

Hild, Reinhard

Article

Automobilindustrie: Abkühlungssignale nach rasantem Aufschwung

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Hild, Reinhard (2011) : Automobilindustrie: Abkühlungssignale nach rasantem Aufschwung, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 64, Iss. 17, pp. 40-44

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/165014>

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.

Die deutsche Automobilindustrie konnte im ersten Halbjahr 2011 ihr reales Produktionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 18,6% steigern, und im Jahresdurchschnitt werden deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen sein. So wird das Produktionsvolumen der deutschen Automobilindustrie im Jahr 2011 voraussichtlich um 11 bis 12% über dem Stand des Vorjahres liegen.

Das reale Produktionsvolumen der deutschen Automobilindustrie¹ lag im ersten Halbjahr 2011 um 18,6% über dem vergleichbaren Stand des Vorjahres. Damit war das Fertigungsniveau bereits wieder höher als vor der Rezession, und zwar um 2,7% im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008. Mit einem Plus von 19,1% hat dabei der Fachzweig Kfz-Teile und Zubehör leicht überdurchschnittlich zugelegt, während der Kraftwagenbau (Betriebe der Automobilproduzenten) seinen realen Produktionswert um 17,5% ausweiten konnte.²

Hierbei stieg im genannten Zeitraum die an der Stückzahl gemessene Produktionsmenge im Pkw-Bereich zwar »nur« um 4,9%, es fand allerdings eine Verlagerung von den kleineren Fahrzeugen zu den höhervolumigen Größenklassen statt: Die in Deutschland produzierte Stückzahl von Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 1,5 Liter schrumpfte um 3,4%, die der hubraumstärkeren Wagen nahm um 6,7% zu. Dies wirkte sich erheblich steigend auf den Durchschnittswert der inländischen Pkw-Produktion aus und erklärt zu einem erheblichen Teil das genannte Wachstum des wertmäßigen Produktionsvolumens (qualitatives Wachstum). Hinzu kommt die starke Zunahme

der Nkw-Produktion³, deren Einheiten einen zum Teil erheblich höheren spezifischen Wert als die der Pkw-Segmente aufweisen. So stieg im ersten Halbjahr 2011 die Transporterfertigung um nicht weniger als 17,7%.⁴

Günstige Einkommensentwicklung trotz niedriger Lohnquote

Der nominale Umsatz der Automobilindustrie wird für die Monate von Januar bis Juni 2011 vom Statistischen Bundesamt mit 174,2 Mrd. Euro ausgewiesen.⁵ Das sind 13,9% mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 2010 und entspricht einem Anteil am Umsatz des gesamten Verarbeitenden Gewerbes von 21,8%. Allein der Kraftwagenbau erreichte dabei im ersten Halbjahr 2011 einen Umsatz von 135,3 Mrd. Euro, was einem Zuwachs gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum von 12,9% entspricht. Der Halbjahresumsatz des Teilebereichs beziffert sich auf 34,8 Mrd. Euro, was einem Plus von 15,5% gleichkommt.

Der rapide Anstieg des Nachfrage- und Produktionsvolumens der deutschen Automobilindustrie führte im Vergleich der ersten Halbjahre von 2010 und 2011 zu einer Ausweitung der Beschäftigtenzahl um 1,5%. Die rund 709 600 Mitarbeiter in den Betrieben der Automobilindustrie markierten dabei 14,1% der im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt beschäftigten Personen. Der im Vergleich hierzu mit 21,8% wesentlich höhere Produktionsanteil deutet auf eine stark überdurchschnittliche Produktivität des Automobilsektors hin: Der Umsatz pro Beschäftigten ist mit

¹ Unter Automobilindustrie wird hier die Industrie-gruppe 29 der amtlichen Statistik (WZ 2008), die sich aus den drei Fachzweigen Kraftwagenbau (29.1), Kfz-Teile- und -Zubehörindustrie (29.3) sowie der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (29.2) zusammensetzt, verstanden. Am Gesamtumsatz aller Betriebe der Automobilindustrie (ab 50 Beschäftigte) war im ersten Halbjahr 2011 der Kraftwagenbau mit 77,6%, die Kfz-Teile- und -Zubehörindustrie mit 20% und der Bereich Karosserien, Aufbauten und Anhänger mit 2,4% beteiligt (Angaben nach: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4.1.1).

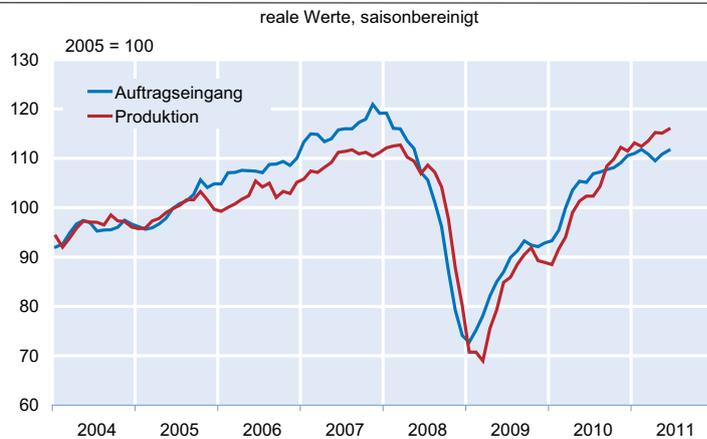
² Daneben konnte der kleinste Sektor der Automobilindustrie, die Betriebe der Karosserie-, Aufbauten- und Anhängerfertigung, sein Produktionsvolumen mit einem Zuwachs von rund 40% besonders stark erhöhen.

³ Nkw = Nutzkraftwagen (Lastkraftwagen, Straßenzugmaschinen, Fahrzeuge mit Sonderaufbau und Omnibusse).

⁴ Transporter = Lkw bis 6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Angaben zu den mittelschweren und schweren Nutzkraftwagen liegen zurzeit nicht vor.

⁵ Angaben nach Betrieben; Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 4.1.1 (vorläufige Ergebnisse).

Abb. 1
Auftragseingang und Produktion in der Automobilindustrie



Quelle: Statistisches Bundesamt.

245 500 Euro (Halbjahresangaben) in der Automobilindustrie um rund 55% größer als im Durchschnitt des gesamten Verarbeitenden Gewerbes. Pro Beschäftigtenstunde liegt der Umsatz mit 320 Euro sogar um 60% über dem gesamtindustriellen Mittelwert.

Bemerkenswert stark gewachsen ist im genannten Periodenvergleich auch die Brutto-lohn- und -gehaltssumme (Entgelte⁶), die sich in der Automobilindustrie absolut um 12,5% und pro Beschäftigten um 10,8% erhöhte. Dabei bewegt sich die Automobilindustrie auch beim Durchschnittsentgelt für den Faktor Arbeit deutlich über dem gesamtindustriellen Mittelwert: Mit knapp 27 600 Euro pro Beschäftigten (Halbjahresangaben) liegt diese Größe in der Branche um 24% über dem Vergleichsniveau für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt. Stark beeinflusst ist dieser Zuwachs der Lohn- und Gehaltssumme allerdings durch die erhöhte Zahl an geleisteten Arbeitsstunden: Hierbei kam es im Automobilbereich zu einem Zuwachs um insgesamt 6,8%, was einer Steigerung pro Beschäftigten geleisteten Stunden um 5,3% entspricht. Das Entgelt pro Stunde ist darum in der Automobilindustrie »nur« um 5,2% gestiegen (Durchschnitt des

⁶ Ohne Sozialkosten.

Tab. 1
Konjunkturelle Eckdaten der Automobilindustrie

Wirtschaftsbereich/Variable	Daten für das erste Halbjahr			Wachstumsraten ^{e)} (%)		
	2009	2010	2011	2008/09	2009/10	2010/11
Automobilindustrie (WZ08–29)						
Umsatz insgesamt (Mrd. Euro)	123,7	152,8	174,2	- 30,6	23,5	14,0
Umsatz Inland (Mrd. Euro)	56,0	57,0	63,5	- 19,2	1,8	11,5
Umsatz Ausland (Mrd. Euro)	67,7	95,8	110,7	- 37,9	41,5	15,5
Exportquote ^{a)} (%)	54,7	62,7	63,5	.	.	.
Beschäftigte (1 000)	730,6	699,4	709,6	- 2,3	- 4,3	1,5
Arbeitsstunden ^{b)} (Mill.)	475,4	507,9	542,7	- 16,2	6,8	6,8
Lohnsumme ^{c)} (Mrd. Euro)	17,2	17,4	19,6	- 9,1	1,3	12,4
Umsatz/Besch. (1 000 Euro)	169,3	218,5	245,5	- 29,0	29,1	12,4
Umsatz/Stunde (Euro)	260,2	300,8	321,1	- 17,2	15,6	6,7
Lohnquote ^{d)} (%)	13,9	11,4	11,2	.	.	.
Stundenlohn (€)	36,16	34,28	36,06	8,5	- 5,2	5,2
Stunden ^{b)} /Besch. (Std.)	650,7	726,3	764,8	- 14,2	11,6	5,3
Lohn ^{c)} /Besch. (1 000 Euro)	23,53	24,90	27,58	- 7,0	5,8	10,8
Verarbeitendes Gewerbe zum Vergleich (WZ08-C)						
Exportquote ^{a)} (%)	43,7	46,3	46,7	.	.	.
Umsatz/Besch. (1 000 Euro)	120,9	142,1	158,9	- 21,6	17,6	11,8
Umsatz/Stunde (Euro)	166,3	184,4	200,3	- 14,0	10,9	8,6
Lohnquote ^{d)} (%)	16,6	14,8	14,0	.	.	.
Stundenlohn (Euro)	27,65	27,25	27,95	5,8	- 1,4	2,6
Stunden ^{b)} /Besch. (Std.)	726,7	770,6	793,5	- 8,8	6,0	3,0
Lohn ^{c)} /Besch. (1 000 Euro)	20,09	21,00	22,18	- 3,5	4,5	5,6

^{a)} Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz. – ^{b)} Geleistete Arbeitsstunden. – ^{c)} Brutto-lohn- und -gehaltssumme. – ^{d)} Relation Lohnsumme zu Umsatz. – ^{e)} Jeweils erstes Halbjahr zu erstem Halbjahr.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 1, Angaben für Betriebe.

Verarbeitenden Gewerbes: 2,6%). Mit 36,06 Euro liegt dabei das mittlere Stundenentgelt im Automobilbereich um 29% über dem gesamtindustriellen Durchschnitt von 27,95 Euro.

Trotz des relativ hohen Entgeltstandards liegt die Lohnquote (ohne Sozialkosten), also der Anteil der Bruttolohn- und -gehaltssumme am Umsatz, in der Automobilindustrie mit 11,2% (erstes Halbjahr 2011) um fast ein Fünftel (19,5%) unter dem Stand des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt (14,0%). Der zentrale Bereich der Industriegruppe, der Kraftwagenbau, weist sogar für die entsprechend abgegrenzte Lohnquote einen Wert von nur 9,2% auf. Die Ursachen für diesen unterdurchschnittlichen Personalkostenblock sind zum einen in den durch die Großserienfertigung gegebenen Rationalisierungspotenzialen und zum anderen in einer relativ niedrigen Fertigungstiefe (Wertschöpfungsquote)⁷ zu sehen.

Hohe Exportquote prägt die konjunkturelle Entwicklung

Das rasante Produktionswachstum in den letzten beiden Jahren ist vor allem als Reaktion der Märkte auf den vorausgegangenen konjunkturellen Einbruch, der aus den destruktiven Finanzmarkturbulenzen resultierte, zu sehen. Die robuste Aufwärtsbewegung begann bereits Mitte 2009 und setzte sich bis Anfang 2010 fort. Sie wurde sowohl von der Ausweitung der Inlandsnachfrage als auch von den stark steigenden Bestellungen aus dem Ausland getragen.

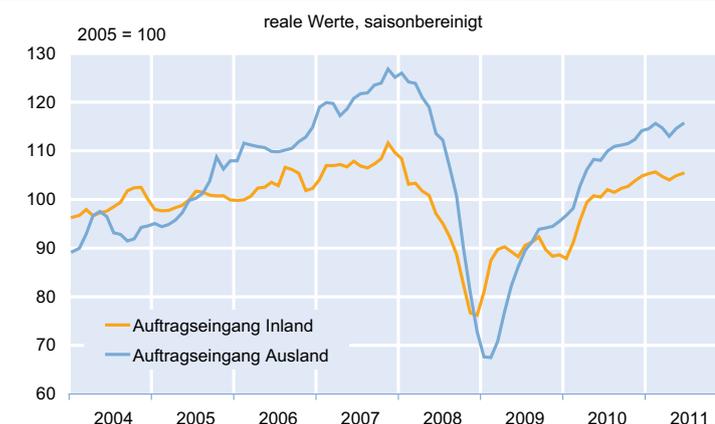
Insgesamt entwickelte sich der Auslandsumsatz etwas dynamischer als das Geschäftsvolumen auf dem Inlandsmarkt. So meldet das Statistische Bundesamt für das erste Halbjahr 2011 einen nominalen Auslandsumsatz der deutschen Automobilindustrie von 110,7 Mrd. Euro. Das liegt um 15,3% über dem Stand des Vorjahres und entspricht rund 30% des gesamtindustriellen Auslandsverkehrs.⁸ Damit ist die Automobilindustrie durch eine weit überdurchschnittliche Exportintensität gekennzeichnet: Während der Anteil des Auslands am Gesamtumsatz im Verarbeitenden Gewerbe im genannten Zeitraum bei 46,7% lag, betrug er in der Automobilindustrie mit 63,5% fast zwei Drittel vom gesamten Ge-

schaftsvolumen. Dabei machte die aus den Umsatzwerten der Betriebe ermittelte Exportquote im Kraftwagenbau sogar 71% aus. Im Bereich der Kfz-Teile- und -Zubehörindustrie kam der Exportanteil dagegen nur auf 36,4%. Allerdings hat im Halbjahresvergleich der Auslandsumsatz der Teileindustrie mit 23,5% erheblich stärker zugenommen als der des Kraftwagenbaus (13,9%).

Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) wurden im ersten Halbjahr 2011 insgesamt 2,29 Mill. Personenkraftwagen aus Deutschland exportiert. Rund die Hälfte davon (49,8%) ging in die »alten« EU-Länder (EU-15), wobei Großbritannien mit 15,3% das mit Abstand größte Abnehmerland bildet. Die nach Frankreich und Italien gelieferten Kontingente machten dagegen nur 8,0 bzw. 8,1% aus, wobei die Lieferungen nach Italien mit – 7,7% relativ schrumpften. Insgesamt hat sich die Pkw-Exportmenge, die aus Deutschland in die EU-15 geliefert wurde, gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum kaum verändert (+ 0,3%). Weiter stark ausgeweitet wurden dagegen die Pkw-Lieferungen nach Asien, der inzwischen mit einem Anteil von 18,8% zweitgrößten Absatzregion für Personenkraftwagen aus deutscher Fertigung: Der Zuwachs betrug hier im Zeitraum Januar bis Juni 12,5%, und der Anteil am deutschen Export erhöhte sich dabei auf 11,3%. Damit übersteigen inzwischen die Lieferungen nach China diejenigen in die USA, die nach einem leichten Rückgang im genannten Zeitraum (– 0,5%) nur noch auf einen Exportanteil von 10,9% kommen. Besonders dynamisch entwickelten sich zudem die deutschen Pkw-Exporte nach Russland (+ 74%) und in die Türkei (+ 71%).

Im konjunkturellen Ablauf deuten die Indikatoren für den Automobilexport allerdings seit einigen Monaten auf eine Abflachung des automobilen Auslandsverkehrs hin: Die reale Entwicklung des Auftragseingangs aus dem Ausland zeigt für das zweite Quartal dieses Jahres eine spürbare Abschwä-

Abb. 2
Auftragseingang in der Automobilindustrie



Quelle: Statistisches Bundesamt.

⁷ Nach Angaben des Statistischen Bundesamts betrug 2008 die Wertschöpfungsquote (Bruttowertschöpfung in Prozent des Produktionswerts) für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt 29,6%. In der Automobilindustrie lag sie bei 21,9%. Neuere Zahlen liegen noch nicht vor.

⁸ Genau: Vom gesamten Auslandsumsatz des Verarbeitenden Gewerbes entfielen 2011 im Durchschnitt der Monate Januar bis Juni 29,7% allein auf die Betriebe der Automobilindustrie.

chung, und die saisonbereinigte Kurve des Umsatzvolumens weist zuletzt sogar deutlich nach unten. Dies gilt insbesondere für die Indices des Kraftwagenbaus. In den Sommermonaten haben sich zudem die Exporterwartungen im ifo Konjunkturtest deutlich eingetrübt, was insbesondere für den Pkw-Bereich gilt. Allerdings wird dabei überwiegend noch nicht mit einer bevorstehenden Verschlechterung gerechnet, sondern nur mit keiner weiteren Verbesserung der Perspektiven. Daraus ist für den Rest dieses Jahres auf eine Stagnation des Auslandsumsatzes der deutschen Automobilindustrie zu schließen, was im Jahresdurchschnitt 2011 noch immer ein Plus von 7 bis 8% bedeuten würde. Der Pkw-Export dürfte dabei – gemessen an der Stückzahl – im Jahresdurchschnitt um rund 5% über dem Stand des Vorjahres liegen.

Investitionsgüterkonjunktur stimuliert das Inlandsgeschäft

Das Inlandsgeschäft der deutschen Automobilindustrie weist ein wesentlich kleineres Volumen als die Summe der Auslandsaktivitäten aus und ist im Verlauf des letzten Konjunkturzyklus auch nur unterdurchschnittlich gewachsen. So beziffert das Statistische Bundesamt den nominalen Inlandsumsatz der deutschen Automobilindustrie für das erste Halbjahr 2011 auf 63,6 Mrd. Euro. Das ist um 11,6% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und entspricht rund 15% des gesamtindustriellen Inlandsgeschäfts.⁹ Die konjunkturelle Entwicklung wurde allerdings durch das staatliche Förderprogramm der Umweltpremie (Abwrackprämie) im Jahr 2009 stark beeinflusst. Sie bewirkte, dass ein erheblicher Teil der 2010 und 2011 anstehenden privaten Pkw-Käufe auf das Jahr 2009 vorgezogen wurden, die dann in der Ordertätigkeit der Folgejahre fehlten. Der inländische Auftragseingang für Kraftwagen stieg dementsprechend im ersten Halbjahr 2009 schubartig an, fiel dann im Sommer und Herbst 2009 wieder stark ab, um sich danach im Verlauf des Jahres 2010 wieder spürbar zu erholen. Allerdings wurde hier das Vorkrisenniveau bisher noch nicht wieder erreicht.

In dieser Schaukelbewegung der inländischen Pkw-Nachfrage während der letzten zweieinhalb Jahre überlagern sich mehrere Effekte. So war die Mengenstimulierung in der ersten Hälfte des Jahres 2009 durch die sogenannte Abwrackprämie mit einem sinkenden Durchschnittswert der geordneten Fahrzeuge verbunden, was sich dämpfend auf das Umsatzvolumen auswirkte. Gleichzeitig kam es zu einer Importintensivierung, da die Auslandsfabrikate durch deren stärkere Konzentration auf kleinere Fahrzeuge bevorteilt waren. Diese Einflüsse drehten sich dann 2010 um: Die private Nachfrage brach ein, die gewerbliche er-

holte sich im Zuge der Investitionskonjunktur und der wieder steigende Durchschnittswert der Fahrzeuge wirkte sich ebenso wie die wieder sinkende Importquote expansiv auf das Nachfragevolumen der inländischen Fabrikate aus. Hinzu kam eine rapide Verbesserung der Nkw-Konjunktur durch die wachsende Investitionsbereitschaft der deutschen Wirtschaft.

Anders verlief der inländische Auftragseingang der Kfz-Teile und -Zubehörindustrie, dessen Entwicklung weitgehend am Produktionsvolumen des deutschen Kraftwagenbaus orientiert ist und darum indirekt auch vom Kraftwagenexport abhängt. Die Teilenachfrage aus dem Inland zeigte somit wegen der dynamischen Auslandnachfrage nach deutschen Kraftwagen einen ab Anfang 2009 durchgehend kräftigen Anstieg bis zum ersten Quartal 2011.

Die 2010 zu beobachtende ansteigende Tendenz der inländischen Auftragseingänge für die deutsche Automobilindustrie fand allerdings im ersten Halbjahr 2011 keine Fortsetzung. Vielmehr wurde der Nachfrageanstieg aus dem Vorjahr von einer Stagnationsphase in den beiden ersten Quartalen dieses Jahres abgelöst. Betrachtet man nur den Kraftwagenbau, dann ist im zweiten Quartal dieses Jahres sogar eine deutliche Nachfrageabschwächung zu beobachten.¹⁰

Der aktuelle Einbruch des inländischen Kraftwagen-Auftragseingangs korrespondiert mit einer seit Anfang des Jahres zu beobachtenden rückläufigen Tendenz der privaten Pkw-Zulassungen. Diese waren nach der scharfen Reaktion auf die Abwrackprämie im Laufe des Jahres 2010 wieder moderat angestiegen. Danach bewegten sie sich – saisonbereinigt – bis Mitte 2011 erneut nach unten. Dennoch dürfte sich im Jahresdurchschnitt ein leichtes Plus von 2% für die privaten Pkw-Zulassungen ergeben.

Die gewerblichen Pkw-Zulassungen sind nach dem rezessionsbedingten Einbruch von 2009 im Jahr 2010 wieder um 17,7% gewachsen. 2011 setzte sich dieser Expansionsprozess fort und in der ersten Hälfte dieses Jahres lag das Plus bei 13,9%. Die Aufwärtstendenz ist bisher ungebrochen, so dass für den Jahresdurchschnitt mit einem Anstieg der gewerblichen Pkw-Zulassungen um rund 12,5% gerechnet werden kann.

Pkw-Zulassungen steigen 2011 um 8% auf 3,15 Mill. Einheiten

Aus diesen Tendenzen errechnet sich – bei einem Anteil der privaten an den gesamten Pkw-Zulassungen von 41%

⁹ Genau: Vom gesamten Inlandsumsatz des Verarbeitenden Gewerbes entfielen 2011 im Durchschnitt der Monate Januar bis Juni 14,9% auf die Betriebe der Automobilindustrie.

¹⁰ Der beachtlich starke Rückgang der Nachfrage nach Kraftwagen wird im Aggregat der gesamten Automobilindustrie nur darum nicht auffällig, weil er durch eine weiterhin positive Entwicklung der Auftragseingänge für Kfz-Teile und Zubehör ausgeglichen wurde.

– ein Pkw-Zulassungsniveau im Gesamtjahr 2011 von insgesamt rund 3,15 Mill. Fahrzeugen. Das entspricht zwar einer Wachstumsrate von 8% im Jahresdurchschnitt 2011, bedeutet aber im Jahresverlauf eine Stagnation auf dem erreichten Niveau. Der Inlandsabsatz aus einheimischer Fertigung wird zudem erheblich schwächer zulegen, da ein deutlich höherer Teil durch Importe gedeckt wird, wobei die Einfuhr der einheimischen Hersteller aus ihren ausländischen Kapazitäten verstärkt ins Gewicht fallen.

Mit einer weiterhin ansteigenden Tendenz entwickeln sich die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen (Lkw bis 6 Tonnen), von denen im Zeitraum von Januar bis Juni 2011 um 19,3% mehr angemeldet wurden als im Jahr zuvor. Noch größer war in der ersten Hälfte dieses Jahres mit einem Plus von 39% der Zuwachs bei den mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen. Allerdings scheinen sich auf diesem Markt erste Ermüdungserscheinungen bemerkbar zu machen, denn in den letzten Monaten tendiert die saisonbereinigte Entwicklungskurve in diesem Segment etwas nach unten. Dennoch wird der Nkw-Bereich in diesem Jahr einen erheblichen Wachstumsbeitrag zur Branchenentwicklung leisten.

Pkw-Produktion steuert 2011 auf 5,85 Mill. Fahrzeugen zu (+ 5,5%)

Insgesamt kann damit zusammenfassend gesagt werden, dass sich der Auftragseingang der Automobilindustrie in diesem Jahr nicht mehr expansiv sondern eher in einer Seitwärtsbewegung entwickelt. Dies gilt sowohl für das Export- als auch für das Inlandsgeschäft. Im Herbst dürfte sich der Produktionsindex der Branche dieser Tendenz anpassen. Dennoch werden im Jahresdurchschnitt nochmals deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen sein. So wird das am amtlichen Index gemessene Produktionsvolumen der deutschen Automobilindustrie im Durchschnitt des Jahres 2011 voraussichtlich um 11 bis 12% über dem Stand des Vorjahres liegen. Zwar wird die Pkw-Produktionsmenge (in Stück) »nur« bei einem Plus von etwa 5,5% landen (5,85 Mill. Fahrzeuge), die Qualitätskomponente und der Nutzfahrzeugbereich werden sich aber deutlich steigernd auf das gesamte Produktionsvolumen der Branche auswirken.

Die Entwicklung im Jahr 2012 ist zurzeit wegen der Spekulationsturbulenzen um die Eurostabilität und die ungeklärten Sanierungsprozeduren der öffentlichen Haushalte in vielen Ländern kaum übersehbar. Dies gilt besonders für konjunktursensible Branchen, zu denen auch der Automobilsektor zu rechnen ist. Unter zyklischen Aspekten ist in den großen Industrieländerregionen (Westeuropa, Nordamerika) durchaus noch Spielraum nach oben gegeben. In den wichtigsten Schwellenländern (BRIC usw.) ist zudem der strukturelle Nachholbedarf unverändert groß. Hierin ist durchaus

das Potenzial für einen weiteren Nachfrageschub im nächsten Jahr angelegt. Inwieweit er sich realisieren lässt, wird erst nach dem Abklingen der Nervosität auf den globalen Finanzmärkten quantitativ abzuschätzen sein.

Sollten allerdings die Verschuldungs- und Kapitalmarkturbulenzen in Form eines »soft landings« von der Realwirtschaft weitgehend ferngehalten werden können, dann ist durchaus ein weiteres Wachstum der deutschen Automobilproduktion im Jahr 2012 denkbar, das in einer Größenordnung von 4 bis 5% liegen könnte.