

Informationsdienst für Entscheider in Politik und Wirtschaft

Inhalt

CO₂-Reduzierung spürbar erfolgreich	2
Deutschland ist internationaler Vorreiter bei der CO ₂ -Reduktion im Straßenverkehr. Seit einem Jahrzehnt sinken die verkehrsbedingten ...	
<hr/>	
Schwerpunkt: Nutzfahrzeug-, Anhänger-, Aufbauten- und Containerindustrie	
Talfahrt bremsen – neue Absatzbrücken bauen	3
Im freien Fall – dieses ungeschönte Fazit müssen wir ziehen für die Marktsituation der deutschen Nutzfahrzeugindustrie nach dem ersten ...	
Die deutsche Anhänger- und Aufbautenindustrie	4
Die deutsche Anhänger- und Aufbautenindustrie stellt einen bedeutenden Teil der gesamten Automobilindustrie in Deutschland dar. Von den ...	
Flankierende Maßnahmen erforderlich – auch auf europäischer Ebene	5
Damit die deutschen Hersteller von Nutzfahrzeugen, Anhängern, Aufbauten und Containern ihre Innovationskraft und Produktqualität ...	
<hr/>	
Die Umweltprämie wirkt	6
Als klarer Konjunkturstabilisator hat sich die Umweltprämie für viele Unternehmen der Automobilindustrie bewährt. Aktuelle ...	
F&E-Leistungen auf Rekordniveau	7
Als klares Bekenntnis zum Innovationsstandort Deutschland sieht die deutsche Automobilindustrie ihre bislang höchsten Investitionen für ...	
Restriktive Kreditvergabe ist Realität	8
Die ursprüngliche Finanzkrise hat sich längst zu einer globalen Wirtschaftskrise ausgeweitet. Auf die Automobilindustrie wirkt sich ...	
Freihandel – Herausforderungen und Chancen für die deutsche Automobilindustrie	9
Sieben von zehn Fahrzeugen, die in Deutschland vom Band rollen, werden im Ausland verkauft – freier Handel ist für die deutsche ...	
Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) – Ein Test stellt alle Pkw auf den Prüfstand	10
Ab dem 1. Juli ist der CO ₂ -Ausstoß ausschlaggebend für die Berechnung der Kfz-Steuer für neue Pkw-Modelle in Deutschland. Die Abgabe ...	
Erleben, was bewegt – 63. IAA Pkw 2009	11
Mit der Einladung „Erleben, was bewegt“ findet in der zweiten Septemberhälfte die 63. Internationale Automobil-Ausstellung Pkw ...	
Impressum	11

CO₂-Reduzierung spürbar erfolgreich

Deutschland ist internationaler Vorreiter bei der CO₂-Reduktion im Straßenverkehr. Seit einem Jahrzehnt sinken die verkehrsbedingten Kohlendioxid-Emissionen in Deutschland stärker als in jedem anderen Industrieland weltweit: Seit 1999 verringerten sie sich auf deutschen Straßen um gut 18 Prozent.

Diese erfolgreiche Bilanz ist wesentlich auf neue Modelle der deutschen Automobilhersteller zurückzuführen, die mit ihrer innovativen Fahrzeugtechnik in allen Segmenten stetig weniger Sprit benötigen. Im ersten Quartal des Jahres 2009 lag der durchschnittliche CO₂-Wert aller neu zugelassenen Pkw in Deutschland auch dank der Umweltprämie bei nur 154,9 g/km. Das sind knapp sechs Prozent weniger als im Vorjahr. Die deutschen Marken waren mit einer CO₂-Reduktion ihrer Automobile von insgesamt minus 5,5 Prozent abermals spürbar erfolgreicher als z.B. die Franzosen, die sogar um 1,1 Prozent zulegten. Das Ziel der deutschen Automobilhersteller und -zulieferer bleibt konsequent auf eine weitere Verbrauchsreduzierung hin ausgerichtet.

Kraftstoff und Emissionen zu reduzieren, ist längst keine Zukunftsmusik mehr. Das gelingt den Unternehmen jeden Tag. Schlüsselworte für diese Erfolge sind verminderte Fahrzeuggewichte, Start-Stopp-Automatik, Partikelfilter beim Diesel-Pkw, Abgasnachbehandlung beim Lkw, innovative Verbesserungen der Motorentechnik, und, und, und. Die Ingenieure der deutschen Automobilindustrie heben dabei die weiteren Sparpotentiale der Benzin- und Dieseltechnologie mit immer neuen Ideen. Auf rund 25 Prozent beläuft sich das Einsparpotential, das in den kommenden Jahren in der klassischen Antriebstechnik noch gehoben werden kann.

Momentan bieten die Hersteller der deutschen Automobilindustrie 89 Modelle an, die pro 100 km nur 5 Liter Kraftstoff oder weniger verbrauchen. Die Zahl dieser sparsamen Modelle hat sich binnen der vergangenen zwei Jahre nahezu verdoppelt. 80 Modelle davon fahren mit der Clean-Diesel-Technologie der deutschen Automobilindustrie.

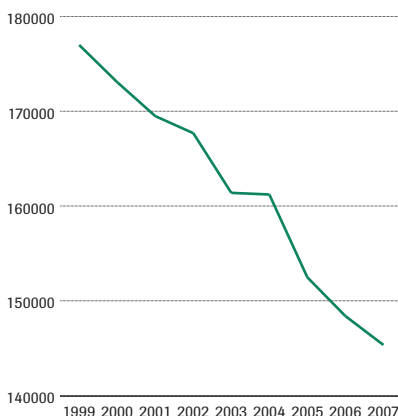
Parallel dazu verfolgen die Hersteller und Zulieferer ihren Weg weg vom Öl hin zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Auch in der momentanen Wirtschaftskrise setzen wir alles daran, um weiterhin mit den höchsten F&E-Budgets und den meisten Patenten im weltweiten Vergleich der Automobilindustrien nachhaltige Antriebskonzepte – zu bezahlbaren Preisen – so rasch wie möglich auf den Markt zu bringen. Die Kombination aus optimierten klassischen und marktreifen alternativen Technologien ist unsere Fächerstrategie, um dem Null-Emissions-Auto der Zukunft zügig näher zu kommen.

Übergreifend gilt: Innovationen setzen Investitionen voraus. Und investieren kann nur derjenige, der erfolgreich ist. Erfolg hat die deutsche Automobilindustrie nicht zuletzt auch deshalb, weil sie mit den umweltfreundlichsten Premiumprodukten weltweit die Sympathie der Kunden gewinnt. Diese Premiumprodukte haben im Vergleich zum Volumenmarkt einen geringeren Anteil an der CO₂-Bilanz des Straßenverkehrs. Der Anteil der Neuzulassungen von Oberklassewagen und Fahrzeugen der gehobenen Mittelklasse beträgt gerade einmal 4 Prozent im Verhältnis zu allen anderen Fahrzeugsegmenten. Ihre ökonomische Bedeutung und ihre Rolle als Technologieführer sind demgegenüber ungleich größer. Dieses Strukturmerkmal sollte bei allen praktischen Entscheidungen im Bereich des Automobilbaus berücksichtigt werden.

89 Modelle

Momentan bietet die deutsche Automobilindustrie 89 Modelle an, die pro 100 km nur höchstens 5 Liter Kraftstoff verbrauchen. Die Zahl hat sich binnen zwei Jahren nahezu verdoppelt und wird weiter steigen.

CO₂ Emissionen des deutschen Straßenverkehrs
Einheiten in Tonnen



Quelle: OSD

Schwerpunkt: Nutzfahrzeug-, Anhänger-, Aufbauten- und Containerindustrie

Talfahrt bremsen – neue Absatzbrücken bauen

Im freien Fall – dieses ungeschönte Fazit müssen wir ziehen für die Marktsituation der deutschen Nutzfahrzeugindustrie. Die Krise auf den weltweiten Automobilmärkten hat sich weiter verschärft, und weder Innovationsstärke noch Effizienz- oder Klimaschutzfolge verschonen unsere Hersteller und Zulieferer von den höchsten Auftragsrückgängen seit Jahrzehnten.

Der Bestelleingang aus dem In- und Ausland für schwere Lkw ging bereits mit Beginn der Finanzkrise im 4. Quartal 2008 um rund 80 Prozent zurück. Im ersten Quartal 2009 setzte sich dieser Negativtrend ungebremst fort. Die Kapazitätsauslastung bei den Lkw-Herstellern ist laut ifo-Institut auf einen Wert unter 50 Prozent abgerutscht – Vor einem Jahr lag die Auslastung noch bei 115 Prozent.

Auch für die Hersteller von Anhängern, Aufbauten und Containern nimmt die Absatzkrise teilweise existenzbedrohende Züge an. Denn die meist mittelständisch geprägten Unternehmen sind technisch, personell und ökonomisch eng mit der Nfz-Industrie verbunden. Auftragseingänge sind seit Mitte des Jahres 2008 rückläufig und in den vergangenen Monaten mit einem Minus von teilweise über 90 Prozent regelrecht eingebrochen.

Die Krise beschränkt sich nicht auf Deutschland, sondern hat alle wichtigen Nutzfahrzeugmärkte europa- und weltweit erfasst. Eine solche Talfahrt hat in dieser Geschwindigkeit und Ausprägung bislang nicht stattgefunden, die Talsohle ist noch nicht erkennbar. Während ausländische Anhänger- und Aufbautenhersteller kurz davor stehen, vom Markt zu verschwinden, bzw. ihre Fertigung bereits einstellen mussten, passen die deutschen Hersteller ihre Kapazitäten dem dramatischen Auftragsseinbruch derzeit mit dem Abbau von Arbeitszeitkonten, verlängerten Werksferien, Freisetzung von Zeitarbeitern und mit Kurzarbeit an. Gleichwohl sind auch die heimischen Unternehmen zunehmend gezwungen, ihre Produktion ausnahmslos, auf Sicht' zu fahren. Fakt ist: Auch die deutsche Anhänger- und Aufbautenindustrie hat mit dem stärksten Auftragsrückgang seit Jahrzehnten zu kämpfen.

Zu alledem sind die deutschen Hersteller von Nutzfahrzeugen, Anhängern, Aufbauten und Containern heftiger von der Krise betroffen als ihre europäischen Mitbewerber.

Stärkster Auftragsrückgang seit Jahrzehnten

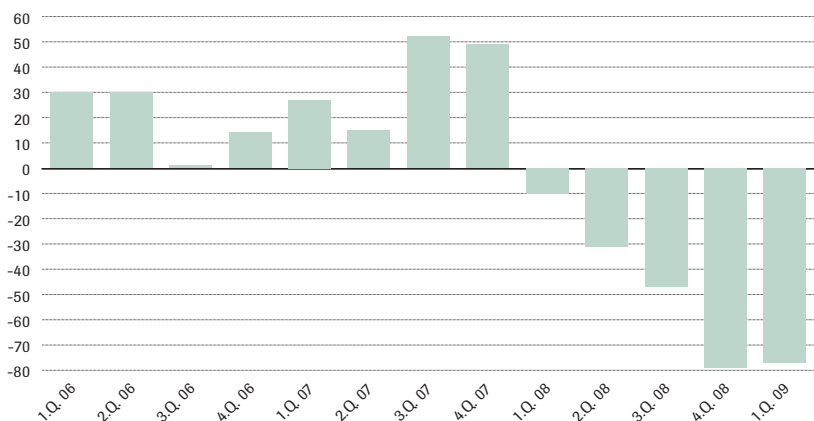
Deutsche Nfz-Industrie

Das Nutzfahrzeug wurde in Deutschland erfunden, um Menschen und Güter zu transportieren. Inzwischen erfolgen über 87 Prozent der gesamten Personenverkehrsleistungen in Deutschland und über 72 Prozent der Güterverkehrsleistung auf der Straße.

Nutzfahrzeuge werden unterschieden in leichte Nutzfahrzeuge, z. B. Transporter, mittelschwere Nfz wie z.B. Speditions-Lkw und schwere Nfz (z.B. Sattelzüge). Für unterschiedliche Transportanforderungen und Nfz-Modelle werden individuelle Anhänger, Aufbauten und Containerlösungen produziert. Weiterhin zählen auch Reise- und Omnibusse, Rettungswagen, Löschzüge, Straßenreinigungsfahrzeuge, etc. zu den Nutzfahrzeugen.

Die Nfz-Industrie in Deutschland ist ein wichtiger Beschäftigungsmotor. Allein in der Nutzfahrzeugproduktion arbeiten rund 200.000 Beschäftigte – dies entspricht etwa 27 Prozent aller Beschäftigten in der Automobilindustrie.

Auftragseingänge Nfz über 6t (ohne Busse)
Veränderungen in Prozent



Quelle: VDA

Schwerpunkt: Nutzfahrzeug-, Anhänger-, Aufbauten- und Containerindustrie

Mauterhöhung verhindert neue Investitionen

ber. Denn ihre Kunden, die hauptsächlich im Transportgewerbe tätig sind, werden nicht nur von der allgemeinen Finanzkrise belastet, sondern seit dem Jahreswechsel auch noch von der Mauterhöhung auf deutschen Autobahnen. Und jeder Euro, der nun zusätzlich für die Maut gezahlt wird, kann nicht mehr in eine Modernisierung der Fahrzeugflotte investiert werden.

Angesichts dieser zusätzlichen Ertragsbremse wird das Transportgewerbe absehbar kaum in der Lage sein, neue Lkw, Anhänger und Aufbauten anzuschaffen. Die deutschen Hersteller müssen sich in der Folge auf eine lange und scharfe Rezession einstellen. Somit kommen auch die technologischen Innovationen für Umwelt und Klima nur verzögert zur Anwendung.

Die Deutsche Anhänger-, Aufbauten- und Containerindustrie

Die deutsche Anhänger- und Aufbautenindustrie stellt einen bedeutenden Teil der gesamten Automobilindustrie in Deutschland dar. Von den insgesamt 200.000 Beschäftigten in der deutschen Nutzfahrzeugindustrie entfallen ein Fünftel der Arbeitsplätze auf die Produktion, Reparatur und den Vertrieb von Aufbauten und Anhängern.

Dabei kann die Innovationsführerschaft der Unternehmen in diesen Zeiten ein Schlüssel sein, die Krise zu meistern. Um den dafür nötigen Liquiditätsfluss wieder in Gang zu setzen, haben sich bislang erprobte ökonomische Hilfsmodelle als wirkungslos erwiesen. Mit den Konjunkturprogrammen in Deutschland und Europa gehen Unternehmen und Politik gemeinsam neue Wege. Damit diese Programme ihre Wirkung entfalten können, ist den Unternehmen von Seiten der Banken und Kreditversicherer uneingeschränkt Zugang zu den beschlossenen Maßnahmen zu gewähren – insbesondere mit Blick auf die Kredit- und Bürgschaftsprogramme.

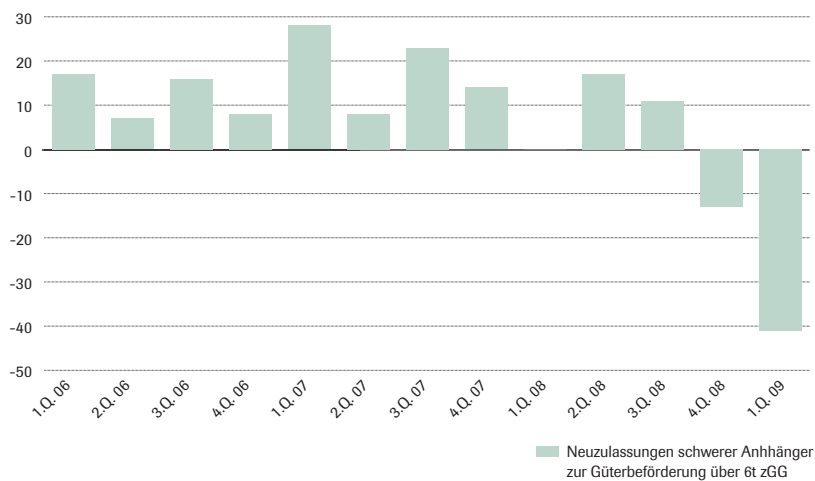
Einige große Hersteller haben nicht nur für Deutschland, sondern auch für Europa eine wichtige Bedeutung – sie sind schon längst European Player mit industrialisierter Fertigung und einer europaweiten Präsenz geworden. Die Exportquote der deutschen Anhänger- und Aufbautenhersteller liegt heute bei einigen Unternehmen weit über 60 Prozent.

Bei alledem besitzen binnenmarktorientierte Maßnahmen eine enorm wichtige Brückenfunktion zur Stützung der Wertschöpfungskette und damit zur Sicherung der Arbeitsplätze – selbst bei einer exportorientierten Branche wie der Nutzfahrzeugindustrie. Das hat die Bundesregierung für den Pkw-Markt mit ihren wirksamen Impulsen des Konjunkturpaketes bereits umgesetzt. Verantwortungsvolle politische Rahmenbedingungen sollten auch für den Nutzfahrzeugmarkt in die bestehenden Instrumente sinnvoll integriert werden.

Es ist zu befürchten, dass sich die Branche längerfristig auf ein Geschäft mit der Nutzfahrzeugindustrie einstellen muss, das mit drakonischen Kapazitätsanpassungen und schlimmstenfalls mit dem Ausscheiden deutscher Unternehmen aus dem Markt verbunden sein wird.

Dies allerdings hätte nicht nur erheblich negative Auswirkungen auf die Beschäftigung der deutschen Anhänger- und Aufbautenbranche, sondern würde den finanzstarken chinesischen Herstellern, die seit geraumer Zeit vehement versuchen, Fuß im europäischen Anhänger- und Aufbautengeschäft zu fassen, die Tore für einen Markteintritt weit öffnen.

Neuzulassungen schwere Anhänger zur Güterbeförderung
Veränderungen in Prozent



Quelle: VDA

Schwerpunkt: Nutzfahrzeug-, Anhänger-, Aufbauten- und Containerindustrie

Flankierende Maßnahmen erforderlich – auch auf europäischer Ebene

Damit die deutschen Hersteller von Nutzfahrzeugen, Anhängern, Aufbauten und Containern ihre Innovationskraft und Produktqualität weiter einsetzen können, wird es entscheidend darauf ankommen, ob und wie die allgemeinen Konjunkturprogramme in aller Welt wirken. Aber auch unter der Voraussetzung, dass die Instrumente greifen, kann frühestens 2010 mit ersten Anzeichen für eine wirtschaftliche Besserung gerechnet werden. Daher sehen wir folgende Maßnahmen als flankierende Hilfestellungen für die Bedrohung der Nfz-Branche, inklusive der Hersteller und Zulieferer für Anhänger, Aufbauten und Container. Die Vorschläge stützen die inländische Nachfrage, helfen bei der Verjüngung der Flotte und vermeiden negative Umkehreffekte.

1. Abschreibungsbedingungen verbessern

Die im Konjunkturpaket I festgelegte degressive Abschreibung in Höhe von 25 Prozent sollte nicht nur beim Kauf, sondern auch beim Leasing möglich sein. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beweglicher Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens sollte nach Auslaufen der degressiven AfA von bisher neun auf vier Jahre verkürzt werden.

2. Öffnung der Umweltprämie für Transporter zugunsten gewerblicher Kunden

Die erweiterte Umweltprämie sollte zugunsten gewerblicher Kunden – wie in Frankreich und Italien – auch für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5t Gesamtgewicht (z.B. Transporter) gelten.

Angesichts der strengen Kennzeichnungsverordnungen in städtischen Umweltzonen wäre die Umweltprämie für dieses Segment z.B. für Handwerksbetriebe oder Kurierdienstleister ein sinnvoller Anreiz, auf klimaschonendere Nutzfahrzeuge umzusteigen.

3. Beschaffungsaktivitäten der öffentlichen Hand vorziehen

Damit der Brückenschlag zum nächsten Aufschwung gelingt, sollte die öffentliche Hand ihre geplanten Investitionen vorziehen, um kommunale und regionale Wirtschaftskräfte zu stärken. Dazu gehören auch Erneuerungsprogramme für kommunale Fahrzeuge und Omnibusse des Öffentlichen Personennahverkehrs, die positive Folgen für Ökologie, Ökonomie und Verkehrssicherheit haben. Auch ein Vorziehen von Beschaffungsaktivitäten des Bundes sollte in allen Bereichen geprüft werden.

4. Belastungsmoratorium einführen – insbesondere auf europäischer Ebene

Eine Impulse setzende Politik würde konterkariert, wenn die EU-Kommission in dieser schweren Krise an Gesetzgebungsvorhaben festhält, die auf zusätzliche Verunsicherungen und Belastungen hinauslaufen. Vielmehr sollte sich die Kommission auf ein Belastungsmoratorium zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft verständigen:

Die kostenträchtige Gesetzesinitiative zur CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge (N1) sollte mit Blick auf die dramatische Lage der europäischen Nfz-Industrie und des Transportgewerbes auf post-rezessive Zeiten verschoben werden.

Schwere Lkw müssen ab 31.12.2013 die neuen EURO VI-Abgasnorm erfüllen; neue Fahrzeugtypen bereits zum 31.12.2012. Die Entwicklung neuer Motoren würde die europäischen Nutzfahrzeughersteller mit Kosten in Höhe von bis zu 6 Milliarden Euro belasten. Diese Ausgaben sind angesichts der dramatisch wegbrechenden Marktnachfrage derzeit nicht zu erwirtschaften.

Die EURO VI-Abgasnorm sollte daher um mindestens zwei Jahre verschoben werden.

5. Technologieoffensive auf EU-Ebene fördern

Auf EU-Ebene stellt die Europäische Investitionsbank (EIB) 2009 und 2010 dezidiert jeweils 4 Milliarden Euro als Kreditvolumen für umweltfreundlichen Verkehr bereit, mit der die Hersteller von Kraftfahrzeugen und anderen Verkehrsmitteln sowie

ihre Komponentenzulieferer unterstützt werden sollen. Schon jetzt zeichnet sich aufgrund der enorm hohen Nachfrage bereits ab, dass die eingestellten Mittel frühzeitig erschöpft sein werden. Daher ist sicherzustellen, dass die jährlichen Mittel sowohl insgesamt als auch pro Unternehmen aufgestockt und Innovationen – auch seriennahe Projekte – der Nutzfahrzeugindustrie gleichberechtigt neben Investitionsvorhaben der Pkw-Industrie gefördert werden.

2,5 Millionen

Zweieinhalb Millionen Menschen in Deutschland haben einen Arbeitsplatz, der direkt und indirekt von Nutzfahrzeugen abhängt, sei es bei der Herstellung, den Vertrieb, der Wartung oder Nutzung.

Die Umweltprämie wirkt

Als klarer Konjunkturstabilisator hat sich die Umweltprämie für viele Unternehmen der Automobilindustrie bewährt. Aktuelle Zulassungsanalysen zeigen: Die Umweltprämie hilft, die Krise abzufedern und in der angespannten Wirtschaftslage den Autoabsatz deutlich anzukurbeln. Unterstützt wird diese stabilisierende Funktion durch die Umstellung der Kfz-Steuer auf den CO₂-Ausstoß.

Die Mischung aus dem aktuellen Impuls der Umweltprämie und der langfristigen Planungssicherheit für Kunden über die Kfz-Steuerreform schlägt sich unmittelbar in den aktuellen Marktzahlen nieder. So verzeichneten die deutschen Hersteller im April einen Zuwachs des inländischen Auftragsbestandes auf 602.000 Einheiten - das ist das höchste Volumen seit 1999! Darüber hinaus stieg der Absatz von Jahreswagen deutlich an, allein im April um zwei Drittel.

Die Umweltprämie dient gleichermaßen Ökonomie und Ökologie. Denn sie ist einerseits Jobmotor, weil sie Arbeitsplätze bei Herstellern und Zulieferern in Deutschland sichert und vielerorts zu einem Ende der Kurzarbeit geführt hat. Andererseits dient die Umweltprämie dem Umweltschutz, denn sie ermöglicht dem Kunden die Anschaffung neuer umweltfreundlicher und effizienter Autos. Hier besteht ein erhebliches Potential für den Umweltschutz. Noch halten rund 30 Prozent der Pkw, die auf deutschen Straßen fahren, lediglich die Emissionswerte der Abgasstufe Euro 2 und schlechter ein. Wenn alle Pkw allein bereits Euro 4 erfüllen würden, gingen auf einen Schlag die Stickoxidemissionen um die Hälfte und die Feinstaubemissionen gar um rund 90 Prozent zurück.

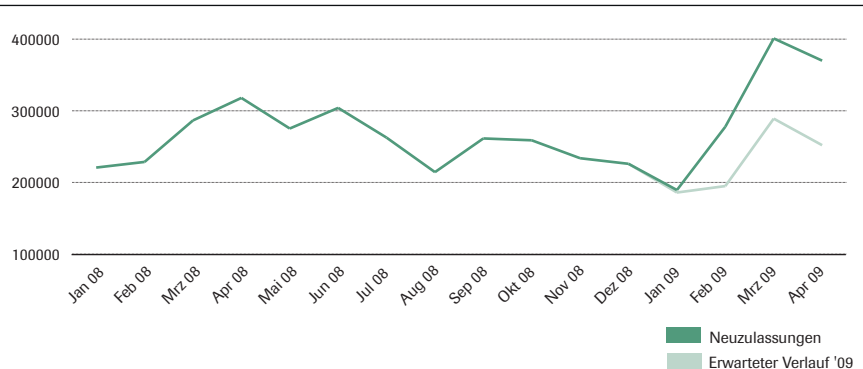
Zwei Millionen Tonnen CO₂

Wenn das Durchschnittsalter der Autos auf deutschen Straßen um ein Jahr verjüngt wird auf 7,5 Jahre, dann werden 800.000 Liter Kraftstoff eingespart. Das entspricht einer CO₂-Minderung von 2 Millionen Tonnen.

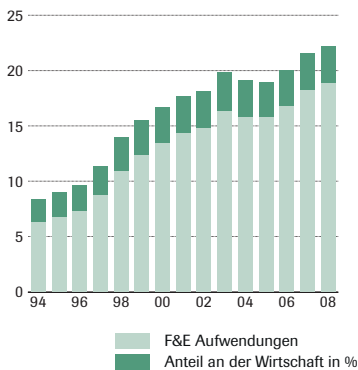
Zudem hilft eine Erneuerung des Fahrzeugbestandes spürbar Kraftstoff und damit CO₂ zu sparen. Allein wenn es gelänge, den Altersdurchschnitt der Autos auf unseren Straßen nur um ein Jahr zu reduzieren, also von heute im Durchschnitt 8,5 Jahre auf 7,5 Jahre, dann könnten sofort 800.000 Liter Kraftstoff gespart werden - das entspricht einer CO₂-Minderung von zwei Millionen Tonnen.

Bei der Verlängerung der Umweltprämie ist jedoch zu klären, dass der Begriff „Jahreswagen“ neu definiert wird (12 Monate plus 2) und zum anderen auch leichte Nutzfahrzeuge (Transporter) zugunsten gewerblicher Kunden förderfähig werden. Besonders mit Blick auf Handwerksbetriebe in Deutschland und die strengen Anforderungen in städtischen Umweltzonen ist das eine sinnvolle Verstärkung ihrer stabilisierenden Wirkung für weitere Zielgruppen und für weitere Automobilsegmente.

Umweltprämie: Verlauf der ersten Monate 2009



Quelle: VDA

F&E Aufwendungen
in Milliarden Euro


Quelle: VDA

F&E-Leistungen auf Rekordniveau

Als klares Bekenntnis zum Innovationsstandort Deutschland sieht die deutsche Automobilindustrie ihre bislang höchsten Investitionen für Forschung und Entwicklung (F&E): Im Laufe des vergangenen Jahres wandten Hersteller und Zulieferer insgesamt knapp 19 Milliarden Euro für die Entwicklung innovativer Verbesserungen rund ums Auto auf. Das sind 3,7 Prozent mehr Mittel als noch 2007. Gemäß der neuesten Analyse des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft stellt die deutsche Automobilindustrie als größter nationaler Wirtschaftszweig mit diesem Rekordwert mehr als ein Drittel aller F&E-Investitionen der gesamten deutschen Wirtschaft.

Momentan erleben Hersteller und Zulieferer eines der schwierigsten Jahre ihrer Geschichte. Gerade deshalb ist es ihr Ziel, das hohe Investitionsniveau in Forschung und Entwicklung auch im laufenden Jahr mindestens zu halten.

Mit diesem F&E-Budget auf Rekordniveau bekräftigen Hersteller und Zulieferer ihr entschiedenes Engagement für den Klimaschutz, für alternative Technologien und für mehr Verkehrssicherheit. Ein Großteil der Mittel fließt in Ideen, um Verbrennungstechnologien für einen geringen Kraftstoffverbrauch zu optimieren, um Batterien für Elektroautos weiterzuentwickeln und die zweite Generation von Biokraftstoffen an den Start zu bringen.

Das Auto ist Jobmotor und Innovationsträger Nummer eins in Deutschland, deutsche Ingenieurskunst ist weltweit sprichwörtlich geworden. Momentan arbeiteten mehr als 85.000 bestqualifizierte Personen in F&E der Automobilindustrie. Im Vergleich zum Jahr 2003 sind dies fast 5.000 Forscher und Entwickler mehr, die unsere Vision nachhaltiger Mobilität in die Tat umsetzen. An zwei Händen lässt sich dieses Leistungsniveau abzählen: Zehn Patente melden Hersteller und Zulieferer in Deutschland jeden Tag durchschnittlich an, um die Fahrzeuge von morgen noch intelligenter, sicherer und effizienter zu machen. Das sind über 3.650 Patente jährlich. Die Analyse des Stifterverbandes zeigt: Seit Jahren investiert keine Automobilindustrie weltweit mehr in F&E als die deutsche.

Auch die Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) im VDA hat ihre bereits hohen Forschungsleistungen erneut gesteigert: 2008 betreute sie Projekte in Höhe von 9,3 Millionen Euro, das ist eine Steigerung von rund 70 Prozent in den vergangenen fünf Jahren. Die Forschungsvereinigung fördert als einzige ihrer Art gemeinschaftliche, vorwettbewerbliche Projekte zwischen Automobilherstellern und Zulieferern.

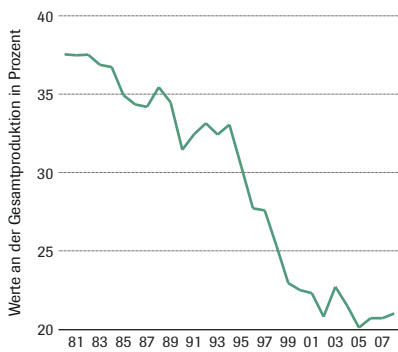
Das Umwelt- und Klimaschutzkonzept der Hersteller und Zulieferer im VDA stützt sich auf eine Bandbreite unterschiedlicher Antriebsformen: Zum einen die kontinuierliche Verbesserung des klassischen Benziners und Diesels, denn dieser wird bei allen Innovationsanstrengungen auf absehbare Zeit Rückgrat unserer Mobilität bleiben. Zum anderen die Ergänzung durch Biokraftstoffe der zweiten Generation. Und letztlich Ersatz durch alternative Antriebe und kohlenstofffreie Kraftstoffe, zum Beispiel Elektromotoren oder Wasserstoff.

Das Bekenntnis deutscher Hersteller und Zulieferer zum F&E-Standort Deutschland setzt ein investitionsfreundliches Klima voraus. Bedenkt man die vergleichsweise hohen Lohnkosten in unserem Land, sind optimale Bedingungen für Kreativität und Spitzenforschung umso wichtiger.

Zehn deutsche Auto-Patente pro Tag - ein Durchschnittswert für Spitzenleistungen

Die F&E-Erhebung des Stifterverbandes

Jährlich gibt der VDA die neuesten Zahlen zu den Forschungs- und Entwicklungs-Aufwendungen der Automobilindustrie bekannt. Dabei stützen wir uns auf die Untersuchungen des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft. Dieser wertet regelmäßig Daten von mehreren Tausend Unternehmen des Wirtschaftssektors Deutschland aus zu ihren F&E-Budgets, unter anderem auch speziell für die Automobilindustrie.

Fertigungstiefe in der deutschen
Automobilindustrie


Quelle: VDA

Innerhalb der Wertschöpfungskette eines Produktes zeigt die **Fertigungstiefe** an, wie viele Produktionsschritte der Hersteller prozentual selber ausführt und wie viele er extern erarbeiten lässt. Auf Zulieferer entfallen rund 75 Prozent der Wertschöpfung in der deutschen Automobilindustrie.

Hotlines zu den KfW-Sonderprogrammen

Fragen rund um die KfW-Kredit- und Bürgschaftsprogramme beantworten neben den entsprechenden Hausbanken auch:

Im VDA Herr Marius Baader,
baader@vda.de, Tel. 069-97507-276,
sowie die

VDA-PWC Automotive Hotline,
Tel. 069-9585-3100.

Und last but not least natürlich die
KfW-Hotline, Tel. 01801-241124.

Restriktive Kreditvergabe ist Realität

Die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen brach mit der Finanzkrise weltweit radikal ein. Nicht nur die Absatzperspektiven der Hersteller haben sich massiv eingetrübt, ebenso sind die Abrufzahlen der Zulieferer spürbar zurückgegangen.

Besonders die Unternehmen der deutschen Zulieferindustrie sind mit Liquiditätsengpässen konfrontiert. Den Unternehmen ist der Zugang zu angemessenen Krediten durch Landes- und Geschäftsbanken derzeit deutlich erschwert. In Folge der Absatzkrise haben die Geschäftsbanken und andere Finanzierungspartner ihre Risikowahrnehmung verschärft und Risikoprofile der Automobilindustrie häufig pauschal verändert.

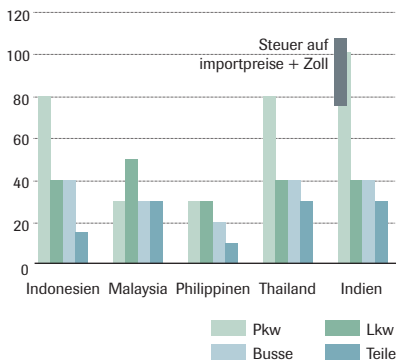
Krisenverschärfend wirkt zusätzlich die restriktive Haltung der Kreditversicherer. Die in der Automobilindustrie üblichen Zahlungsziele werden zu großen Teilen über Kreditversicherungen abgesichert. Auch in diesem Bereich haben sich die Anbieter zu einer Geschäftspolitik entschlossen, welche die Bonitätssituation der Zulieferer erheblich belastet und die Belieferung in der Kette gefährdet. Selbst kerngesunde Unternehmen, die über hochinnovative Produktportfolios verfügen und von den Herstellern als strategische Partner eingestuft werden, sehen sich mit Verschärfungen der Kreditvergabepraxis der Banken und mit gekündigten Kreditversicherungen konfrontiert.

Der VDA begrüßt die Initiative aus dem Bundeswirtschaftsministerium daher sehr, eine staatlich garantierte Rückversicherungslösung aus dem Bürgschaftsvolumen für die Kreditversicherer zu etablieren. Parallel ist das vom Landeswirtschaftsministerium NRW und PwC vorgeschlagene Modell zum Kauf der Forderungen von Zulieferfirmen an Hersteller ein sinnvoller Baustein zur Stabilisierung der Liquidität in der Lieferkette. In beiden Punkten wird sich der VDA aktiv an der Diskussion zur Ausgestaltung beteiligen, um eine zielgerichtete Umsetzung zu erreichen.

Aus unseren Analysen und aus den Gesprächen wissen wir, dass insbesondere Großbanken teilweise wenig flexibel reagieren; regional ausgerichtete Kreditinstitute tun sich vielfach leichter, Finanzierungsentscheidungen rasch umzusetzen. Vor diesem Hintergrund begrüßt der VDA das Kredit- und Bürgschaftsprogramm, welches die Bundesregierung mit dem Konjunkturpaket II bereitgestellt hat.

Es muss jedoch sichergestellt werden, dass der Zugang zu Betriebsmittelfinanzierungen durch die KfW oder durch Landesbürgschaften nicht durch mangelnde Kooperationsbereitschaft der Geschäftsbanken versperrt wird. Der VDA bietet umfassende Informationen und Beratungen zu den aktuellen Kredit- und Bürgschaftsprogrammen an. Darüber hinaus begrüßt die deutsche Automobilindustrie die Entscheidung der Bundesregierung, die Programme grundsätzlich auch für größere Unternehmen zu öffnen. Die restriktive Kreditvergabepraxis betrifft alle Teilbereiche der Branche.

Zölle in den asiatischen Schwellenländern
Zollsätze (z.T. Bandbreiten) in Prozent



Quelle: VDA

Freihandel – Herausforderungen und Chancen für die deutsche Automobilindustrie

Sieben von zehn Fahrzeugen, die in Deutschland vom Band rollen, werden im Ausland verkauft – freier Handel ist für die deutsche Automobilindustrie daher von wettbewerbsentscheidender Bedeutung. Dafür setzen wir uns auch auf unserem eigenen Heimatmarkt ein: Die Umweltprämie kommt beispielsweise allen Herstellern zugute, unabhängig vom Produktionsstandort. Und das ist richtig so. Im Vertrauen auf einen freien und fairen Handel erwarten wir aber auch von unseren Partnerländern, dass sie ihre Märkte für unsere Produkte öffnen oder offen halten.

Der VDA setzt sich mit Nachdruck für einen weltweiten Abbau von Handelshemmnissen ein, seien es hohe Zölle oder sogenannte nicht-tarifäre Handelshemmnisse, wie zum Beispiel diskriminierende technische Sonderregeln. Dabei unterstützen wir insbesondere den multilateralen Ansatz der World Trade Organisation: Nur ein Verhandlungsrahmen, der sämtliche 153 WTO-Mitglieder umfasst, gewährleistet die größte Transparenz. Wir setzen auf einen fairen Abschluss der Doha-Runde, der sicherstellt, dass auch die wichtigen Zukunftsmärkte in aufstrebenden Schwellenländern konsequent geöffnet werden – wenn auch mit angemessenen Übergangsfristen. Es ist nicht zielführend, dass die Europäische Union ihren attraktiven Markt einerseits weiter öffnet, gleichzeitig aber die hohen Zölle in Schwellenländern von Senkungen ausgenommen werden und die Industrie dort weiter künstlich geschützt wird.

Duty-Draw-Back-Regelung

Die sogenannten Zollrückvergütungen („Duty Draw Back“) sind ein wichtiges Detail in den Verhandlungen zwischen der EU und Südkorea. Sie betreffen die Rückvergütung von Zöllen, welche auf Vorprodukte entrichtet worden sind, die aus Drittländern importiert wurden. Würde die vorgesehene Regelung vereinbart, könnte die Regierung in Seoul folglich Einfuhrzölle an die koreanischen Autohersteller zurückerstatten, die diese für den Import von Waren, z.B. Reifen aus China, zahlten.

Diese Rückzahlung wäre dann für alle eingeführten Güter möglich, die von der koreanischen Automobilindustrie für den Export in die EU weiterverarbeitet werden. Dadurch würden letztlich Waren beispielsweise aus China zollfrei in die EU gelangen, obwohl die EU mit China kein Freihandelsabkommen abgeschlossen hat. Realistischerweise würden dadurch de facto staatliche Subventionen von umgerechnet ca. 320 Euro pro Auto gewährt. Eine „Duty Draw Back-Regelung“ verzerrt den Wettbewerb und wird daher von der deutschen und europäischen Automobilindustrie abgelehnt.

Der VDA begrüßt die Verhandlungen für Freihandelsabkommen mit attraktiven Partnerstaaten, da die komplexen WTO-Verhandlungen sich als langwierig erweisen. Die Abkommen mit den ASEAN-Staaten, dem Mercosur sowie Indien sollten zügig vorangetrieben werden. Der Abschluss des Abkommens mit Südkorea steht kurz bevor. Hier gilt es jedoch sicherzustellen, dass der Marktzugang in Südkorea für die europäischen Automobilhersteller und Zulieferer vollumfänglich gewährleistet wird. Denn unsere Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt, dass Südkorea den eigenen Markt mit einer Kombination von tarifären und nicht-tarifären Sonderregelungen effektiv abschirmt: Während in Deutschland der Importanteil aktuell bei rund 37 Prozent liegt, kommt er in Südkorea bisher nicht über 6 Prozent hinaus.

Schon seit Jahren setzen wir uns auf nationaler und auf europäischer Ebene für einen Abbau dieser Hemmnisse ein. Doch obwohl Südkorea das UN-ECE Abkommen von 1958 unterzeichnet hat, wurden die entsprechenden Harmonisierungsschritte bislang nur sehr zögerlich durchgeführt. Vor diesem Hintergrund ist der aktuelle Verhandlungsstand des Abkommens für unsere Hersteller und Zulieferer äußerst unbefriedigend und aufgrund der Unausgewogenheit sowie deutlicher Wettbewerbsnachteile für die deutsche Automobilindustrie nicht zu akzeptieren.

Zu einem ausgewogenen Ergebnis gehören die konsequente Umsetzung der ursprünglichen Verhandlungsposition bei den Themen Zollabbau und Ursprungsregeln sowie der Ausschluss von Zollrückvergütungen für importierte Vorprodukte („Duty-Draw-Back Verbot“). Wesentlich ist zudem neben einem effektiven Streitlichtungsmechanismus, der im Ernstfall schnell wirkt, vor allem der unumkehrbare Abbau sämtlicher nicht-tarifärer Handelshemmnisse. Eben dieser Abbau sollte gemäß dem Verhandlungsmandat der EU bereits parallel zu den laufenden Verhandlungen erfolgt sein; Fortschritte sind hier jedoch nur in sehr begrenztem Umfang ersichtlich.

Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) – Ein Test stellt alle Pkw auf den Prüfstand

Ab dem 1. Juli ist der CO₂-Ausstoß ausschlaggebend für die Berechnung der Kfz-Steuer für neue Pkw-Modelle in Deutschland. Die Abgabe auf umweltrelevante Faktoren umzustellen, ist vor allem dadurch möglich, weil es ein einheitliches und abgesichertes Prüfverfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen gibt, mit dem die ermittelten Werte aller Hersteller untereinander vergleichbar sind. Dieses einheitliche Prüfverfahren ist der Neue Europäische Testzyklus (NEFZ), der von europäischen Institutionen und Behörden festgelegt wurde und seit 1996 gültig ist. Er definiert für alle EU-Mitgliedstaaten einen festen Ablauf, unter welchen Bedingungen ein Fahrzeug vor seiner Zulassung auf den Prüfstand gestellt wird, um den Energieverbrauch und die Abgasemissionen repräsentativ zu ermitteln. Die Zertifizierung des NEFZ erfolgt in Deutschland durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Um für den NEFZ eine realitätsnahe Belastung des Pkw zu produzieren, wurde das Durchschnittsprofil eines Fahrtverlaufs in verschiedenen Geschwindigkeiten festgelegt. Der NEFZ bildet sowohl Stadtfahrten als auch Überlandfahrten repräsentativ ab. Da der Zyklus auf Basis von Durchschnittswerten festgelegt ist, können Kunden

bei ihrem persönlichen Fahrverhalten Abweichungen von den NEFZ-Werten des Verbrauchs feststellen. Denn der festgeschriebene Fahrtverlauf der Testsituation kann zwar viele, aber nicht alle individuellen Nutzungsprofile von Kunden abbilden. So kann es in tatsächlichen Fahrsituationen je nach Fahrweise zu einer Über- aber auch zu einer Unterschreitung der NEFZ-Werte kommen.

Der Fahrzyklus wird auf einem zertifizierten Prüfstand abgefahren. Rahmenbedingungen wie Fahrzeugvorbereitung (Konditionierung), Zuladung, Starttemperatur, Schaltpunkte, Beginn der Abgasmessung und weitere Faktoren sind ebenfalls für die Testprozedur vorgegeben. Die so ermittelten Verbrauchs- und Schadstoffwerte der Fahrzeuge werden in Deutschland von einer unabhängigen Typprüfbehörde, die dem KBA untersteht, inspiziert und anschließend endgültig festgelegt.

Aus Sicht der Hersteller bietet der einheitliche Fahrzyklus somit Entwicklungssicherheit. Aus Sicht der Behörden bietet der NEFZ eine verlässliche Basis für die Berechnung der Kfz-Steuer, denn der Fahrzyklus dient nicht nur zur Ermittlung der CO₂-Emissionen, sondern

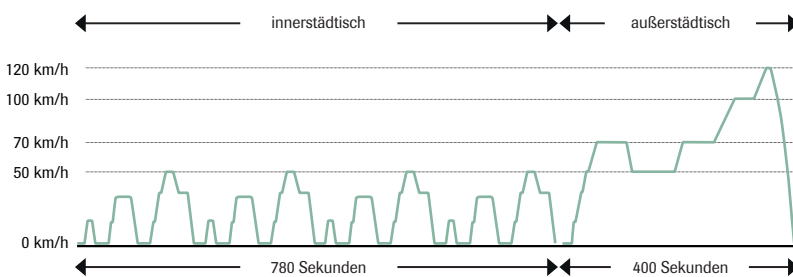
auch zur Ermittlung der Schadstoffklasse. Aus Sicht der Kunden bietet der NEFZ europaweit die einzig juristisch verifizierte Plattform, auf der vor der Kaufentscheidung ein Vergleich der Verbrauchswerte verschiedener Modelle möglich ist.

Damit der Testzyklus auch den vielfältigen neuen Technologien und den optimierten Beschleunigungs- und Bremsmöglichkeiten gerecht werden kann, arbeitet die deutsche Automobilindustrie aktiv mit an einer Novelisierung des aktuellen Fahrzyklus. Ziel ist es, das kommende Testverfahren weltweit einheitlich gültig zu machen. Alle zukünftigen Abgasvorschriften und -standards können und sollen dann auf diesen neuen Zyklus aufsetzen. So wird zukünftig noch besser zu vergleichen sein, welche Pkw-Modelle die effizientesten und damit umweltschonendsten in ihrem Segment sind.

Homologation

Homologation ist der Prozess für die Typzulassung von Fahrzeugen. Der NEFZ ist seit 1996 Teil des Homologations-Standards, die EU-weit gelten. Vorher war in Deutschland die Angabe des sogenannten Drittmixes üblich. Diese Methode entsprach aber nur bedingt dem tatsächlichen Fahrprofil. Insbesondere für Ermittlung der Schadstoffemissionen stellte sie eine unrealistische Situation dar, da der Fahrzyklus die Kaltstartphase, also die Phase während derer Emissionen überwiegend entstehen, nicht berücksichtigte. Daher wurde ab 1996 der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) von der EU-Kommission eingeführt. Der Testzyklus dauert ca. 20 Minuten mit unterschiedlichen Tempi nach Kaltstart, die einen städtischen Verkehr sowie eine Fahrt über Land und auf der Autobahn simulieren.

Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ)



Geschwindigkeiten und jeder Schaltvorgang sind genau vorgegeben. Nach 11.022 Metern auf dem Prüfstand in 19 Minuten und 40 Sekunden ist der Normverbrauch ermittelt



Erleben, was bewegt – 63. IAA Pkw 2009

Vom 17. bis 27. September 2009 in Frankfurt am Main

Mit der Einladung „Erleben, was bewegt“ findet in der zweiten Septemberhälfte die 63. Internationale Automobil-Ausstellung Pkw in Frankfurt am Main statt. Sie wird am Donnerstag, 17. September 2009 von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel eröffnet. Hersteller und Zulieferer aus aller Welt werden auf der IAA ihre Weltneuheiten präsentieren rund um innovative Technologien, alternative Antriebsformen, Sicherheit im Straßenverkehr und zukunftsweisende Ideen.

Ein vielseitiges Rahmenprogramm bietet auch in diesem Jahr wieder Orientierung und Austausch mit Fachleuten über Herausforderungen an eine nachhaltige Mobilität der Zukunft.

Weitere Informationen rund um die IAA sind erhältlich unter www.iaa.de oder info@iaa.de.

Impressum

Herausgeber

VDA
Verband der Automobilindustrie
Westendstraße 61
60325 Frankfurt am Main
www.vda.de

Verantwortlich

Dr. Kay Lindemann
Leiter Büro Berlin
Europapolitische Koordinierung
Markgrafenstraße 43
10117 Berlin
Telefon 030 89 784-217
Fax 030 89 784-250
E-Mail lindemann@vda.de

Redaktion

Sabine Steinhoff
Referentin Kommunikation
Telefon 030 89 784-215
E-Mail steinhoff@vda.de

Mitarbeiter dieses Politikbriefes
(alphabetisch aufgeführt)

Marius Baader, Karl-Heinz Bienewitz,
Dirk Höke, Dr. Martin Koers, Angela
Mans, Dr. Friedrich Preisser, Dr. Jakob
Seiler, Helmut Weirich, Dr. Stefan Wöhrl

Stand

Ende Mai 2009