

TITEL



Bild: Fotolia

# 2011 – HOPPOD



**GLÄNZENDE AUSSICHTEN:** Der Optimismus der Unternehmen für 2011 ist kaum zu bremsen. Groß ist die Erleichterung, gut durch die Krise gekommen zu sein. Doch es gibt noch große Herausforderungen: etwa der Investitionsbedarf für neue Technologien und das Erreichen guter Margen.

**R**und 90 Prozent der deutschen Automobilbau-Unternehmen, OEMs wie Lieferanten gleichermaßen, rechnen 2011 fest mit einem Umsatzwachstum. Fast jeder dritte Befragte erwartet sogar Zuwächse von über 15 Prozent – soweit ein Ergebnis der jüngsten PwC-Studie. Diese Aussicht deckt sich mit der Trendumfrage von AUTOMOBIL PRODUKTION. Wir befragten führende Zulieferer, Autobauer und Branchenkenner und holten Einschätzungen von Bosch, ZF, Schaeffler und Mahle, von TRW, Eaton, Boysen, Fehrer, Preh, Rieter Automotive und TMD Friction nebst VW und Daimler und von den Analysten für 2011 ein.

Marktkenner wie Prof. Ferdinand Dudenhöffer vom Duisburger Center Automotive Research CAR oder Prof. Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management CAM in Bergisch Gladbach gehen übereinstimmend von einem neuen Rekordjahr 2011 für die Automobilbranche aus. Dudenhöffer etwa rechnet beim Welt-Pkw-Absatz mit einem deutlichen Zuwachs auf 62,6 Millionen Einheiten. 2010 waren es laut VDA-Präsident Matthias Wissmann mit einem Plus von acht Prozent bereits knapp 60 Millionen Pkw. Bratzel sieht ein „historisch bestes Jahr für die globale Autoindustrie“ heraufziehen, auch weil „Hersteller und Zulieferer noch von den zum Teil enormen Einsparungen in 2009“ profitieren, so dass auch aufseiten der Renditen ein sehr gutes Jahr zu erwarten sei.

Dr. Helmut Becker vom Münchener Institut für Wirtschaftsanalyse und Kommunikation IWK sieht in 2011 sogar „das erste Jahr einer Reihe ‚goldener Jahre‘ – immer vorausgesetzt, das wirtschaftliche Umfeld entwickelt sich ohne größere Störungen.“ Er ist damit vorsichtiger als Prof. Hans-Werner Sinn, Präsident des Münchener Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, der in Deutschland sogar branchenübergreifend einen langjährigen Boom erwartet, da aus dem Ausland zurückkommendes Geld die hiesige Nettoinvestitionsquote steigen lasse.

**Wohin dreht die Weltwirtschaft 2011? Was passiert mit dem chinesischen Markt? Welchen Kurs nehmen Währungen wie Euro und Dollar? Wie entwickeln sich die Kreditkosten, die Rohstoffpreise? Und in welche Innovationen stecke ich Kapital? Fragen, denen sich OEMs und Zulieferer mehr denn je stellen müssen – Risikoabsicherung inklusive.**

„Bereits 2011 werden wieder neue Rekorde zu verzeichnen sein. Dann wird die weltweite Light-Vehicle-Produktion die 75-Millionen-Grenze im Visier haben“, weiß auch Ulrich Winzen, Chief Analyst beim Essener Forecasting-Unternehmen R.L. Polk. Er sieht aber ein regionales Auseinanderdriften: „Dabei wird in allen Regionen ein Produktionswachstum erwartet, die Gewichte haben sich aber bereits in den letzten Jahren deutlich Richtung Asien verschoben. Noch 2005 kamen weniger als 40 Prozent der globalen Produktion aus Fernost, 2011 werden es über 50 Prozent sein.“

Damit folge die Produktion der erwarteten Nachfrage, die Dynamik komme weiter aus Asien, wo künftig die OEMs ihre Werke errichten. „Für die Zulieferer bedeutet dies ebenfalls ein Umdenken: auf die Dauer werden auch sie verstärkt dort vertreten sein müssen“, prognostiziert Winzen weiter. Auch Dudenhöffer vom CAR stimmt dem zu, sieht daneben aber noch Nordamerika teils wiedererstarben.

**Volatilität und Kosten stemmen**

Deutlich skeptischer bewertet Christoph Stürmer, Research Director OEM Strategy bei der Frankfurter IHS Automotive, die Situation: „2011 wird für die Autoindustrie ein weiteres Jahr extremer Anspannung: Es müssen sehr hohe Volumen und hohe Volatilität der Märkte verarbeitet werden, zudem bestehen hohe Investitionsanforderungen in neue Technologien für etablierten Märkte, und in neue Kapazitäten für Wachstumsmärkte.“ Zwar werde die hohe internationale Nachfra-

ge, volkswirtschaftlich betrachtet, der Handelsbilanz guttun. „Die Automobilindustrie selbst wird sich aber nach jedem Euro Umsatz und Kapital strecken müssen, da die Branche bei extremem Wettbewerb einem tiefen Umbruch unterworfen ist. Die zu erwartenden hohen Nachfragevolumen werden dabei nur helfen, wenn sie auch gute Margen einbringen“, so Stürmers Fazit.

Aus dem Volkswagen-Konzern heißt es dazu: „Die Zeichen für die Autoindustrie stehen grundsätzlich wieder auf Aufbruch. Die Stärke des Volkswagen-Konzerns spiegelt sich in Absatzrekorden, allein in den ersten zehn Monaten 2010 mit 5,98 Millionen Auslieferungen ein Plus von 12,4 Prozent, und sehr guten finanziellen Kennzahlen wieder.“ Dennoch, das Geschäft bleibe anspruchsvoll: „Es liegt also noch viel Arbeit vor unserer Branche, bis sämtliche Krisenfolgen kompensiert sind. Zumal das wirtschaftliche Umfeld unübersichtlich und mit Unsicherheiten belastet bleibt.“

VW-Konzern-Chef Prof. Martin Winterkorn hat für 2018 klare Ziele formuliert, etwa zehn Millionen Autos pro Jahr zu verkaufen. „Um unsere weltweiten Volumenziele zu erreichen, werden wir in 2011 an unseren neuen Standorten in Chattanooga, USA, und Osnabrück mit der Fahrzeugproduktion starten. 2013 werden wir dann mit unserem neuen Motorenwerk in Silao, Mexiko, ans Netz gehen. Hinzu kommen noch zwei chinesische Standorte in Yizheng und Foshan“, so die Stellungnahme aus Wolfsburg.

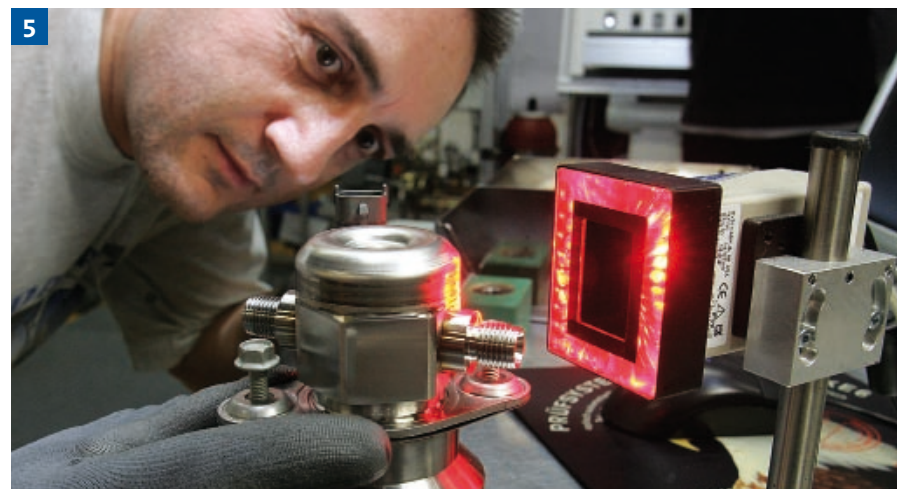
Bratzel vom CAM schränkt hinsichtlich einer langfristigen Prognose ein:

„Die Automobilindustrie ist von schwer abschätzbaren Diskontinuitäten geprägt, die kontinuierliche Entwicklungen in kurzer Zeit ins Gegenteil drehen. Der Erfolg der Branche ist derzeit zum Beispiel in hohem Maße vom chinesischen Markt beeinflusst. Veränderungen in diesem Markt, etwa auf politischer Ebene, können die Branche ebenso erschüttern wie die Finanzkrise 2008/09.“

Für Volkswagen ist China mittlerweile der wichtigste Auslandsmarkt, sehr dominant beim Absatz. Bei VW betont man aber: „Volkswagen investiert momentan auch kräftig in andere Länder, etwa in den USA.“ Der Konzern investiert in den kommenden fünf Jahren im Bereich Automobile rund 51,6 Milliarden Euro, mit 57 Prozent über die Hälfte davon aber noch in Deutschland.

Auch Dudenhöffer bleibt beim langfristigen Ausblick vorsichtig: Er sieht Deutschland in den kommenden zwei Jahren auf gutem Wege. „Rekordverkäufe weltweit plus ordentliches Devisen-Hedging lassen mit Freude die Quartalsberichterstattungen des Jahres 2011 der deutschen Autobauer erwarten. Steigende Rohstoffpreise und Löhne lassen sich aufgrund der guten Nachfrage zu großen Teilen durch Preisanpassungen kompensieren“, so der Professor. Dudenhöffer erwartet jedoch, „daß einigen Zulieferern im globalen Wachstum die Luft knapper wird und sie verkaufen müssen.“ C. Rob. Hammerstein werde nicht der Einzige bleiben. Die Solinger wurden kürzlich erst von Johnson Controls übernommen.

„Die mittelständischen Zulieferer müssen fünf Prozent Wachstum pro Jahr



Sieht auch 2020 den Anteil von Autos mit Verbrennungsmotor bei über 95 Prozent und setzt auf Direkteinspritzung und Turboaufladung: Dr. Bernd Bohr, Chef des Bosch-Bereichs Kfz-Technik (1). Klare Ziel formuliert: Volkswagen-Chef Prof. Martin Winterkorn (2). Rechnen mit Rekordjahr 2011: Prof. Stefan Bratzel (3) vom CAM und Prof. Ferdinand Dudenhöffer (4) vom CAR. Kontrolle einer Hochdruck-Pumpe bei Bosch (5): wichtig beim Downsizing von Benzinmotoren.

Bilder: Bosch, CAR, CAM, VW, ZF

stemmen und sind nicht optimal mit Management-Nachwuchs ausgestattet. Das wird blockieren. Blockieren wird auch die zurückhaltende Einschätzung gegenüber Asien.“ Denn dort erwartet Dudenhöffer bereits jetzt 15 gute Jahre. Sein Fazit: „Nicht die Krise verstärkt die Konzentration, sondern die große Wachstumsphase der Autoindustrie in den nächsten 15 Jahren. Das ist ein neues Phänomen.“

Auch OEM Daimler ging mit Zuversicht ins neue Jahr und rechnet weltweit mit weiterem, aber geringerem Wachstum. „Auch wenn sich die globale Konjunkturerholung insgesamt fortsetzen sollte, bleibt unbestritten, dass die globale Konjunktur aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten auf den Finanzmärkten weiterhin sehr fragil und damit auch anfällig für externe Störungen bleibt. Diese Unsicherheit ist eine der Herausforderungen für unser Unternehmen im nächsten Jahr“; so ein Konzernsprecher. Langfristige Prioritäten lägen „vor allem auf Investitionen in grüne Technologien und neue Antriebe sowie in neue Märkte“.

### Liquide Lieferanten leben länger

Auf Zulieferer-Seite sieht die PwC-Studie den Kostendruck und den nötigen Kapazitätsaufbau als wichtigste Herausforderungen. Zwar rechnen 70 Prozent der befragten 200 Firmen mit einer weiteren Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage in den nächsten drei bis fünf Jahren. Doch zugleich machen sich 80 Prozent Sorgen über steigende Materialkosten, betont Felix Kuhnert, Leiter des Bereichs Automotive bei PwC.

Eine andere Studie der Gummersbacher Managementberatung Kienbaum mit dem Duisburger CAR sieht denn auch deutsche Automobilzulieferer nur unzureichend auf die Herausforderungen der nächsten 15 Jahre vorbereitet. Insbesondere neue Antriebstechnologien und Werkstoffe werden als kostenintensive Entwicklungsfelder identifiziert, für die ein Teil der Firmen zu niedrige Margen erwirtschaftete, um an Grundlagenentwicklungen mitwirken zu können. Dafür greife auch der durchschnittliche zeitliche Planungshorizont von drei bis sechs Jahren in der Strategie zu kurz.

Die Berliner Consulting4Drive identifiziert die geschwächte Liquiditätsstruktur bei gleichzeitig steigendem Preisdruck als Ursachen für wachsenden Sanierungsbedarf bei den europäischen Lieferanten. Hinzu kommt die noch immer zurückhaltende Kreditvergabe der Banken. Zulieferer, die heute fähig sind,



ZF soll auch 2011 stärker wachsen als der Branchendurchschnitt: ZF-Chef Hans-Georg Härter zählt die Rohstoffversorgung und verlängerte Beschaffungszeiten zu den größten Herausforderungen der Zukunft; Montage von Doppelkupplungsgetrieben bei der ZF Getriebe GmbH, Werk Brandenburg (Bild rechts).



### AUTOMOTIVE-TRENDS 2011 – die Sicht der Unternehmen im Einzelnen:

Wie wird 2011, wie lauten die Herausforderungen, die das Produktportfolio mittelfristig verändern? Wir fragten nach den Zielen, künftigen Investitionen, dem Kostendruck, nach der Abhängigkeit von China und dem Fachkräftemangel ... Alle Antworten der Unternehmen, wie etwa von Bosch, Boysen,

Eaton, Fehrer, Mahle, Preh, Rieter Automotive, Schaeffler, TMD Friction, TRW und ZF, von Daimler und Volkswagen, sowie die Prognosen der Branchenbeobachter auf die exklusive Befragung durch AUTOMOBIL PRODUKTION finden Sie online unter: [www.automobilproduktion.de/2011/01/trends/](http://www.automobilproduktion.de/2011/01/trends/)

hohe Investitionen in Forschung- und Entwicklung zu tätigen, können sich mit Expertise und Produkten in diesen Schlüsseltechnologien eine herausragende Wettbewerbsposition sichern.

Zu denen, die dazu fähig sind, gehören sicher Bosch oder ZF. Bosch, mit einer Wachstumsrate jenseits der 25 Prozent im Jahr 2010 gesegnet, stellt sich laut Dr. Bernd Bohr, Chef des Bereichs Kfz-Technik, „auf dauerhaft volatilere Märkte ein“. Er betont: „Auf lange Sicht findet das wesentliche Wachstum auf den Kraftfahrzeugmärkten Asiens, insbesondere China und Indien sowie in Südamerika und voraussichtlich auch in Russland statt.“ Bohr ist sich sicher: „Wir sind regional in allen Märkten vertreten und decken mit unserem Portfolio alle wichtigen Segmente ab. Damit können wir die vorhandenen Wachstumspotenziale voll ausschöpfen.“ Boschs Kraftfahrzeugtechnik soll von gut 27 Milliarden Euro Umsatz in 2010 auf 45 Milliarden zum Ende des Jahrzehnts steigen.

Das von Asien getriebene weltweite Stückzahlwachstum, Bosch rechnet für 2020 mit über 100 Millionen Neufahr-

zeugen, werde zu über 95 Prozent bei Automobilen mit Verbrennungsmotor stattfinden. „Deshalb nimmt für uns der technische Trend zum Downsizing bei Otto- und Dieselmotoren eine bedeutende Rolle ein. Wesentliche Schlüsseltechnologien sind dabei die Direkteinspritzung und die Turboaufladung“, so Bohr.

Bei ZF plant Chef Hans-Georg Härter nach einem 38-prozentigen Umsatzplus 2010 auch 2011 stärker zu wachsen als der Branchendurchschnitt. Zehn Prozent Plus auf über 14 Milliarden Euro Umsatz seien drin. Dafür haben sich die Friedrichshafener jüngst eine neue Organisationsstruktur mit jetzt vier Divisionen verordnet sowie den ZF-Vorstand von vier auf acht Köpfe erweitert.

Zu den wesentlichen künftigen Herausforderungen zählt Härter die Rohstoffversorgung und die verlängerten Beschaffungszeiten. Externe Risiken sieht er in der fehlenden Regulierung der internationalen Finanzmärkte, die jederzeit sogar in eine neue Weltfinanzkrise münden könnten. Auch die Stabilität der EU-Finanzmärkte ist für ihn keineswegs sicher. *Andreas Gottwald* ■