



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

17. April 2014

Autor

Eric Heymann
+49 69 910-31730
eric.heyman@db.com

Editor

Lars Slomka

Deutsche Bank AG
Deutsche Bank Research
Frankfurt am Main
Deutschland
E-Mail: marketing.dbr@db.com
Fax: +49 69 910-31877

www.dbresearch.de

DB Research Management
Ralf Hoffmann

Unter Mitwirkung des VDA –
Verband der Automobilindustrie



Der Unterschied zwischen der deutschen Automobilindustrie und der Automobilindustrie in Deutschland ist in den letzten Jahren stetig größer geworden. Dies ist eine Folge der zunehmenden Lokalisierung der Autoproduktion im Ausland. Auch künftig wird die Auslandsproduktion deutscher Hersteller expandieren. Damit diese Entwicklung nicht zu Lasten des Produktionsstandorts Deutschland geht, müssen die Unternehmen die Produktivität im Inland stetig erhöhen und ihre Fahrzeuge technologisch weiter verbessern. Die Politik muss für investitionsfreundliche Rahmenbedingungen sorgen. Aktuelle politische Entwicklungen (z.B. in der Arbeitsmarktpolitik) lassen aber befürchten, dass die Autoproduktion am Standort Deutschland für die Unternehmen künftig weniger attraktiv wird.

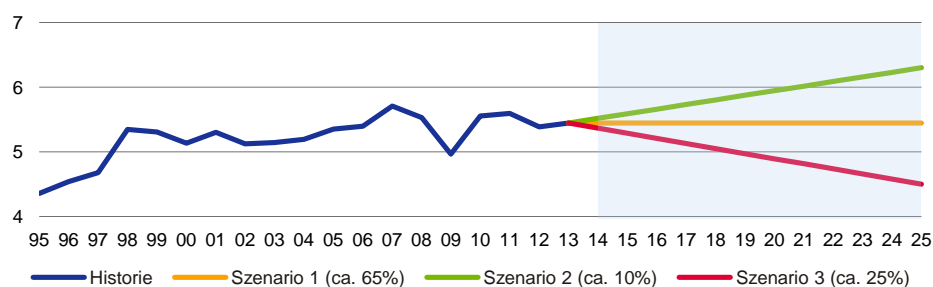
2013 erreichte die Pkw-Produktion (Stückzahlen) deutscher Unternehmen im Ausland über 8,6 Mio. Einheiten. Dieser Wert lag um 133,7% über dem Niveau von 2000. Im Gegensatz dazu übertraf die inländische Pkw-Produktion des Jahres 2013 (5,4 Mio.) das Ergebnis von 2000 nur um 6,1% (+0,5% p.a.).

Neben der Lokalisierung der Produktion bilden die Exporte die zweite Säule der Globalisierungsstrategie. 2013 wurden über 77% der in Deutschland gefertigten Pkw exportiert. Zwar sind die Pkw-Exporte zwischen 1995 und 2013 um über 70% gestiegen. Allerdings findet seit einigen Jahren kein Wachstum mehr statt. Die Autonachfrage z.B. in China wird zunehmend aus lokalen Fabriken bedient.

Wir skizzieren drei Szenarien zur möglichen Entwicklung des Autostandorts Deutschland bis 2025. In unserem wahrscheinlichsten Szenario bleibt die inländische Pkw-Produktion bis dahin etwa auf dem heutigen Niveau. Deutschland profitiert dabei von einer allmählichen Erholung der westeuropäischen Autonachfrage. Zudem gewinnen kleinere Exportmärkte an Bedeutung. Im Negativszenario, dem wir eine Wahrscheinlichkeit von rd. 25% beimessen, verschlechtern sich die politischen Rahmenbedingungen in Deutschland, sodass die inländische Produktionsbasis allmählich geschwächt wird. Eine stabile oder gar positive Entwicklung des Autostandorts Deutschland ist also kein Selbstläufer.

Automobilproduktion in Deutschland: Stabile oder positive Entwicklung ist kein Selbstläufer

Pkw-Produktion in Deutschland gemäß verschiedenen Szenarien*, Mio.



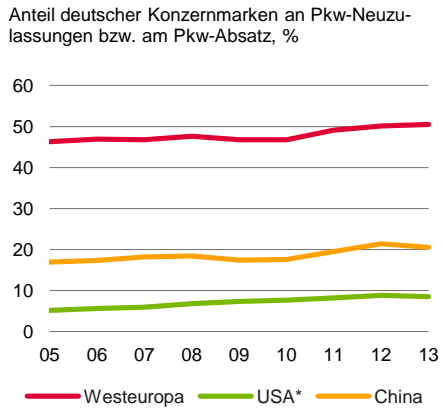
* Linearer Verlauf unterstellt

Quellen: VDA, Deutsche Bank Research



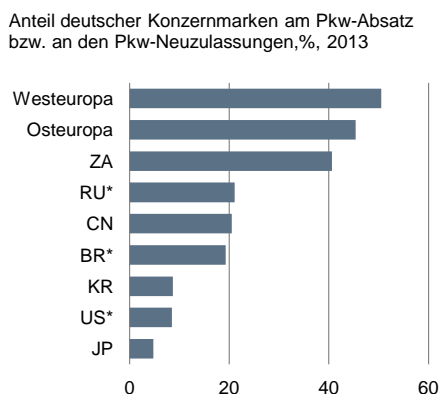
Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

1. Marktanteile deutscher Konzernmarken tendenziell gestiegen 1



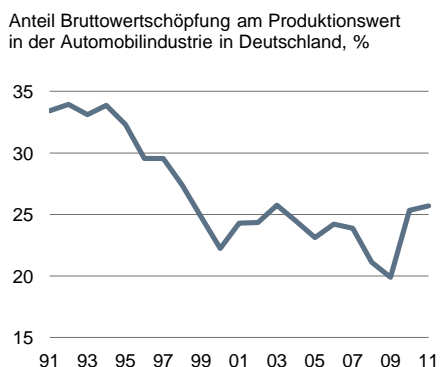
Quelle: VDA

2. Marktanteile vor allem in Europa hoch 2



Quelle: VDA

3. Wertschöpfungstiefe sinkt in 1990er Jahren, ist seither aber recht stabil 3



Quelle: Statistisches Bundesamt

1. Einleitung: Deutsche Automobilindustrie gut positioniert

Die deutsche Automobilindustrie hat sich in den letzten Jahren im internationalen Wettbewerb sehr gut behauptet. In den meisten wichtigen Automärkten der Welt konnten deutsche Unternehmen ihre Anteile am jeweiligen Pkw-Absatz ausbauen oder zumindest halten. Noch vor gut 20 Jahren, als die Branche nach dem Wiedervereinigungsboom in eine tiefe Rezession rutschte und mit hohen strukturellen Kosten zu kämpfen hatte, wurde von einigen Marktbeobachtern der Abgang auf die deutsche Automobilindustrie angestimmt. Insofern ist die seither positiv verlaufene Entwicklung beachtenswert.

Die deutschen Hersteller hätten diesen Erfolg nicht erzielen können, wenn ihre Produktpalette nicht den Wünschen der Autokunden entspräche. Fahrzeuge von deutschen Konzernmarken zählen in puncto Sicherheit, Leistungsvermögen, Komfort, Vielfalt, Design, Zuverlässigkeit und Image zur Weltspitze. Maßgeblich für die erfreuliche Entwicklung war ferner eine Konzentration auf Kernkompetenzen, die dazu beigetragen hat, die eigenen Fixkosten zu senken. Gerade in den 1990er Jahren lagerten die Hersteller nennenswerte Teile ihrer Wertschöpfung an Zulieferer und andere vorgelagerte Branchen aus. In der Folge sank der Anteil der inländischen Bruttowertschöpfung am Produktionswert von 33% im Jahr 1991 auf knapp ein Viertel zehn Jahre später. Auch die moderaten Lohnabschlüsse der letzten Jahre erhöhten die relative Wettbewerbsfähigkeit der Branche gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Parallel dazu kamen immer mehr flexible Arbeitszeitmodelle in den Unternehmen zum Einsatz, die es ermöglichen, konjunkturelle Schwankungen ohne größere Eingriffe in die Stammbeschaften zu meistern. Ein weiterer Vorteil des Wirtschaftszweigs ist die enge technologische und räumliche Verzahnung von Herstellern, Zulieferern, Logistikunternehmen, Ausrüstern (z.B. Maschinenbau) und universitären und sonstigen Forschungseinrichtungen. Dieses automobiler Cluster in Deutschland ist in dieser Form weltweit wohl einmalig und ermöglicht u.a. kontinuierliche Produktivitätsfortschritte und Innovationen.

Internationalisierungsstrategie wichtiger Schlüssel zum Erfolg

Von besonderer Bedeutung für den Erfolg der deutschen Automobilindustrie war darüber hinaus ihre massive Internationalisierungsstrategie. So haben die Unternehmen in den letzten Jahren nicht nur immer mehr ausländische Absatzmärkte erschlossen. Sie diversifizierten zudem ihren Einkauf und beziehen viele Vorleistungen (Teile und Komponenten) aus dem Ausland; unter den zehn größten Importländern in der Branche befinden sich vier osteuropäische Staaten. Darüber hinaus erweiterte die deutsche Automobilindustrie – Autohersteller und Zulieferer – in den letzten Jahren ihre Produktionskapazitäten im Ausland. In der Folge ist die stückzahlmäßige Autoproduktion deutscher Unternehmen im Ausland stark gestiegen, während sie im Inland im langfristigen Trend (auf hohem Niveau) eher stagnierte. Neben den Produktionsbereichen baut die Branche seit geraumer Zeit auch ihre F&E-Aktivitäten im Ausland aus.

Deutsche Automobilindustrie ≠ Automobilindustrie in Deutschland

Vor allem die zunehmende Lokalisierung der Produktion hat dazu geführt, dass die Unterschiede zwischen der „deutschen Automobilindustrie“ und der „Automobilindustrie in Deutschland“ immer größer geworden sind. Im folgenden Bericht wollen wir untersuchen, welche Auswirkungen diese divergierende Entwicklung auf den Automobilstandort Deutschland haben kann und ob sein Wachstumspotenzial langfristig geschmälert wird. Diese Fragestellung ist nicht zuletzt deshalb relevant, weil ein Blick auf die Entwicklung der Automobilproduktion in anderen westeuropäischen Ländern zeigt, dass es keine Selbstverständ-

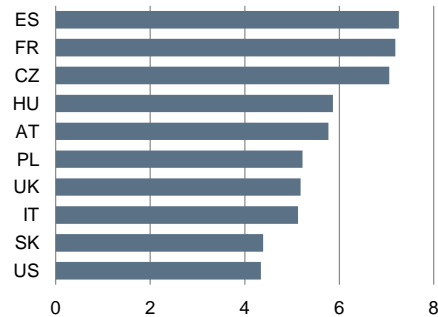


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Viele Importe in der Automobilindustrie stammen aus Osteuropa

4

Größte Importmärkte Deutschlands in der Autoindustrie*, Einfuhren je Land, Mrd. EUR, 2013



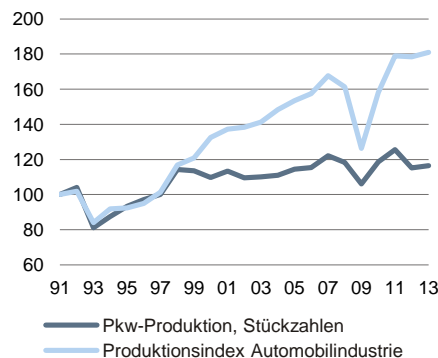
* Automobilindustrie insgesamt, inkl. Zulieferer

Quelle: Statistisches Bundesamt

Spürbares qualitatives Wachstum

5

Automobilproduktion in Deutschland, 1991=100

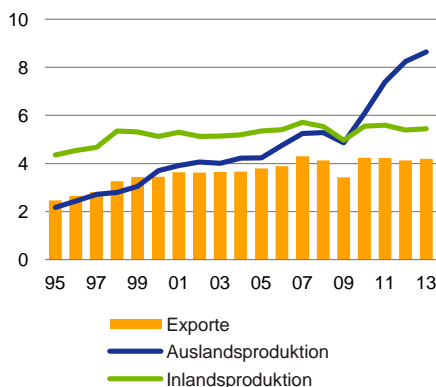


Quellen: Statistisches Bundesamt, VDA

Deutsche Automobilindustrie wird internationaler

6

Pkw-Produktion deutscher OEMs* und Pkw-Exporte aus Deutschland, Mio.



* Original Equipment Manufacturer

Quelle: VDA

lichkeit ist, dauerhaft ein hohes Produktionsniveau zu halten. Beispielsweise liegt die Automobilproduktion in Frankreich oder Italien heute deutlich niedriger als noch vor wenigen Jahren. Letztlich geht es also auch um die Frage, ob sich der Automobilstandort Deutschland weiterhin gut im internationalen Wettbewerb behaupten kann oder ob auch er – wie andere europäische Länder – an Bedeutung verlieren wird.

Wir werden die potenzielle Entwicklung des Automobilstandorts Deutschland anhand von drei Szenarien skizzieren. Zuvor erfolgt eine Datenanalyse der Produktion der deutschen Automobilindustrie im In- und Ausland, der Automobilproduktion in Deutschland sowie der Autoexporte aus Deutschland heraus. Zum Vergleich betrachten wir zudem die Produktionszahlen in anderen EU-Ländern und nennen ausgewählte Gründe für divergierende Entwicklungen. Zum Abschluss gehen wir auf mögliche Stellschrauben ein, die die deutsche Politik in der Hand hat, um den Automobilstandort zu stärken.

2. Globalisierungsstrategie der deutschen Automobilindustrie

Bevor wir die Produktionszahlen im In- und Ausland näher betrachten, ist eine Vorbemerkung zur statistischen Datenbasis sinnvoll: In der Automobilindustrie ist es üblich, die wirtschaftliche Entwicklung der Branche anhand der Anzahl von produzierten oder verkauften bzw. neu zugelassenen Fahrzeugen zu messen. Diese stückzahlmäßige Betrachtung hat den Vorteil, dass die entsprechenden Daten zeitnah (häufig auf Monatsbasis) vorliegen und relativ leicht zu erfassen sind. Ein Nachteil ist jedoch, dass wertmäßige bzw. qualitative Unterschiede zwischen einzelnen Fahrzeugtypen (z.B. Oberklasse versus Kompaktklasse) sowie allgemeine Verbesserungen der Fahrzeugqualität im Zeitablauf durch eine Betrachtung der reinen Stückzahlen nicht erfasst werden. Daher ist der reale Produktionsindex ein besserer Indikator für die konjunkturelle Entwicklung der Automobilindustrie. Er umfasst nämlich jene qualitativen Komponenten und auch die Produktion der in Deutschland tätigen Kfz-Zulieferindustrie (inklusive der ausländischen Unternehmen). Ferner ermöglicht er einen Vergleich mit anderen Industriezweigen, für die der Produktionsindex ebenfalls erhoben wird. Auch die Daten zum Produktionsindex sind als Monatswerte zeitnah verfügbar.

Qualitatives Wachstum übertrifft stückzahlmäßiges Wachstum deutlich

Wie groß die Bedeutung dieses qualitativen Wachstums für die Automobilindustrie ist, zeigt ein Vergleich der Produktion in Stückzahlen mit dem realen Produktionsindex: Im Jahr 2013 lag die stückzahlmäßige Pkw-Produktion in Deutschland um 16,5% über dem Niveau von 1991 und um 43,5% über dem Tiefstand des Rezessionsjahres 1993. Der Produktionsindex des Jahres 2013 übertraf den Wert von 1991 dagegen um 81%. Im Vergleich zu 1993 lag der Zuwachs sogar bei annähernd 116%. Diese enormen Unterschiede sind auf die wertmäßigen Qualitätsverbesserungen der Fahrzeuge (z.B. mehr Sicherheitstechnologie, höherwertige Motorisierung und Ausstattung) zurückzuführen und nicht die Folge von Preissteigerungen.

Für die EU-Länder wird der Produktionsindex in der Automobilindustrie nach einheitlicher Abgrenzung von Eurostat ausgewiesen. Für jene Länder, in denen eine nennenswerte Endmontage von Fahrzeugen erfolgt, liegen zudem die stückzahlmäßigen Produktionsdaten vor. Insofern ist ein Vergleich zwischen Ländern in beiden Fällen möglich. Eine Analyse der Produktionsentwicklung deutscher Automobilhersteller im In- und Ausland ist jedoch auf die Stückzahlen beschränkt, denn nur hier liegen Zahlen zur Auslandsproduktion deutscher Unternehmen vor. Dagegen unterscheidet der Produktionsindex eines Landes nicht nach den jeweiligen Aktivitäten von nationalen oder ausländischen Firmen bzw. allgemein nach deren Herkunft.



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Auslandsproduktion hängt Inlandsproduktion spürbar ab

Ein wesentlicher Bestandteil der Globalisierungsstrategie der deutschen Automobilindustrie ist – wie im einleitenden Kapitel erwähnt – die starke „Lokalisierung“ der Automobilproduktion im Ausland. Dies lässt sich eindrucksvoll durch Zahlen belegen: Im Jahr 2013 erreichte die Pkw-Produktion (Stückzahlen) deutscher Unternehmen im Ausland über 8,6 Mio. Einheiten.¹ Dieser Wert lag um 133,7% über dem Niveau von 2000 und sogar fast viermal so hoch wie 1995. Für den Zeitraum 2000 bis 2013 entspricht dies einer jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate von 6,7%. Das qualitative Wachstum dürfte noch deutlich höher ausgefallen sein, weil auch die Ausstattung der im Ausland gefertigten Fahrzeuge immer besser wird.

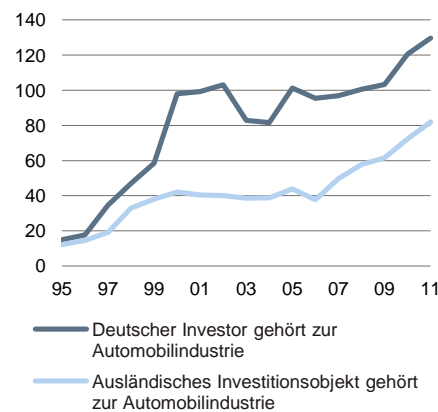
Im Gegensatz dazu übertraf die inländische Pkw-Produktion des Jahres 2013 das Ergebnis von 2000 nur um 6,1% (+0,5% p.a.); gegenüber 1995 lag der Zuwachs bei knapp einem Viertel. Seit 1998 lag die die Pkw-Produktion in Deutschland mit Ausnahme des Rezessionsjahres 2009 immer über 5 Mio. Einheiten. Im Durchschnitt hat sich das Niveau bei gut 5,3 Mio. Einheiten eingependelt, wenngleich konjunkturbedingte Abweichungen nach oben und unten zu beobachten waren.

Auffällig ist, dass sich die Schere zwischen Inlands- und Auslandsproduktion vor allem in den Jahren 2010 bis 2012 beschleunigt öffnete. 2010 wurden erstmals mehr Autos deutscher Konzernmarken im Ausland als im Inland produziert. 2013 lag die Auslandsproduktion schon um knapp 59% über der inländischen Pkw-Fertigung. Die deutsche Autoindustrie fuhr die Produktion an ihren ausländischen Standorten also nach der Krise 2009 spürbar nach oben. In dieser Zeit wurden im Ausland viele neue Autofabriken eröffnet und bestehende erweitert; dies gilt vor allem für China, aber auch für die NAFTA-Region. Der Bestand an ausländischen Direktinvestitionen der deutschen Automobilindustrie ist aber auch langfristig gestiegen; er lag 2011 bei knapp EUR 130 Mrd. Damit entfielen rd. 43% der gesamten ausländischen Direktinvestitionen des deutschen Verarbeitenden Gewerbes auf die Automobilindustrie.

Bestand an ausländischen Direktinvestitionen in der Autoindustrie steigt

7

Unmittelbare und mittelbare deutsche Direktinvestitionen im Ausland, Bestand, EUR Mrd.

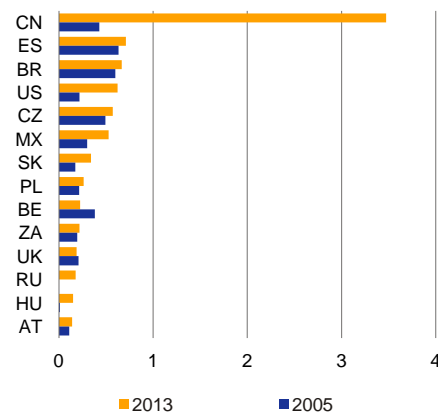


Quelle: Deutsche Bundesbank

China mit Abstand der wichtigste Produktionsstandort

8

Pkw-Produktion deutscher OEMs außerhalb Deutschlands, Mio.



Quelle: VDA

Die neu geschaffenen Produktionskapazitäten in China spiegeln sich auch in der Statistik der größten ausländischen Produktionsstandorte der deutschen Automobilindustrie wider. Während China im Jahr 2005 noch eines von vielen bedeutenden Fertigungsländern der Branche war, liegt es inzwischen unangefochten an der Spitze: Im Jahr 2013 liefen in China knapp 3,5 Mio. Autos deutscher Unternehmen von den Bändern; 2005 waren es erst gut 430.000. Dies entspricht einem jahresdurchschnittlichen Wachstum von annähernd 30%. Etwa 40% der deutschen Auslandsproduktion entfallen damit auf China.

In Spanien, dem zweitwichtigsten ausländischen Produktionsstandort, wurden 2013 „nur“ rd. 720.000 Pkw deutscher Hersteller gebaut. Damit ist der Abstand zu China enorm. Auf den weiteren Plätzen folgen Brasilien, die USA, Tschechien und Mexiko; hier lag die Produktion 2013 jeweils über einer halben Million Einheiten. Gegenüber 2005 wuchs die Produktion vor allem in den USA (durchschnittliches Wachstum: 13,9% p.a.), in der Slowakei (+8,7% p.a.) sowie in Mexiko (7,2% p.a.). In Russland, wo 2013 knapp 190.000 Autos deutscher Unternehmen die Fabrikhallen verließen, gab es 2005 noch keinen Produktions-

¹ Wir beziehen uns hier und im Folgenden auf die Abgrenzung des VDA. Danach umfasst die „Auslandsproduktion der deutschen Hersteller“ sämtliche Fahrzeuge von BMW, Daimler und Volkswagen (inklusive sämtlicher Konzernmarken wie Mini, Smart oder Seat). Zudem gehen in die Statistik die Pkw-Produktion im belgischen Ford-Werk Genk sowie die Produktion von Autos der Marke Opel in Polen ein, weil diese den deutschen Ford-Werken bzw. der Adam Opel AG zugerechnet werden.



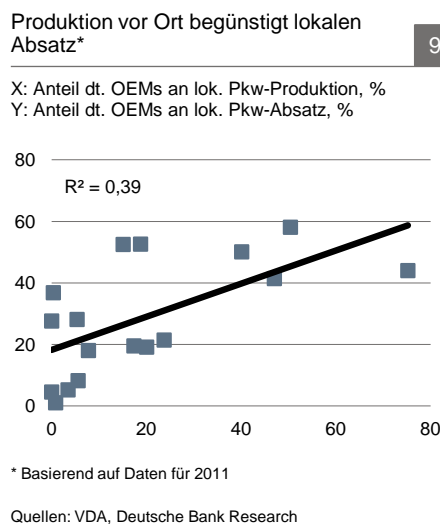
Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

standort. Von den großen ausländischen Produktionsstandorten unterschritten 2013 lediglich Belgien und Großbritannien das Produktionsvolumen des Jahres 2005. Dies ist u.a. eine Folge der angespannten Lage des westeuropäischen Automarktes in den letzten Jahren, die sich negativ auf die lokale Produktionstätigkeit ausgewirkt hat. Aufgrund des starken Wachstums der Autonachfrage außerhalb Europas haben die deutschen Unternehmen primär auch dort ihre Kapazitäten erweitert.

Viele Motive für Auslandsproduktion maßgeblich

Wenn man mögliche Auswirkungen der steigenden Auslandsproduktion deutscher Unternehmen auf den hiesigen Automobilstandort untersuchen will, muss man sich fragen, welche Motive für den Aufbau der Produktionsstätten in den einzelnen Märkten maßgeblich waren. So können Indizien dafür gefunden werden, ob der Zubau im Ausland zu Lasten inländischer Fabriken geht oder vor allem dazu dient, eine zusätzliche Nachfrage zu bedienen.

Grundsätzlich sind bei Standortentscheidungen viele Faktoren relevant. Von großer Bedeutung sind klassische Standortkosten (z.B. Löhne, Steuern und Gebühren, Energiepreise), die von Land zu Land stark abweichen. Ein weiteres Motiv für eine Fertigung im Ausland ist es, die lokalen Absatzmärkte leichter zu erschließen. Es besteht ein positiver Zusammenhang zwischen dem Anteil deutscher Autohersteller an der Pkw-Produktion in einzelnen Ländern und dem jeweiligen lokalen Marktanteil am Absatz. Das heißt, in jenen Ländern, in denen deutsche Unternehmen mit Produktionsstätten vertreten sind, ist ihr Marktanteil am Pkw-Absatz tendenziell höher (s. Grafik 9). Ferner können Zölle und nicht-tarifäre Handelshemmnisse für eine stärkere Produktion im Ausland sprechen. Eine wichtige Rolle in der Automobilindustrie spielen in diesem Zusammenhang so genannte Local-Content-Vorschriften. Dabei müssen die Unternehmen einen gewissen Teil der Wertschöpfung in dem Land erbringen, in dem sie die Fahrzeuge auch verkaufen wollen. Solche Vorgaben haben dazu geführt, dass in Deutschland vorgefertigte, aber zerlegte Bausätze in ausländischen Montagewerken final zusammengebaut werden (CKD-Fertigung; CKD = completely knocked down); neben dem Erfüllen der Local-Content-Vorschriften können durch die CKD-Fertigung häufig auch Importzölle deutlich reduziert werden. Weitere Gründe für eine vermehrte Auslandsproduktion können in verminderten Wechselkursrisiken oder niedrigeren Transportkosten liegen. Ein Mindestmaß an politischer Stabilität ist natürlich eine wichtige Grundvoraussetzung für ein Engagement im Ausland.



Bedeutung der einzelnen Motive von Markt zu Markt unterschiedlich

Bei der Auswahl ausländischer Produktionsstandorte haben die genannten Faktoren eine unterschiedliche Rolle für die deutsche Automobilindustrie gespielt, wie die folgenden Beispiele zeigen.

Autoproduktion in China wird überwiegend lokal abgesetzt

So überwiegt in China das Motiv, die seit Jahren stark wachsende lokale Autonachfrage zu bedienen. Faktisch werden bislang fast alle Pkw von deutschen Herstellern, die in China vom Band laufen, auch lokal abgesetzt; ohnehin sind Pkw-Exporte aus China heraus – gemessen an der gesamten Produktion aller Autohersteller – (bislang) noch unbedeutend. Ein weiterer Treiber der Automobilproduktion deutscher Unternehmen in China sind Local-Content-Vorschriften bzw. das Vermeiden von Importzöllen. Freilich sind vor Ort auch die Lohn- und andere Standortkosten niedriger als in Deutschland.

Bei den westeuropäischen Ländern ist die Motivation für die Auslandsproduktion deutscher Hersteller weniger offenkundig. Wichtig ist natürlich, dass Westeuropa insgesamt für die deutschen Autohersteller nach wie vor der wichtigste Ab-

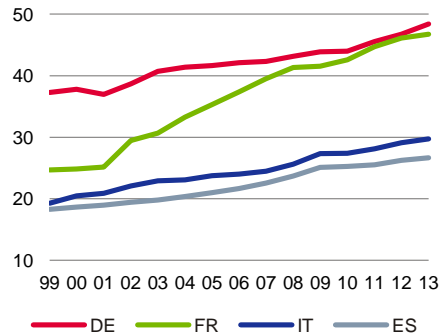


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Arbeitskosten steigen in Frankreich besonders stark

10

Arbeitskosten* in der Automobilindustrie, EUR pro Stunde



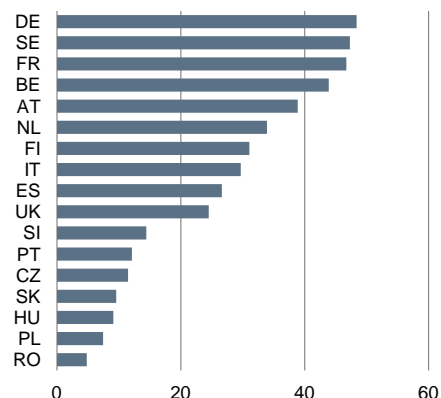
* Bezogen auf Arbeiter und Angestellte, inklusive Personalzusatzkosten

Quelle: VDA

Erhebliche Unterschiede bei den Arbeitskosten

11

Arbeitskosten* in der Automobilindustrie, EUR pro Stunde, 2013



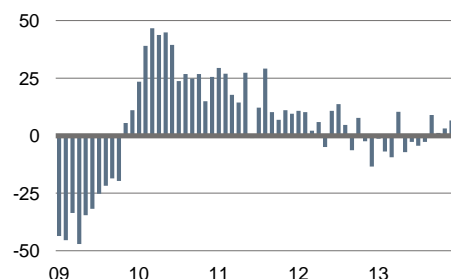
* Bezogen auf Arbeiter und Angestellte, inklusive Personalzusatzkosten

Quelle: VDA

Deutschlands Automobilindustrie: Exportmotor stottert

12

Deutsche Autoexporte*, wertmäßig, % gg. Vj.



* Automobilindustrie insgesamt, inkl. Zulieferer

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

satzmarkt ist. Eine nennenswerte Produktion vor Ort ist deshalb nur natürlich. Ein weiteres übergeordnetes Argument liegt auch darin, dass eine regional diversifizierte Produktionsstruktur durch das Vermeiden von Klumpenrisiken vorteilhaft sein kann. Niedrigere Lohnkosten dürften vor allem bei Investitionen in den 1980er und 1990er Jahren eine Rolle gespielt haben (z.B. bei Engagements in Portugal oder Spanien). Zum Teil ist die Auslandsproduktion auch die Folge von Übernahmen von originär ausländischen Autoherstellern oder Marken durch deutsche Unternehmen (z.B. Volkswagen und Seat oder BMW und Mini); hierdurch wurden lokale Produktionskapazitäten häufig übernommen. Innerhalb des EU-Binnenmarktes sind dagegen Zölle und nicht-tarifäre Handelshemmnisse nicht relevant.

Im Falle von Osteuropa spricht viel dafür, dass die niedrigen lokalen Produktionskosten der wesentliche Grund für den Aufbau von Fabriken durch deutsche Unternehmen gewesen sein dürfte: 2013 erreichten die Arbeitskosten in der Automobilindustrie in Tschechien nur knapp 24% des deutschen Niveaus, in der Slowakei rd. ein Fünftel. Die Erschließung des lokalen Absatzmarktes ist weniger bedeutsam. Dies ist daran zu erkennen, dass 2012 nur 15% der lokal gebauten Autos deutscher Konzernmarken auch vor Ort abgesetzt wurden. 73% wurden dagegen nach Westeuropa exportiert. Der Produktionsstandort Osteuropa bleibt also dauerhaft wichtiger als der Absatzmarkt. Auch bei den osteuropäischen EU-Ländern ist das Vermeiden von Handelsbarrieren ohne Belang, während dieses Motiv für den Aufbau von Fabriken in Russland bedeutsam ist.

Ein Blick auf den Produktionsstandort USA zeigt ein differenziertes Bild. Zwar setzen deutsche Unternehmen viele der lokal gefertigten Autos auch in den USA ab; im Jahr 2013 waren es laut VDA 42%. Allerdings sind auch die Exporte von Bedeutung: 24% der in den USA produzierten Autos mit deutschem Markenzeichen gingen 2013 nach Europa, weitere 23% wurden aus den USA nach Asien exportiert. Diese differenzierte Absatzstruktur spricht dafür, dass die USA als Produktionsstandort aus vielerlei Gründen für deutsche Unternehmen attraktiv sind. Neben der Erschließung des sehr bedeutenden lokalen Marktes sind die im Vergleich zu Deutschland niedrigen Lohnkosten vorteilhaft: Sie machten 2013 nur rd. 53% des deutschen Niveaus aus und machen damit den Export in Drittmärkte wirtschaftlich rentabel. Maßgeblich für die niedrigen Arbeitskosten ist, dass die Autowerke und damit auch die Belegschaften der deutschen Unternehmen noch relativ jung sind. Ferner sinken die Wechselkursrisiken, wenn deutsche Unternehmen auf beiden Seiten des Atlantiks produzieren. Weniger relevant sind dagegen die Importzölle der USA, die ohnehin schon ein niedriges Niveau erreicht haben (2,5%). Die nicht-tarifären Handelshemmnisse (z.B. gegenseitige Anerkennung technischer Standards) sind in der Automobilindustrie zwar noch nicht abgebaut, verglichen mit den zuvor genannten Faktoren sind sie für die Entscheidung, in den USA zu produzieren, jedoch weniger wichtig.

Bei der Produktion in Südamerika (dominiert von Brasilien) ist die Erschließung des lokalen Marktes offenbar ein starkes Motiv, denn 2012 wurden 84% der in Südamerika produzierten Autos auch dort verkauft. Importzölle auf Fahrzeuge, die z.B. in Brasilien 35% betragen, und niedrige Lohnkosten kommen als Faktoren hinzu. Im Unterschied zu Brasilien dienen die Produktionskapazitäten deutscher Unternehmen in Mexiko viel stärker dem Export in Drittstaaten. Neben den niedrigen Lohnkosten sind die liberalen Handelsbeziehungen zu vielen wichtigen Automärkten ein Vorteil des mexikanischen Standorts.

Exporte sind zweites erfolgreiches Standbein der Globalisierungsstrategie, ...

Neben der Auslandsproduktion ist der Export von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten die zweite Säule der Globalisierungsstrategie der deutschen Automobilindustrie. Diese Strategie war in den letzten Jahren derart erfolgreich, dass 2013 über 77% der in Deutschland gefertigten Pkw exportiert wurden; 1995

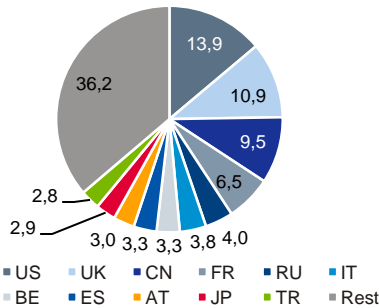


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Exportstruktur breit diversifiziert

13

Anteile einzelner Märkte an wertmäßigen deutschen Autoexporten*, %, 2013



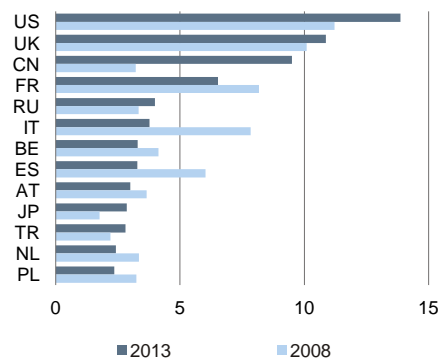
* Automobilindustrie insgesamt, inkl. Zulieferer

Quelle: Statistisches Bundesamt

USA und China gewinnen spürbar an Bedeutung - Westeuropa verliert

14

Anteile einzelner Märkte an wertmäßigen deutschen Autoexporten*, %



* Automobilindustrie insgesamt, inkl. Zulieferer

Quelle: Statistisches Bundesamt

waren es „erst“ knapp 57%. Gemessen am Umsatz erreichte die Exportquote der Automobilindustrie 2013 rd. 65%. Diese Exportanteile sind ein Indiz für die hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Kein anderes Land der Erde exportierte 2013 mehr Pkw als Deutschland.

Zwischen 1995 und 2013 sind die stückzahlmäßigen Pkw-Exporte aus Deutschland um über 70% gestiegen. Damit liegt das Wachstum zwar unter jenem der Auslandsproduktion (+298% im genannten Zeitraum), aber deutlich über dem Zuwachs der stückzahlmäßigen Fertigung im Inland (+25%). Es ist also ganz offensichtlich, dass die Pkw-Exporte über den gesamten Zeitraum die wichtigste Konjunkturstütze für die inländische Fertigung waren.

Auffällig ist, dass seit 2008, als die Finanzkrise die Weltwirtschaft erschütterte und auch die globale Automobilkonjunktur einbrach, einzelne Exportmärkte für Deutschland an Bedeutung verloren haben. Dies verdeutlicht ein Blick auf die wertmäßigen Exporte der hiesigen Automobilindustrie, die auch die Kfz-Zulieferer einschließt. Entfielen im Jahr 2008 auf Frankreich, Italien, Spanien und die Niederlande noch gut 25% aller Ausfuhren, waren es 2013 nur noch 16%. Als einziges großes westeuropäisches Land konnte in diesem Zeitraum nur das Vereinigte Königreich (UK) seinen Exportanteil von gut 10% auf knapp 11% erhöhen. Ferner ist auch der Anteil von Polen, Tschechien, Ungarn und der Slowakei an den deutschen Exporten der Automobilindustrie seit 2008 gesunken (von 8,7 auf 7%). Hier macht sich bemerkbar, dass in den dort angesiedelten Fabriken vornehmlich Autos für den westeuropäischen Markt gebaut werden, der in den letzten Jahren stark schrumpfte.

Stark an Bedeutung haben die Ausfuhren nach China gewonnen. Das Land kam 2008 erst auf einen Exportanteil von 3,2%; im letzten Jahr waren es schon 9,5%. Auch die USA sind als Exportmarkt wichtiger geworden, obwohl die Ausfuhren 2009 krisenbedingt noch dramatisch eingebrochen waren. 2013 waren die USA mit einem Anteil von fast 14% wertmäßig der wichtigste ausländische Absatzmarkt für die hiesige Automobilindustrie. Ferner fielen die Ausfuhren der Branche nach Japan und Korea 2013 spürbar höher aus als noch im Jahr 2008.

Insgesamt zeigt sich in den skizzierten Zahlen die Krise des westeuropäischen Automarktes sowie das starke Wachstum in China und – nach Überwinden der Krise – auch in den USA. Im Falle der beiden zuletzt genannten Länder ist auffällig, dass sowohl die Produktion vor Ort als auch die Exporte aus Deutschland in diese Märkte im Durchschnitt der letzten Jahre gestiegen sind.

... aber Exportwachstum verliert spürbar an Dynamik

Auffällig ist aber auch, dass die Wachstumsrate der Exporte nach China in den letzten Jahren stetig gesunken ist; und 2013 gab es sogar einen Rückgang um 6,7%, obwohl die Autoverkäufe in China im letzten Jahr um 23% expandiert waren. Hier zeigt sich, dass die lokale Nachfrage zunehmend auch durch lokale Produktionsstätten bedient wird, was Exporte aus Deutschland ersetzt. Auch bei den USA nahm die Wachstumsdynamik der Exporte 2013 spürbar ab. Insgesamt sanken die wertmäßigen Ausfuhren im letzten Jahr um 0,6%, wobei die erwähnte Absatzschwäche in Westeuropa hierfür der wichtigste Grund war.

Höchststand bei stückzahlmäßigen Exporten war 2007 erreicht

Bei den stückzahlmäßigen Pkw-Exporten ist schon seit einigen Jahren kein Wachstumstrend mehr zu beobachten. Im Jahr 2007 überschritten die Pkw-Exporte erstmals die Marke von 4 Mio. Einheiten. Zugleich markiert dieses Jahr den historischen Höchststand bei den Pkw-Ausfuhren. Natürlich spielt auch hier eine Rolle, dass Westeuropa als in Summe wichtigster Absatzmarkt in diesem Zeitraum stark schrumpfte. So lag der Anteil Westeuropas an den deutschen Pkw-Exporten 2008 noch bei 58%; bis 2013 sank er jedoch auf 49%. Ohne die Zuwächse bei den Ausfuhren nach UK wäre der Rückgang noch stärker ausgefallen. Im Durchschnitt der letzten Jahre konnten die gesunkenen Ausfuhren

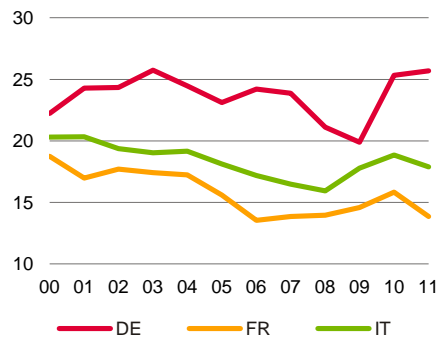


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Realtiv hohe Wertschöpfungsanteile in Deutschland

15

Anteil Bruttowertschöpfung am Produktionswert in der Automobilindustrie, %



Quelle: Eurostat

Beschäftigung zuletzt gestiegen

16

Beschäftigte in der Automobilindustrie in Deutschland, '000

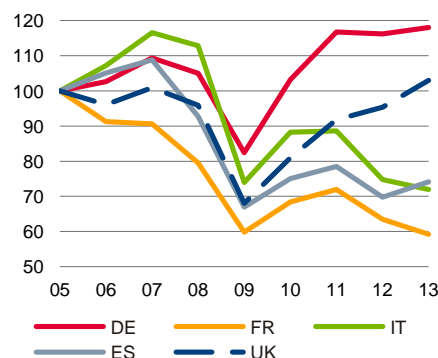


Quelle: Statistisches Bundesamt

Nur Deutschland spürbar über dem Vorkrisenniveau

17

Produktionsindex in der Automobilindustrie, 2005=100



Quelle: Eurostat

nach Westeuropa nicht durch höhere Exporte in andere Länder kompensiert werden. Insgesamt stellt sich daher die Frage, ob das Exportmodell der deutschen Automobilindustrie durch die zunehmende lokale Produktion in den Wachstumsmärkten dauerhaft unter Druck gerät.

3. Auswirkungen der Globalisierungsstrategie auf den Automobilstandort Deutschland

Globalisierungsstrategie belastet noch nicht den heimischen Standort ...

Die im vorangegangenen Kapitel analysierten Daten zeigen, dass die rasant gestiegene Auslandsproduktion bislang noch nicht zu Lasten des Produktionsstandorts Deutschland ging. So haben wir ausgeführt, dass auch die inländische stückzahlmäßige Fertigung – nicht zuletzt getrieben durch im langfristigen Vergleich höhere Pkw-Exporte – zugenommen hat; dies gilt noch viel stärker für das qualitative Wachstum. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt darin, dass viele ausländische Autofabriken mit hochwertigen Teilen und Komponenten (z.B. Motoren oder Getriebe) aus inländischen Betrieben beliefert werden. Abnehmer für die in Deutschland ansässigen Zulieferer sind dabei sowohl ausländische Autohersteller als auch Unternehmen mit deutschen Wurzeln. Die hohe Bedeutung der Kfz-Zulieferer für die deutsche Automobilindustrie wird auch darin deutlich, dass der Anteil der inländischen Bruttowertschöpfung am inländischen Produktionswert mit knapp 26% (2011; neuere Zahlen liegen noch nicht vor) deutlich höher ist als etwa in Frankreich oder Italien (14 bzw. 18%). Das bedeutet, Vorleistungen (aus anderen Branchen und/oder aus dem Ausland) spielen für die Autoindustrie in Frankreich und Italien eine größere Rolle als in Deutschland.

Auch hinsichtlich der Beschäftigung in Deutschland trifft es zu, dass die Expansion der Automobilindustrie im Ausland nicht zu einem Rückgang in der Heimat geführt hat. Zwar kam es von Herbst 2008 bis Anfang 2010 zu einem temporären krisenbedingten Verlust an Arbeitsplätzen in der Branche; dieser wäre ohne die befristete Ausweitung der Kurzarbeiterregelung sicherlich größer ausgefallen. Seither ist die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Deutschland jedoch wieder gestiegen und liegt mit gut 760.000 aktuell um 9% über dem Niveau von Anfang 2010. Im Ergebnis trifft das Argument des VDA also zu, dass die zunehmende Produktion im Ausland dazu beiträgt, Arbeitsplätze im Inland zu sichern. In den letzten Jahren dürfte der Anteil der Ingenieure bzw. sonstigen Akademiker an der Gesamtbelegschaft gestiegen sein; offizielle öffentliche Daten liegen hierzu jedoch nicht vor.

... und war im europäischen Vergleich deutlich erfolgreicher

Auch ein Vergleich der wirtschaftlichen Entwicklung der Automobilindustrie in Deutschland, Frankreich und Italien, wo jeweils nationale Hersteller dominieren, verdeutlicht, dass sich eine Expansion der Unternehmen im Ausland und eine erfolgreiche Entwicklung der heimischen Produktionsbasis nicht ausschließen müssen. Das Gegenteil ist der Fall: Während der Produktionsindex in der Branche in Deutschland im Jahr 2013 wieder um real knapp 8% über dem Höchststand vor der Krise (2007) lag, ist das Fertigungsniveau in Frankreich (2013 gg. 2007: -34,6%) und in Italien (-38,3%) noch weit von früheren Hochs entfernt. Weder die französischen noch die italienischen Autohersteller richteten in den letzten Jahrzehnten ihre Aktivitäten derart offensiv auf die Erschließung ausländischer, insbesondere außereuropäischer Märkte aus wie ihre deutschen Konkurrenten. Daher waren und sind französische und italienische Hersteller stärker von der Entwicklung des westeuropäischen Marktes abhängig, was die schlechte Performance in der jüngeren Vergangenheit erklärt. Der Fokus auf Westeuro-

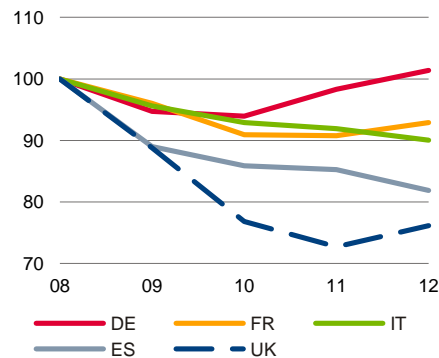


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Beschäftigung nur in Deutschland stabil

18

Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie, 2008=100

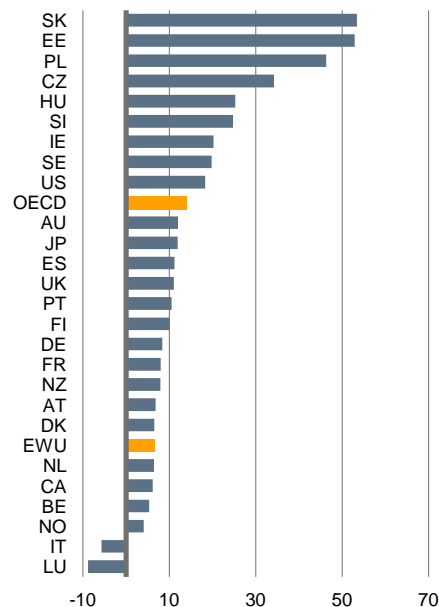


Quellen: Eurostat, VDA

Vor allem Osteuropa ist deutlich produktiver geworden

19

Veränderung der Arbeitsproduktivität (Gesamtwirtschaft) zwischen 2000 und 2012, %



Quelle: OECD

pa ist auch der wesentliche Grund für die gesunkene Autoproduktion in Spanien (2013 gg. 2007: -31,9%). In Frankreich, Italien und Spanien hat sich in den letzten Jahren auch die stückzahlmäßige Pkw-Produktion schlechter entwickelt als in Deutschland. Im langfristigen Vergleich ist der Niedergang vor allem in Italien augenfällig, wo 2013 knapp 73% weniger Autos von den Bändern liefen als noch im Jahr 2000. Wenig verwunderlich ist es, dass die Beschäftigung in der Branche in den südeuropäischen Ländern angesichts der negativen Produktionsentwicklung ebenfalls schrumpfte.

Natürlich sind viele Gründe für die unterschiedliche Entwicklung der Automobilindustrie in den genannten Ländern maßgeblich. So erfreuen sich die Fahrzeuge der einzelnen Hersteller bei den Kunden unterschiedlicher Beliebtheit, was nichts oder wenig mit dem jeweiligen Produktionsstandort zu tun hat. Grundsätzlich ist die deutsche Automobilindustrie im weniger konjunkturanfälligen Premiumsegment stark positioniert. Dagegen konzentrieren sich französische und italienische Hersteller vor allem auf das Volumensegment, wo die Konkurrenz mit japanischen, koreanischen, aber auch deutschen Marken groß ist und wo in den letzten Jahren verschiedene staatliche Kaufprämien zu erheblichen Schwankungen in einzelnen Märkten geführt haben. Ein Teil des Produktionsrückgangs in Westeuropa ist auch auf den Aufbau neuer Kapazitäten in Osteuropa zurückzuführen. So übertraf die Pkw-Produktion in den osteuropäischen EU-Staaten im Jahr 2013 den Wert von vor zehn Jahren um mehr als das Doppelte. Maßgeblich für diese Verlagerung von West nach Ost waren klassische Standortfaktoren wie die absolute Lohnhöhe, die Lohnentwicklung, die Arbeitsproduktivität oder Steuerniveaus. In dieser Hinsicht haben viele osteuropäische Länder und teilweise auch Deutschland in den letzten Jahren besser abgeschnitten als Frankreich oder Italien.²

Trotz dieser Faktoren spricht unter dem Strich viel dafür, dass die unzureichende Internationalisierungsstrategie (Lokalisierung der Produktion, Erschließung außereuropäischer Wachstumsmärkte) der Automobilindustrie in Frankreich und Italien ein wesentlicher Grund für die im Vergleich zur Branche in Deutschland schlechtere wirtschaftliche Entwicklung ist.

Erfolgsmodell des Automobilstandorts Deutschland in Gefahr?

Ob sich der Automobilstandort Deutschland auch künftig erfolgreich weiterentwickeln wird, hängt von vielen unsicheren Parametern ab. Folgende offene Fragen betreffen vor allem die Strategie der Hersteller: Wie schnell erfolgt der weitere Aufbau von neuen bzw. die Erweiterung bestehender Produktionsstätten im Ausland? Welche Modelle, die heute auch in Deutschland vom Band laufen, werden künftig zusätzlich oder ausschließlich im Ausland gefertigt? Welche Teile der Wertschöpfung (Kfz-Zulieferer) folgen der Endmontage? Wie schnell werden ausländische Fabriken als Export-Hub für Drittmärkte genutzt? In welchem Umfang wird es gelingen, für die deutschen Hersteller heute noch unbedeutende Absatzmärkte (z.B. ASEAN) durch Exporte aus Deutschland zu erschließen? Wie entwickeln sich die Investitionen in die heimischen Fabriken?

Weitere strukturelle Einflussfaktoren werden eher von der Politik und den Tarifpartnern der Autoindustrie beeinflusst. Zu nennen sind die Steuerbelastung für Unternehmen, sonstige Standortkosten (z.B. Transport- und Energiepreise), die Arbeitsmarktpolitik, die öffentlichen Investitionen in Bildung und Forschung, die Verfügbarkeit von Fachkräften, die Qualität der Infrastruktur oder die Veränderung von Löhnen und Gehältern. Da die Standortqualität immer relativ ist, kommt es stets auf die Veränderung der politischen Rahmenbedingungen im Vergleich zu alternativen Produktionsstätten an. Ein weiterer Standortfaktor ist

² Vgl. Heymann, Eric und Stefan Vetter (2013). Re-Industrialisierung Europas: Anspruch und Wirklichkeit. Deutsche Bank Research. EU-Monitor. Frankfurt am Main.

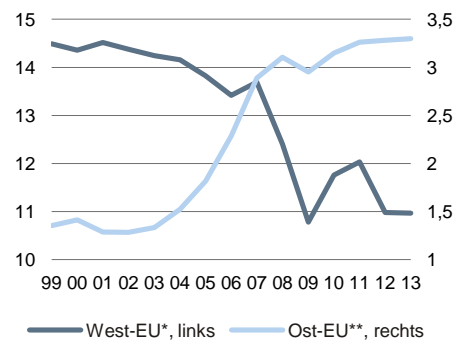


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Verlagerung der Pkw-Produktion von West- nach Osteuropa

20

Pkw-Produktion in ausgewählten EU-Ländern, Mio.



* BE, DE, ES, FR, IT, UK
** CZ, HU, PL, RO, SI, SK

Quellen: OICA, VDA

das Maß an Offenheit eines Produktionsstandorts. So wird die Attraktivität einzelner Länder durch die Höhe von Zöllen und nicht-tarifäre Handelshemmnisse beeinflusst, die gegenüber wichtigen Handelspartnern bestehen.

Daneben spielen auch konjunkturelle Faktoren eine Rolle: Da Westeuropa als Absatzmarkt für die Autoindustrie in Deutschland von besonderer Bedeutung ist, hängt die Entwicklung der inländischen Produktion in den nächsten Jahren stark davon ab, wie dynamisch und wie stetig/anhaltend die (erwartete) Erholung der Autonachfrage in Westeuropa ausfallen wird. Natürlich ist auch die konjunkturelle Entwicklung in anderen wichtigen Exportmärkten bedeutsam.

Da unsicher ist, wie sich die genannten Faktoren entwickeln werden, erscheint es sinnvoll, die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland anhand möglicher künftiger Szenarien zu beschreiben. Im Folgenden skizzieren wir drei mögliche Szenarien. Sie werden in einer Art Rückblick aus der Perspektive des Jahres 2025 beschrieben und umfassen wesentliche Entwicklungen auf dem Weg dorthin.

Szenario 1: Fortschreibung des Status quo

Im ersten Szenario entwickelte sich der Automobilstandort Deutschland zwischen 2015 und 2025 im Ergebnis in etwa so wie in den Jahren zuvor. Die Branche war gekennzeichnet durch eine tendenziell stagnierende stückzahlmäßige Pkw-Produktion in Deutschland, stagnierende Pkw-Exporte, moderates qualitatives Produktionswachstum im Inland – vor allem durch bessere Ausstattung der Fahrzeuge – und eine weiter steigende Auslandsproduktion der deutschen Hersteller. Die Investitionen der Branche in Deutschland dienen (vor allem im Volumensegment) überwiegend Erhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen, während im Ausland Erweiterungsinvestitionen dominierten.

Die deutsche Automobilindustrie trieb die Lokalisierung der Produktion im Ausland voran. Vor allem China und Nordamerika (USA und Mexiko) sind beliebte Produktionsstandorte.³ Bis 2025 hatten die deutschen Hersteller ihre Kapazitäten auch in Indien, Brasilien und den ASEAN-Staaten erweitert, sie fielen aber deutlich kleiner aus als in den zuvor genannten Märkten. Die Kfz-Zulieferer führen ihre Auslandsinvestitionen ebenfalls nach oben, erhöhten damit die Konkurrenz zu den heimischen Standorten und ersetzten diese zum Teil sogar. Diese Erweiterung der Produktionsbasis vor allem in Nordamerika und China beeinflusste die Exporttätigkeit der Branche aus Deutschland heraus negativ. Während 2013 in Summe noch knapp 900.000 Pkw aus deutscher Produktion in die USA und nach China gingen, was gut einem Fünftel aller deutschen Pkw-Exporte entsprach, waren es gut zehn Jahre später etwa 30 bis 40% weniger Autos. Der Großteil der weiter gestiegenen Autonachfrage in diesen Märkten wird im Jahre 2025 durch lokale Fertigung bedient. Zudem wurden die Fabriken im Ausland im Verlauf der Jahre verstärkt für Exporte z.B. nach Westeuropa genutzt. Dies traf zunächst vor allem auf die Werke in den USA und Mexiko zu, ab 2020 jedoch auch auf jene in China.

Szenario 1: China und Nordamerika beliebte Produktionsstandorte

Szenario 1: Autonachfrage in Westeuropa sorgt für Impulse

Dass in diesem Szenario sowohl die stückzahlmäßige Produktion in Deutschland als auch die Pkw-Exporte „nur“ stagnierten und nicht sanken, war einem Wechsel der Zugpferde zu verdanken. Eine entscheidende Rolle spielte die 2014 einsetzende allmähliche Erholung der westeuropäischen Autonachfrage. So lagen die durchschnittlichen Pkw-Neuzulassungen in der EU-15 zwischen 2015 und 2025 um gut 2 Mio. Einheiten (oder rd. 20%) höher als 2013. Zugleich konnten die deutschen Autohersteller ihren Marktanteil in Westeuropa von rd.

³ Reale Beispiele bestätigen diesen Trend. Zu nennen sind die (künftige) Produktion des Audi Q5 in Mexiko sowie der Stufenheckversion des Audi A3 in China, die Fertigung der X-Modelle von BMW in den USA, der C-Klasse von Mercedes ebenfalls in den USA oder des VW Golf in China; die Liste ließe sich fortsetzen.



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

50% halten. In dieser Zeitspanne wurden etwa 40% der westeuropäischen Nachfrage aus Werken in Deutschland beliefert. Daraus resultierte ein (gegenüber 2013) zusätzliches Exportvolumen von rd. 400.000 Fahrzeugen.⁴ Deutschland konnte damit am stärksten von der Erholung der Pkw-Nachfrage in Westeuropa profitieren; freilich hatte sich bestätigt, dass Westeuropa für die Autoindustrie kein Wachstumsmarkt mehr ist, sondern dass ab 2014 vor allem die Rückgänge der Vorjahre wieder ausglich werden. In unserem Szenario war es Deutschland zudem gelungen, kleinere Wachstumsmärkte besser zu erschließen und aus Deutschland zu beliefern. Dadurch konnten bis 2025 allmähliche Verluste bei den Exporten in Märkte mit steigender lokaler Fertigung kompensiert werden.

Szenario 2: neue Dynamik

Szenario 2: Erweiterungsinvestitionen vor allem im Premiumsegment

Im zweiten Szenario erfuhr der Automobilstandort Deutschland bis 2025 neuen Schwung. Zwar investierten die deutschen Hersteller und Zulieferer auch in diesem Szenario mehr im Ausland als in der Heimat. Dennoch gewannen im Inland Erweiterungsinvestitionen an Bedeutung, u.a. weil neue Modelle vor allem im Premiumsegment auf den Markt gebracht wurden, die in Deutschland dank anhaltender Produktivitätsfortschritte auch 2025 noch profitabel gebaut werden können. Deutschland zählt im Vergleich zu anderen Autonationen nicht bei allen Standortfaktoren zur Spitzengruppe, aber das Gesamtpaket überzeugt auch ausländische Investoren; gerade Erfolge im Bereich der Prozessautomatation (Industrie 4.0) sorgten für einen Produktivitätsschub in den heimischen Fabriken. Ferner hatte Anfang der 2020er Jahre ein japanischer Autohersteller ein Montagewerk in Deutschland errichtet, in dem seither Fahrzeuge der konzerneigenen Premiummarke vom Band laufen. Durch diese Maßnahme konnte das Unternehmen in Deutschland und Europa höhere Marktanteile in diesem Segment erzielen. Auch im Bereich der Zulieferer profitierte Deutschland von zusätzlichen Investitionen aus dem Ausland. Der Forschungsstandort Deutschland nimmt 2025 in der globalen Automobilindustrie nach wie vor einen Spitzenplatz ein. Den Herstellern war es in enger Kooperation mit den Universitäten gelungen, in hoher Zahl ausländische Studierende in Deutschland auszubilden und die jungen Fachkräfte anschließend auch an die Unternehmen zu binden. Dies beflügelte den technischen Fortschritt und das qualitative Wachstum und sorgte für eine große Akzeptanz neuer Technologien im Ausland.

Szenario 2: Deutsche Autohersteller bauen Marktanteil in Westeuropa aus

Auch im zweiten Szenario begünstigte die Erholung der Pkw-Nachfrage in Westeuropa die Autoproduktion in Deutschland. Deutsche Hersteller konnten sogar ihren Marktanteil weiter ausbauen. Zudem war es u.a. aufgrund günstiger Freihandelsabkommen gelungen, aufstrebende Automärkte wie Indien, die ASEAN-Staaten oder die arabischen Länder verstärkt aus Deutschland zu beliefern; der Druck, vor Ort Montagewerke zu errichten, wurde durch den Abbau von Zöllen und nicht-tarifären Handelshemmnissen abgemildert. Die Autonachfrage in China wuchs bis 2025 so stark, dass Autos, die in den lokalen Fabriken produziert werden, noch immer kaum exportiert werden. Auch global gesehen stiegen die Autoverkäufe zwischen 2015 und 2025 in unserem zweiten Szenario stärker als im ersten.

Unter dem Strich kletterte in unserem zweiten Szenario die Pkw-Produktion auf deutlich über 6 Mio. Einheiten und liegt 2025 damit um fast 20% höher als noch zehn Jahre zuvor. Das qualitative Wachstum fiel sogar noch weitaus dynamischer aus, weil der durchschnittliche Fahrzeugwert durch alternative Antriebstechnologien, Leichtbau und neue Sicherheitstechnologien, wo ein schneller technischer Fortschritt erfolgte, gestiegen war. Die Exporte sind auch 2025 noch

⁴ Dass diese Schätzung nicht überaus optimistisch ist, ist daran zu erkennen, dass 2013 die deutschen Pkw-Exporte nach Westeuropa sogar um 600.000 Einheiten unter dem Niveau von 2007 lagen.



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

das wichtigste Standbein für den Automobilstandort Deutschland, wobei die Unternehmen ihre Absatzmärkte weiter diversifiziert haben.

Szenario 3: Schleichender Verlust an Wettbewerbsfähigkeit

Szenario 3: Politische Rahmenbedingungen verschlechtern sich merklich

In unserem dritten Szenario verschlechterte sich die Position des Automobilstandorts Deutschland zwischen 2015 und 2025 allmählich. Mehrere Gründe waren dafür maßgeblich. Die politischen Rahmenbedingungen begannen in den Jahren 2014/15, sich ungünstig auf die Branche und andere Teile der Industrie auszuwirken. Erfolgreiche Reformen zur Flexibilisierung des Arbeitsmarktes und zur Verbesserung der Erwerbsbeteiligung älterer Menschen wurden nach und nach wieder zurückgenommen. Die Möglichkeiten für die Industrie, sich durch Leiharbeit oder Arbeitszeitkonten flexibel auf konjunkturelle Hochs und Tiefs einzustellen, wurden eingeschränkt. Darüber hinaus wurde der Fachkräftemangel im Bereich der nicht-akademischen Facharbeiter dadurch verschärft, dass Arbeitnehmer unter bestimmten Voraussetzungen schon im Alter von 63 Jahren in den Ruhestand gehen konnten. Dies traf die Branche und auch andere Industriezweige in dem Moment besonders hart, als die Baby-Boomer-Generation in den Ruhestand eintrat. Die deutsche Energiepolitik führte zu überdurchschnittlich steigenden Energiepreisen, was zu einer Investitionszurückhaltung bei wichtigen (energieintensiven) Zulieferbranchen wie der Metallindustrie führte und deren Innovationspotenzial schmälerte. Die enge Verzahnung der industriellen Wertschöpfungskette in Deutschland wurde so allmählich geschwächt.

Szenario 3: Standortkosten in Deutschland steigen überdurchschnittlich

Insgesamt stiegen die Standortkosten gegenüber Osteuropa und auch Teilen Südeuropas (vor allem Spanien), wo es u.a. dank einer moderaten Lohnpolitik ab 2015 allmählich wieder gelang, Investitionen aus dem Ausland anzuziehen. Während sich die deutschen Hersteller im Premiumsegment noch relativ gut in diesem Umfeld behaupten konnten, sahen sich mehrere Unternehmen im Volumensegment und auch viele Kfz-Zulieferer gezwungen, ihre Kapazitäten in Deutschland nach unten anzupassen. Dabei spielten auch die von der EU vorgegebenen CO₂-Grenzwerte für neue Pkw eine große Rolle. Denn um diese Grenzwerte zu erreichen, stiegen die durchschnittlichen Fahrzeugkosten spürbar an. Dem Kostenanstieg begegnete die Branche mit der forcierten Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland – vor allem nach Osteuropa. Die Wachstumsmärkte außerhalb Europas belieferten die Unternehmen schon ab 2020 ohnehin zu großen Teilen aus lokalen Fabriken, nicht zuletzt weil die Freihandelsabkommen nur unbefriedigende Ergebnisse lieferten und hohe Importzölle in vielen Emerging Markets noch immer an der Tagesordnung waren. Den Investitionen in Fabriken folgten Investitionen in F&E-Abteilungen im Ausland.

Szenario 3: Inländische Autoherstellung sinkt

Im Ergebnis pendelte sich die stückzahlmäßige Pkw-Produktion in Deutschland bis 2025 bei deutlich unter 5 Mio. Einheiten ein. Sogar das qualitative Wachstum sank in den meisten Jahren, wenn auch weniger stark. Insgesamt drei Autowerke im Volumensegment wurden zwischen 2015 und 2025 – trotz verschiedener politischer Rettungsversuche – geschlossen. Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie sank um etwa 100.000. Zwar half die Erholung der Autonachfrage in Westeuropa, jedoch verloren deutsche Hersteller (und der Standort Deutschland) Marktanteile, weil viele Kunden in Südeuropa nach der langen Krise noch mehr als zuvor günstige Kleinwagen nachfragten. Das deutsche Exportmodell geriet so nach und nach unter Druck.

Zwischenfazit: Die Zukunft ist ungewiss, doch einige Trends zeichnen sich ab

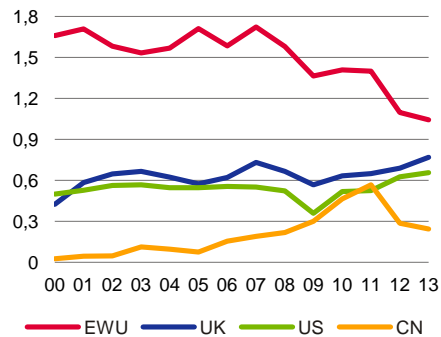
Natürlich wird keines der drei Szenarien genau so eintreten, wie es zuvor skizziert wurde. Dennoch zeichnen sich heute schon einige Trends ab. Durch alle Szenarien zieht sich eine zunehmende Lokalisierung der Produktion durch. Wer wollte es den Unternehmen verdenken, dass sie versuchen, aus den Möglich-



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Euroland verliert massiv an Bedeutung 21

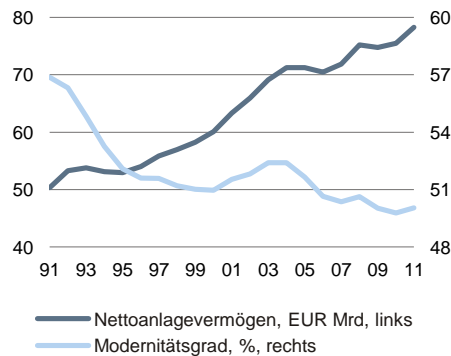
Pkw-Exporte aus Deutschland nach Absatzmärkten, Mio. Stück



Quelle: VDA

Nettoanlagevermögen* steigt, Modernitätsgrad** sinkt 22

Automobilindustrie Deutschland

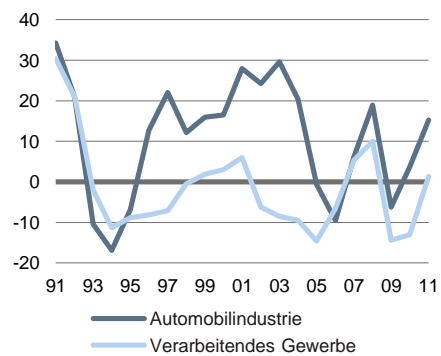


* Wiederbeschaffungspreise
** Anteil Nettoanlagevermögen am Bruttoanlagevermögen

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

Automobilindustrie investiert deutlich mehr als Industrie insgesamt 23

Anteil der Nettoanlageinvestitionen an den Bruttoanlageinvestitionen, %



Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

keiten der Globalisierung Nutzen zu ziehen? Die beiden entscheidenden Fragen sind in der Tat, wie schnell diese erfolgt und ob sie auch künftig nicht oder kaum zu Lasten des Heimatstandorts geht.

Unter dem Strich halten wir das erste Szenario für am realistischsten. Die Wahrscheinlichkeit für dieses Szenario beziffern wir auf rd. zwei Drittel. Für dieses Szenario spricht, dass sich Strukturen (gerade in relativ reifen Branchen) nicht so schnell ändern. Zwar steht die Automobilindustrie vor großen technologischen und regulatorischen Herausforderungen und erfindet sich derzeit neu (alternative Antriebstechnologien, Leichtbau, Vernetzung des Fahrzeugs, integrierte Mobilitätskonzepte, autonomes Fahren usw.). Diese Trends betreffen aber nicht einen spezifischen Standort, sondern sind mehr oder weniger global wirksam. Ein weiterer Grund für die hohe Eintrittswahrscheinlichkeit von Szenario 1 ist, dass die deutsche Automobilindustrie kein Interesse daran hat, ihre Heimat dauerhaft zu schwächen. Wenngleich die Wertschöpfungskette in der Branche immer internationaler wird, macht der Slogan „Made in Germany“ (oder „Engineered in Germany“) einen Teil des Erfolgs der deutschen Autohersteller aus. Zudem ist Deutschland einer der wichtigsten Absatzmärkte für Premiumfahrzeuge. Dass die zunehmende Lokalisierung der Produktion gerade in China negativ auf das Exportpotenzial Deutschlands wirkt, ist an der Entwicklung der Pkw-Exporte nach China zu erkennen: Diese lagen 2015 um 57% unter dem Niveau von 2011, wobei hier auch Änderungen in der statistischen Abgrenzung relevant sind.

Dem zweiten Szenario würden wir eine Wahrscheinlichkeit von weniger als 10% beimessen. Letztlich ist aus heutiger Sicht zu bezweifeln, dass in einem Hochlohnstandort wie Deutschland, wo die Autonachfrage perspektivisch nicht mehr wächst und wo die Autoindustrie bereits auf eine extrem hohe Exportquote kommt, umfangreiche Erweiterungsinvestitionen getätigt werden.

Dass dritte Szenario versehen wir mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von immerhin rd. 25%. Vor allem die politischen Aspekte, die in diesem Szenario beschrieben werden, stimmen nachdenklich. Denn die Große Koalition ist tatsächlich dabei, mit gut gemeinten arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen erfolgreiche Reformen der Vergangenheit zurückzunehmen, während sie paradoxerweise gleichzeitig von der EU-Peripherie genau solche Reformen einfordert.⁵ Ob alle Vorhaben auch tatsächlich umgesetzt werden und ob die Auswirkungen auf die Unternehmen dann tatsächlich so negativ ausfallen werden, wie im Szenario skizziert, steht auf einem anderen Blatt. Aber die Politik muss berücksichtigen, dass sich Deutschland im Wettbewerb mit anderen Standorten befindet. Man hat den Eindruck, dass die Zeiten vergessen sind, in denen Deutschland als der „kranke Mann Europas“ galt.

4. Politische Handlungsoptionen zur Stärkung des Automobilstandorts Deutschland

Die deutschen Automobilunternehmen werden auch in den nächsten Jahren bestrebt sein, die aus ihrer Sicht optimalen Standortentscheidungen zu treffen. Zwar gibt es in der Branche ein starkes Bekenntnis zum Heimatmarkt, aber Investitionen im In- und im Ausland müssen in erster Linie langfristig wirtschaftlich tragfähig sein. Die Politik kann natürlich dazu beitragen, dass Investitionen im Inland für die Automobilindustrie attraktiver werden. Die in den Szenarien erwähnten Politikfelder zeigen den möglichen Handlungsbedarf an:

- Arbeitsmarktpolitik: Deutschland ist hinsichtlich der Automobilindustrie ein Hochlohnstandort. Die hohen Löhne und Lohnnebenkosten konnten in der Vergangenheit häufig durch flexible Arbeitszeitmodelle und den Einsatz von

⁵ Zum Koalitionsvertrag siehe: Böttcher, Barbara und Klaus Günter Deutsch (2013). Große Koalition – kleinmütige Politik. Deutsche Bank Research. Standpunkt Deutschland. Frankfurt am Main.

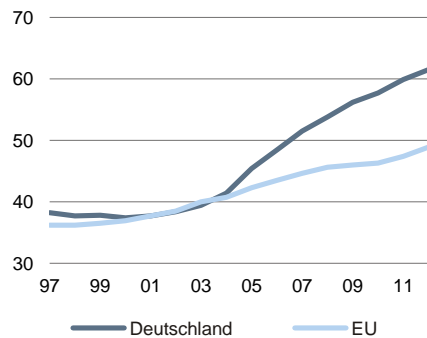


Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Ältere aktiver im Arbeitsmarkt

24

Erwerbstätigenquote der 55- bis 64-Jährigen, %

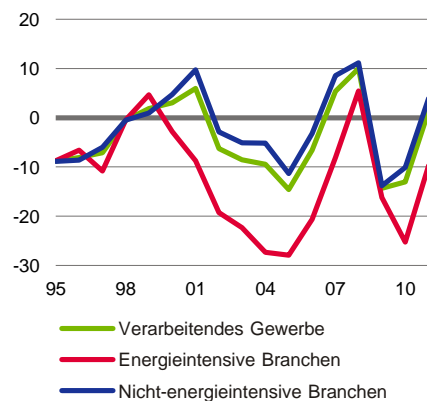


Quellen: Eurostat, Statistisches Bundesamt

Energieintensive Branchen fahren Anlagen auf Verschleiß

25

Anteil der Nettoanlageinvestitionen an den Bruttoanlageinvestitionen, %

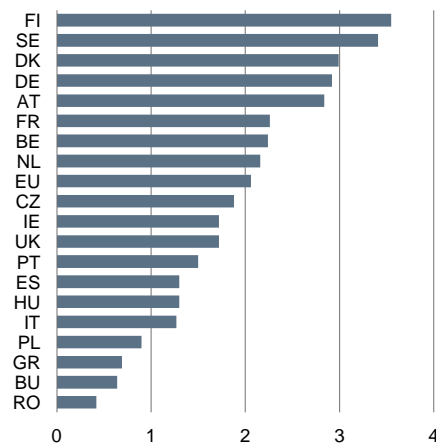


Quelle: Statistisches Bundesamt

Hohe F&E-Intensität in Nordeuropa

26

Anteil aller F&E-Ausgaben am BIP, %, 2012*



* Teilweise vorläufige oder geschätzte Daten

Quelle: Eurostat

Leiharbeitern oder durch Werkverträge ausgeglichen werden. Zwar ist nachvollziehbar, dass die Politik Missbrauch in diesem Bereich verhindern will, aber eine pauschale Verurteilung von Leiharbeit und Werkverträgen ist nicht angebracht. Die „Rente mit 63“ dürfte sich ebenfalls negativ auf die Branche auswirken, da sie das Fachkräftepotenzial schmälert. Besser wäre es, Maßnahmen zu unterstützen, die dazu beitragen, ältere Menschen produktiv und unter Berücksichtigung ihrer besonderen Bedürfnisse in den Wertschöpfungsprozess einzubinden. In den letzten Jahren ist der Anteil älterer Menschen an den Erwerbspersonen in Deutschland stark gestiegen.

- **Energiepolitik:** Die ambitionierte deutsche Energie- und Klimapolitik hat dazu geführt, dass die Energiepreise in Deutschland weltweit zu den höchsten zählen; dies gilt vor allem für Strom. Zwar produziert die Automobilindustrie in Deutschland selbst nicht energieintensiv, wichtige Zulieferbranchen wie die Metallindustrie jedoch sehr wohl. Hier und in anderen energieintensiven Industriezweigen hat bereits ein schleicher Prozess der De-Industrialisierung begonnen.⁶ Um die industrielle Wertschöpfungskette in Deutschland nicht (weiter) zu schwächen, benötigen energieintensive Branchen, die im internationalen Wettbewerb stehen, auch künftig eine Sonderbehandlung. Angesichts der ambitionierten energiepolitischen Ziele in Deutschland wird es schwer sein, eine weitere überdurchschnittliche Verteuerung der Energiekosten zu vermeiden.
- **Bildungspolitik:** Deutschland ist als rohstoffarmes Land besonders abhängig von seinem Humankapital. Dies gilt nicht zuletzt für die forschungsintensive Automobilindustrie. Es ist daher wichtig, die staatlichen Ausgaben für Bildung, Forschung und Entwicklung auf einem hohen Niveau zu verstetigen. Natürlich trägt auch die Industrie selbst einen großen Teil der Verantwortung, vor allem im Bereich Weiterbildung.
- **Infrastrukturpolitik:** Es gibt in der Politik seit Jahren kein Erkenntnisproblem, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf Verschleiß gefahren wird. Höhere Ausgaben für Straßen, Brücken und Schienenwege scheitern dagegen vor allem an den Finanzierungsengpässen der öffentlichen Hand bzw. am Vorrang von konsumtiven vor investiven Ausgaben. Damit vor allem die Verkehrsinfrastruktur nicht noch mehr zu einem Engpassfaktor wird und effiziente Produktionsabläufe (nicht nur) in der Automobilindustrie verhindert, müssen die Verkehrsausgaben dauerhaft erhöht werden und die zweckgebundene Nutzerfinanzierung erweitert werden. Die so genannte Daehre-Kommission hat 2012 das Finanzierungsdefizit nur für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf EUR 7,2 Mrd. pro Jahr geschätzt. Die geplanten höheren Ausgaben in der laufenden Legislaturperiode von rd. EUR 5 Mrd. sind dabei zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber gemessen an den anstehenden Herausforderungen nicht ausreichend. Auch in anderen Infrastrukturbereich (z.B. Breitbandnetze) stehen umfangreiche Investitionen an.⁷
- **Handelspolitik:** Als offene, global ausgerichtete Volkswirtschaft profitiert Deutschland von einer liberalen Handelspolitik. Dies trifft besonders auch auf die Automobilindustrie zu. Um Europa (und damit Deutschland) als Produktionsstandort für die Automobilindustrie attraktiver zu machen, sollte sich die EU für eine weitere Liberalisierung des Handels einsetzen. Derzeit führt die EU mit Ländern oder Ländergruppen (z.B. USA, ASEAN- und Mercosur-Staaten, Indien) bilaterale Verhandlungen über Freihandelsabkommen oder bereitet diese vor. Während z.B. in den ASEAN-Staaten ein Abbau der hohen Importzölle hilfreich wäre, steht beim geplanten Abkommen mit den

⁶ Vgl. Heymann, Eric und Hannah Berscheid (2013). Carbon Leakage: Ein schleicher Prozess. Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen. Frankfurt am Main.

⁷ Vgl. Institut der deutschen Wirtschaft (2014). Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf. Köln.



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

USA⁸ vor allem die gegenseitige Anerkennung von technischen Standards und Normen in der Autoindustrie im Fokus (Schlagwort: „once approved – accepted everywhere“). Dadurch könnten auf beiden Seiten des Atlantiks erhebliche Kosten eingespart werden. Die Handelskosten von nicht-tarifären Hemmnissen entsprechen nach Schätzungen von Ecorys sowohl für die USA als auch für die EU einem Zollniveau von mehr als 25%.⁹

Unter dem Strich hat die Politik also einige wesentliche Stellschrauben in der Hand, über die sie die Attraktivität des Industriestandorts Deutschland positiv beeinflussen kann. Natürlich kann der Automobilstandort nur dann erfolgreich sein, wenn die hiesigen Unternehmen Produkte anbieten, die vom Kunden auch nachgefragt werden.

5. Fazit

Die Unterschiede zwischen der deutschen Automobilindustrie und der Automobilindustrie in Deutschland werden in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Der Aufbau von Produktionskapazitäten in den Wachstumsmärkten schreitet künftig voran. In einer zunehmend globalisierten Welt mit regional unterschiedlichem Wachstumspotenzial wäre alles andere auch eine Überraschung. Die Automobilhersteller werden immer versuchen, sich so an die regulatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einzelnen Ländern anzupassen, dass sie unter dem Strich möglichst dauerhaft möglichst gute Ergebnisse erzielen.

Die Expansion im Ausland muss nicht zu Lasten des Automobilstandorts Deutschland gehen. Dieser hat nämlich bestechende Vorteile, die wir in der Einleitung dieses Berichts dargestellt haben. Die Unternehmen der Branche werden darauf abzielen, auch künftig aus diesen Vorteilen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen und diese weiter auszubauen. Die Voraussetzungen sind gut, dass Deutschland auch 2025 noch eines der wichtigsten Produktionsländer in der globalen Automobilindustrie sein wird. Allerdings bedarf es stetiger Anstrengungen, um dieses Ziel zu erreichen: Bei den Unternehmen genießen die technologische Weiterentwicklung des Autos unter Beachtung der Kosten sowie stetige Produktivitätsverbesserungen hohe Priorität. Und für die Politik gilt es, verlässliche und unternehmensfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)

⁸ Vgl. Deutsch, Klaus Günter (2013). Atlantische Einheit im weltweiten Wettbewerb. T-TIP in Perspektive. Deutsche Bank Research. EU-Monitor. Frankfurt am Main.

⁹ Ecorys Nederland BV (2009). Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis. Final Report to DG Trade. Rotterdam.



Zukunft des Automobilstandorts Deutschland

Verantwortlich für diese Studie ist Deutsche Bank Research. Wir danken dem VDA – Verband der Automobilindustrie für die Bereitstellung von Daten. Die Analysen und Prognosen in dieser Studie entsprechen allein der Einschätzung des Autors. Weder der Autor noch die Deutsche Bank haben für diese Einschätzung ein Honorar erhalten.

© Copyright 2014. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.

Druck: HST Offsetdruck Schadt & Tetzlaff GbR, Dieburg