

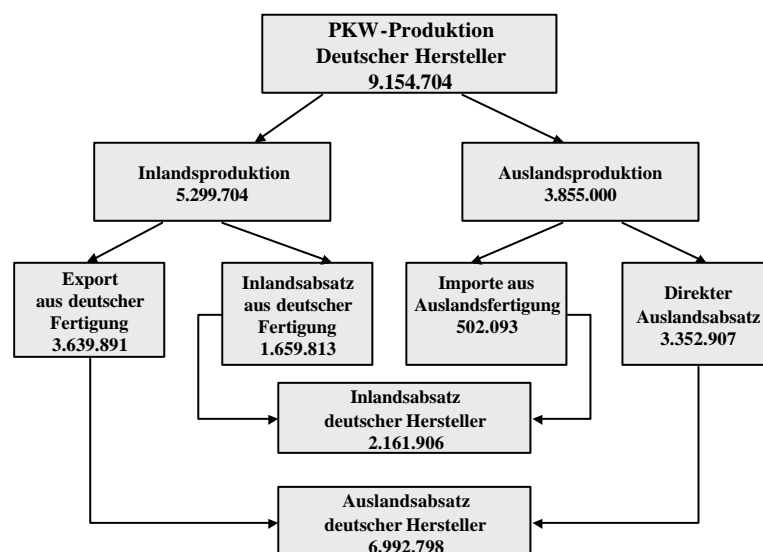


Branchenanalyse Automobilindustrie 2002

Tendenzen in 2002

- ✓ *PKW: Produktion und Absatz rückläufig*
- ✓ *Einbruch bei NFZ*
- ✓ *Beschäftigungstrend wieder negativ*

Produktion und Absatz von PKW deutscher Hersteller 2001





Herausgeber:

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

60528 Frankfurt am Main

Redaktion: Nikolaus Schmidt

Layout: Ursula Schuster

Telefon: 069/6693 – 2630
Fax: 069/6693 - 2521

Internet: <http://www.igmetall.de/download/>

e-mail : Ursula.schuster@igmetall.de

Aktenplan : 41
Blaue Reihe

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet !

Redaktionsschluss : September 2002

Inhalt	Seite
1. Entwicklung der Automobilindustrie in 2001	5
1.1. Weltautomobilproduktion	5
1.2. Entwicklung von PKW-Produktion und PKW-Absatz in Deutschland 2001	8
1.3. Entwicklung von Nutzfahrzeugen und NFZ-Absatz in Deutschland 2001	12
1.4. Gesamtentwicklung der deutschen Automobilindustrie 2001	14
1.5. Eckpunkte der Entwicklung im Jahr 2001 im Überblick	16
2. Entwicklung der Automobilindustrie im 1. Halbjahr 2002	17
2.1. PKW-Produktion und Absatz	17
2.2. Produktion und Absatz von Nutzfahrzeugen	19
2.3. Gesamtentwicklung der deutschen Automobilindustrie im ersten Halbjahr 2002	20
2.4. Zwischenfazit: Tendenzen der bisherigen Entwicklung in 2002	23
2.5. Prognose der Entwicklung von Inlandsabsatz, Exporten und Produktion von PKW im Jahr 2002	24



Branchenanalyse Automobilindustrie 2002

1. Entwicklung der Automobilindustrie in 2001

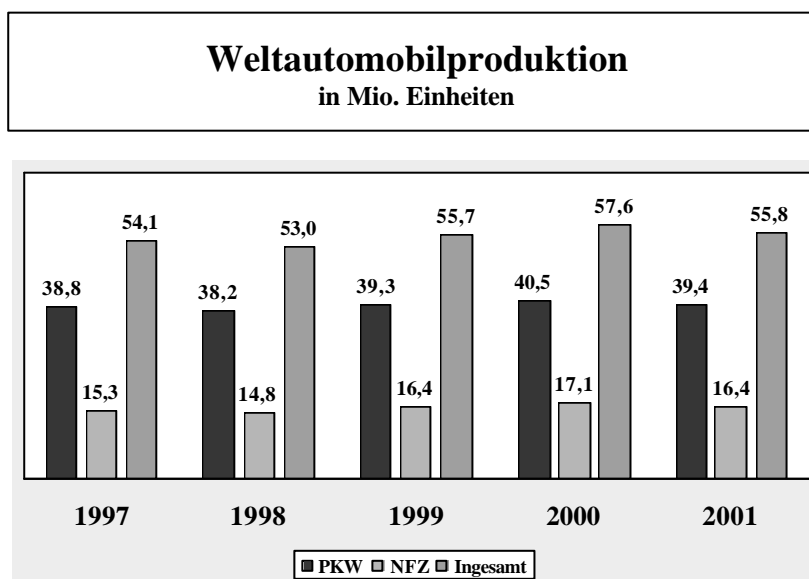
1.1. Weltautomobilproduktion

2001

Zweithöchste Weltproduktion aller Zeiten

Im Jahr 2001 wurde mit 55,8 Millionen Einheiten das zweithöchste Ergebnis aller Zeiten nach 2000 (57,6 Millionen Einheiten) in der **Weltautomobilproduktion** - PKW und Nutzfahrzeuge (NFZ) - erzielt. Die Produktion von **PKW** mit 39,4 Millionen Einheiten und von **NFZ** mit 16,4 Millionen Einheiten lagen jeweils ebenfalls auf dem zweithöchsten Niveau der bisherigen Entwicklung der Automobilproduktion. Gegenüber dem Vorjahr 2000 ergab sich dabei allerdings ein Rückgang der Produktion bei PKW von 1,1 Millionen und bei NFZ von 700 Tausend Einheiten.

Die deutschen Hersteller¹ erzielten mit ihrer in- und ausländischen Produktion einen Weltmarktanteil



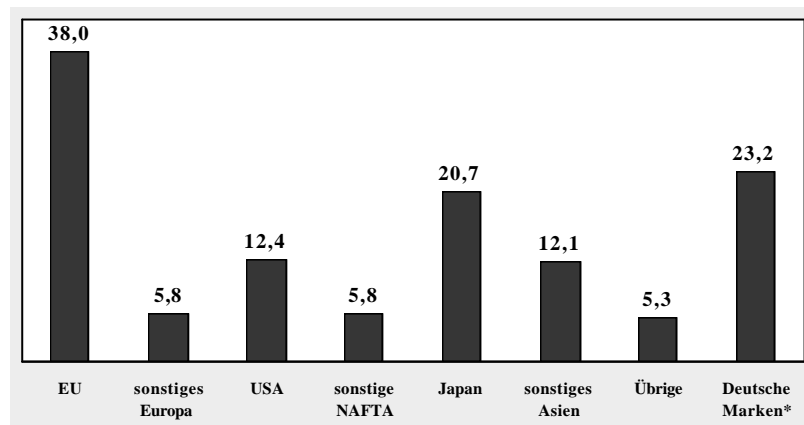
Quelle: VDA

¹ Audi, BMW, DaimlerChrysler ohne Chrysler und Freightliner, EvoBus, Ford, IVECO-Magirus, MAN, Multi-car, NEOPLAN, Opel, Porsche und Volkswagen

von 17,9 Prozent. Dabei betrug der entsprechende Anteil an der Weltproduktion bei PKW 23,2 Prozent und bei NFZ 5,1 Prozent.

Die Gewichte einzelner Weltregionen an der Gesamtproduktion waren dabei bei PKW und NFZ traditionell sehr unterschiedlich verteilt:

PKW-Weltproduktion 2001
Anteile einzelner Regionen in %



Quelle: VDA u.eig.Ber. *ohne Chrysler, Rolls Royce, Bentley

Europa: führend bei PKW Während die meisten PKW in Europa produziert wurden, wobei auf deutsche Hersteller insgesamt fast ein Viertel der Weltproduktion entfiel, dominierte bei der Produktion von NFZ ebenso eindeutig die NAFTA (USA, Kanada, Mexiko). Auf diese konzentrierten sich 52,8 Prozent (USA allein: 39,9 Prozent) der weltweiten Herstellung von NFZ. Europa insgesamt verzeichnete hier lediglich einen Produktionsanteil von 15,5 Prozent und auf Japan entfielen 10,2 Prozent.

Deutschland an dritter Stelle der Weltproduktion Insbesondere durch die hohe Bedeutung der Produktion von NFZ rangieren die USA an der Weltspitze der Automobilindustrie - zumindest was die Stückzahlen betrifft. Deutschland nimmt hier nach Japan mit weitem Abstand vor Frankreich den dritten Rang ein. Danach folgen Südkorea und Spanien.

Automobilproduktion nach Ländern 2001	
Anzahl	
<i>Land</i>	<i>Anzahl</i>
USA	11.424.689
Japan	9.777.191
Deutschland	5.691.677
Frankreich	3.620.155
Südkorea	2.946.329
Spanien	2.849.888
Kanada	2.532.341
VR China	2.334.440
Mexiko	1.853.927
UK	1.685.238
Brasilien	1.655.100
Italien	1.579.656

Quelle: VDA

Während die Weltautomobilproduktion 2001 insgesamt um 3,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau lag (PKW -2,9 Prozent; NFZ: -5,6 Prozent), erhöhte sie sich in Deutschland um 3,0 Prozent. Europa insgesamt verzeichnete einen Zuwachs von 0,6 Prozent, dagegen sank die Produktion in Asien um 1,9 Prozent und in der NAFTA sogar um 10,5 Prozent. Das Gewicht der deutschen Automobilproduktion und der deutschen Hersteller insgesamt hat damit weiter zugenommen.

1.2. Entwicklung von PKW-Produktion und PKW-Absatz in Deutschland 2001

Über 5 Millionen PKW

Eine PKW-Produktion von 5.299.704 Einheiten in Deutschland im Jahr 2001 bedeutete das drittbeste Jahresergebnis aller Zeiten - nach 1998/99. Zum vierten Mal in Folge wurde 2001 die 5Millionen-Marke übertroffen. Das Produktionsergebnis für 2001 bedeutete eine Steigerung um 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Inlandsmarkt weiter rückläufig

Der Inlandsmarkt für PKW in Deutschland - ausgedrückt in der Zahl der Neuzulassungen - war 2001 erneut durch eine Abnahme gekennzeichnet, nachdem er bereits im Jahr 2000 spürbar geschrumpft war. Mit 3.341.718 neuzugelassenen PKW lag der Inlandmarkt 2001 um rund 37 Tausend Einheiten unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber 1999 betrug der Rückstand immerhin 460 Tausend Stück.

Der seit Ende der achtziger Jahre anhaltende Trend einer Ausweitung des Inlandsmarktes (auch ganz abgesehen von dem bisherigen Höhepunkt der Neuzulassungen 1991/92 infolge der deutschen Vereinigung) scheint damit zunächst gebrochen zu sein.

Von der inländischen Gesamtproduktion in Höhe von 5.299.704 PKW wurden 2001 3.639.891 oder 68,7 Prozent exportiert, 1.659.813 Fahrzeuge wurden auf dem Inlandsmarkt abgesetzt. Dies waren 17 Tausend PKW oder 1,0 Prozent weniger als im Jahr 2000.

Exportboom

Der rückläufige Inlandsabsatz wurde also durch eine deutliche Steigerung der Exporte (+5,3 %) überkompensiert, so dass sich die Inlandsproduktion insgesamt erhöhte.

Unter den 1.681.905 im Jahre 2001 importierten PKW befanden sich wiederum 502.093, die aus der Auslandsfertigung deutscher Hersteller stammten. Der Anteil der PKW aus der Auslandsfertigung deutscher Hersteller an den Gesamtimporten belief sich damit auf knapp 30 Prozent (29,9%). Rechnet man Inlandsabsatz aus deutscher Produktion und Importe aus der Auslandsfertigung bei den deutschen Herstellern zusammen, so konnten diese 2001 entgegen der rückläufigen Tendenz auf dem Inlandsmarkt eine leichte Absatzsteigerung erzielen, d.h. ihr Marktanteil erhöhte sich zu Lasten der Importe ausländischer Hersteller

Differenzierte Entwicklung bei den Herstellern

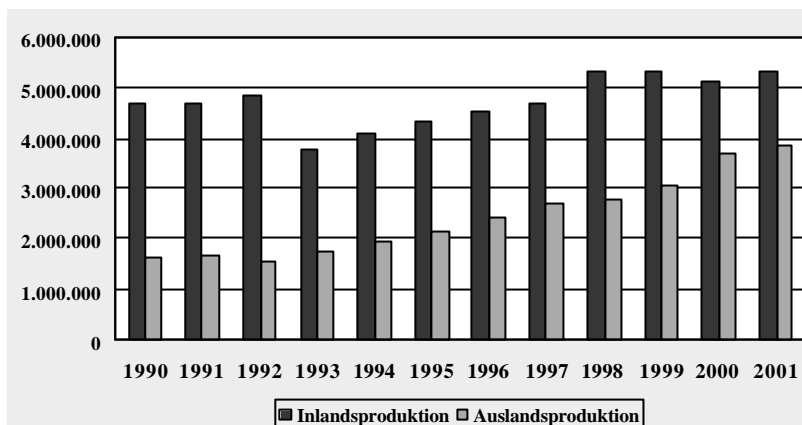
Besondere Rückgänge verzeichneten dabei die japanischen Hersteller mit einem Rückgang der Neuzulassungen um 10,5 Prozent, während der französische PSA-Konzern (Peugeot/Citroen) dagegen ein Absatzplus von 5,3 Prozent erzielte.

Aber auch bei den deutschen Herstellern zeigte sich ein differenziertes Bild: Die Extreme wurden markiert von Opel mit einem Absatzrückgang um 3,4 Prozent und FORD mit einem Absatzplus von 11,0 Prozent.

Im Jahr 2001 fertigten deutsche Hersteller 3.855.000 PKW in ausländischen Werken. Der eindeutige Schwerpunkt lag dabei in den westeuropäi-

schen Ländern.

PKW-Produktion deutscher Hersteller 1990-2001 Stückzahlen



Quelle: VDA

Gegenüber 2000 erhöhte sich die Herstellung von PKW deutscher Hersteller im Ausland um 4,2 Prozent und damit prozentual stärker als die Inlandsproduktion, die um 3,3 Prozent expandierte. In absoluten Zahlen betrachtet, erhöhte sich die Auslandsfertigung um 157 Tausend Einheiten, während die Inlandsproduktion um 168 Tausend Einheiten stieg.

Keine negative Wirkung der Auslandsproduktion

Trotz deutlicher tendenzieller Zunahme der Fertigung im Ausland kann damit bisher von einer etwaigen Verdrängung inländischer Produktion durch die Zunahme der Auslandsfertigung keine Rede sein. Dies dürfte nicht zuletzt auch eine Folge der verschiedenen Standortsicherungsvereinbarungen in den deutschen Automobilunternehmen sein.

Zwischen 1997 und 2001 erhöhte sich die PKW-Fertigung deutscher Hersteller im Ausland um 1.142.137 Einheiten von 2,71 Millionen auf 3,86 Millionen. Die Importe nach Deutschland aus dieser Auslandsproduktion erhöhten sich im selben Zeitraum von 424.111 auf 502.093 PKW. Im Jahr 1997 betrug der Anteil der PKW, die aus der Auslandsproduktion nach Deutschland importiert wurden an der gesamten Auslandsfertigung 15,6 Prozent. Im Jahr 2001 hatte er sich trotz deutlich gestiegener Auslandsfertigung auf 13,0 Prozent vermindert. Dies ist ein Beleg dafür, dass die Auslandsfertigung deutscher Automobilhersteller im wesentlichen der Versorgung ausländischer Märkte dient und nicht der Verdrängung inländischer Produktion auf dem heimischen Markt.

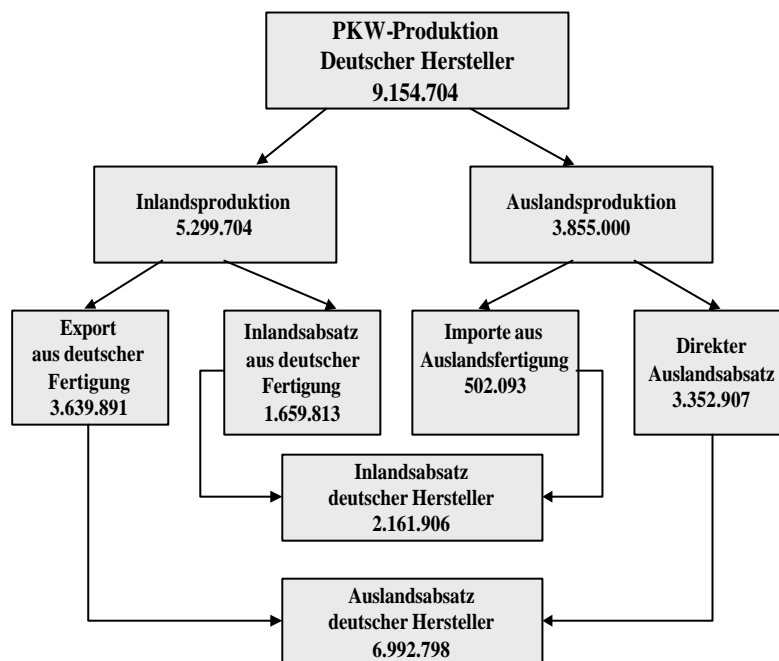
Setzt man die Exporte aus heimischer Produktion in Beziehung zu den gesamten Importen (also unter Einschluss der Importe aus der Auslandsfertigung deutscher Hersteller) errechnet sich für 2001 ein Exportüberschuss

von 1.957.986 Fahrzeugen. Dies ist der höchste jemals erzielte Wert. Gestiegene Auslandsfertigung ging also einher mit gestiegenen Exporten aus heimischer Produktion.

Produktion und Absatz

Im Jahr 2001 ergab sich insgesamt folgendes Gesamtbild der Produktion und Absatzströme deutscher Hersteller von PKW:

Produktion und Absatz von PKW deutscher Hersteller 2001

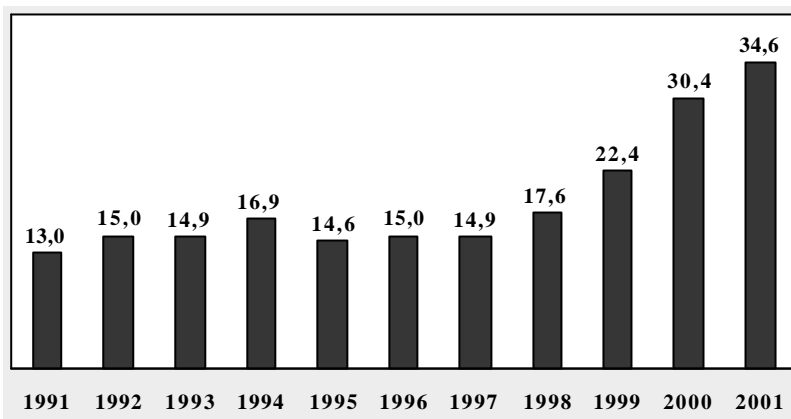


Dieselanteil weiter gestiegen

Besonders hervorzuheben ist für 2001 die weitere Zunahme des Diesel-Anteils unter den neuzugelassenen PKW. Innerhalb von nur vier Jahren hat sich der Dieselanteil nahezu verdoppelt. Er stieg von 17,6 Prozent auf 34,6 Prozent. Die unterschiedliche Umsetzung dieses Trends in die angebotene Fahrzeugpalette erklärt zu einem erheblichen Maße die Unterschiede in den Absatzerfolgen der einzelnen Hersteller auf dem Inlandsmarkt. Insbesondere die japanischen Hersteller und Opel wiesen hierbei die größten Defizite auf.

Während 2001 im Durchschnitt der deutschen Marken der Dieselanteil bei den neuzugelassenen PKW 39,7 Prozent betrug, lag dieser bei Opel lediglich bei 20,6 Prozent. Im Durchschnitt

Anteil der Diesel-PKW an den Neuzulassungen in %

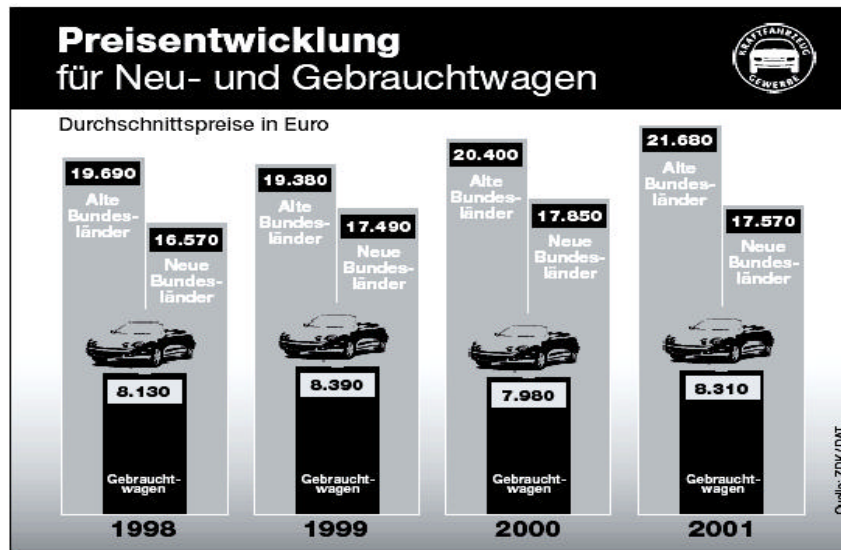


Quelle: KBA

der ausländischen Marken lag der Dieselanteil bei 21,7 Prozent. Mit Ausnahme von Mitsubishi unterschritten alle japanischen Marken auf dem deutschen Markt diesen Wert z.T. deutlich.

**Weiterer
Preisanstieg**

Ein weiterer Aspekt der Marktentwicklung war 2001 der erneute **Anstieg des Durchschnittspreises bei Neuwagen** - zumindest in den alten Bundesländern. Neben der zunehmenden Verbreitung der Dieseltechnologie spielen hierbei der weiter gestiegene Ausstattungsgrad der Fahrzeuge und die Verschiebung des Produktmix zu höherwertigen Fahrzeugen eine Rolle.



1.3. Entwicklung von Nutzfahrzeugen und NFZ-Absatz in Deutschland 2001

Rückläufige NFZ-Produktion

In Deutschland wurden 2001 insgesamt 391.978 Nutzfahrzeuge hergestellt, 0,7 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Darunter befanden sich 380.038 LKW (-0,3 %) und 11.940 Busse (-11,7 %). Im Unterschied zur PKW-Produktion war die Produktion von NFZ damit rückläufig. Die Exporte aus heimischer Fertigung erhöhten sich jedoch erneut um 3,1 Prozent. Diese Steigerung war allerdings ausschließlich auf das LKW-Segment konzentriert (+3,7 %), während die Exporte von Bussen um 14,2 Prozent einbrachen.

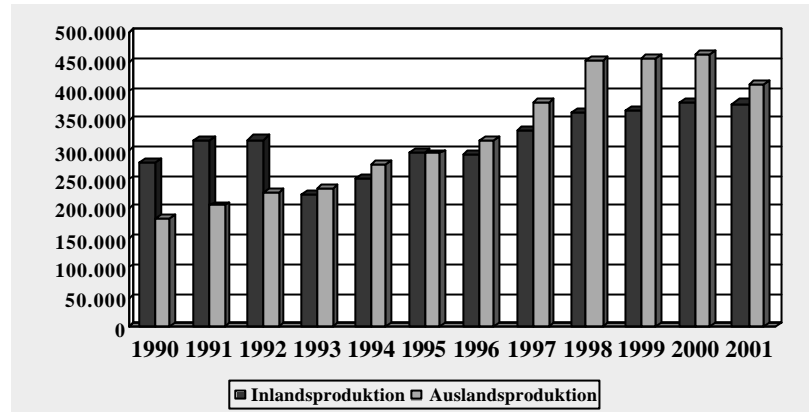
Der Inlandsmarkt verminderte sich um 5,8 Prozent auf eine Zahl neuzugelassener NFZ von insgesamt 296.601, davon 6.121 Busse.

Busherstellung besonders betroffen

Bei den LKW-Herstellern konnte dieser Einbruch des Inlandsmarktes als Folge des allgemeinen Konjunkturunbruchs mit rückläufiger Investitionsentwicklung nahezu durch gestiegene Exporte kompensiert werden. Den Busherstellern gelang dies nicht.

Während die Inlandsfertigung von LKW insgesamt nur leicht zurückgenommen wurde, verringerte sich die Auslandsfertigung deutscher Hersteller um 10,5 Prozent auf 413.300 Einheiten. Damit wurden aber von den deutschen Herstellern immer noch mehr LKW im Ausland als im Inland gefertigt.

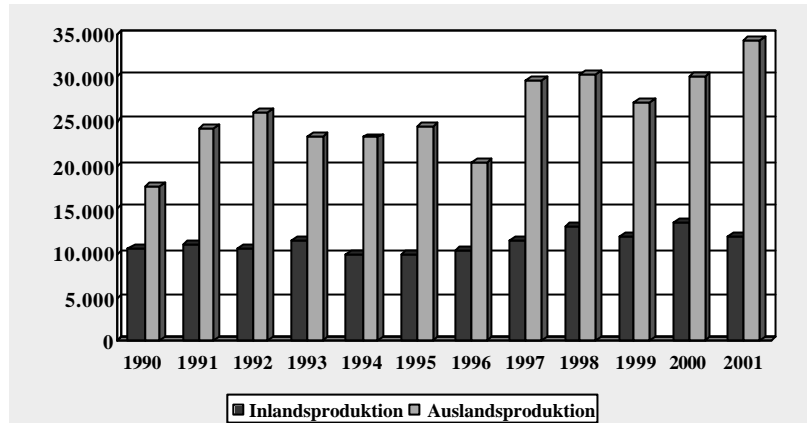
**LKW-Produktion deutscher Hersteller
1990-2001
Stückzahlen**



Obwohl bei der LKW-Produktion die Auslandsfertigung überwiegt, betrug 2001 der Anteil der Exporte an der gesamten inländischen Produktion über 70 Prozent und lag damit über dem hohen Wert der PKW-Produktion

Im Unterschied zur LKW-Produktion stieg bei den Busherstellern die Auslandsfertigung weiter deutlich um 14,0 Prozent an. In diesem Bereich überwiegt die Auslandsfertigung die Inlandsproduktion ohnehin traditionell deutlich.

**Omnibus-Produktion deutscher Hersteller
1990-2001
Stückzahlen**



Im Zuge dieser unterschiedlichen Entwicklung bei der LKW- und der Busproduktion sank insgesamt der Anteil der Auslandsfertigung an der Gesamtproduktion deutscher Hersteller im Nutzfahrzeugbereich von 56,9 Prozent in 2000 auf 53,3 Prozent in 2001. Der Anteil der Auslandsproduktion lag damit deutlich niedriger als in den vorangegangenen vier Jahren.

1.4. Gesamtentwicklung der deutschen Automobilindustrie 2001

Die deutsche Automobilindustrie umfasst neben der Endproduktion von PKW und Nutzfahrzeugen einen umfangreichen industriellen Zuliefererbereich von der Stahlindustrie über Gießereien, Komponenten- und Teilefertigung, elektronische Ausrüstungen bis hin zur Produktion von Maschinen und Anlagen speziell für die Automobilherstellung.

Eindeutig statistisch erfasst ist in der Industriestatistik im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Teilen“ (Wirtschaftszweig-Nr.34) die gesamte Endherstellung von Kraftwagen sowie ein erheblicher Teil der Zulieferindustrie.

Obwohl hiermit nicht die Gesamtbranche vollständig erfasst wird, liefern die Daten für diese Branche doch die wesentlichen Anhaltspunkte für die Entwicklungstrends der gesamten Automobilindustrie.²

Deutliches Umsatzplus

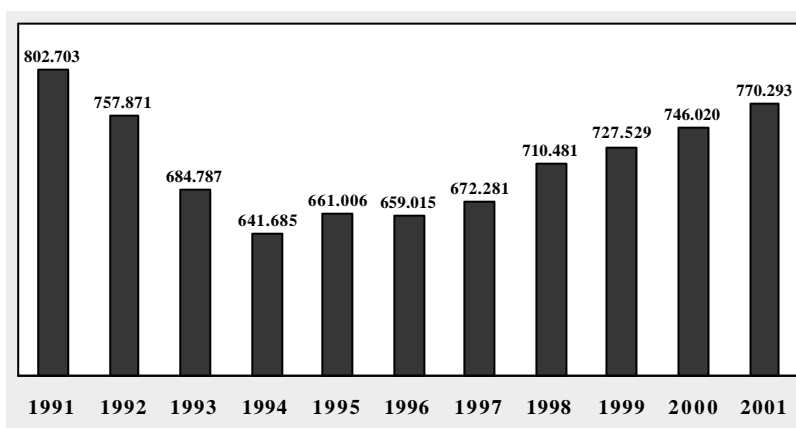
Im Jahr 2001 erzielte die deutsche Automobilindustrie einen Gesamtumsatz von 202,2 Mrd. Euro. Dies war eine Steigerung von 7,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei erhöhte sich infolge der Steigerung des Exportabsatzes der Auslandsumsatz überdurchschnittlich um 96 Prozent auf 121,1 Mrd. Euro. Der Inlandsumsatz erhöhte sich um 3,7 Prozent auf 81,1 Mrd. Euro.

Die **Produktion** der Branche erhöhte sich um 3,7 Prozent, die **Stundenproduktivität** stieg um 3,5 Prozent.

Weitere Beschäftigungszunahme

Die **Zahl der Beschäftigten** nahm um 3,3 Prozent auf 770.293 zu.

Beschäftigung in der Automobilindustrie 1991-2001
Anzahl der Beschäftigten



Quelle: Destatis

Damit stiegen die Beschäftigtenzahlen im Jahr 2001 das fünfte Jahr in Folge. Seit dem der Tiefpunkt der Beschäftigung nach der Krise Anfang der neunziger Jahre 1994 erreicht wurde, hat die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie bis 2001 um fast 130 Tausend zugenommen. Im Jahr 2001 wurde dabei sogar das Niveau des Jahres 1992 wieder überschritten.

² im folgenden wird daher für den Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Teilen“ der Begriff Automobilindustrie verwendet.

**Über-
durchschnittliche Zunahme
bei Zulieferern**

Im Jahr 2001 entfielen von der Gesamtbeschäftigtenzahl in der Branche 421.782 (+2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr) auf die Unterbranche „Herstellung von Kraftwagen und Motoren“ - d.h. die eigentliche Endfertigung. Weitere 37.799 Beschäftigte (+3,8 Prozent) waren in der Unterbranche „Karosserien, Aufbauten, Anhänger“ tätig. Die restlichen 310.713 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (+4,1 Prozent) waren in der Unterbranche „Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Motoren“ beschäftigt. Die stärksten Beschäftigungszuwächse erzielte also die Teilefertigung, nicht zuletzt ein Resultat von Verselbständigungen einzelner Teilefertigungsbereiche bei den Endherstellern - d.h. Resultat von Verschiebungen von Beschäftigung, die nunmehr statistisch in einer anderen Unterbranche erfasst wird.

1.5. Eckpunkte der Entwicklung im Jahr 2001 im Überblick

Zusammengefasst ergibt sich für die Entwicklung im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr folgendes Zwischenfazit:

Entwicklungstendenzen in der Automobilindustrie 2001**• Trendfortsetzung aus 2000**

- rückläufiger Inlandsmarkt (Abnahme der Neuzulassungen)
- steigender Dieselanteil
- steigende Exporte
- Produktionsanstieg
- weitere Beschäftigungszunahme
- erneute Kostenentlastung auf der Lohnseite

• Trendumkehr

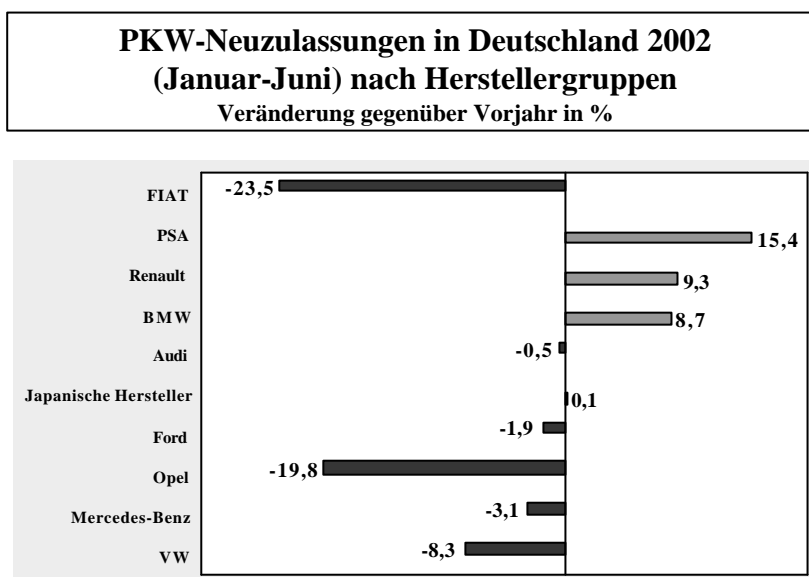
- Anstieg des Marktanteils deutscher Marken auf dem Inlandsmarkt (zu Lasten vor allem von japanischen und koreanischen Marken)
- deutlicher Anstieg der Inlandsumsätze
- Stagnation des Arbeitsvolumens (Angleichung von Produktions- und Produktivitätszuwachs)

2. Entwicklung der Automobilindustrie im 1. Halbjahr 2002

2.1. PKW-Produktion und Absatz

Inlandsmarkt bei PKW in 2002 verstärkt rückläufig

Im ersten Halbjahr 2002 wurden in Deutschland 1,694 Millionen PKW neu zugelassen. Der Absatzrückgang auf dem Inlandsmarkt für PKW - ausgedrückt in der Zahl der Neuzulassungen - hat sich im 1. Halbjahr 2002 wieder verstärkt. Gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres waren die Neuzulassungen um 3,9 Prozent rückläufig.³ Von dieser rückläufigen Marktentwicklung im Inland waren die einzelnen Hersteller erneut völlig unterschiedlich betroffen.



Quelle: KBA

FIAT und Opel verzeichneten die stärksten Absatzeinbrüche, gefolgt von VW. Die japanischen Hersteller hielten in etwa das Absatzniveau des Vor-

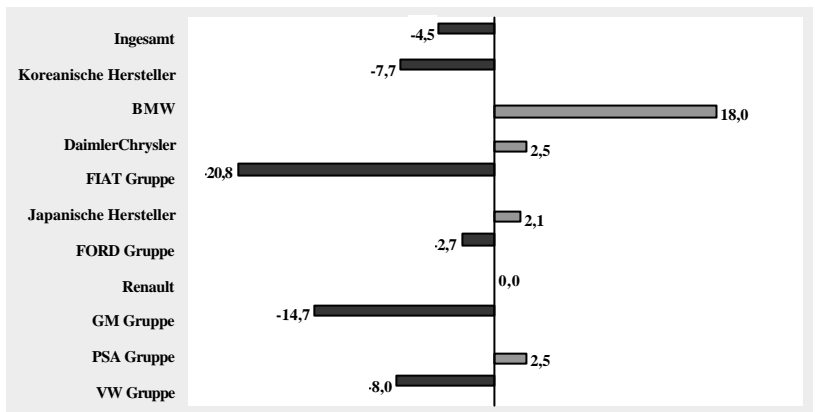
³ Im Monat Juli 2002 war allerdings ein leichter Zuwachs der Zulassungszahlen um 2 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat zu verzeichnen, im August erfolgte dann wieder ein Rückgang um 3 Prozent. Für die Monate Juli/August 2002 lagen zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Untersuchung jedoch lediglich Absatzdaten für Deutschland vor. Da auch die aktuellen Daten für die Gesamtbranche der Automobilindustrie in der Industriestatistik nur bis einschließlich des 2. Quartals 2002 vorhanden waren, wird auch bei der Darstellung der Absatzzahlen in Deutschland im wesentlichen auf das erste Halbjahr 2002 Bezug genommen. Zudem dürfen die Daten für einzelne Monate nicht überbewertet werden. Inwieweit sich Trendveränderungen der Entwicklung ergeben, lässt sich in der Regel erst auf der Basis von Quartalswerten ermitteln.

jahres⁴, während die französischen Hersteller PSA und Renault sowie die deutschen Hersteller BMW und Porsche deutlich zulegen konnten.

Auch in Westeuropa Marktschrumpfung

Auf dem westeuropäischen Markt zeigten sich ähnliche Entwicklungen - allerdings mit einigen signifikanten Abweichungen im Einzelnen:

**PKW-Absatz in Westeuropa Januar-Juni 2002
Veränderungen in % gegenüber Vorjahreszeitraum**



Quelle: ACEA

Abweichend zur deutschen Situation waren hier die Absatzsteigerungen der französischen Hersteller nicht so deutlich und die japanischen Hersteller erzielten zusammen genommen einen Zuwachs.

Die massive Absatzsteigerung bei BMW war ausschließlich bedingt durch den Mini. Werden die BMW-Zahlen um den Absatz des Mini bereinigt, ergab sich gegenüber dem Vorjahr lediglich eine Stagnation.

Auch bei DaimlerChrysler war der größte Teil der Absatzsteigerung auf den Smart-Absatz zurückzuführen und die Chrysler-Modelle erzielten ebenfalls Zuwächse im Absatz. Mercedes hingegen stagnierte genauso wie BMW.

Innerhalb der VW-Gruppe verzeichnete Audi mit einem Plus von 3,6 Prozent einen deutlichen Zuwachs, während VW selbst einen Rückgang um 10,6 Prozent hinnehmen musste. Skoda (-6,6 %) und Seat (-13,1 %) vermeldeten ebenfalls Einbrüche.

⁴ Unter den japanischen Herstellern gab es jedoch wiederum erhebliche Unterschiede: Zuwächse erzielten Toyota (+15,3 Prozent) und Honda (+3,7 Prozent), während alle anderen Hersteller deutliche Einbußen verzeichneten.

**Absatzplus
vor allem im
UK**

Nach Ländern betrachtet ergaben sich bei den größeren Märkten lediglich Zuwächse im Marktvolumen in Belgien (+1,2 %) und im Vereinigten Königreich (+6,2 %).

Während sich der französische Markt (-3,8 %) parallel zum deutschen entwickelte, brachen die südeuropäischen Märkte deutlich ein. In Spanien betrug der Absatzverlust 9,2 Prozent, in Italien sogar 13,4 Prozent.

Im Unterschied zu 2001 wirkte sich die allgemeine Marktschrumpfung⁵ auch negativ auf die Produktion und den Export von PKW in Deutschland aus. Die Anzahl der produzierten PKW war in Deutschland um 8 Prozent rückläufig, die Exporte verminderten sich um 6 Prozent.⁶

2.2. Produktion und Absatz von Nutzfahrzeugen

**Einbruch bei
NFZ**

Im ersten Halbjahr 2002 brach der **Absatz** von Nutzfahrzeugen **auf dem deutschen Markt** deutlich stärker ein als derjenige von PKW.

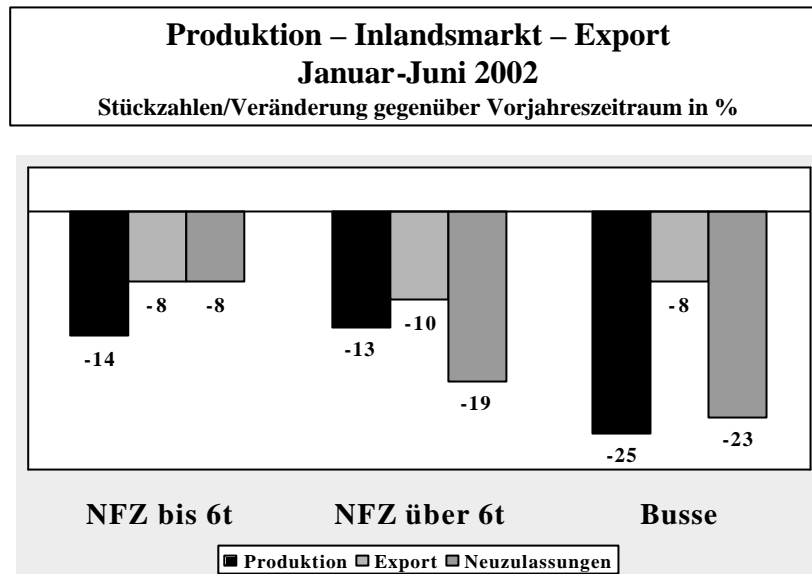
Die Neuzulassungen lagen insgesamt um 9 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Überdurchschnittlich verschlechterte sich dabei die Marktlage bei Nutzfahrzeugen über 6t zulässiges Gesamtgewicht (-19 %) und bei Bussen (-23 %). Die allgemein flauere Konjunktorentwicklung in Verbindung mit rückläufigen Ausrüstungsinvestitionen der Unternehmen sowie die Einbrüche im Reiseverkehr im Gefolge des 11. September 2001 waren hierbei wesentliche Ursachen.⁷

Die **Exporte** waren im gesamten Nutzfahrzeugbereich ebenfalls rückläufig, allerdings nicht so deutlich wie die inländischen Neuzulassungen.

⁵ Auch der PKW-Absatz in den USA war im ersten Halbjahr 2002 um 6,2 Prozent rückläufig. Im Unterschied zum PKW-Segment blieb jedoch der Absatz von leichten LKW (Light Trucks) in den USA nahezu unverändert. In diesem Segment sind allerdings die deutschen Hersteller in den USA nur unterproportional vertreten.

⁶ Werden die Monate Juli und August 2002 mit einbezogen, schwächt sich der Rückstand gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum weiter ab. Die Exporte lagen in den ersten acht Monaten 2002 um 4 Prozent und die Produktion um 6 Prozent unter dem Vorjahresniveau.

⁷ Auch im Nutzfahrzeugbereich ergab sich im Juli 2002 wieder eine leichte Aufwärtsbewegung. Sowohl im leichten als auch im schweren LKW-Segment erhöhten sich die Zulassungszahlen gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat, während sich bei den Bussen der Rückgang gegenüber dem Vorjahr abschwächte.



Quelle: VDA/KBA

2.3. Gesamtentwicklung der deutschen Automobilindustrie im ersten Halbjahr 2002

Umsatz und Produktion rückläufig

Der **Umsatz** der deutschen Automobilindustrie insgesamt verminderte sich im ersten Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozent. Mit einem Rückgang von 5,2 Prozent waren dabei die Inlandsumsätze stärker betroffen als der Auslandsumsatz (-4,1 %).

Die **Produktion** war ebenfalls rückläufig, der Produktionsindex verminderte sich um 3,7 Prozent.

Wie in Phasen zyklischer Produktionsrückgänge typisch, verminderte sich die **Produktivität je Beschäftigtenstunde** ebenfalls. Sie sank leicht um 0,8 Prozent.

Beschäftigung nimmt wieder ab

Die **Beschäftigtenzahl** lag im ersten Halbjahr 2002 um 5.300 oder 0,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Hinter dieser Gesamtentwicklung der Beschäftigung in der Branche verbirgt sich allerdings eine differenzierte Entwicklung nach Unterbranchen. In der Endherstellung (Unterbranche „Herstellung von Kraftwagen und Motoren“) verringerte sich die Beschäftigtenzahl über 11 Tausend oder 2,7 Prozent, während sie in der Teilfertigung (Unterbranche „Teile für KFZ und Motoren“) um knapp 7 Tausend zunahm. Dahinter verbirgt sich eine weitere Verlagerung von Produktion und Be-

beschäftigung zu externen aber auch konzerninternen Zulieferern.⁸ Der Beschäftigungszuwachs bei den Zulieferern konnte jedoch die Beschäftigungsverluste bei den Endherstellern nicht vollständig kompensieren.

Dass die rückläufige Produktion nicht in noch größeren Beschäftigungsverlusten resultierte, lag an der gleichzeitigen **Verringerung der individuellen Arbeitszeit**. Die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden je Beschäftigten verminderte sich im ersten Halbjahr 2002 um 3,2 Prozent. Dies dürfte mit einem Abbau von Arbeitszeitkonten in Zusammenhang stehen.

Leichte Besserung im Verlauf des ersten Halbjahres

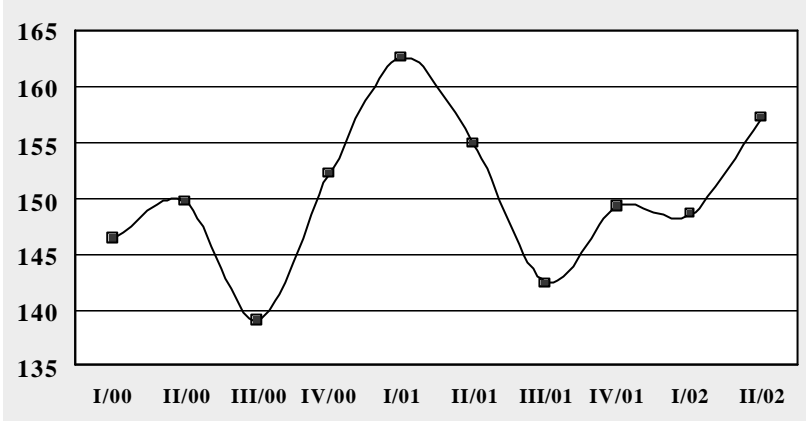
Eine Betrachtung der Entwicklung im ersten Halbjahr insgesamt gibt allerdings noch keine Anhaltspunkte über den Verlauf der Entwicklung. Hier kann eine Betrachtung nach Quartalen näheren Aufschluss liefern.

Bei der Umsatzentwicklung konzentrierten sich die Einbrüche im wesentlichen auf das erste Quartal des Jahres 2002. Im zweiten Quartal fielen die Umsatzverluste im Vorjahresvergleich deutlich geringer aus. Dies gilt sowohl für den Gesamtumsatz als auch für die In- und Auslandsumsätze.

Bei der Produktion war eine Konzentration der Rückgänge auf das vierte Quartal 2001 und das erste Quartal 2002 zu verzeichnen. Im zweiten Quartal 2002 ergaben sich hingegen erneut Produktionszuwächse gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (+1,4 %). Ähnliches gilt auch für die Produktivitätsentwicklung. Auch hier kam es im zweiten Quartal 2002 wieder zu einer Zunahme um 2,4 Prozent. Durchgängig rückläufig blieb hingegen die Beschäftigungsentwicklung. Die Zahl der Beschäftigten lag auch im zweiten Quartal 2002 unter dem Vorjahresniveau.

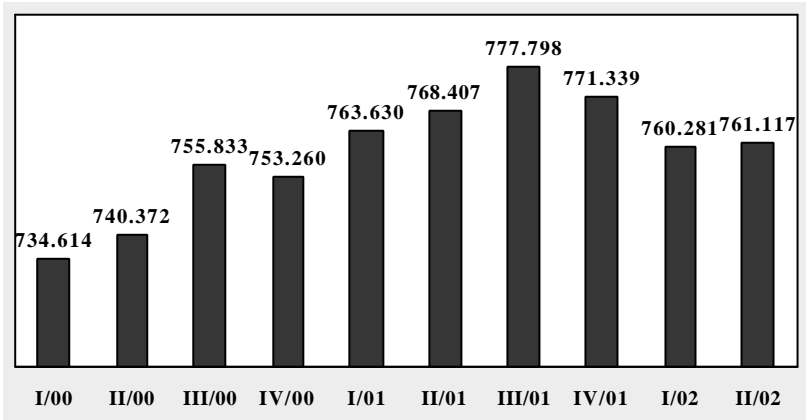
⁸ So z.B. bei Opel mit einer Verlagerung zu Opel Powertrain, dem konzerninternen Hersteller von Motoren und Getriebe.

**Produktionsentwicklung
in der deutschen Automobilindustrie**
Quartalswerte – Produktionsindex 1995=100



Quelle: Destatis

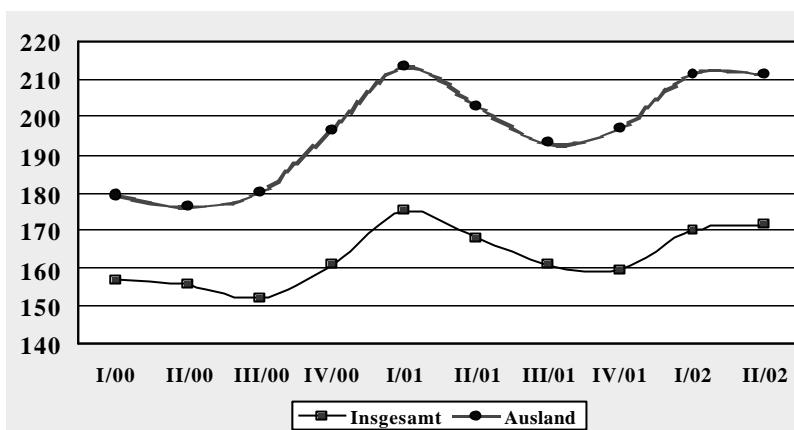
**Beschäftigungsentwicklung
in der deutschen Automobilindustrie**
Quartalswerte – Anzahl der Beschäftigten



Quelle: Destatis

Auch die Betrachtung der Auftragseingänge vermittelt das Bild einer differenzierten Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf.

**Entwicklung der Auftragseingänge
in der deutschen Automobilindustrie**
Quartalswerte – 1995=100



Quelle: Destatis

Die Delle bei der Entwicklung der Auftragseingänge von zweiten bis zum vierten Quartal 2001 konnte im ersten Quartal 2002 wieder weitgehend ausgeglichen werden. Im zweiten Quartal 2002 ergab sich allerdings kein zusätzlicher Schub bei den Auftragseingängen, sie stagnierten vielmehr auf hohem Niveau.

2.4. Zwischenfazit: Tendenzen der bisherigen Entwicklung in 2002

Die bisherige Entwicklung im Verlauf des Jahres 2002 zeigt einerseits eine Fortsetzung bisheriger Trends des Vorjahres, andererseits hat sich vor allem im Zusammenhang mit der generellen Marktabschwächung in einer Reihe von Feldern eine Trendumkehr vollzogen.

Auf der einen Seite war der Inlandsmarkt erneut rückläufig und der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen von PKW ist weiter gestiegen. Auch die vergleichsweise bessere Entwicklung der Teileproduktion gegenüber der Endherstellung hat sich fortgesetzt.

Auf der anderen Seite haben die deutschen Marken auf dem Inlandsmarkt leichte Anteilsverluste zugunsten ausländischer Marken erlitten, was nicht zuletzt im Zusammenhang mit einem Nachholeffekt ausländischer Marken im Dieselsegment zusammen hing.

Zugleich ergab sich eine zunehmende europaweite Differenzierung der Absatzentwicklung sowohl zwischen den einzelnen Herstellergruppen als auch innerhalb derselben.

Im Gefolge der Marktabschwächung griffen einzelne Hersteller zu verstärkten Verkaufshilfen.⁹

Entwicklungstendenzen in der Automobilindustrie 2002

- **Trendfortsetzung aus 2001**

- rückläufiger Inlandsmarkt (Abnahme der Neuzulassungen)
- steigender Dieselanteil
- vergleichsweise bessere Entwicklung der Teileproduktion gegenüber der Endherstellung

- **Trendumkehr in 2002**

- Anstieg des Marktanteils ausländischer Marken auf dem Inlandsmarkt (zu Lasten deutscher Marken)
- Rückgang der Produktion
- Rückläufige Exporte
- Rückgang der Beschäftigung (konzentriert auf Endherstellung – dies z.T. auslagerungsbedingt)
- Zunehmende Differenzierung der Absatzentwicklung zwischen und innerhalb der Herstellergruppen
- Verstärkte Verkaufshilfen

Produktion, Exporte und Umsätze der deutschen Automobilindustrie lagen unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2001.

Die Beschäftigung war erstmalig seit längerer Zeit rückläufig. Dies konzentrierte sich auf die Endherstellung und war zum Teil bedingt durch Verschiebungen zu den Teilefertigern im Zusammenhang mit rechtlichen Verselbständigungen von Produktionsbereichen und direktem Outsourcing.

2.5. Prognose der Entwicklung von Inlandsabsatz, Exporten und Produktion von PKW im Jahr 2002

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat im Januar 2002 eine **Prognose für die Entwicklung im PKW-Bereich** im Jahr 2002 veröffentlicht, an der er bis heute fest hält.

Jahresprognose des VDA bisher bestätigt

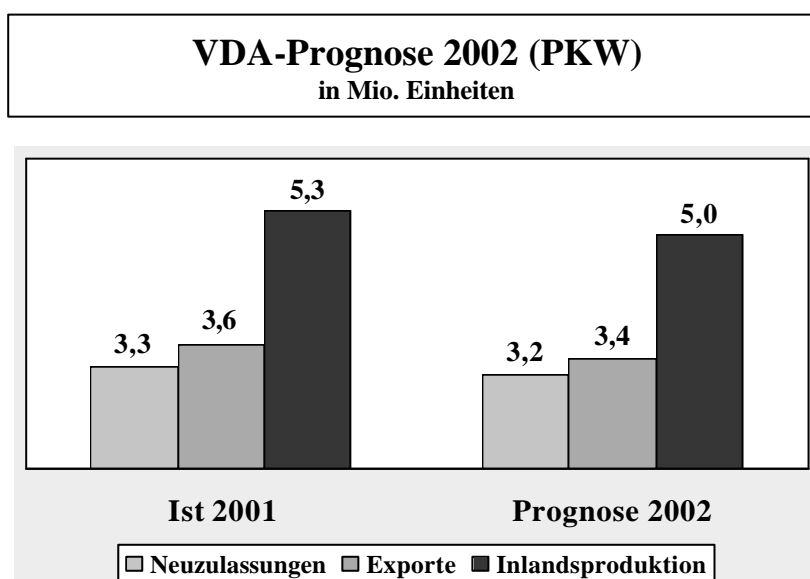
Nach dieser Prognose wird im Jahr 2002 sowohl mit einer Abschwächung des Inlandsmarktes als auch mit einem Rückgang der Exporte gerechnet. Die Zahl der **Neuzulassungen** wird sich gemäß dieser Vorhersage von 3,3 Millionen in 2001 auf 3,2 Millionen im laufenden Jahr verringern, die **Exporte** werden von 3,6 Millionen auf 3,4 Millionen sinken. Im Gesamtergebnis

⁹ „Die meisten Hersteller reagieren [auf die schwache Marktentwicklung] mit extrem günstigen Rabatt- und Finanzierungsprogrammen. (...) Vor allem die ausländischen Hersteller kurbeln ihren Absatz mit Hilfe zusätzlicher Rabattprogramme an.“ Handelsblatt v. 16.04.2002

wird sich demnach der Produktionsumfang, d.h. die **Inlandsproduktion**, von 5,3 Millionen in 2001 auf knapp 5,0 Millionen in 2002 vermindern. Trotz dieses Rückgangs läge damit die Produktion immer noch auf einem Niveau, das lediglich in den Jahren 1998-2001 überschritten wurde.

Unter der Annahme, dass sich im weiteren Verlauf des laufenden Jahres eine ähnliche Entwicklung ergibt wie in den entsprechenden Monaten des Jahres 2001, ergeben sich annähernd die vom VDA angenommenen Prognosewerte.

D.h. eine Hochrechnung der Ergebnisse für die ersten acht Monate des Jahres 2002 auf das Gesamtjahresergebnis anhand des Verhältnisses der Werte für die ersten acht Monate 2001 zum Gesamtergebnis 2001 bestätigt die VDA-Prognose weitgehend. Für Neuzulassungen und Exporte würden sich nach einer solchen Hochrechnung sogar leicht höhere Werte ergeben (Neuzulassungen: 3,25 Millionen; Exporte: 3,5 Millionen), die Produktionsprognose bliebe im Rahmen der vom VDA angegebenen Marge. Insgesamt spricht eine Hochrechnung auf Basis der bisher vorliegenden Daten für das Jahr 2002 somit für das Festhalten des VDA an seiner Prognose.



Risiken der weiteren Entwicklung

Dabei ist allerdings unterstellt, dass es in den letzten fünf Monaten des Jahres 2002 nicht zu einer Konjunkturabschwächung kommt, die über das Maß der Abschwächung in den letzten fünf Monaten des Jahres 2001 hinaus geht. Hier bestehen jedoch angesichts der Entwicklung der aktuellen Konjunkturindikatoren - sowohl für die USA und Westeuropa insgesamt als auch für Deutschland eine Reihe von Ungewissheiten.

Auf jeden Fall ist davon auszugehen, dass es im weiteren Jahresverlauf nicht zu einer signifikanten Konjunkturerholung - sowohl hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Konjunktur als auch der Automobilkonjunktur - kommen dürfte.¹⁰

Im Hinblick auf die Neuzulassungen von PKW in 2002 ist gegenwärtig das Center of Automotive Research (CAR) daher zur Zeit auch etwas skeptischer als der VDA. Das CAR rechnet lediglich mit 3,15 Millionen Neuzulassungen im Gesamtjahr.

Für **Nutzfahrzeuge** über 6t zulässiges Gesamtgewicht rechnet der VDA aktuell mit einem Inlandsabsatz in 2002 von 70 Tausend (nach 82 Tausend in 2001) und 288 Tausend in Westeuropa (Vorjahr: 327 Tausend).¹¹

Auch für das **Jahr 2003** wurden zwischenzeitlich **Prognosen** relativiert, die bisher von einem deutlichen Anziehen des Inlandsabsatzes ausgegangen waren. Nunmehr prognostizieren CAR und der Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) für 2003 nur noch ein Wiederanziehen des Inlandsmarktes auf 3,35 Millionen Fahrzeuge, d.h. lediglich ein erneutes Erreichen des Niveaus von 2001. Zum Vergleich: Das bisher nach der Krise von 1992/93 erreichte Höchstniveau der Neuzulassungen lag im Jahr 1999 bei 3,8 Millionen PKW.

Ob tatsächlich in 2003 wieder ein Volumen des Inlandsmarktes in einer vergleichbaren Größenordnung wie 2001 erreicht werden kann, hängt in hohem Maße vom weiteren Verlauf der Binnen- und Weltkonjunktur ab. Prognosen sind hier mit erheblichen Unsicherheiten belastet.

Trendbruch bei der Be- schäftigung

Auf jeden Fall aber signalisieren sowohl die Prognosen für 2002 als auch die ersten Vorhersagen für 2003 dass der langjährige Trend steigender Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie zumindest auf mittlere Frist gebrochen erscheint. Die bisherigen Beschäftigungsverluste im Verlauf von 2002 werden voraussichtlich keine Ausnahme bilden.

Dafür spricht auch, dass das Ventil steigender Exporte als Kompensation für eine Schwäche des Inlandsmarktes ebenfalls an Wirksamkeit einbüßt. In den hochentwickelten Industrieländern mit ihren sich nahe der Sättigungsgrenze bewegenden PKW-Märkten dümpelt insgesamt die gesamtwirtschaftliche Konjunktur vor sich hin und sich verstärkende Krisentendenzen können nicht ausgeschlossen werden.

In wichtigen Schwellen- und Transformationsländern wie in Südamerika¹² und den MOE-Staaten beginnen sich die negativen Wirkungen neoliberaler

¹⁰ Noch im März 2002 ging das Essener Marktforschungsinstitut Marketing Systems davon aus, dass es im zweiten Halbjahr 2002 zu einer derartige Konjunkturerholung im zweiten Halbjahr kommen könnte, dass unter dem Strich 2002 ein ähnliches Ergebnis an Neuzulassungen erreicht würde wie 2001. (Vgl. Financial Times Deutschland v. 28.03.2002)

¹¹ vgl. Capital v. 05.09.2002

¹² Im Zeitraum Januar bis Juli 2002 ist in Argentinien der Absatz von PKW um 53,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr eingebrochen. In Brasilien, dem mit weitem Abstand größten Einzelmarkt Südamerikas, betrug der Ein-

Entwicklungsstrategien zu potenzieren und für die VR China als theoretisch potentiell größtem Zusatzmarkt bestehen Zweifel, ob das bisherige Expansionstempo durchgehalten werden kann.

bruch zwar „nur“ 15,8 Prozent, aber bereits diese Entwicklung zeigt, dass die Krise in Südamerika nicht mehr länger auf Argentinien begrenzt ist. Damit verschärft sich aber das Problem der Überkapazitäten: „Von 1996 bis 2001 investierten die Autobauer und ihre Zulieferer allein in Brasilien rund 25 Milliarden Dollar in neue Werke und Modelle. Doch die inzwischen vorhandenen Kapazitäten für die Montage von 3,2 Millionen Autos sind lediglich zu etwa 50 Prozent ausgelastet.“ Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 04.12.2001

