

29. Juli 2008

Machtverschiebung

Traditions-Automärkte taumeln

von Annette Berger (Hamburg)

Die Automärkte in Westeuropa, den USA, Kanada und Japan dürften in den nächsten Monaten nur eine Richtung kennen: abwärts. Das prognostiziert zumindest eine neue Studie. Werksschließungen - das könnte auch in Westeuropa ein Thema werden.

In den kommenden eineinhalb Jahren werde der Automarkt in Westeuropa auf seinen tiefsten Stand der vergangenen elf Jahre fallen, der US-Automarkt erreiche schätzungsweise das niedrigste Niveau seit 1993 prognostiziert die aktuelle Weltautomarkt-Studie des Center Automotive Research an der FH-Gelsenkirchen von Professor Ferdinand Dudenhöffer.

"Ohne China und Russland würde der Weltautomarkt im Jahre 2008 um knapp 1,5 Millionen Pkw schrumpfen", so Dudenhöffers Fazit. Dem Weltmarkt traut er 2008 ein leichtes Wachstum von 0,6 Prozent zu: 59 Millionen Pkw werden dieses Jahr schätz-

	2005	2006	2007	2008 Prog.	2009 Prog.	2010 Prog.	Diff 2007/08	Diff 2008/09	Diff 2009/10
Triade	37.936	37.603	37.000	34.624	34.523	35.203	-6,4%	-0,3%	2,0%
Nicht Triade	16.845	18.885	21.811	24.530	25.890	27.370	12,5%	5,5%	5,7%
Welt	54.781	56.488	58.811	59.154	60.412	62.572	0,6%	2,1%	3,6%
Anteil Triade	69,2%	66,6%	62,9%	58,5%	57,1%	56,3%			

Weltauto-Markt (Pkw-Verkäufe in 1000 Fahrzeuge),
Triade = Nordamerika, Westeuropa, Japan

zungsweise verkauft werden.

Gleichzeitig breche den traditionellen Automärkten in Nordamerika, Westeuropa und Japan voraussichtlich ein Absatz weg, der der Größe des englischen Marktes entspreche: Die Pkw-Verkäufe sinken insgesamt in diesen Regionen 2008 schätzungsweise auf 34,6 Millionen Fahrzeuge - das wäre ein Rückgang um 6,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. In den vergangenen 15 Jahren habe es keinen schlimme-

ren Abschwung auf den West-Märkten und Japan gegeben, so die Studie. "Die Autobauer in Frankreich und deutsche Hersteller in USA beginnen bereits, sich mit verlängerten Werksferien und verkürzter Produktion in den einzelnen Werken einzurichten", schreibt der Autoexperte.

Als Gründe für seine Einschätzung nennt Dudenhöffer das sich abflauende Wirtschaftswachstum, die Folgen der Immobilien- und Finanzkrise, die Inflation sowie die hohen Spritpreise. Viele Menschen zögerten mit dem Kauf eines Autos auch deshalb, weil die Hersteller einfach nicht die Modelle anböten, die derzeit gefragt seien, so ein Resümee der Untersuchung.

Der Treibstoffverbrauch sei zum entscheidenden Kaufkriterium geworden. "Da die Autohersteller für die neuen Generationen der Super-Sparautos mit kleinen, hoch aufgeladenen Motoren und Hybrid-Fahrzeuge für die Großserien noch drei Jahre Zeit brauchen, liegt trotz großen Modellangebot eine Produktlücke vor", heißt es in

	2005	2006	2007	2008	Diff 2007/08 absolut	Diff 2007/08 in %	2009	2010
China	3.149	4.261	5.310	6.372	1.062	20,0%	7.200	7.920
Russland	1.520	1.825	2.427	3.200	773	31,8%	3.600	4.000
Brasilien	1.369	1.556	1.975	2.400	425	21,5%	2.300	2.250
Indien	1.107	1.305	1.509	1.670	161	10,6%	1.830	1.980
Süd Korea	943	959	1.049	1.100	51	4,8%	1.050	1.080
Frankreich	2.069	2.001	2.065	2.100	35	1,7%	2.050	2.080
Deutschland	3.342	3.468	3.148	3.100	-48	-1,5%	3.050	3.200
Japan	4.748	4.642	4.400	4.350	-50	-1,1%	4.300	4.350
England	2.440	2.345	2.404	2.330	-74	-3,1%	2.280	2.300
Spanien	1.646	1.633	1.613	1.350	-263	-16,3%	1.360	1.400
Italien	2.217	2.352	2.511	2.210	-301	-12,0%	2.180	2.250
USA	16.995	16.559	16.153	14.500	-1.653	-10,2%	14.700	14.950

Gewinner und Verlierer 2008 (Verkäufe in 1000 Fahrzeugen)

der Studie. Sprich: Noch produzieren die Hersteller am Bedarf vorbei.

Besonders augenfällig ist diese Entwicklung in den USA, wo sich große spritfressende Fahrzeuge immer schlechter verkaufen, die Autokonzerne den Kunden bisher aber kaum Alternativen bieten können.

Eine schnelle Erholung der westlichen Automärkte und Japans ist der Studie zufolge kaum möglich. Mindestens bis 2010 bleibe die Lage dort schwierig. Diese Märkte verlören schneller an Bedeutung als noch vor zwei Jahren erwartet. 2008 werde deren Anteil am Weltautomarkt erstmals unter die Schwelle von 60 Prozent sinken.

Produktionskapazitäten würden weiter abgebaut: "Die Werkschließungen bleiben nicht auf USA konzentriert", so die düstere Prognose der Studie.

Vor allem Russland werde Westeuropa als Automarkt und Hersteller künftig immer mehr Konkurrenz machen. Bis 2013 dürften die derzeit gebauten neuen Werke fertig sein - ebenso wie die Produktionsstätten der Zulieferer. "Die heutigen hohen Exporte nach Russland werden dann ersetzt durch russische Produktion." Der notwendige Gang nach Russland mache Kapazitätskürzungen in Westeuropa bei Herstellern und Zulieferern notwendig. Wachsen werde Nachfrage und Produktion auch in Indien und China.