

Koopmann, Georg

Article — Digitized Version

Probleme und Anpassungsstrategien der europäischen Automobilindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Koopmann, Georg (1980) : Probleme und Anpassungsstrategien der europäischen Automobilindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 60, Iss. 11, pp. 553-557

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135500>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Probleme und Anpassungsstrategien der europäischen Automobilindustrie

Georg Koopmann, Hamburg

Die europäische Automobilindustrie steckt gegenwärtig in ernsthaften Schwierigkeiten. Wie kam es zu dieser Entwicklung? Wie können die Schwierigkeiten überwunden werden?

Die europäische Automobilindustrie bietet derzeit ein düsteres Bild: in Italien werden etwa 2400 Fiat-Arbeiter für längere Zeit „beurlaubt“, in Großbritannien verlieren monatlich etwa 1000 Beschäftigte den Arbeitsplatz, in Deutschland baut Opel einen erheblichen Teil der Belegschaft ab, während Ford und Audi kurzarbeiten lassen, und in Frankreich hat vor allem die Peugeot/Citroen/Talbot-Gruppe mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Dabei ist die Automobilindustrie nach wie vor ein Schlüsselsektor in diesen Ländern, denn sie

- stellt etwa 10 % aller industriellen Arbeitsplätze bereit, nicht gerechnet die Arbeitsplätze in anderen Wirtschaftszweigen, die von der Kraftfahrzeugherstellung abhängen,
- trägt zu rd. 15 % zu den gesamten industriellen Exporten bei und
- hat sich vor allem in Deutschland und Frankreich als Wachstumsträger und konjunkturstabilisierender Faktor nach der Weltrezession der Jahre 1974/75 erwiesen.

Eine nachhaltige Schwächung dieses Industriezweiges wäre daher gesamtwirtschaftlich nur schwer zu verkraften.

Aus den vorliegenden Daten auf eine tiefgreifende Strukturkrise der europäischen Automobilindustrie zu

schließen, wovon auch nach dem ersten Ölpreisschock im Jahre 1973 schon die Rede war, hieße jedoch die voraussichtliche Entwicklung dramatisieren. Unbestreitbar werden aber die europäischen Kraftfahrzeughersteller einem bisher nicht gekannten Anpassungsdruck ausgesetzt, der vor allem aus drei sich wechselseitig bedingenden Entwicklungstrends herrührt:

- einem nachlassenden Mengenwachstum,
- steigenden Anforderungen an das Produkt und
- einem schärfer werdenden internationalen Wettbewerb.

Nachlassendes Mengenwachstum

Die Automobilmärkte der meisten westlichen Industrieländer befinden sich im Stadium der fortgeschrittenen Massenmotorisierung. Auf dieser Stufe nimmt die Kraftfahrzeugdichte, gemessen an der Zahl der Automobile pro 1000 Einwohner, nur noch in abnehmenden Raten zu, da die Grundausrüstung der Haushalte mit Kraftfahrzeugen weitgehend abgeschlossen ist. Die Nachfrage wird daher vor allem durch Ersatzbeschaffungen und Zweit- und Drittwagenkäufe bestimmt. Die Dynamik dieser Nachfragekomponenten soll nicht verkannt werden, zumal der Übergang zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen voraussichtlich eine beschleunigte Erneuerung des Pkw-Bestandes zur Folge haben und das Auto auch in Zukunft das vorherrschende Verkehrsmittel sein wird. Von den mengenmäßigen Zuwachsraten der Vergangenheit muß jedoch auf längere Sicht Abschied genommen werden.

Anders liegen die Dinge in den Entwicklungs- und Staatshandelsländern, die meistens noch am Anfang

Georg Koopmann, 35, Dipl.-Volkswirt, ist Leiter der Forschungsgruppe Handels- und Leistungsverflechtung zwischen Industrieländern im HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg.

der Massenmotorisierung stehen. Die Mehrzahl dieser Länder setzt ebenso wie die westlichen Industrienationen auf das Automobil als besonders leistungsfähiges Transportmittel. Sie setzt aber auch auf die Automobilindustrie als Wachstums- und Entwicklungsmotor. Ein wachsender Teil dieser expansiven Automobilmärkte wird daher von inländischen Fertigungsstätten aus versorgt, die auch ihre Zulieferungen mehr und mehr von einheimischen Betrieben beziehen.

Das Auto der Zukunft

Das nachlassende Mengenwachstum wird von weitreichenden Änderungen in den Anforderungen überlagert, die von seiten der Käufer und der staatlichen Instanzen an das Automobil gestellt werden. An erster Stelle steht die Forderung nach wirtschaftlichen Autos, und das heißt im Zeichen real steigender Kraftstoffpreise vor allem nach verbrauchsarmen Kraftfahrzeugen. Bisher ist in erster Linie eine leichte Umschichtung der Nachfrage zu kleineren Fahrzeugen zu beobachten gewesen. Dieser Entwicklung sind jedoch in Europa wesentlich engere Grenzen gesetzt als etwa in den USA, da Kompaktautos hier schon seit langem das Bild bestimmen und allgemein damit gerechnet wird, daß Wagen der gehobenen Mittelklasse (1,5 bis 2 l Hubraum) auch in Zukunft am stärksten von den Käufern begehrt werden. Die Nachfrage wird sich daher voraussichtlich verstärkt auf Autos richten, die in einer bestimmten Fahrzeugklasse den niedrigeren spezifischen Verbrauch aufweisen. Außerdem ist zu erwarten, daß staatliche Förderungsmaßnahmen und eine Verschiebung der Treibstoffpreisrelationen zugunsten nicht-konventioneller Kraftstoffe (z. B. Methanol, Wasserstoff oder Flüssiggas) eine zunehmende Nachfrage nach „alternativ“ angetriebenen Fahrzeugen auslösen werden.

Das Auto der Zukunft wird auch umweltfreundlicher und sicherer sein müssen als die bisherigen Modelle. Der Anteil des Automobils an der gesamten *Luftverschmutzung* ist beträchtlich. So sind nach Angaben des Umweltbundesamtes in Deutschland über 60 % der Kohlenmonoxid-, 30 % der Stickoxid- und gut 50 % der Kohlenwasserstoffemissionen dem Kraftfahrzeugverkehr zuzurechnen. Ähnlich sind die Verhältnisse in anderen Industrieländern. In den USA und Japan hat dies bereits in den frühen siebziger Jahren zu einschneidenden Vorschriften geführt, die seitdem laufend verschärft werden. Die europäischen Automobilhersteller werden daher schadstoffärmere Autos schon deswegen entwickeln müssen, um auf dem amerikanischen Markt auf Dauer größere Absatzerfolge

erzielen zu können und dem ersehnten Ziel, in Japan Fuß zu fassen, näher zu kommen. Sie stehen aber auch in den eigenen Ländern seit längerem in der Schußlinie umweltpolitischer Angriffe, die inzwischen auch verstärkte Aktivitäten seitens der Regierungen ausgelöst haben. So drängte insbesondere die Bundesrepublik auf die Verabschiedung einer EG-Richtlinie, die eine möglichst schnelle Anpassung der hohen europäischen Emissionsgrenzwerte an die amerikanischen und japanischen Standards gewährleistet. Auch der *Lärmbelästigung* durch Automobile wird in zunehmendem Maße der Kampf angesagt, und im *Sicherheitsbereich* werden vor allem bessere Vorkehrungen gegen den Seitenaufprall und wirksamere Maßnahmen zum Schutze der Fußgänger gefordert.

Die Aufgabe der Entwicklungsingenieure in den Konstruktionsbüros der Automobilindustrie ist daher heute komplexer denn je, zumal neben den neuen Anforderungen die konventionellen Ansprüche an das Auto hinsichtlich Komfort, Geräumigkeit, Styling, Leistungskraft usw. weiterhin bestehen bleiben und Autos auch in Zukunft zu Preisen angeboten werden müssen, die hohe Absatzzahlen und damit auch eine Ausschöpfung der beträchtlichen Massenproduktionsvorteile ermöglichen. Hinzu kommt, daß die Erfüllung der verschiedenen Anforderungen zum Teil auf technische Widersprüche stößt. So kann etwa mit Hilfe von Katalysatoren die Schadstoffemission reduziert oder durch Kapselung von Lärmquellen eine bessere Geräuschdämmung erzielt werden. Beides bedeutet aber auch eine Erhöhung des Fahrzeuggewichtes, und das heißt höherer Kraftstoffverbrauch. In Zukunft wird es daher nicht genügen, stückweise Verbesserungen an vorhandenen Modellen vorzunehmen, sondern es müssen völlig neue Fahrzeugkonzepte entwickelt werden, die solche technischen Inkonsistenzen in engeren Grenzen als bisher halten und sich für eine wirtschaftliche Serienfertigung eignen. Dies wird um so notwendiger sein, als der technisch-innovatorische Vorsprung der europäischen Automobilindustrie vor den Konkurrenten aus Japan inzwischen weitgehend aufgezehrt ist oder kurzfristig, wie im Falle der USA, eingeholt werden kann.

Die japanische Herausforderung

Die *japanischen* Automobile, die einst von den europäischen Herstellern eher belächelt wurden, sind nicht nur äußerlich kaum noch von vergleichbaren europäischen Modellen zu unterscheiden und häufig besser verarbeitet und weniger reparaturanfällig, sie haben auch ein ähnlich hohes technisches Niveau erreicht. Den letzten Beweis dafür lieferte die Firma Mitsubishi,

die soeben einen turbogeladenen Diesel-Personenwagen auf den Markt brachte und damit in eine Domäne eingebrochen ist, die bisher nahezu vollständig von wenigen europäischen Firmen und General Motors aus den USA gehalten wurde. Japan ist auch in der Autoelektronik weit vorangeschritten, wie Analysen des Deutschen Patentamtes ergeben haben. Danach ist in Japan in verschiedenen Bereichen der Verwendung von Mikroprozessoren im Automobil ein umfangreicheres technisches Wissen entstanden als in Deutschland. Schließlich verfügen die japanischen Automobilunternehmen über langjährige Erfahrungen auf dem Gebiet umweltfreundlicher Technologien, deren Entwicklung unter dem Druck scharfer Abgas- und Lärmschutzbestimmungen in Japan stärker vorangetrieben worden ist als in den meisten europäischen Ländern.

Das hohe Innovations- und Imitationstempo, das die japanische Automobilindustrie seit längerem in der Produktentwicklung vorlegt, ließ ihren stärksten Vorteil gegenüber der europäischen Konkurrenz, die wesentlich niedrigeren Stückkosten, erst zum Tragen kommen. Die Ursachen des Stückkostengefalles, das auf rd. 30 % geschätzt wird, sind weithin bekannt und kaum umstritten:

- Der japanische Arbeiter ist besser ausgebildet als sein europäischer Kollege, verursacht weniger Lohn-, vor allem aber geringere Lohnnebenkosten und identifiziert sich in ungewöhnlicher Weise mit den Zielen des Unternehmens, wie z. B. eine außerordentlich hohe Anzahl von Verbesserungsvorschlägen, eine niedrige Abwesenheitsquote und äußerst seltene Streiks belegen;
- überdurchschnittlich lange Arbeitszeiten erlauben eine intensivere Nutzung und damit einen schnelleren Umschlag des eingesetzten Kapitals;
- neueste Fertigungstechnologien, wie gegenwärtig etwa die zweite Generation der Industrieroboter¹, werden schnell und in einem großen Maßstab eingeführt;
- die Kosten der Lagerhaltung sind besonders niedrig, da die Zulieferteileindustrie zu genau festgelegten Zeiten die jeweils benötigten Mengen unmittelbar an die Transferstraßen der Automobilfirmen liefert, die mit 25 bis 30 % einen Eigenfertigungsanteil aufweisen,

¹ Diese sogenannten intelligenten Roboter sind mit optischen Sensoren ausgestattet und können daher z. B. nicht nur eine Schweißnaht ziehen, sondern auch beobachten, ob sich das Blech verzieht, und gegebenenfalls die Schweißrichtung entsprechend ändern.

² Im bisherigen Verlauf dieses Jahres haben japanische Marken, die 1977 noch weniger als 3 % der insgesamt in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen auf sich vereinigten, bereits 10 % des deutschen Marktes erobert, dies entspricht in etwa dem durchschnittlichen japanischen Marktanteil in Westeuropa.

der weit hinter der Fertigungstiefe der europäischen Konkurrenz zurückbleibt.

Die japanischen Hersteller können daher Autos vergleichbarer Qualität, Technik und Gestaltung erheblich billiger anbieten als europäische Firmen. Sie haben auf diese Weise den Europäern mit Erfolg den US-Markt streitig gemacht und drängen nun, da ein weiteres Vordringen in den USA – der japanische Marktanteil ist dort seit 1975 von 10 auf über 20 % gestiegen – auf natürliche und handelspolitische Grenzen stößt, verstärkt nach Europa. Ihr Hauptinteresse gilt dabei dem deutschen Markt, da Frankreich, Großbritannien und Italien den Importen aus Japan Hindernisse in den Weg legen und in den meisten europäischen Ländern, die nicht selbst Automobile in einem größeren Maßstab herstellen, die japanischen Fabrikate bereits Marktanteile erreicht haben, die nur einen begrenzten Spielraum für eine weitere Expansion lassen².

Das amerikanische Anpassungsmuster

Auf längere Sicht droht der europäischen Automobilindustrie auch Gefahr von der *amerikanischen* Konkurrenz. Diese hatte im Zeichen niedriger Treibstoffpreise und besonderer Komfortansprüche der amerikanischen Konsumenten über lange Zeit ein Eigendasein geführt. Sie entwickelt nun aber unter Hochdruck kleinere und kompakte Autos, die inzwischen den benzinschluckenden Straßenkreuzern den Rang in der Gunst der Käufer abgelaufen haben. Dabei kann sie auf das Wissen ihrer europäischen Tochtergesellschaften zurückgreifen und es mit eigenen Entwicklungen verbinden, wie etwa in der Autoelektronik, in der sie selbst besonders weit vorangeschritten ist. Die eigentliche Stärke der amerikanischen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb wird aber ähnlich wie im Falle Japans eher auf der Kostenseite liegen. Anders als die japanischen Hersteller, deren Kostenvorteile großenteils in der heimischen Produktionsbasis begründet sind, setzen die amerikanischen Unternehmen jedoch auf einen internationalen Produktionsverbund.

Der Grundgedanke dabei ist, eine in den wesentlichen Merkmalen gleiche Modellreihe, wie sie etwa der neue Ford Escort oder die X-cars von General Motors bilden, auf allen wichtigen Märkten zusammenzubauen. Die wesentlichen Teile werden dabei von Fabriken zugeliefert, die auf die Herstellung von Motoren, Getrieben, Achsen, Karosserien usw. spezialisiert sind. Auf diese Weise können die Vorteile der Serienproduktion, die in der Teilefertigung wesentlich stärker zu Buche schlagen als in der Endmontage, in vollem Um-

fange genutzt und mit länderspezifischen Vorteilen, wie etwa Investitionsprämien, niedrigen Lohnkosten oder einer besonders günstigen Verkehrslage, verknüpft werden.

Kostensenkungsstrategien

Die europäische Automobilindustrie wird daher, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, Wege finden müssen, die zu einer wesentlichen Steigerung der Produktivität führen. Dabei bildet das amerikanische Anpassungsmuster eine bessere Richtschnur als die Strategie der japanischen Unternehmen, denn

- die europäischen Automobilunternehmen verfügen bereits über verschiedene größere Stützpunkte im Ausland und sind dabei, diese auszubauen und weitere zu errichten. Die bevorzugten Länder sind Brasilien, Mexiko, Argentinien, Spanien, Portugal, Polen und die USA;
- die Gastländer, insbesondere jene Länder, die an der Schwelle zur Industrialisierung stehen, drängen auf eine stärkere Exportorientierung der ausländischen Niederlassungen und gewähren im Gegenzug dazu vermehrt Importkonzessionen;
- die Montagekapazitäten sind in den meisten Gastländern zu klein, um optimale Losgrößen in der Teilefertigung zu gewährleisten. Diese verstärkt auf den Export auszurichten, ist daher auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen geboten;
- an den ausländischen Standorten können in zunehmendem Maße bestimmte Fertigungen oder Fertigungsabschnitte zu niedrigeren Durchschnittskosten durchgeführt werden als in den Stammländern der europäischen Automobilindustrie.

Erhebliche Kostensenkungen können auch durch eine forcierte *Teilestandardisierung* erreicht werden, die es erlaubt, die gleichen Aggregate gegebenenfalls leicht modifiziert in verschiedene Modelle einzubauen. Außerdem besteht noch ein weiterer Spielraum für die *gemeinsame Fertigung* von Teilen, wie sie von Renault, Peugeot und Volvo im Motorenbau bereits seit längerem praktiziert wird und zwischen Peugeot und Fiat gerade vereinbart worden ist. Darüber hinaus wären auch durch eine Ausweitung des *Teileaustausches* zwischen den Unternehmen, so liefert etwa VW automatische Getriebe an Fiat, noch beträchtliche Skalenvorteile zu erzielen.

³ Die heutige Automatisierungstechnik ermöglicht es auch, bei kleinen und mittleren Serien auf automatische Fertigungen überzugehen und generell die Fertigungsqualität zu verbessern. Vgl. A. Diekmann: Abschied vom Mengenwachstum, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 59. Jg. (1979), H. 11, S. 558.

Die europäischen Automobilunternehmen werden zudem ihre Werke auf den neuesten Stand der *Fertigungstechnologie* bringen müssen. Dies bedeutet zum einen eine weiter fortschreitende *Automatisierung*, die neben der eigentlichen Werkstückbearbeitung und Montage auch die Abwicklung und den Transport bei der Fertigung sowie die Mess- und Prüfarbeiten umfaßt³. Zum anderen kommt es darauf an, die *Fertigungsflexibilität* zu erhöhen, so daß verschiedene Modelle ohne größere Umrüstarbeiten auf den gleichen Fertigungslinien zusammengebaut werden können.

Den Kostensenkungsstrategien der europäischen Automobilindustrie sind aber engere Grenzen gesetzt, als dies für die japanische und amerikanische Konkurrenz der Fall ist. So können nicht-ökonomische Faktoren, die wesentlich zur preislichen Wettbewerbsfähigkeit der japanischen Fabrikate beitragen, allenfalls langfristig nachhaltig beeinflußt werden. Und hinsichtlich der amerikanischen Wettbewerber ist zu erwarten, daß diese auch in Zukunft die leistungsfähigeren Unternehmensgrößen aufweisen werden. Denn ein internes Hineinwachsen der Unternehmen in optimale Größenordnungen wird den europäischen Standardautomobilherstellern – und um diese geht es in erster Linie und nicht so sehr um Markenfirmen wie Daimler-Benz und BMW – von der allgemeinen, sättigungsbedingten Nachfrageschwäche versperrt. Und dem externen Unternehmenswachstum, das durch eine verstärkte Zusammenarbeit in Teilbereichen nur unvollständig ersetzt werden kann, stehen nach wie vor starke nationale Widerstände gegen grenzüberschreitende Zusammenschlüsse entgegen.

Technologische Forschungsanstrengungen

Die zukünftige Rolle der europäischen Automobilindustrie wird daher entscheidend davon abhängen, ob es ihr gelingt, eine deutliche technologische Führungsstellung im Bereich der Produktentwicklung zurückzugewinnen. Dies erfordert zunächst eine überproportionale Steigerung der Forschungs- und Entwicklungsausgaben und eine Konzentration des Ressourceneinsatzes auf wirklich zukunftsgerichtete Aufgaben. Dabei sollten auch unkonventionelle Lösungen, die vor allem eine Abkehr von den herkömmlichen Verbrennungsmotoren beinhalten, stärker als bisher ins Auge gefaßt werden. Zwar können auf der Basis des Ottomotors und vielleicht mehr noch des Dieselantriebes noch erhebliche Verbesserungen erzielt werden, ohne daß tiefgreifende Veränderungen des Fertigungsablaufes und der Fertigungstoleranzen notwendig wären. Andererseits weisen aber alternative Antriebssysteme un-

bestreitbare Vorteile im Umweltschutzbereich und in der Verwendbarkeit verschiedenartiger Treibstoffe auf. Die amerikanischen und japanischen Konkurrenten unternehmen große Anstrengungen, um auf diesem Gebiet zur Serienfertigung vorzustoßen.

Neue Entwicklungen in der Automobiltechnik können auch durch eine verstärkte Kooperation im Forschungs- und Entwicklungsbereich über die nationalen Grenzen hinweg wesentlich vorangetrieben werden. Die Gründe dafür liegen auf der Hand:

- Bestimmte Forschungsprojekte überfordern die finanziellen Möglichkeiten und die Risikobereitschaft einzelner Unternehmen;
- auch im Forschungssektor lassen sich erhebliche Skalenvorteile realisieren, die durch gemeinsam betriebene Projekte besser ausgeschöpft werden können;
- bestimmte Aktivitäten, wie z. B. die Erforschung der Verbrennungsvorgänge im Motor oder der Eigenschaften neuer Werkstoffe, wirken sich nicht schwerwiegend auf die Wettbewerbsposition der kooperierenden Unternehmen aus. Ihre gemeinsame Durchführung kann daher unnütze Doppelarbeit ersparen.

Die kürzlich geschlossene Forschungsallianz zwischen British Leyland, Fiat, Peugeot-Citroen-Talbot, Renault, Volkswagen und Volvo, die einen gemeinsamen Ausschuß zur Koordinierung der Erforschung verschiedener Fragen aus den Bereichen Energie, Umwelt und Werkstoffe gebildet haben, ist ein erster größerer Schritt auf dem richtigen Wege.

Ungeeignete Maßnahmen

Auch die Regierungen können den Anpassungsprozeß unterstützen. Die Errichtung weiterer Handelschranken, die von Gewerkschaften, Unternehmen und Regierungen in der EG mit wachsender Lautstärke gegenüber Japan gefordert wird, wäre allerdings ein denkbar ungeeignetes Mittel. Denn in diesem Fall muß damit gerechnet werden, daß

- die japanische Konkurrenz mit Erfolg einen Ausgleich auf Drittmärkten sucht, auf denen die EG-Unternehmen noch erhebliche Marktanteile zu verlieren haben;
- die Aussicht, einen größeren Teil des japanischen Marktes zu erobern, wegen zu erwartender Gegenmaßnahmen Japans sehr gering wird;
- der Anpassungsdruck und damit auch die Widerstandskraft gegenüber der stärker werdenden amerikanischen Konkurrenz nachläßt;

der Anpassungsspielraum eingeengt wird, da eine handelspolitische Klimaverschlechterung die Bedingungen für eine stärkere internationale Verzahnung der Automobilproduktion beeinträchtigt.

Verheerendere Folgen als die handelspolitischen Restriktionen hätte eine EG-Markordnung für Automobile, wie sie insbesondere von italienischer Seite im Zusammenhang mit den in Italien ins Auge gefaßten Branchenstrukturplänen empfohlen wird. Ein abschreckendes Beispiel für die Auswirkungen von EG-Markordnungen liefert der EG-Agrarmarkt. Doch auch die Regelungen, die für verschiedene „sensible“ Sektoren, so den Schiffbau, die Chemiefaser- und Stahlindustrie, gefunden oder vorgeschlagen worden sind, können durchweg nicht als Modell für die Automobilindustrie dienen. Die Folge derartiger Maßnahmen wäre letztlich eine Bestrafung der starken und anpassungsschnellen Unternehmen in einem Industriezweig, der durch erhebliche und immer stärker hervortretende Unterschiede in den einzelwirtschaftlichen Leistungsprofilen gekennzeichnet ist. Dies würde unvermeidlich zu einer Lähmung der Anpassungsbereitschaft führen.

Hilfestellungen des Staates

Die Regierungen und EG-Organe sollten daher ihre Hauptaufgabe darin sehen, für den Anpassungsprozeß einen geeigneten Rahmen zu schaffen. Im einzelnen wäre etwa zu denken an

- eine Vereinheitlichung der technischen Vorschriften, wie sie in der EG bereits in Gang gesetzt, aber noch längst nicht abgeschlossen ist. Auf diese Weise können in erheblichem Umfang Ressourcen für die Bewältigung der Zukunftsaufgaben freigesetzt werden;
- verlässliche energiepolitische Orientierungsdaten, die z. B. Aufschluß darüber geben, welche Kraftstoffe wann, in welchem Umfang und in welcher Zusammensetzung in Zukunft voraussichtlich zur Verfügung stehen werden;
- steuerliche und wettbewerbsrechtliche Erleichterung von Kooperationsvorhaben;
- eine Initiierung und Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, die wesentliche Fortschritte in der ökonomischen Verwendung von Ressourcen, der Umweltfreundlichkeit und der Sicherheit der zukünftigen Automobile versprechen, von privater Seite aber nicht oder nicht in einem ausreichenden Umfang durchgeführt werden.

Die Hauptlast der Anpassung müssen aber auch in Zukunft die Unternehmen selbst tragen.