

## Autoindustrie

# Das Exportgeschäft bleibt robust

**Mehrwertsteuererhöhung, Klimadebatte und der dramatisch steigende Ölpreis haben die Lust der Bundesbürger auf ein neues Auto seit Anfang 2007 sehr gedämpft. Im April schien sich das Rad endlich zu drehen – spritsparende Kleinwagen waren ein Renner. Doch schon im Mai gingen die Neuzulassungen wieder zurück. Allein der Export bleibt eine sichere Bank für die deutschen Hersteller.**

Die deutschen Autobauer und ihre Zulieferer haben die Drehzahl im vergangenen Jahr erneut deutlich erhöht und 334 Milliarden Euro umgesetzt – 8 Prozent mehr als 2006 (Grafik). Vor allem die Exporte florierten: Über 200 Milliarden Euro Umsatz erwirtschafteten die Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen 2007 im Ausland – noch einmal 11 Prozent mehr als im Jahr davor.

Besonders das Geschäft mit den Brummis brummt. Während die Zahl der hierzulande produzierten Pkws zuletzt um circa 5 Prozent auf 5,7 Millionen stieg, verzeichneten die Nutzfahrzeuge einen Zuwachs von 15,5 Prozent auf 487.000 Einheiten. Davon wurden 275.000 Laster und Lieferwagen in Deutschland verkauft, das ist ein Plus von 10 Prozent.

Bei den Pkws dagegen brach der Inlandsabsatz 2007 um 9 Prozent ein. Es wurden nur noch 3,2 Millionen Limousinen und Cabrios verkauft – das schwächste

Absatzjahr seit 1990. Mehrwertsteuererhöhung, Klima- und Feinstaubdebatte sowie die explodierenden Spritpreise raubten den Autofahrern hierzulande die Lust auf einen Neuwagen. Daher werden die Autos auf Deutschlands Straßen immer betagter:

**Das Durchschnittsalter der fahrbaren Untersätze beträgt derzeit 8,1 Jahre.**

Im April 2008 schien sich der Investitionsstau aufzulösen. Die deutschen Hersteller verkauften im Inland 18 Prozent mehr Fahrzeuge als vor einem Jahr. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen wuchs um ein Fünftel. Das erwies sich aber nur als Strohhalm, denn schon im Mai war es mit dem Absatzwachstum wieder vorbei: Die Zahl der Neuzulassungen lag um 6 Prozent unter der des Vorjahresmonats. Die Rekordpreise beim Diesel bremsten den Verkauf von Dieselaautos besonders kräftig.

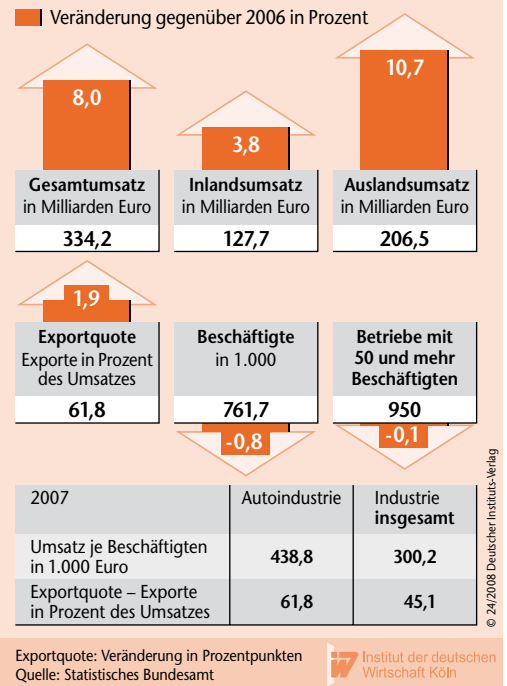
Eine solche Achterbahnfahrt kennen die deutschen Autoexporteure nicht. Hier geht es beständig bergauf. Im Jahr 2007 wurden nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) 4,3 Millionen Pkws und 340.000 Nutzfahrzeuge exportiert, mehr als je zuvor.

**Von Januar bis Mai 2008 lieferte die Industrie mit 1,9 Millionen Wagen 3 Prozent mehr Autos ins Ausland als im gleichen Vorjahreszeitraum.**

Dass die deutschen Autohersteller global weiterhin auf der Überholspur an der Konkurrenz vorbeiziehen, haben sie nicht zuletzt ihrer schlanken Produktion zu verdanken. Nur noch ein Fünftel eines Autos kommt aus dem Stammwerk selbst, den Großteil steuern Zulieferer bei – Tendenz steigend. Inzwischen bezieht die Branche viele Teile aus dem Ausland, insbesondere aus Polen, Tschechien und Ungarn. Gleichzeitig werden

## Fahrzeugbau: Ordentliche Bilanz

Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen 2007



die EU-Beitrittsländer aber auch zu einem immer bedeutenderen Absatzmarkt für deutsche Automarken.

Ängste, dass die Globalisierung den Autostandort D schwächt, sind grundsätzlich nicht gerechtfertigt. Zwar montieren deutsche Konzerne inzwischen etwa 6 Millionen Fahrzeuge im Ausland und 6 Millionen im Inland. Wie die steigenden Exporte zeigen, dienen die Auslandsstandorte aber nicht dazu, heimische Werke zu ersetzen. Sie helfen vielmehr bei der Erschließung des wachsenden Weltmarkts. Im Jahr 2007 wurden rund um den Globus 72 Millionen Fahrzeuge hergestellt, davon 60,5 Millionen Pkws. Der Marktanteil deutscher Autobauer liegt bei 17 Prozent.

Aufgrund der Ausfuhrerfolge hat sich die Beschäftigung stabilisiert. In der deutschen Kfz-Industrie arbeiteten im vergangenen Jahr 762.000 Menschen – lediglich 1 Prozent weniger als 2006.

Für Adressaufkleber