine Zunahme von 11.280 Euro auf 11.840 Euro angenommen.

Trotz massiver prozentualer Zuwächse in China, Südamerika, Indien und dem ROW würde nach dieser Prognose der größte quantitative Zuwachs

⁴² Im folgenden abgekürzt: ROW (Rest of world)

der Wertschöpfung auf Westeuropa entfallen. Der absolute Zuwachs an Wertschöpfung in der Automobilindustrie in Europa von 114 Milliarden Euro wäre und etliches größer als derjenige in China, Südamerika, Indien und dem ROW zusammen (+87 Milliarden Euro). Und er wäre fast dreimal so groß wie der Zuwachs, der für die NAFTA angenommen wird. Japan hätte demnach nur ein geringes Plus zu verzeichnen.

Europa würde 2015 die NAFTA bei der Wertschöpfung der Automobilindustrie eindeutig überholt haben.

Auch bei der industriellen Wertschöpfung bliebe die Triade eindeutiges Zentrum der Weltautomobilindustrie. Der Anteil der Triade an der gesamten Wertschöpfung der Weltautomobilindustrie würde lediglich von knapp 85 Prozent auf 79 Prozent zurückgehen. Der Anteil Europas allein würde von knapp 32 Prozent auf über 35 Prozent steigen.

Für 2015 weist die Studie keine Differenzierung nach West- und Osteuropa aus. Dennoch kann erwartet werden, dass der absolut größte Teil des gesamteuropäischen Zuwachses auf Westeuropa entfallen wird – trotz prozentual wesentlich stärkerer Zuwächse in Osteuropa. Zwei Überlegungen sprechen für diese Annahme:

- ▶ Erstens wird in der Prognose ein weiterer Anstieg der westeuropäischen Automobilproduktion von 16,5 Millionen Einheiten auf 18,4 Millionen Einheiten angenommen.
- ▶ Zweitens ist das unterschiedliche Ausgangsniveau zu berücksichtigen. Im Jahr 2002 – für das eine Differenzierung nach West- und Osteuropa vorgenommen wird – lag die gesamte Wertschöpfung der osteuropäischen Automobilindustrie bei lediglich 11,9 Milliarden Euro, diejenige der westeuropäischen Automobilindustrie hingegen bei 192,1 Milliarden Euro. Die osteuropäische Wertschöpfung machte damit gerade einmal 6,2 Prozent der westeuropäischen aus. Selbst unter der rein rechnerischen Annahme, dass sich die Wertschöpfung in Osteuropa im Prognosezeitraum verfünffachen würde (was kaum realistisch sein dürfte), würde die osteuropäische Wertschöpfung lediglich um 47,6 Milliarden Euro zunehmen, die westeuropäische hingegen um 66,5 Milliarden Euro.⁴³

⁴³ Selbst unter dieser unrealistischen Annahme würde die westeuropäische Wertschöpfung 2015 einen absoluten Umfang von 270,5 Milliarden Euro erreichen, die osteuropäische dagegen lediglich einen von 59,5 Milliarden Euro.

Prognose der Entwicklung der Wertschöpfung in der Automobilindustrie nach Weltregionen bis 2015 In Mrd. Euro			
Region	2002	2015	Veränderung
Welt	645,0	903,0	
Europa	204,0	318,1	+114,1
NAFTA	227,1	266,6	+39,5
Japan	115,4	127,6	+12,2
China	12,1	43,5	+31,4
Südamerika	18,9	39,5	+20,6
Südkorea	25,9	30,9	+5,0
Indien	2,5	10,7	+8,2
ROW	39,5	66,1	+26,6
Quelle: Mercer Management Consulting/Fraunhofer Gesellschaft – Automobilproduktion April 2004			

Nach **Hauptmodulen** betrachtet würde der größte Zuwachs der Wertschöpfung auf die Elektrik/Elektronik entfallen.

Der **Wertschöpfungsanteil der OEM's** wird weiter deutlich zurückgehen. Er sinkt nach der Prognose im Durchschnitt von 35 Prozent auf 23 Prozent. Die Fertigungstiefe der OEM's nimmt also weiter ab. Dahinter verbergen sich jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Marken.

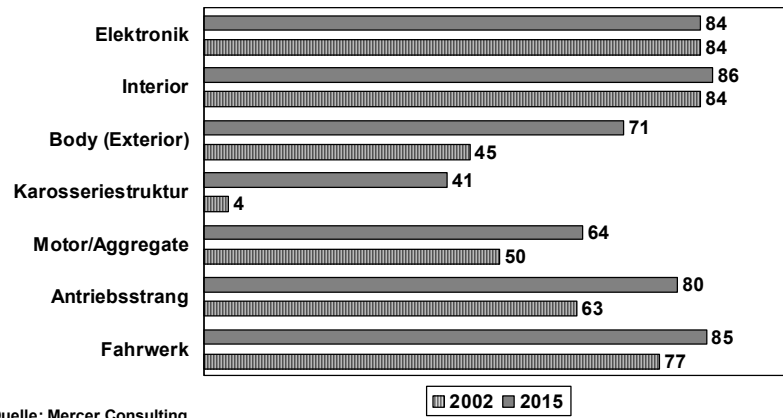
Ein besonders starker Rückgang der Eigenleistung – d.h. der eigenen Wertschöpfung – wird für die Massenmarken Chrysler, Ford, Citroen, Nissan und Honda vorhergesagt, während die eigene Wertschöpfung bei den meisten Premiummarken expandieren dürfte – in besonderem Maße bei BMW und Audi.

Insgesamt wird angenommen, dass die Wertschöpfung der OEM's im Prognosezeitraum um 0,9 Prozent pro Jahr zurückgeht, während diejenige der Zulieferer (inklusive Dienstleister) um 4,1 Prozent pro Jahr zunimmt.

Auf der Ebene der **Hauptmodule** ergeben sich dabei zum Teil sehr unterschiedliche Entwicklungen hinsichtlich des Anteils an der Wertschöpfung der jeweils von den OEM's bzw. den Zulieferern erbracht wird.

Die stärkste Anteilsverschiebung hin zu den Zulieferern wird für das Hauptmodul Karosseriestruktur vorhergesagt. Hier soll der Zuliefereranteil von vier Prozent in 2002 auf 41 Prozent in 2015 ansteigen. Beim Hauptmodul Elektrik/Elektronik ergibt sich hingegen keine Veränderung der Anteilswerte. Hier verharrt der Zuliefereranteil auf dem ohnehin schon hohen Niveau von 84 Prozent. Da in diesem Hauptmodul jedoch der größte Anstieg der Wertschöpfung zu erwarten ist, ergibt sich daraus auch für die OEM's ein Anstieg der Wertschöpfung in diesem Bereich. Dies wiederum erklärt den prognostizierten Zuwachs der Eigenleistung von OEM'S bei den Premiummarken, da diese den höchsten Anteil von Elektronikkomponenten aufweisen.

Anteil der Zulieferer an der Wertschöpfung bei einzelnen Hauptmodulen in %



Die prognostizierten Entwicklungen haben nach den Annahmen der Studie erhebliche Auswirkungen auf die **Beschäftigungsentwicklung**.

Insgesamt wird für die Weltautomobilindustrie mit einem deutlichen Beschäftigungszuwachs von rund 3 Millionen gerechnet. Die Gesamtbeschäftigung stieg danach von 8,8 Millionen in 2002 auf 11,8 Millionen in 2015.

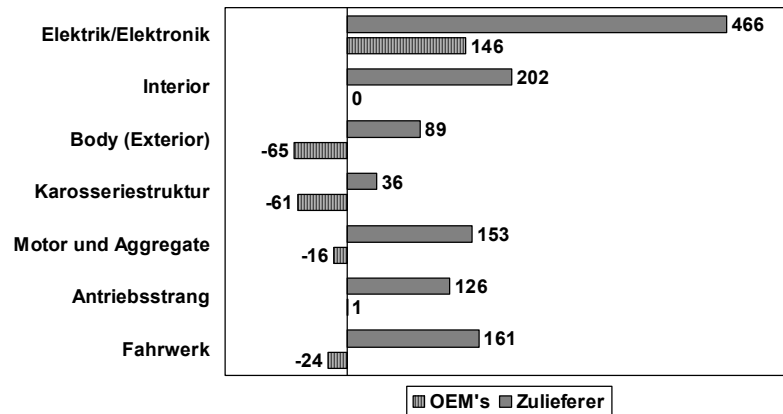
In allen Weltregionen würde die Gesamtbeschäftigung ausgeweitet, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß.⁴⁴

Für Europa wird insgesamt eine Beschäftigungszunahme um 1,2 Millionen auf knapp 4 Millionen Beschäftigte angenommen. Diese Zunahme würde allerdings ausschließlich bei den Zulieferern erfolgen, die Beschäftigtenzahl bei den OEM's würde von 995 Tausend in 2002 auf 977 Tausend in 2015 zurückgehen.

Trotz der Gesamtzunahme der Beschäftigung würden sich allerdings erhebliche Beschäftigungsumschichtungen bei Produktion der Hauptmodule ergeben. Für Europa wird dabei folgende Entwicklung angenommen:

⁴⁴ Für Japan ergäbe sich z.B. nur ein geringfügiger Beschäftigungszuwachs von 1,34 Millionen auf 1,4 Millionen. In China würde dagegen die Beschäftigung von 385 Tausend auf 987 Tausend expandieren.

Prognose der Beschäftigungsumschichtung in Europa nach Hauptmodulen 2002-2015 in Tausend



Quelle: Mercer Consulting/Fraunhofer Gesellschaft

Gesamtentwicklung und Strukturverschiebungen werden erhebliche **Restrukturierungen sowohl bei den OEM's als auch bei den Zulieferern** nach sich ziehen.

Die Studie geht davon aus, dass sich die Anzahl der selbstständigen OEM's von 13 im Jahr 2000 auf 10 im Jahr 2015 verringern wird.

Bei den Zulieferern wird im selben Zeitraum eine Halbierung der Anzahl von weltweit 5.600 auf 2.800 angenommen.

Die Autoren der Studie halten die strategische Vorbereitung sowohl der OEM's als auch der Zulieferer auf die zu erwartenden Veränderungsprozesse für unzureichend:

„Laut Mercer-Untersuchungen haben weder Hersteller noch Zulieferer bisher ausreichende Strategien entwickelt, um der Bedeutung für den Entwicklungsprozess und dem zu erwartenden Wertschöpfungswachstum bei Elektrik/Elektronik von 189 Milliarden Euro bis 2015 gerecht werden zu können.“⁴⁵

Darüber hinaus ergibt sich gleichermaßen eine gravierende Herausforderung im Hinblick auf die soziale und regionale Gestaltung der zu erwartenden Beschäftigungsveränderungen.

⁴⁵ Automobil-Produktion April 2004, S.6