

CAMA-Kommentar

18/2009

Der frühe Vogel fängt den Wurm – und die zweite Maus bekommt den Käse... Die deutschen Premium OEM als die wahren Profiteure der Umweltprämie?

Bis zum heutigen Tag sind jene Kommentatoren nicht verstummt, die die deutschen Premiumhersteller als die Verlierer der staatlichen Umweltprämie sehen. Abfluss von Steuergeldern ins Ausland und Wettbewerbsverzerrung sind neben den volkswirtschaftlichen und ökologischen Bedenken nur zwei der angebrachten Argumente. Auch vor dem Absturz der gesamten Branche nach dem Auslaufen der Umweltprämien in den durchführenden Staaten wird ausgiebig gewarnt.

Aber ist dies wirklich so und ist nicht eine differenziertere Betrachtung notwendig?

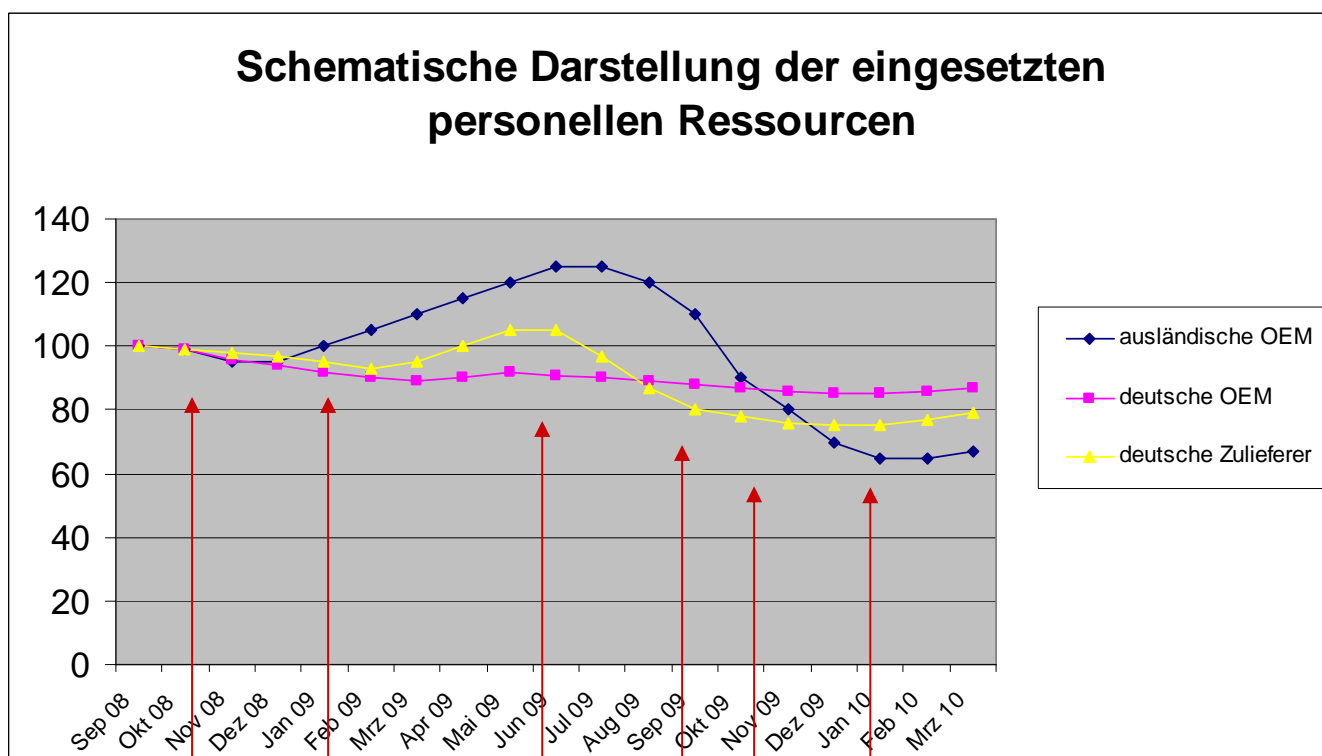
Die vornehmlich ausländischen Hersteller von Fahrzeugen aus dem Mini- und Kleinwagen-segment sind unbestritten die Nutznießer der Umweltprämie, wenn man isoliert die Anzahl der verkauften und zugelassenen Fahrzeuge betrachtet. Die immensen Zuwächse bei den Verkaufszahlen mussten durch diese Hersteller jedoch teuer durch zusätzlich Prämien als Kaufanreiz sowie interne Mehrkosten für z.B. Sonderschichten oder Sonderfahrten zur Sicherstellung der Materialversorgung erkaufte werden. Durch die hohen Zuwächse in den unteren Segmenten waren kurzfristige, massive Kapazitätsausweitungen erforderlich, welche die strategisch erforderliche Anpassung der Produktions- und Personalkapazitäten unmöglich machten.

Dem gegenüber hatten die deutschen Premiumhersteller in den vergangenen Monaten – auch mit staatlicher Unterstützung wie z.B. dem Kurzarbeitergeld – die Möglichkeit, die Personalressourcen relativ sozialverträglich, gleichmäßig und geplant anzupassen. Die deutschen OEM und auch teilweise die Zulieferer konnten in den vergangenen 9 Monaten auch längerfristig wirksame Maßnahmen bei den Personalkapazitäten durchführen – als Beispiele seien hier das Auslaufenlassen befristeter Verträge, die Verlängerung der Regelung zur Altersteilzeit und die Nichtnachbesetzung von Stellen bei Renteneintritt genannt. Die Produktion konnte auf ein Maß zurückgefahren werden, welches den weltweit vorhandenen Überkapazitäten – manche Experten gehen von bis zu 130% aus – wenigstens teilweise Rechnung trägt. Nichtsdestotrotz dürfen diese kurzfristigen personellen „Überwinterungsmaßnahmen“ nicht darüber hinwegtäuschen, dass strukturelle Maßnahmen zur langfristigen Reduktion der Produktionskapazitäten, insbesondere hinsichtlich der Fertigungsstandorte, erforderlich sind.

Auch die deutsche Zulieferindustrie – und hierbei vor allem die mittelständischen Unternehmen – hatten in den vergangenen Monaten mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten aufgrund der Absatzkrise zu kämpfen, wobei bis zum heutigen Tage ca. 60 Unternehmen nur der Weg in die Insolvenz blieb. Obwohl einzelne Hersteller wie Daimler oder BMW teilweise Umsatzeinbrüche von bis zu 40% in einzelnen Monaten hinnehmen mussten, ging bisher ein weit

geringerer Prozentsatz an Arbeitsplätzen verloren – in der Zulieferindustrie waren dies im laufenden Jahr laut einer aktuellen Studie weniger als 10%. Natürlich werden freigestellte Zeitarbeitskräfte von diesen Erhebungen nicht erfasst, allerdings werden ebenso jene chronisch kranken Unternehmen nicht gegen gerechnet, die auch ohne Krise im Jahre 2009 ein Fall für den Insolvenzverwalter geworden wären. Bis zu einem gewissen Grade profitierten die Zulieferer ebenfalls von der Umweltprämie, allerdings nur, wenn die entsprechenden OEM aus den unteren Fahrzeugsegmenten beliefert wurden. Auch bei den Zulieferern stellt sich die Situation dahingehend dar, dass vor allem bei jenen Teilen und Modulen die größten Margen zu erzielen sind, die in Premiumfahrzeuge Verwendung finden. Somit wurde durch die erhöhten Absätze zwar zusätzliches Volumen generiert, ob hierdurch allerdings zusätzliche Gewinne erzielt werden konnten, ist fraglich und aufgrund der zahlreichen Insolvenzen sogar eher unwahrscheinlich.

Vergleicht man nun diese drei unterschiedlichen Gruppen – ausländische OEM, deutsche Premium OEM, deutsche Zulieferer – ergibt sich hinsichtlich der eingesetzten personellen Ressourcen folgende schematische Darstellung, wobei September 2008 als Basiswert = 100 Anwendung findet:



Eigene Darstellung

Beginn Absatzkrise

Start Umweltprämie

Höhepunkt Verkäufe

Ende Umweltprämie

Ende Auslieferung der Fahrzeuge aus zusätzlich generierten Verkäufen

Langsam wieder ansteigende Investitionen der gewerblichen Käufer

Wie aus der Abbildung ersichtlich, zeigt der Personalbedarf der ausländischen OEMs massive Ausschläge, welche in den kommenden Wochen nahezu abrupt die Vorzeichen wechseln werden. Die ausländischen OEM werden vor der Herausforderung stehen, innerhalb kürzester Zeit jene personellen Anpassungen – und noch darüber hinaus – vornehmen zu müssen, für welche die deutschen Premium OEM und die Zulieferer nahezu 9 Monate Zeit hatten. Es wird sich zeigen, ob die ausländischen OEM dies bewältigen können oder ob aufgrund des zu erwartenden massiven Nachfrageeinbruchs in den unteren Segmenten möglicherweise sogar größere OEM in Schieflage geraten werden. Aufgrund des gesättigten Marktes in den unteren Segmenten ist die Dauer des Nachfrageeinbruchs kaum abzuschätzen, allerdings ist von Auswirkungen bis weit ins Jahr 2010 hinein auszugehen. Dem gegenüber werden sich die Vorzeichen für die deutschen Premiumhersteller bereits in den kommenden Monaten wieder umkehren, da aufgrund der Aufhellung der Prognosezahlen auch wieder mit einer gesteigerten Investitionstätigkeit der Unternehmen in Firmenfahrzeuge zu rechnen ist.

Strategien zur Überwindung einer Finanz- und Absatzkrise dürfen nicht in den gedankenlosen und überstürzten Abbau von Produktionskapazitäten und Wertschöpfung münden. Vielmehr muss bei absatzbedingten Überkapazitäten sehr schnell eine internationale Wertschöpfungsstrategie entsprechend der unternehmenseigenen Kompetenzen umgesetzt werden. Nur dadurch ist ein systematisches Krisenmanagement möglich.

Unter diesen Aspekten wird die Frage nach dem letztendlichen Gewinner der Umweltprämie neu stellen. Vielleicht werden es – wenn auch unabsichtlich seitens der deutschen Regierung und unter massiver Geldvernichtung – über zwei Ecken doch die deutschen Unternehmen sein.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!