



Dr. Georg Erber ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Wettbewerb und Verbraucher. Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

# Automobilindustrie: Die fetten Jahre sind vorbei

Deutschland hat nicht zuletzt wegen der außerordentlichen Automobilkonjunktur die schwersten Rezession der Nachkriegszeit rasch hinter sich lassen können. Besonders Asien mit China, Japan und Indien an der Spitze erwiesen sich als Segen, da dort die Nachfrage nach Autos made in Germany boomte. Hier droht jetzt eine Phase der Konsolidierung. Bei einer Exportquote von 77 Prozent lebt der deutsche Automobilbau vom Export. Nach China wurden im vergangenen Jahr laut VDA-Statistik 566 357 Pkw exportiert, ein Zuwachs um 22,5 Prozent. In Indien waren es mit 23 381 Fahrzeugen deutlich weniger, aber ein Rekordanstieg um 60,8 Prozent. Nach Japan konnten zwar mehr Fahrzeuge als nach Indien exportiert werden – 2011 waren es 107 325 Pkw – aber der Anstieg war mit 18,7 Prozent moderater. In Europa lag der Zuwachs insbesondere innerhalb der EU deutlich niedriger (+0,6 Prozent). Allerdings gingen 2011 dorthin 2 305 382 Fahrzeuge. In Amerika insgesamt lag der Anstieg bei 2,4 Prozent, bei einem Gesamtvolumen von 693 465 Fahrzeugen. In die USA gingen davon 525 608 Pkw, was einem Anstieg von 1,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Nur Brasilien sticht hier mit einem Anstieg um 34 492 Fahrzeuge und einem Zuwachs von 32 Prozent heraus. Es sind also die BRIC-Staaten (China, Indien, Russland und Brasilien), die den Automoblexport von Pkw im vergangenen Jahr angetrieben haben. Ansonsten wäre das Exportgeschäft sehr mager ausgefallen.

Die chinesische Führung hat nun den Kauf ausländischer Automobile für Staatsbeamte untersagt. „Buy Chinese“, lautet die Devise. Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), der Kooperationspartner von VW in China, hat darauf bereits reagiert und will jetzt verstärkt chinesische Marken in China produzieren. Hinzu kommt, dass China nach dem Kauf von Volvo und Saab mit dem technischen Know-how, das chinesischen Herstellern insbesondere in der Sicherheitstechnik bisher fehlte, sowohl auf dem heimischen als auch den Auslandsmärkten Punkte machen wird. Zudem schwächt sich die Konjunktur in China derzeit

deutlich ab. Gleichzeitig findet in China ein erheblicher Kapazitätsaufbau in der Automobilindustrie statt, der nach Einschätzung von Experten zu Überkapazitäten und damit auch verstärkt zu Preiskämpfen führen wird. All das trübt die Hoffnungen auf eine weiterhin so dynamische Entwicklung der Automobilexporte nach China. Der Optimismus zahlreicher Manager der Automobilindustrie nach dem Superjahr 2011 – VW wurde erstmals zum weltweit größten Hersteller – dürfte sich schnell eintrüben, wenn in diesem ersten Halbjahr die Absatzzahlen deutlich rückläufig sind. In der zweiten Jahreshälfte mag es dann wieder etwas günstiger sein, wenn die Konjunktur, insbesondere in den BRIC-Staaten, erneut Fahrt aufnehmen sollte. In Europa dagegen, insbesondere in der EU, bleibt die Lage äußerst angespannt. Hinzu kommt, dass es auch in der Türkei, die vor einer Konsolidierungsphase nach Jahren des Wirtschaftsbooms steht, nicht mehr zum Besten bestellt ist. Auch dorthin war der Pkw-Export im vergangenen Jahr noch um 14,7 Prozent bei einem Volumen von 119 079 Fahrzeugen gewachsen.

Auf dem europäischen Kernmarkt sieht es für die deutsche Automobilindustrie trübe aus. Das gilt auch für ihre europäischen Konkurrenten. Insgesamt dürfte der Wettbewerb deutlich härter werden. Koreanische Hersteller haben jetzt aufgrund des Freihandelsabkommens mit der EU leichteren Zugang zum europäischen Markt. Der Marktzutritt europäischer Automobilhersteller in Südkorea dürfte zunächst schwieriger sein. Japans Automobilindustrie, die durch das Erdbeben in Fukushima und die Überflutungen in Thailand im vergangenen Jahr schwer gehandicapt war, wird sich in diesem Jahr zurückmelden. Weltweit rapide steigende Spritpreise, zunehmende Verkehrsstaus insbesondere auch in den BRIC-Staaten könnten den Fahrspaß und damit die Nachfrage nach neuen Fahrzeugen generell dämpfen. Die Börsen reagieren bereits auf diese Entwicklung. Die Börsenkurse von BMW, Daimler und VW brechen drastisch ein. Die fetten Jahre sind fürs Erste für die Automobilhersteller in Deutschland vorbei.



DIW Berlin – Deutsches Institut  
für Wirtschaftsforschung e.V.  
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin  
T +49 30 897 89 -0  
F +49 30 897 89 -200  
[www.diw.de](http://www.diw.de)  
79. Jahrgang

#### Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake  
Prof. Dr. Tilman Brück  
Prof. Dr. Christian Dreger  
Dr. Ferdinand Fichtner  
Prof. Dr. Martin Gornig  
Prof. Dr. Peter Haan  
Prof. Dr. Claudia Kemfert  
Karsten Neuhoff, Ph.D.  
Prof. Dr. Jürgen Schupp  
Prof. Dr. C. Katharina Spieß  
Prof. Dr. Gert G. Wagner  
Prof. Georg Weizsäcker, Ph.D.

#### Chefredaktion

Dr. Kurt Geppert  
Nicole Walter

#### Redaktion

Renate Bogdanovic  
Dr. Richard Ochmann  
Dr. Wolf-Peter Schill

#### Lektorat

Dr. Thure Traber

#### Textdokumentation

Lana Stille

#### Pressestelle

Renate Bogdanovic  
Tel. +49-30-89789-249  
[presse@diw.de](mailto:presse@diw.de)

#### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 7477649  
Offenburg  
[leserservice@diw.de](mailto:leserservice@diw.de)  
Tel. 01805 - 19 88 88, 14 Cent./min.  
ISSN 0012-1304

#### Gestaltung

Edenspiekermann

#### Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

#### Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –  
auch auszugsweise – nur mit Quellen-  
angabe und unter Zusendung eines  
Belegexemplars an die Stabsabteilung  
Kommunikation des DIW Berlin  
([kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.