

## Pressedienst

Postfach 17 05 63  
60079 Frankfurt/Main  
Westendstraße 61  
60325 Frankfurt/Main

Tel. +49 (0) 69 / 9 75 07-2 67  
Fax +49 (0) 69 / 9 75 07-3 20  
presse@vda.de  
www.vda.de

– Es gilt das gesprochene Wort! –

**Rede von**  
**Matthias Wissmann,**  
**Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA),**  
**anlässlich der VDA-Jahres-Pressekonferenz**  
**am 2. Dezember 2009 um 11.30 Uhr in Frankfurt am Main**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer Jahres-Pressekonferenz.

Bevor ich Ihnen die neuesten Marktzahlen vorstelle, will ich ein Thema ansprechen, das in den letzten Wochen und Monaten im Mittelpunkt stand: die Elektromobilität und die alternativen Antriebe. Die Bundesregierung hat in ihren Meseberger Beschlüssen die Umstellung auf neue Antriebstechnologien als eine zentrale Herausforderung der Mobilität im 21. Jahrhundert bezeichnet. Jetzt geht es darum, im Schulterschluss von Politik und Industrie die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit dieses Land auch tatsächlich eine Vorreiterrolle in der Entwicklung der alternativen Antriebe einnehmen kann. Wir als VDA haben schon lange dafür geworben, dass es für die Elektromobilität am Standort Deutschland eine gemeinsame Initiative der Bundesregierung mit den wichtigsten Partnern geben muss. Wir begrüßen es daher, dass die Bundesregierung die Verantwortlichkeiten geklärt hat und eine zentrale Geschäftsstelle der Bundesregierung eingerichtet werden soll.

Der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ muss im nächsten Schritt mit konkreten Maßnahmen unterlegt werden. Dies umfasst u. a.

- ein zielgerichtetes Förderprogramm für Batterien,
- die Standardisierung der Schnittstelle zwischen Elektrofahrzeug und Infrastruktur in Europa und Übersee,
- die Klärung der offenen Fragen zum Aufbau der Infrastruktur und die
- Festlegung der Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Elektrofahrzeuges auf unseren Straßen sowie die
- Bereitstellung von sauberer regenerativer Energie für unsere Elektrofahrzeuge.

Im Frühjahr 2010 wird es ein Spitzentreffen bei der Bundeskanzlerin geben, das wir bereits auf der IAA PKW im September vereinbart haben. Wir erwarten uns davon Fortschritte auf dem Weg zum Elektrofahrzeug und anderen alternativen Antrieben. Das Elektrofahrzeug wird nur erfolgreich sein, wenn es auch länderübergreifend ohne Probleme eingesetzt werden kann. Dazu gehört auch die Schaffung der grenzüberschreitenden Rahmenbedingungen zum Betrieb eines Elektrofahrzeuges. Wir treiben deshalb die Elektromobilität in einer deutsch-französischen Arbeitsgruppe voran. Diese hat es sich zum Ziel gesetzt, die Fragen der Standardisierung zu klären und einen grenzüberschreitenden Feldversuch mit Elektrofahrzeugen umzusetzen. Erste Ergebnisse erwarten wir im kommenden Jahr. Es kommt entscheidend darauf an, dass bei den Rahmenbedingungen, den Forschungsgeldern und den Markteinführungsimpulsen in Europa ein gleiches Wettbewerbsumfeld geschaffen wird.

Deutschland muss bei dieser Zukunftstechnologie, die uns nicht nur unabhängiger vom Öl macht, sondern auch einen enormen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, ganz vorn dabei sein. Die wesentlichen Weichen werden jetzt gestellt – auch wenn die Marktdurchdringung noch etliche Jahre dauern wird. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die Bundesregierung die strategische Bedeutung dieser Zukunftstechnologie erkannt hat und entsprechend handelt.

Wir als Automobilindustrie werden unseren Beitrag zum künftigen Erfolg leisten.

Dies werden wir gemeinsam mit den Unternehmen auch beim Technischen Kongress des VDA deutlich machen, der am 24. und 25. März 2010 in Ludwigsburg stattfinden wird. Auch auf der 63. IAA Nutzfahrzeuge im September 2010 werden die Elektromobilität und andere alternativen Antriebe eine wesentliche Rolle spielen. Darüber hinaus übernehmen wir gemeinsam mit unseren Unternehmen eine Führungsrolle bei Erarbeitung der notwendigen Standards für die Elektromobilität.

Doch es sollte nicht der Eindruck entstehen, als ob bereits morgen Elektroautos in Großserie gefertigt und zu Preisen angeboten werden könnten, die denen eines heutigen Fahrzeugs gleicher Größenklasse entsprechen. Bis es so weit ist, sind noch etliche Hürden zu nehmen. Bis dahin werden weiterhin die klassischen Antriebe – Clean Diesel und Benziner – den Löwenanteil der individuellen Mobilität sichern. Der Verbrennungsmotor, der in den letzten hundert Jahren eine beispiellose Erfolgsgeschichte geschrieben hat, besitzt noch erhebliches Optimierungspotenzial. Die deutschen Hersteller und Zulieferer arbeiten mit Hochdruck an allen sinnvollen Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung, die zudem auch die Brennstoffzelle, den Wasserstoffantrieb und das Thema „Leichtbau“ betreffen. Ein ganz erheblicher Anteil unserer Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen – insgesamt rund 19 Mrd. Euro – fließt in diese Aktivitäten.

Der künftige Erfolg der alternativen Antriebe ist zudem an eine weitere Voraussetzung geknüpft: Nur wenn die Nachfrage nach Autos mit klassischen Antrieben weiterhin hoch bleibt, können die erheblichen Investitionsmittel für die Elektromobilität und weitere alternative Antriebe auch erwirtschaftet werden. Dazu passt, dass die Modelle, die im September auf der 63. IAA PKW vorgestellt wurden und jetzt in den Showrooms stehen, in punkto Kraftstoffeffizienz neue Bestmarken aufstellen.

Und zwar in allen Segmenten. Welche Fortschritte die deutschen Hersteller bei der CO<sub>2</sub>-Minderung erreicht haben, lässt sich auch anhand der aktuellen offiziellen KBA-Zahlen ablesen: In neun von zehn Segmenten – vom Kleinwagen bis zum Großraum-Van – weisen die von Januar bis Oktober 2009 neu zugelassenen Modelle deutscher Konzernmarken durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Werte auf, die niedriger sind als die der Importeure. Um nur ein Beispiel zu nennen: In der Oberen Mittelklasse konnte der CO<sub>2</sub>-Wert der deutschen Konzernmarken um eindrucksvolle 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden – die Importeure kamen nur halb so schnell voran (- 5 Prozent).

Und während die deutschen Marken in der Oberklasse bei den verkauften Fahrzeugen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um über 5 Prozent senken konnten, kletterte der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert bei den Importeuren gegenüber dem Vorjahr um 11,4 Prozent. Das zeigt: Die deutsche Automobilindustrie verfolgt das Thema CO<sub>2</sub>-Reduzierung mit „nachhaltiger Hartnäckigkeit“. Es ist und bleibt Chefsache in unseren Unternehmen.

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir noch eine kurze Bemerkung zum Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung. Die Vereinbarung enthält in diesen schwierigen Zeiten wichtige unterstützende Elemente für unsere Mitgliedsunternehmen, insbesondere im Nutzfahrzeugbereich:

- Das Belastungsmoratorium für das gebeutelte Transportgewerbe,
- das Versprechen für eine verhältnismäßige CO<sub>2</sub>-Regulierung leichter Nutzfahrzeuge,
- Feldversuche für innovative Nutzfahrzeugkonzepte
- und die Liberalisierung von Busfernlinienverkehren

sind nur einige Beispiele, die sich ausdrücklich an den Mobilitätssektor richten. Ebenso wichtig sind die steuerpolitischen Inhalte und hier besonders die Korrekturen bei der Unternehmensteuerreform 2008, die nun rasch umgesetzt werden müssen und keine Verzögerung durch einen Bund-Länder-Streit vertragen.

Die konkret vorgesehenen Veränderungen über die verbesserte Verlustverrechnung beim Kauf von Unternehmen durch Kapitalgesellschaften, über den Konjunkturpuffer bei der Zinsschranke bis hin zu den Korrekturen bei der Erbschaftsteuer und der Gewerbesteuer sind außerordentlich wichtige Hilfen.

Nun zur Lage an den Automobilmärkten:

Das Jahr 2009 stellte die deutsche Automobilindustrie vor die bislang größte Herausforderung seit Jahrzehnten: Im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise brachen die automobilen Märkte in einem Ausmaß ein, das in der bisherigen Geschichte dieser Industrie ohne Beispiel ist. Im Frühjahr hatten die Experten noch damit gerechnet, dass der weltweite Absatz von Pkw um 16 Prozent zurückgehen würde. Jetzt, kurz vor Jahresende, hat sich dieser düstere Horizont ein wenig aufgehellt. Wir erwarten für das laufende Jahr einen Rückgang auf dem Weltmarkt von nur noch 5 Prozent. Doch für eine „Entwarnung“ ist es noch zu früh, die Märkte sind nach wie vor in einem nervösen Zustand.

Vor allem die Dynamik, mit der sich der chinesische Automobilmarkt in den letzten Monaten entwickelte, ist von vielen unterschätzt worden. So sind die Pkw-Neuzulassungen in China im bisherigen Jahresverlauf um 40 Prozent gestiegen, allein im Oktober gab es ein Plus von 67 Prozent. Der boomende chinesische Markt rückt damit vom Volumen her immer näher an den US-Markt heran: Mit 771.300 Verkäufen liegt China im Oktober nur noch knapp 8 Prozent unter dem nordamerikanischen Marktvolumen. Dieses Delta wird immer enger, da der US-Markt im bisherigen Jahresverlauf erneut um fast ein Viertel eingebrochen ist. In den letzten Monaten zeichnete sich zwar auf dem US-Markt eine Stabilisierung der Verkäufe ab. So lag der Absatz von Light Vehicles im Oktober und November leicht über dem Vorjahresniveau. Doch nach wie vor hat der nordamerikanische Markt ein Volumen, das alles andere als zufriedenstellend ist. Es wird noch einige Zeit dauern, bis die Verkäufe wieder dort sind, wo sie eigentlich hingehören: bei ca. 15 Mio. Light Vehicles. Die langfristigen Wachstumspotenziale – eine im Vergleich zu Westeuropa deutlich jüngere Bevölkerung sowie ein deutlich höheres Bevölkerungswachstum – sind jedenfalls gegeben.

Ein weiterer stabilisierender Faktor ist der indische Pkw-Markt, der allein im Oktober um ein Drittel zulegen konnte. Im bisherigen Jahresverlauf beträgt das Wachstum 11 Prozent. Mit rund 1,5 Mio. Pkw hat der indische Markt im bisherigen Jahresverlauf den russischen Markt bei weitem überflügelt – er ist bereits um mehr als ein Fünftel größer. Ebenfalls erfreulich ist das Bild in Brasilien mit einem Plus von einem Viertel im Oktober – und einem Marktwachstum von 7 Prozent im bisherigen Jahresverlauf. Der japanische Markt, der in den letzten Jahren ständig geschrumpft ist, kommt langsam wieder in die Gänge und hat – unterstützt durch die dortige Abwrackprämie

– im Oktober um 8 Prozent zugelegt. Allerdings liegt dieser Markt im bisherigen Jahresverlauf noch immer um 12 Prozent unter dem Vorjahresniveau.

Alles andere als berauschend ist die Situation in Osteuropa. Der Pkw-Absatz in den neuen EU-Ländern ist im bisherigen Jahresverlauf um 30 Prozent eingebrochen, im Oktober gab es einen Rückgang um 37 Prozent. Noch schlimmer ist die Lage auf dem einst so vielversprechenden russischen Markt: Die Zulassungszahlen haben sich in diesem Jahr – gegenüber dem Vorjahresniveau – mehr als halbiert, im Oktober gab es ein Minus von 52 Prozent.

Wesentlich robuster als erwartet hingegen hat sich der große westeuropäische Markt entwickelt. Mit 1,2 Mio. neu zugelassenen Pkw (plus 16 Prozent) gab es im Oktober die fünfte Absatzsteigerung in Folge. Wachstumsträger waren die großen westeuropäischen Pkw-Märkte, deren Automobilgeschäft weiter durch staatliche Impulse belebt wird. Großbritannien legte um rund ein Drittel zu, Spanien um ein Viertel, Frankreich um ein Fünftel und Italien um 16 Prozent. Diese positive Entwicklung auf wichtigen Märkten – zu der der deutsche Markt einen ganz entscheidenden Beitrag geleistet hat – hat dazu geführt, dass der westeuropäische Markt nur noch 3 Prozent unter seinem Vorjahresvolumen liegt. Allerdings müssen wir hinzufügen: Ein Großteil des Wachstums auf dem westeuropäischen Markt in den letzten Monaten wurde durch staatliche Anreize gestützt, von einem selbsttragenden, nachhaltigen Aufschwung sind wir noch weit entfernt.

Die deutschen Hersteller haben auf wichtigen Märkten im bisherigen Jahresverlauf Marktanteile gewonnen. So zählt heute fast jeder zweite Neuwagen in Westeuropa zu deutschen Konzernmarken, in den USA haben wir fast einen Prozentpunkt zugelegt (auf 7,3 Prozent), im Mercosur konnten wir unseren Marktanteil ebenfalls um einen Prozentpunkt auf gut 23 Prozent steigern. Und in Russland haben wir unsere Marktposition sogar um eineinhalb Prozentpunkte verbessert. Doch es bleibt dabei: Die deutsche Automobilindustrie wurde von der weltweiten Entwicklung schwer gebeutelt.

Zum deutschen Markt: Dieser war im laufenden Jahr in ganz erheblichem Maße durch Sonderfaktoren geprägt. In den ersten elf Monaten wurden im Inland nahezu 3,6 Mio. Pkw verkauft. Das ist ein Plus von einem Viertel gegenüber dem Vorjahr. Auch in den letzten beiden Monaten Oktober und November, also nach Auslaufen der Umweltprämie, stiegen die Neuzulassungen um 22 Prozent. Auf unserer Halbjahres-Pressekonferenz Anfang Juli hatten wir für das Gesamtjahr 2009 mit einem deutschen Gesamtmarkt in 2009 gerechnet, der die 3,5-Mio-Marke deutlich überschreiten würde.

Diese vorsichtige Prognose können wir heute präzisieren: Wir erwarten für das Gesamtjahr 2009 ein Neuzulassungsvolumen von über 3,8 Mio. Pkw. Das ist ein Anstieg gegenüber 2008 von nahezu einem Viertel. Ausschlaggebend für diesen „Sprung nach vorn“ waren sicherlich die Neugestaltung der Kfz-Steuer und die Umweltprämie. Sie haben eine Wirkung entfaltet, mit der zu Beginn nur ganz wenige gerechnet hatten: Der Neuwagenkauf war plötzlich wieder Gesprächsthema in vielen Familien, am Arbeitsplatz, am Stammtisch. Für viele Menschen, die bislang stets Gebrauchtwagen gekauft hatten, rückte erstmals der Neuwagenkauf in greifbare Nähe. Natürlich gab es auch Vorzieheffekte. Doch deren Wirkung war wesentlich geringer als von vielen befürchtet. Dieses Jahr hat eines gezeigt: Der Wunsch nach dem eigenen Auto ist ungebrochen. Der Besitz eines Autos hat für die Menschen

unverändert einen hohen Stellenwert. Die individuelle Mobilität ist für die Bürger ein hohes, unverzichtbares Gut.

Allerdings sind wir weit davon entfernt, das Neuzulassungsvolumen dieses Jahres als „Normalfall“ anzusehen. Die Politik hat entschlossen und rasch Maßnahmen ergriffen, um – angesichts wegbrechender Exportmärkte – die Inlandsnachfrage zu stabilisieren. Heute können wir feststellen, dass die Umweltprämie ihre von der Politik zugewiesene Rolle einer „Brückenfunktion“ – insbesondere im Kleinwagen- und Kompaktklassensegment – durchaus erfüllt hat.

Allerdings sind im Zuge der Prämie erhebliche Strukturverschiebungen zu beobachten. Es gab „Gewinner und Verlierer“ – von der Prämie haben die einzelnen Hersteller und Marken höchst unterschiedlich profitiert. Die Hersteller, die vor allem in den Segmenten Kleinst- und Kleinwagen sowie der Kompaktklasse stark vertreten sind, haben ihren Absatz erheblich ausweiten können. Der Marktanteil dieser drei Segmente stieg im bisherigen Jahresverlauf auf die neue Höchstmarke von 63 Prozent. In den Vorjahren lag diese Quote eher bei 50 Prozent. Parallel dazu hat sich der Anteil der privaten Neuwagenkäufer – gegenüber den gewerblichen Zulassungen – erheblich ausgeweitet. Er stieg um 24 Prozentpunkte auf über 64 Prozent. Der Dieselanteil an den Neuzulassungen ging im laufenden Jahr auf 30 Prozent zurück – weil der Anteil der privaten Neuwagenkäufer, die meist zum Benziner greifen, deutlich höher war; vor zwei Jahren waren es noch nahezu 48 Prozent. Bei den gewerblichen Neuzulassungen entwickelte sich der Dieselanteil nahezu stabil.

Doch diese Strukturveränderungen sind eher kurzfristiger Natur. Es wäre daher falsch, wenn man diese Entwicklung linear fortschreiben würde. Wir erwarten, dass sich der Inlandsmarkt in den nächsten Monaten wieder normalisieren wird. Das heißt konkret: Schon jetzt sind die deutschen Marken dabei, Marktanteile zurückzugewinnen. Dies lässt sich an konkreten Zahlen zeigen: Während der Marktanteil der deutschen Hersteller im bisherigen Jahresverlauf noch bei knapp 66 Prozent lag, erreichte er im November fast wieder die 70-Prozent-Marke. Dies war auch der Durchschnitt in den letzten Jahren.

Der Diesel-Anteil nimmt wieder zu: Im bisherigen Jahresverlauf betrug er 30 Prozent, im November wurde bereits die 35-Prozent-Marke überschritten. Und bei den deutschen Herstellern sind im letzten Monat bereits gut vier von zehn Neuwagen, die verkauft wurden, wieder mit dem Selbstzünder ausgestattet. Auch der Anteil der gewerblichen Neuzulassungen wird in den nächsten Monaten wieder zunehmen. Dies ergibt sich allein schon aus der Tatsache, dass prämienbedingte Neuwagenkäufe im ablaufenden Jahr ausschließlich von privaten Haltern vorgenommen werden konnten. Manche Importeursmarke, die in den letzten Monaten aufgrund des „warmen Regens“ der Umweltprämie von zwei- oder gar dreistelligen Zuwächsen berichten konnte, spürt bereits jetzt einen eisigen Gegenwind. Andererseits werden die deutschen Premium-Marken die Nachwirkungen der Umweltprämie kaum zu spüren bekommen: Ihr Absatz hatte sich aufgrund der staatlichen Förderung nur marginal verändert.

Wer sich also ein umfassendes Bild über den Pkw-Inlandsmarkt verschaffen will, der ist gut beraten, wenn er die Jahre 2009 und 2010 zusammenfasst. Damit lassen sich die kurzfristigen und nur vorübergehenden Veränderungen neutralisieren.

Bevor ich auf die Perspektiven für 2010 komme, lassen Sie mich kurz auf Export und Produktion eingehen. Im Jahr 2009 musste diese Branche einen sehr schmerzhaften Exporteinbruch verkraften: Wurden 2008 noch 4,13 Mio. Pkw ausgeführt, so werden es in diesem Jahr nur 3,36 Mio. Einheiten sein – ein Minus von rund 19 Prozent. Damit wird deutlich, wie stark diese exportorientierte Schlüsselbranche von der Entwicklung der Weltmärkte betroffen ist. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass im Jahr 2009 auf den Märkten ein starker Lagerabbau stattgefunden hat, der die Exportmöglichkeiten im laufenden Jahr limitierte. 2010 werden wir andererseits vom gegenläufigen Lagerzyklus profitieren: Die Höfe sind weitgehend leergeräumt. Wenn jetzt die Nachfrage anzieht, wirkt sich das direkt auf Export und Produktion positiv aus.

Ohne die ausgleichende Wirkung der gestiegenen Inlandsnachfrage hätte es 2009 bei der Pkw-Produktion in Deutschland wohl einen ähnlich großen Einbruch wie beim Export gegeben. Unter dem Strich wird aber lediglich ein Rückgang der Inlandsproduktion um 11 Prozent auf 4,9 Mio. Einheiten zu verzeichnen sein. Bei der Auslandsproduktion zeichnet sich eine ähnliche Entwicklung ab.

Unsere Exportmöglichkeiten werden nicht nur von der konjunkturellen Entwicklung beeinflusst, sondern natürlich auch von den Marktzugangsbedingungen in den einzelnen Absatzländern: So bestehen in vielen wichtigen Wachstumsmärkten hohe Einfuhrzölle, die unsere Absatzchancen schmälern. Zudem gibt es viele so genannte nicht-tarifäre Einfuhrhemmnisse wie besondere technische Vorschriften oder Abgaben, die speziell auf Importe zielen. Der VDA setzt sich konsequent für den Abbau dieser Hemmnisse ein. Dies sollte die Doha-Runde zum Ziel haben und auch die Verhandlung von Freihandelsabkommen mit einzelnen Staaten oder Regionen. Freihandel sollte dabei für alle Vertragspartner gelten. Es darf nicht sein, dass wir unseren hochattraktiven deutschen und europäischen Markt weiter öffnen – und andere Länder ihre Märkte weiter künstlich schützen. Unsere Hersteller und Zulieferer sind auf offene und freie Märkte angewiesen; und die Exportstärke der deutschen Automobilindustrie sichert Arbeitsplätze in Deutschland.

In sehr schwierigem Fahrwasser bewegen sich auch die Zulieferunternehmen. Sie sind das Rückgrat der deutschen Automobilindustrie. Auf sie entfallen drei Viertel der automobilen Wertschöpfung. Für die Mobilität der Zukunft sind starke Zulieferer unerlässlich. Um die klassischen Antriebe zu optimieren und die Entwicklung von Hybrid- und Elektroantrieben voranzutreiben, brauchen die Zulieferer allerdings auch die notwendige Unterstützung des Kreditgewerbes. Hier sind die Banken gefordert. Nach einer VDA-Umfrage ist in diesem Jahr die Kreditvergabe für zwei von drei Zulieferunternehmen restriktiver geworden. Es wäre auch volkswirtschaftlich alles andere als sinnvoll, wenn im Kern gesunde Unternehmen mit großem Zukunftspotenzial aufgrund einer zu eng ausgelegten Kreditvergabe in Finanzierungsschwierigkeiten geraten würden. Wir sind für eine sachliche Prüfung eines jeden Einzelfalls – aber gegen ein pauschales Herabstufen beim Rating für eine ganze Branche.

Aufgrund des außerordentlich schwierigen Verlaufs des Jahres 2009 wird die Bilanzsituation vieler unserer Mitgliedsunternehmen unzweifelhaft problematisch. Daher kommt es entscheidend darauf an, dass die Kreditinstitute - neben dem klassischen „Rating“ – jetzt in sehr viel stärkerem Maße ein „Zukunftsrating“ einsetzen und damit die positiven mittelfristigen Marktchancen und das große Innovationspotenzial ihrer Kunden richtig bewerten. Denn sonst würden die

Unternehmen gerade im Erholungsprozess aufgrund „alter Zahlen“ aus dem Jahr 2009 falsch bewertet und in Finanzierungsschwierigkeiten geraten. Es geht darum, die Liquiditätsversorgung der Realwirtschaft zu stabilisieren. Hierzu hat die Bundesregierung mit dem Deutschlandfonds einen geeigneten Rahmen geschaffen. Dieser muss nun optimal genutzt werden. Das bereits von der Bundesregierung beschlossene Aufstockungsmodell für Kreditversicherungen muss jetzt umgesetzt werden. Unseren Unternehmen läuft sonst die Zeit davon. Ein fehlender Deckungsschutz für Lieferantenkredite hat einen erheblichen Einfluss auf die Bereitschaft, entsprechende Kredite zu gewähren. Diese sind als zentraler Baustein in der Finanzierung der industriellen Wertschöpfungskette unverzichtbar.

In einem gemeinsamen Kraftakt ist es Industrie und Politik gelungen, die Stammebelegschaften in den Unternehmen so weit wie möglich zu halten. Alle Beteiligten haben sich hier konstruktiv verhalten: Die Politik hat die Kurzarbeit mehrmals verlängert, die Mitarbeiter waren bereit, ihren Beitrag zur Kostensenkung zu leisten – mit dem vorübergehenden Verzicht auf Boni-Zahlungen, mit einer bis dato kaum vorstellbaren Absenkung der Arbeitszeitkonten –, die Unternehmensleitungen setzten einen konsequenten Sparkurs um und konnten so, zumindest teilweise, der „Fixkostenfalle“ entgehen, die bei Absatzrückgängen unweigerlich droht.

So hat sich die Zahl der Kurzarbeiter in der deutschen Automobilindustrie, die im Februar mit 273.000 Beschäftigten auf einem Höchststand war, seither kontinuierlich verringert. Derzeit sind ca. 100.000 Beschäftigte in Kurzarbeit. Damit hat sich die Zahl der Kurzarbeiter in unserer Branche innerhalb eines halben Jahres mehr als halbiert. Auch die Strategie unserer Unternehmen, ihre Stammebelegschaften so weit wie möglich zu halten, ist bisher aufgegangen. In den ersten neun Monaten 2009 lag die durchschnittliche Beschäftigung mit 726.000 Mitarbeitern nur um 3 Prozent unter dem Vorjahresvergleichswert. Wenn die internationalen Märkte im kommenden Jahr wieder anziehen, kann sich dies stabilisierend auch auf die Beschäftigung auswirken. Klar ist aber auch, dass das Jahr 2010 besondere Herausforderungen für die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie bereithalten wird. Leicht wird es also nicht. Es ist eindrucksvoll, mit welcher Flexibilität die Automobilindustrie diese Herausforderungen angenommen hat.

Einen besonders harten Anpassungsprozess müssen die Nutzfahrzeughersteller durchlaufen, wobei die Hersteller von Anhängern und Aufbauten besonders gefordert sind: Der Nfz-Inlandsmarkt geht 2009 um 28 Prozent zurück, im Bereich der schweren Lkw (über 6 t) sogar um nahezu 40 Prozent. Noch stärker bricht 2009 der Export ein (minus 58 Prozent), sodass die Nfz-Produktion sich in etwa halbiert. Im Bereich über 6 t liegt sie nur noch bei einem Drittel des Volumens von 2008. Allerdings war diesem Einbruch auch eine sechsjährige Boom-Phase vorgeschaltet, in der die Produktion von Rekordzahl zu Rekordzahl stieg.

Das Jahr 2010 wird für die gesamte Automobilindustrie erneut enorme Belastungsproben bereithalten. Wir können nicht davon ausgehen, dass 2010 auf den Weltmärkten wieder ähnlich hohe Verkaufszahlen erreicht werden wie 2008. Aber zumindest ein leichtes Plus gegenüber 2009 dürfte drin sein. Es stimmt zuversichtlich, dass die Konjunkturforscher wieder etwas optimistischer nach vorn schauen. Die Prognosen für das Bruttoinlandsprodukt sind zwar immer noch verhalten, aber der Ausblick hat sich – gegenüber den Aussagen von vor einem halben Jahr – deutlich verbessert.

Sicher ist auf wesentlichen Pkw-Märkten eine Stabilisierung erkennbar. China ist weiter auf Rekordkurs, selbst in Russland ist eine langsame Bodenbildung zu erwarten. Für den US-Markt – auf dem die Lagerbestände deutlich reduziert wurden – erwarten wir in 2010 erstmals wieder ein Wachstum von 10 Prozent auf 11,3 Mio. Einheiten (2009: 10,3 Mio.). Der chinesische Markt, der im Jahr 2009 voraussichtlich um 44 Prozent zulegen wird, dürfte im kommenden Jahr um 12 Prozent auf über 9 Mio. Pkw wachsen. Die deutschen Marken, die dort auf einen Marktanteil von fast 18 Prozent kommen, werden an dieser Entwicklung kräftig teilhaben. Auch für den russischen Markt sind wir vorsichtig optimistisch. Nach dem Einbruch im Jahr 2009 ist mit einem moderaten Anstieg zu rechnen. Auf dem westeuropäischen Markt werden allerdings im kommenden Jahr die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Denn die derzeit noch in vielen Ländern vorhandenen Incentiveprogramme laufen zum größten Teil aus. 2009 wird mit 13,4 Mio. Pkw noch nahezu das vorjährige Marktvolumen erreicht werden. Dies wird 2010 nicht mehr realisierbar sein.

Insgesamt wird der Weltautomobilmarkt im Jahr 2009 - wie erwähnt - um 5 Prozent zurückgehen. Bemerkenswert ist dabei, dass in den letzten Monaten eine zunehmende Stabilisierung zu beobachten ist, die sich im kommenden Jahr fortsetzen dürfte. Wir gehen davon aus, dass im Jahr 2010 der Automobilabsatz weltweit um 1 bis 3 Prozent zunehmen wird. Trotz dieser ersten Aufhellungen haben wir unsere Exportprognose für den Weltmarkt bewusst konservativ gewählt und erwarten einen Zuwachs von etwa 3 Prozent. Sollten sich die Märkte günstiger entwickeln – und wir erwarten, dass die deutschen Hersteller auch im kommenden Jahr Marktanteile gewinnen -, dann könnte der Zuwachs auch ein Schnäppchen höher ausfallen. Der Inlandsmarkt befindet sich 2010 – nach Ende der Prämie – auf Normalisierungskurs. Das Neuzulassungsvolumen wird deutlich unter dem des laufenden Jahres liegen.

So, wie wir die auf den ersten Blick glanzvollen Zulassungszahlen des laufenden Jahres nicht überbewerten, so widerstehen wir auch der Versuchung, das Jahr 2010 in zu düsteren Farben zu malen. Ein Markt zwischen 2,75 und 3,0 Mio. Neuzulassungen – wie wir es für 2010 erwarten – ist ein Niveau, das nur wenig unter dem langjährigen Durchschnitt des Pkw-Inlandsmarktes (ca. 3 Mio.) liegt. Die Untergrenze haben wir bewusst konservativ angelegt. Die Bandbreite von einer Viertel Million Neuzulassungen ist angesichts der unsicheren Lage eine seriöse Einschätzung. Wenn wir die beiden Jahre – 2009 und 2010 – zusammen betrachten, ergibt sich ein durchschnittliches Neuzulassungsvolumen von gut 3,3 Mio. Pkw. Dieses ist deutlich höher als der langjährige Durchschnittswert (der rund 3,1 Mio. Einheiten beträgt) und zeigt, dass die staatlichen Impulse per Saldo doch mehr positive Effekte gebracht haben, als viele Kritiker anfangs vermuteten.

Trotz des deutlichen Rückgangs des Inlandsmarktes wird 2010 die Pkw-Produktion nur moderat zurückgehen. Sie wird einerseits von einem stabilen Export getragen. Darüber hinaus wirkt sich die Tatsache, dass weltweit die Läger weitgehend geräumt sind, ebenfalls positiv auf die Produktionsmöglichkeiten aus.

Meine Damen und Herren,  
lassen Sie mich zusammenfassen:

- Das Jahr 2009 stellte die deutsche Automobilindustrie vor ihre bislang größte Herausforderung. Mit einer enormen Kraftanstrengung ist es gelungen, das „Boot“ auf Kurs zu halten und die schlimmsten Untiefen zu vermeiden.
- Unsere Unternehmen haben sich nicht entmutigen lassen, sondern mit einer eindrucksvollen Modelloffensive auf die Krise geantwortet. Der „Lohn“ dafür sind steigende Marktanteile auf wichtigen Märkten.
- Die deutsche Automobilindustrie verfolgt weiter ihre Premiumstrategie, die sich längst nicht mehr auf die Oberklasse beschränkt, sondern in nahezu allen Segmenten vertreten ist.
- Diese Branche ist ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht geworden und hat die Stammebelegschaften – so weit es irgend ging – stabil gehalten.
- Sie setzt konsequent auf ihre „Fächerstrategie“ und damit auf die Entwicklung einer ganzen Palette von Antriebsarten – der Elektromobilität fällt dabei eine besondere Bedeutung zu. Bei der CO<sub>2</sub>-Reduzierung kommen unsere Unternehmen schneller voran als ihre Wettbewerber.
- Das Jahr 2010 wird mindestens ebenso anspruchsvoll. Nur auf wenigen Märkten ist eine klare Aufwärtsbewegung erkennbar. Der Erfolg unserer Branche wird entscheidend davon abhängen, wie sich die weltweite Automobilkonjunktur im kommenden Jahr entwickelt. Sollte diese wieder Fahrt aufnehmen – wovon wir ausgehen –, dann werden die deutschen Hersteller aufgrund ihrer Exportstärke davon besonders profitieren.
- Der Pkw-Inlandsmarkt wird 2010 schwierig sein. Auch das Nutzfahrzeuggeschäft hat noch eine holprige Wegstrecke vor sich.

Doch wir sind zuversichtlich, dass wir auch diese Hürden nehmen werden.

- Angesichts dieser Gesamtlage ist die Politik gut beraten, alles zu unterlassen, was das Autofahren weiter verteuert. Verlässliche Rahmenbedingungen und eine Stärkung des Industriestandorts Europa durch ein konstruktives Zusammenwirken der EU-Institutionen und der deutschen Politik sind das Gebot der Stunde.

Vielen Dank.