

Hild, Reinhard

**Article**

## Kräftiges Plus der Pkw-Produktion in Deutschland zu erwarten

ifo Schnelldienst

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Hild, Reinhard (2010) : Kräftiges Plus der Pkw-Produktion in Deutschland zu erwarten, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 63, Iss. 05, pp. 44-49

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/164793>

**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.*

# Kräftiges Plus der Pkw-Produktion in Deutschland zu erwarten

44

Reinhard Hild

Im Frühjahr 2009 kam es in Deutschland zu einem drastischen Einbruch der Pkw-Fertigung: Die Pkw-Produktionsmenge fiel vom ersten Quartal 2008 bis zum entsprechenden Zeitraum 2009 um nicht weniger als 26%. Im weiteren Verlauf des vergangenen Jahres erholte sich die Produktion, und im vierten Quartal 2009 lag das mengenmäßige Fertigungsniveau wieder um 23% über dem Stand vom Jahresanfang. Dieser Prozess wurde bis zur Jahresmitte vor allem von der durch die »Abwrackprämie« stimulierten Inlandsnachfrage getragen, während in der zweiten Jahreshälfte die Zunahme der Exportaufträge die Produktionsentwicklung stimulierte. Trotz der Expansion lag das Jahresergebnis der Pkw-Produktionsmenge 2009 noch um 10,3% unter dem Vorjahresstand. Im Jahr 2010 wird sich der seit dem Frühjahr 2009 zu beobachtende Aufwärtstrend der Pkw-Produktion in Deutschland zwar abschwächen, insgesamt aber seine Grundrichtung beibehalten. Hierbei werden sich eine stark reduzierte Inlandsnachfrage und eine tendenziell weiter wachsende Auslandsnachfrage überlagern. Per saldo wird mit einer Produktionsausweitung von 8,5% gerechnet.

## Geringe Wachstumsdynamik von 1998 bis 2007 im Inland ...

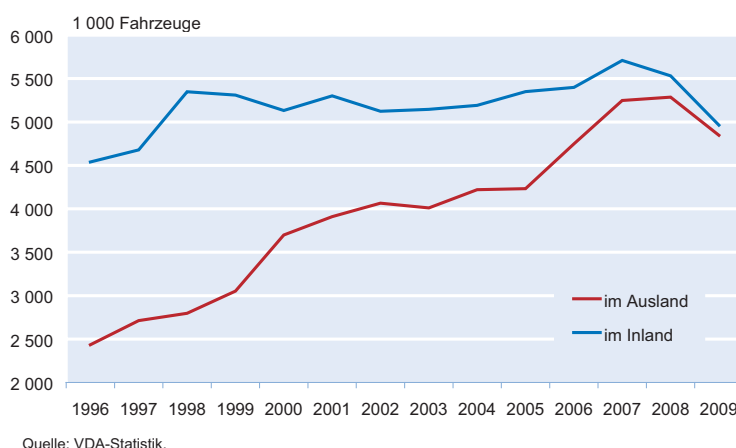
Die Herstellung von Personenkraftwagen erreichte in Deutschland mit 5,71 Mill. Fahrzeugen bereits 2007 ihren bisherigen Höchststand. Dabei ist allerdings die inländische Pkw-Produktion in dem Zehnjahreszeitraum von 1998 bis 2007 nur noch wenig gewachsen: Bereits 1998 lag die produzierte Stückzahl bei 5,35 Mill. Einheiten, also nur um 6,7% unter dem Stand des Rekordjahres (vgl. Abb. 1). Das durchschnittliche jährliche Wachstum betrug in dieser Periode nicht mehr als 0,7%. Bis zum Jahr 2004 (5,19 Mill. Fahrzeuge) war die Produktionsmenge der Branche sogar durch Quasi-Stagnation gekennzeichnet. Erst in den letzten drei Jahren dieses Zeitraums kam es als Folge des weltweiten Wirtschaftsbooms zu einer nennenswer-

ten Ausweitung der Produktionsmenge in Deutschland (um 3,3% durchschnittlich pro Jahr zwischen 2004 und 2007).

Im gleichen Zeitraum von 1998 bis 2007 hat die Pkw-Weltproduktion – gemessen an der Stückzahl – um fast ein Drittel zugenommen (31,6%), was einem mittleren Wachstum von 3,1% pro Jahr entspricht.<sup>1</sup> Durch das stark unterschiedliche Wachstumstempo ist der Anteil des Standorts Deutschland an der Pkw-Weltproduktion in diesem Zeitraum von 11,7% (1998) auf 9,5% (2007) gesunken. Hieraus wird deutlich, dass die Entwicklung der Pkw-Produktionsmenge in Deutschland schon lange keine Erfolgsgeschichte mehr ist.

Ein besonders starkes Wachstum weisen dagegen die asiatischen Länder China (29,9% pro Jahr), Thailand (28,9%), Indien (14,7%), Südkorea (9,6%) und Indonesien auf. Im europäischen Raum ist die Pkw-Produktion vor allem in der Türkei (11,8% pro Jahr), in der Tschechischen Republik (10,8%), in Ungarn (15,5%) und in Rumänien (10,9%) besonders stark ausgeweitet worden. Neu hinzugekommen sind zudem größere Kapazitäten in der Slowakischen Republik. Auch Brasilien hat mit einem Plus von 8,4% pro Jahr eine stark überdurchschnittliche Wachstumsrate im genannten Zeitraum. Dage-

Abb. 1  
Pkw-Produktion deutscher Hersteller



<sup>1</sup> Die Pkw-Weltproduktion betrug 2007 rund 60,4 Mill. Einheiten, wobei die so genannten »Light-duty«-Fahrzeuge in den Daten für Nord- und Lateinamerika mit enthalten sind (Angaben nach VDA-Statistik).

gen entwickelte sich Japan (2,4% p.a.) im Vergleich zur Weltproduktion nur unterdurchschnittlich, und die USA (- 3,8%), Kanada (- 1,1%), Italien (- 4,7%), Großbritannien (- 1,4%) und Frankreich (- 0,2%) weisen sogar negative Veränderungsdaten auf. Hieraus wird deutlich, dass sich die Schwerpunkte der weltweiten Pkw-Produktion bereits deutlich verlagerten und sich dynamisch weiter verlagern.

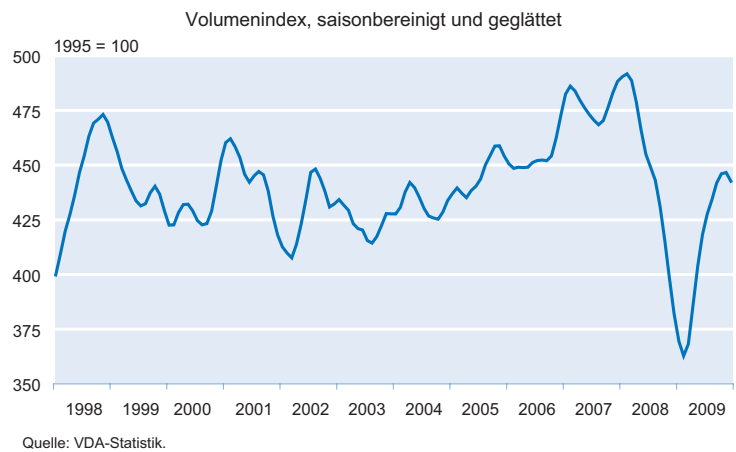
**... aber starke Zunahme der Auslandsfertigung deutscher Hersteller**

Trotz der nur schleppenden Ausweitung der Inlandsproduktion war die Geschäftsentwicklung der im Inland ansässigen Automobilproduzenten<sup>2</sup> im genannten Zeitraum insgesamt durch eine beachtliche Prosperität gekennzeichnet. Dies ergab sich vor allem durch eine dynamische Ausweitung der Fertigung in den ausländischen Kapazitäten (deutsche Auslandsproduktion; vgl. Abb. 1). Nach der vom Verband der Automobilindustrie verwandten Abgrenzung<sup>3</sup> fertigten deutsche Hersteller 2007 rund 5,25 Mill. Personenkraftwagen in anderen Ländern, wobei der Bogen vom europäischen Ausland über Nord- und Lateinamerika sowie Südafrika bis nach China gespannt ist. Die Auslandsproduktion erreicht also schon fast die gleiche Stückzahl wie die Fertigung in Deutschland.

Für die Geschäftsentwicklung der deutschen Automobilindustrie ist es dabei von besonderer Bedeutung, dass die Wachstumsdynamik der Auslandsproduktion der deutschen Hersteller wesentlich höher war als die der Inlandsfertigung: Im Durchschnitt der Jahre von 1998 bis 2007 nahm die ausländische Pkw-Produktion deutscher Produzenten um 7,2% p.a. zu, während sie sich im Inland, wie gesagt, mit 0,7% begnügen mussten. Dabei erhöhte sich der Weltmarktanteil der Auslandsproduktion deutscher Hersteller von 6,1% (1998) auf 8,7% (2007).

Zusammen ergibt das für 2007 ein Pkw-Produktionsvolumen von 10,96 Mill. Fahrzeugen. Das entspricht einem Anteil an der Weltproduktion in diesem Jahr von 18,2%, wobei die Fertigung der Fahrzeugkategorie »Light duty« in Nord- und Lateinamerika in die Betrachtung einbezogen sind. 1998 lag der deutsche Weltmarktanteil mit 18,0% in der gleichen Größenordnung. Der im Inland im Verlauf dieser Zeitspan-

**Abb. 2  
Monatliche Pkw-Produktion in Deutschland**



ne erlittene Anteilsverlust konnte also – aus dem Blickwinkel der deutschen Hersteller – durch die Intensivierung der Auslandsproduktion ausgeglichen werden. Für den Standort Deutschland bleibt allerdings ein nicht unerheblicher Positionsverlust zu konstatieren.

**2008: Rezessionsbedingter Einbruch in Deutschland**

Nach dem Überschreiten des konjunkturellen Maximums im Winter 2007/2008 kam es in Deutschland bereits im darauf folgenden Frühjahr zu einem drastischen Einbruch der Pkw-Fertigung: In einem ungebremsten Schrumpfungprozess fiel die saisonbereinigte Pkw-Produktionsmenge in Deutschland vom ersten Quartal 2008 bis zum entsprechenden Zeitraum 2009 um nicht weniger als 26% (vgl. Abb. 2). Daraus wird deutlich, dass der Pkw-Markt relativ frühzeitig auf die von den amerikanischen Finanzmarkturbulenzen ausgehenden und sich dann zur weltweiten Wirtschaftskrise auswachsenden Störungen der realen Wertschöpfungsprozesse reagierte. Bereits im dritten Quartal 2008, also zu einer Zeit, als die sich anbahnende Katastrophe erst offenkundig wurde, hatte die Fahrzeugproduktion in Deutschland bereits um 10% gegenüber dem vorausgegangenen konjunkturellen Höchststand nachgegeben.

In den Jahresdurchschnittswerten schlägt sich dieser spektakuläre Abschwung im Jahresverlauf 2008 wegen des Überhangeffekts nur relativ moderat nieder: Die Anzahl der in Deutschland 2008 insgesamt produzierten Personenkraftwagen lag nur um 3,1% unter der Vergleichsmenge des Jahres 2007. Weltweit war die Produktion dagegen 2008 um 4,9% geschrumpft, wobei in Nordamerika (- 19,4%) und in Westeuropa mit Italien (- 27,6%), Frankreich (- 15,9%) und Spanien (- 12,8%) die schwerwiegendsten Einbrüche zu verzeichnen waren.

<sup>2</sup> Hierbei handelt es sich um die vier deutschen Aktiengesellschaften Volkswagen, Daimler, BMW und Porsche sowie um die zwei Tochterunternehmen der US-Konzerne General Motors (Opel) und Ford. Sonstige Kleinserienhersteller wurden in diese Betrachtung nicht einbezogen.  
<sup>3</sup> Hierbei sind die zum VW-Konzern gehörenden Marken Seat und Skoda mitgezählt, während andererseits von Ford nur Ford-Belgien und von GM (Opel) nur die polnischen Produktionsmengen einbezogen wurden.

### 2009: Produktionsminus von 10,3% trotz steilen Anstiegs im Jahresverlauf

Nach dem drastischen Einbruch der deutschen Pkw-Produktion zwischen den ersten Quartalen 2008 und 2009 kam es im weiteren Verlauf des Jahres 2009 zu einer heftigen Reaktion nach oben, und im vierten Quartal 2009 lag das mengenmäßige Fertigungsniveau wieder um 23% über dem Stand vom Jahresanfang. Dabei wurde dieser konjunkturelle Expansionsprozess bis zur Jahresmitte vor allem von der durch die »Abwrackprämie« stimulierten Inlandsnachfrage getragen, während in der zweiten Jahreshälfte die Zunahme der Exportaufträge die Produktionsentwicklung stimulierte. Trotz dieses von dem staatlichen Konjunkturprogramm und der Wiederbelebung des Auslandsgeschäfts getragenen Aufschwungs lag das Jahresergebnis der Pkw-Produktionsmenge 2009 – bedingt diesmal durch den massiven Unterhangeffekt – noch um 10,3% unter dem Vorjahresstand.

Dabei kam es, hervorgerufen vor allem durch die staatlichen Maßnahmen zur Abfederung der rezessionsbedingten Nachfrageeinbrüche, zu einer spektakulären Verschiebung in der Größenklassenstruktur: Während die Produktion der Fahrzeuge bis 1,5 Liter Hubraumvolumen im Jahresdurchschnitt 2005 um fast 35% ausgedehnt wurde, kam es in der Kategorie mit einem Hubraum zwischen 1,5 und 2,0 Litern zu einem Rückgang um 14,3%. Die Produktionsmenge der

Fahrzeuge mit einem noch größeren Motor ging sogar um 23,7% zurück. Dabei erhöhte sich der Anteil der kleinen Fahrzeuge an der gesamten inländischen Pkw-Produktion von 13,5 auf 20,2%, der der mittelgroßen Einheiten sank dagegen von 59,1 auf 56,4% und der der großen Personenkraftwagen ging von 27,5 auf 23,4% zurück. Dass derartige Strukturverlagerungen nicht ohne spürbar dämpfenden Einfluss auf das in Wertseinheiten gemessene Produktionsvolumen blieben, ist evident.

### 2010: Kräftiges Produktionswachstum von 8,5% zeichnet sich ab

Im Jahr 2010 wird sich der seit dem Frühjahr 2009 zu beobachtende Aufwärtstrend der Pkw-Produktion in Deutschland zwar abschwächen, insgesamt aber seine Grundrichtung beibehalten. Hierbei werden sich eine stark reduzierte Inlandsnachfrage und eine tendenziell weiter wachsende Auslandsnachfrage überlagern, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Entwicklung der Auslandsnachfrage wesentlich stärker auf das Produktionsvolumen auswirkt als das Inlandsgeschäft: In den Jahren 2007 und 2008 lag der Anteil der exportierten Personenkraftwagen an der inländischen Produktionsmenge bei rund 75%, d.h. drei von vier in Deutschland hergestellten Personenkraftwagen werden ins Ausland geliefert (vgl. Tab. 1). 2009 hat sich diese Relation wegen des staatlich erzeugten Booms auf dem Inlands-

**Tab. 1**  
**Komponenten des Pkw-Markts in Deutschland – Prognose bis 2011**

	effektive Daten				Prognose	
	1998	2007	2008	2009	2010	2011
1 000 Fahrzeuge						
Produktion	5 348,1	5 709,1	5 532,0	4 964,5	5 395	5 900
Export	3 269,4	4 303,8	4 131,7	3 425,6	4 110	4 440
Inlandsabsatz <sup>a)</sup>	2 028,7	1 441,5	1 458,9	1 573,2 <sup>b)</sup>	1 285	1 460
Import	1 707,3	1 706,7	1 631,1	2 234,0 <sup>b)</sup>	1 565	1 790
ausländ. Marken	1 276,5	1 139,4	1 098,6	1 559,6 <sup>b)</sup>	.	.
deutsche Marken	430,8	567,3	532,5	674,4 <sup>b)</sup>	.	.
Neuzulassungen	3 736,0	3 148,2	3 090,0	3 807,2	2 850	3 250
Quoten in %						
Exportquote	61,1	75,4	74,7	69,0	76	75
Importquote	45,7	54,2	52,8	58,7	55	55
ausländ. Marken	34,2	36,2	35,6	41,0	.	.
deutsche Marken	11,5	18,0	17,2	17,7	.	.
Veränderungsraten in %						
	1998–2007 <sup>c)</sup>	2006–2007	2007–2008	2008–2009	2009–2010	2010–2011
Produktion	0,7	5,8	– 3,1	– 10,3	8,5	9,5
Export	3,1	10,6	– 4,0	– 17,1	20,0	8,0
Inlandsabsatz	– 3,7	– 10,7	1,2	7,8	– 18,5	14,0
Import	0,0	– 7,9	– 4,4	37,0	– 30,0	14,0
ausländ. Marken	– 1,3	– 9,6	– 3,6	42,0	.	.
deutsche Marken	3,1	– 4,4	– 6,1	26,6	.	.
Neuzulassungen	– 1,9	– 9,2	– 1,8	23,2	– 25,0	14,0

<sup>a)</sup> Unterschied zur Differenz aus Produktion und Export durch Reimporte und (geschätzte) Lagerveränderungen. –

<sup>b)</sup> Zum Teil geschätzt. – <sup>c)</sup> Durchschnittlich pro Jahr.

Quelle: VDA-Statistik; Kraftfahrt-Bundesamt.

markt zwar auf 69% verringert, dieser Effekt dürfte jedoch von vorübergehender Natur sein und auf Dauer an den grundlegenden Größenverhältnissen nichts ändern.

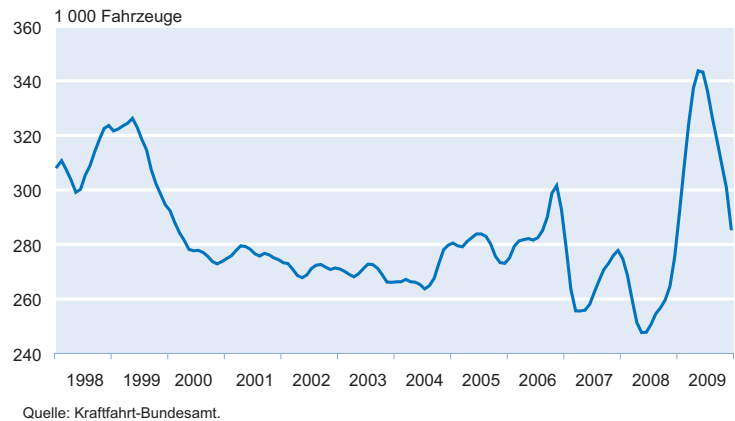
So wird 2010 eine Abnahme des Inlandsabsatzes (aus einheimischer Fertigung) um voraussichtlich etwa 18% einer Ausweitung der Auslandsnachfrage um etwa 20% im Jahresdurchschnitt gegenüberstehen. Gewichtet mit den genannten Strukturanteilen am Gesamtabsatz ergibt sich daraus die Erwartung einer Produktionsmenge, die im Jahresdurchschnitt 2010 um etwa 8,5% über dem Stand des Vorjahres liegen dürfte. Für 2011 ist – bei wieder wachsender Inlandsnachfrage – mit einem weiteren Produktionsanstieg, der in etwa in der gleichen Größenordnung liegen könnte, zu rechnen. Die kurzfristigen Perspektiven für die deutsche Pkw-Produktion sehen also recht günstig aus, sind jedoch vor dem Hintergrund des scharfen Einbruchs im Jahr 2008 zu sehen.

**Einbruch der Pkw-Zulassungen 2010 um etwa 25% und des Inlandsabsatzes um rund 18% zu erwarten**

Die im September 2009 ausgelaufene staatliche Stimulierung der Inlandsnachfrage, die im Jahresdurchschnitt ein Zulassungsplus von 23,2% bewirkte und die Gesamtzahl von Pkw-Neuanmeldungen 2009 auf ein Niveau hob, wie das letztmals im Jahr 1999 zu beobachten war<sup>4</sup>, hat 2009 zu vorgezogenen Pkw-Käufen in erheblichem Ausmaß geführt (vgl. Abb. 3). Genau ist dieser Vorzieheffekt nicht zu quantifizieren, da sich Konjunktur- und Verlagerungseffekte überlagern und das konjunkturelle Zulassungsniveau 2009 ohne diesen externen Effekt nicht bekannt ist. Grob geschätzt dürfte er jedoch in einer Größenordnung von 0,8 Mill. Einheiten anzusiedeln sein. Für die Schätzung der Zulassungen im Jahr 2010 wurde davon ausgegangen, dass der Vorzieheffekt – ähnlich wie bei der Reaktion auf die Mehrwertsteuererhöhung 2007 – in diesem Jahr vollständig wieder ausgeglichen wird. Unterstellt man ein Trendniveau von derzeit etwa 3,25 Mill. Fahrzeugen und geht man davon aus, dass dieses für den Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010 gilt, dann sind für 2010 Pkw-Zulassungen im Umfang von 2,85 Mill. Fahrzeugen zu erwarten, was einem Minus gegenüber dem Vorjahr von gut 25% entspricht. 2011 könnte dann die Rückkehr der Entwicklungskurve auf das Trendniveau von 3,25 Mill. Einheiten einen Zuwachs der Pkw-Zulassungen in Deutschland von rund 14% bewirken.

<sup>4</sup> Nur in den Jahren 1991 und 1992 war die Zahl der Pkw-Zulassungen in Deutschland durch den Wiedervereinigungsbooms mit 4,16 bzw. 3,93 Mill. Einheiten noch größer als in den Jahren 1999 und 2009.

**Abb. 3  
Monatliche Pkw-Zulassungen in Deutschland**

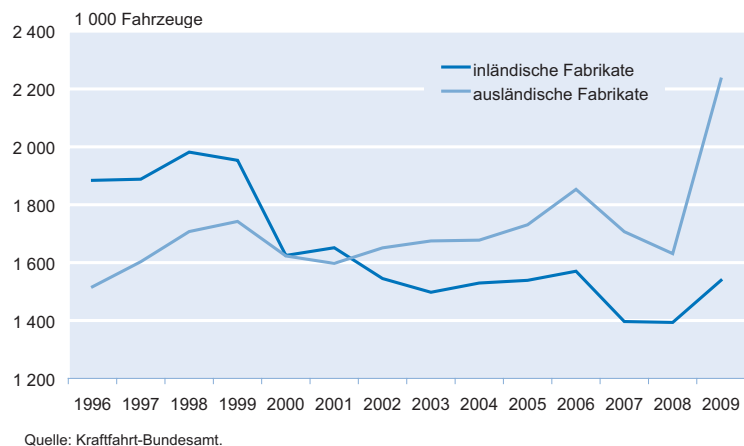


gen zu erwarten, was einem Minus gegenüber dem Vorjahr von gut 25% entspricht. 2011 könnte dann die Rückkehr der Entwicklungskurve auf das Trendniveau von 3,25 Mill. Einheiten einen Zuwachs der Pkw-Zulassungen in Deutschland von rund 14% bewirken.

Relevant für den Inlandsabsatz der inländischen Hersteller sind jedoch nicht allein die Zulassungszahlen, sondern auch deren Gewichtung mit der Importquote. So hatten im Durchschnitt der Jahre von 2005 bis 2008 die Inlandsfabrikate<sup>5</sup> – gemessen in Stück – einen Marktanteil von 45,2%. 2009 sank dieser Anteil infolge der Bevorteilung kleinerer Fahrzeuge durch das »Abwrackregime« und die stärkere Marktposition ausländischer Fabrikate in den unteren Marktsegmenten auf 40,4%. Zwar erhöhten sich 2009 absolut auch die Zulassungen inländischer Fabrikate, und zwar um gut 10%,

<sup>5</sup> Ohne die von deutschen Herstellern importierten Fahrzeuge aus deren ausländischer Fertigung.

**Abb. 4  
Pkw-Zulassungen in Deutschland**

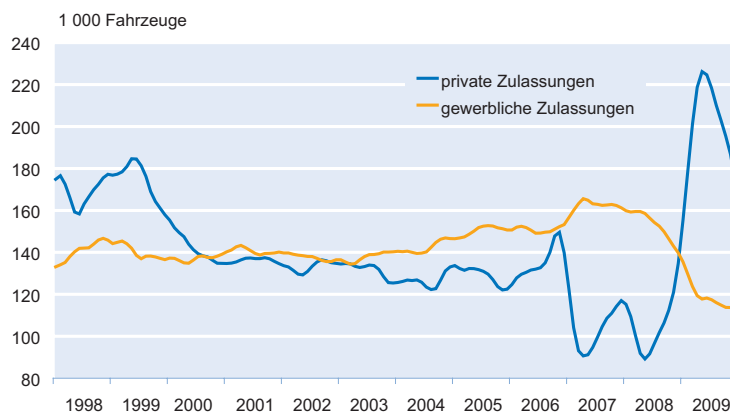


die der ausländischen Fabrikate – einschließlich der importierten Fahrzeuge deutscher Hersteller – stiegen jedoch mit einem Plus von insgesamt 37% wesentlich stärker (vgl. Abb. 4). Für die Prognose wird angenommen, dass der Inlandsanteil an den Zulassungen 2010 wieder auf 45% ansteigt. Unter diesen Annahmen sinkt der Inlandsabsatz der deutschen Pkw-Hersteller 2010 um etwa 18%. 2011 dürfte er – bei unverändert mit 55% angenommener Importquote – um 14% zunehmen.

Überlagert wird diese konjunkturelle Entwicklung des deutschen Pkw-Markts von einer massiven strukturellen Verschiebung zwischen den Käufergruppen: Entfielen im Jahr 2008 nur 40,1% der gesamten Pkw-Zulassungen in Deutschland auf private Fahrzeughalter, so schnellte dieser Anteil als Folge der »Abwrackprämie« 2009 auf 62,7% nach oben. Während die Zulassungen insgesamt um gut 23% zunahmen, stiegen die der privaten Käufer um nicht weniger als 92,4%. Dagegen brachen die gewerblichen Pkw-Zulassungen um 23,2% ein.

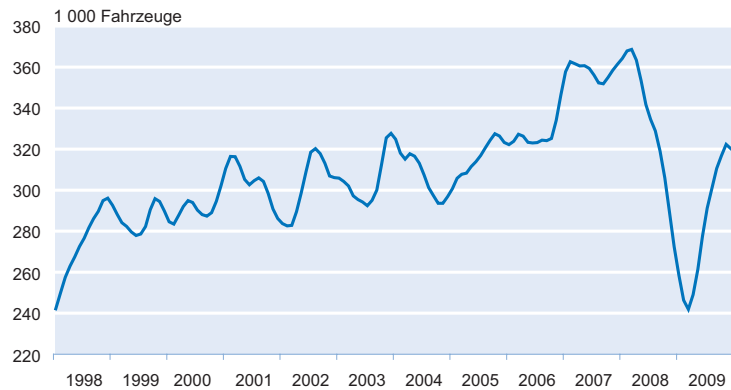
Diese strukturelle Verlagerung ist von erheblicher Marktrelevanz, da die privaten Haushalte in größerem Ausmaß auf kleinere Fahrzeuge ausgerichtet sind und dieser Effekt durch das Reglement der »Abwrackprämie« verstärkt wurde. So haben – nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamts – die Zulassungen der Kategorie »Klein- und Kleinwagen« um 73,6% zugenommen, und jedes dritte der 2009 neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge gehörte zu diesem Segment. Auch die Kompaktklasse schnitt mit einem Plus von 31,1% überdurchschnittlich gut ab. Dagegen schrumpfte die Mittelklasse um 10,9%, die Zahl der großen Pkw sank um 15,9%, und die Luxusklasse brach um 17,1% ein. Es ist evident, dass da-

**Abb. 5**  
**Monatliche Pkw-Zulassungen in Deutschland**



Quelle: KBA-Statistik.

**Abb. 6**  
**Monatlicher Pkw-Export aus Deutschland**



Quelle: VDA-Statistik.

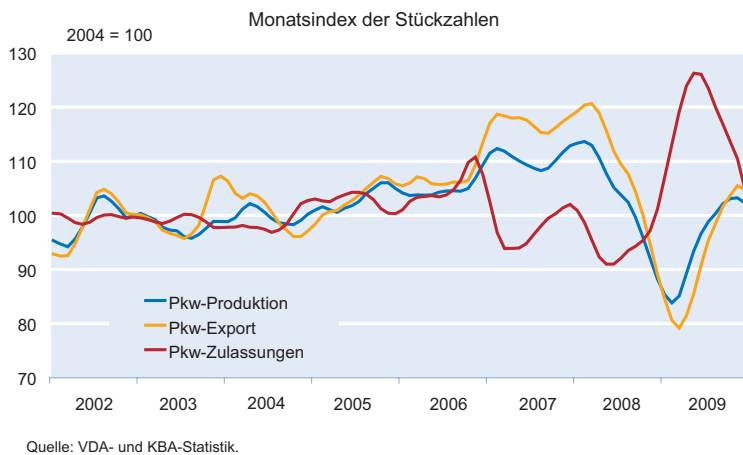
mit der Durchschnittswert der Fahrzeuge erheblich gesunken ist und damit die Umsatzgröße weit weniger von den staatlichen Maßnahmen begünstigt worden ist, als das in den Zulassungsdaten zum Ausdruck kommt. Problematisch war diese Entwicklung auf dem einheimischen Markt vor allem für die deutschen Hersteller mit ihrer traditionell starken Position im so genannten Premium-Segment.

Für 2010 ist jedoch mit dem umgekehrten Effekt zu rechnen: Die von dem Vorzieheffekt kaum berührten oberen Marktsegmente werden in diesem Jahr relativ günstiger abschneiden. Dadurch wird der Durchschnittswert der auf dem Inlandsmarkt abgesetzten Fahrzeuge aller Voraussicht nach wieder deutlich ansteigen und den kontraktiven Effekten des Mengengeschäfts entgegenwirken.

### **Aufwind des Pkw-Exports stimuliert Produktionsentwicklung**

Nach dem kräftigen Anstieg der Pkw-Exporte im Jahr 2007 (+ 10,6%) begann die Ausfuhr von Personenkraftwagen bereits im zweiten Quartal 2008 rapide zu sinken, und im Jahresdurchschnitt kam es zu einem Rückgang um 4,0% (2008). Der Tiefpunkt dieses Abschwungs wurde im ersten Quartal 2009 mit einem Minus gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 33% erreicht. Ab dem Frühjahr letzten Jahres setzte dann aber eine kräftige Gegenbewegung (vgl. Abb. 6) ein, und bis zum Herbst 2009 (viertes Quartal) hatten die Pkw-Exporte – gemessen in Stück – saisonbereinigt wieder um über 30% zugenommen. Dennoch ergab sich für den Jahresdurchschnitt 2009 ein Minus von 17,1%, das wegen der hohen Exportquote der deutschen Automobil-

**Abb. 7**  
**Entwicklung der Pkw-Produktion und ihrer Komponenten**



industrie die Pkw-Produktion trotz des erheblich vergrößerten Inlandsabsatzes (+ 10,4%) weit in den negativen Bereich (- 10,3%) zog.

Den stärksten Exporteinbruch gab es 2009 bei den Lieferungen nach Nordamerika. Hier sank der Pkw-Export um 29,2%.<sup>6</sup> Diese Region hat einen Strukturanteil an der deutschen Pkw-Ausfuhrmenge von 14% (2007). Fast im gleichen Ausmaß schrumpften die Pkw-Lieferungen in die neuen EU-Länder (um 26,8%), wobei die baltischen Staaten mit Minusraten zwischen 88,5% (Litauen) und 63,6% (Lettland) besonders stark aus dem Rahmen fielen. In Polen und der Tschechischen Republik ergaben sich dagegen sogar beachtliche Zuwächse. Besonders schwer wog 2009 allerdings das Absinken der Exporte in die alten EU-Länder. Die Schrumpfrate war hier mit insgesamt 13,4% zwar bei weitem nicht so markant wie in den vorgenannten Bereichen, das Gewicht dieser Ländergruppe ist jedoch mit 58,6% vom gesamten Pkw-Export (2007) ungleich größer. Ein extremer Einbruch war auch bei den Lieferungen nach Russland zu beobachten: Mit einem Minus von 77,1% gehörte dieses Land mit einem Strukturanteil von 4,0% (2007) zu denen mit den stärksten Abschlägen. Das bedeutendste Gegengewicht zu der insgesamt recht desolaten Entwicklung bildete China: In dieses Land wurden 2009 – laut Angaben des VDA – um 37,8% mehr deutsche Personenkraftwagen geliefert als im Jahr zuvor. Der Strukturanteil Chinas am deutschen Pkw-Export erhöhte sich damit im letzten Jahr auf 8,8%. Die meisten der anderen asiatischen Länder wiesen dagegen, ähnlich wie Nordamerika und Europa, zum Teil sehr hohe negative Veränderungsrate auf. Lateinamerika (- 20,4%) und Afrika (+ 3,1%) sind insgesamt für die deutschen Pkw-Ausfuhr von untergeordneter Bedeutung.

<sup>6</sup> Rückgang der deutschen Pkw-Export 2009 in die USA: 31,3%, nach Kanada: 13,7%.

Die Perspektiven für 2010 stellen sich allerdings erheblich günstiger dar. Unterstellt man nur, dass die Pkw-Ausfuhr auf dem im vierten Quartal 2009 erreichten konjunkturellen Niveau verharrt, so errechnet sich allein daraus ein Exportzuwachs im Jahresdurchschnitt von fast 14%. Es ist allerdings eher damit zu rechnen, dass sich die im Vorjahr zu erkennende Aufwärtsbewegung auch im Jahr 2010 fortsetzen wird. Denn der amtliche Index für den ausländischen Auftrags-eingang des deutschen Kraftwagenbaus zeigte – saisonbereinigt – bis zum aktuellen Rand<sup>7</sup> nach oben. Ebenso sind die Export-erwartungen für Personenkraftwagen nach den Ergebnissen des ifo Konjunkturtests bis zuletzt aufwärtsgerichtet und von ausgeprägtem Optimismus gekennzeichnet.<sup>8</sup> Für ein

Abflauen des Aufwandes gibt es also derzeit keine Anzeichen. Geht man somit davon aus, dass sich 2010 die günstige Exportkonjunktur für Personenkraftwagen aus deutscher Produktion – wenn auch mit geringerer Intensität als im Vorjahr – fortsetzen wird, so kann durchaus mit einem Zuwachs des Pkw-Exports um etwa 20% gerechnet werden. Hierin ist dann die wesentliche Stütze für eine weiter wachsende Pkw-Produktion zu sehen.

<sup>7</sup> Bei Redaktionsschluss lagen die Daten bis Dezember 2009 vor.

<sup>8</sup> Der positive Saldo der Meldungen zu den Exporterwartungen der Pkw-Hersteller im ifo Konjunkturtest lag in den Monaten Januar und Februar 2010 bei über 50%.