

Pressedienst

Postfach 17 05 63
60079 Frankfurt/Main

Westendstraße 61
60325 Frankfurt/Main

Tel. +49 (0) 69 / 9 75 07-2 67

Fax +49 (0) 69 / 9 75 07-3 20

presse@vda.de

www.vda.de

– Es gilt das gesprochene Wort! –

Ausführungen von

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

anlässlich der

**VDA-Jahres-Pressekonferenz am 3. Dezember 2008 um 10.30 Uhr
in Frankfurt am Main**

Sehr geehrten Damen und Herren,

Ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer VDA-Jahrespressekonferenz in Frankfurt. Nach zwei wachstumsstarken Jahren, in denen die Konjunktur erstmals wieder positiv den Arbeitsmarkt erreicht hatte, hat sich die weltweite konjunkturelle Lage schlagartig und tief eingetrübt. Als „Stichtag“ kann der 11. September angesehen werden, als der Zusammenbruch von Lehman Brothers bekannt wurde. Die Frage ist nicht mehr, ob sich die Industrienationen in einer Rezession befinden - die Frage ist, wie lange diese Phase andauern wird. Es geht auch längst nicht mehr um die Frage, ob die Finanzkrise in der Realwirtschaft angekommen ist, sondern darum, welches Ausmaß der industrielle Abschwung weltweit haben wird. Nur ein Beispiel: Noch zu Beginn dieses Jahres hatten die Wirtschaftsforscher für die USA ein ordentliches Wirtschaftswachstum von 2,7 Prozent im Jahr 2009 erwartet. Das Blatt hat sich gewendet - die aktuellen Prognosen gehen jetzt von einem Minus von bis zu einem Prozent aus. Auch die Eurozone befindet sich - die Zahlen wurden vor wenigen Tagen veröffentlicht - technisch in einer Rezession.

In den letzten Wochen haben alle Wirtschaftsforschungsinstitute und auch die Bundesregierung ihre Prognosen nach unten korrigiert. Die Industrienationen befinden sich in der Rezession. Auch in den Schwellenländern ist die Wachstumsdynamik empfindlich gestört. So rechnet die Weltbank für China im kommenden Jahr mit dem geringsten Wachstum seit 18 Jahren.

Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft ist so schlecht wie seit 15 Jahren nicht mehr. Der ifo-Geschäftsklimaindex sank im November zum sechsten Mal in Folge - von 90,2 Punkten im Vormonat auf nun 85,8 Punkte. Dies ist der niedrigste Stand des Konjunkturbarometers seit Februar 1993. Die befragten Unternehmen beurteilten im November sowohl ihre momentane Geschäftslage als auch ihre Aussichten für das kommende Halbjahr erheblich skeptischer.

Besonders im verarbeitenden Gewerbe hat sich die Stimmung beträchtlich eingetrübt. Auch die Aussichten für das wichtige Exportgeschäft werden deutlich düsterer gesehen. Zahlreiche Branchen rechnen bereits mit einem Stellenabbau. Selbst im Einzelhandel und im Großhandel verschlechterte sich die Stimmung. Nach Aussage aller Experten hat sich der konjunkturelle Abschwung verschärft und wird nun auch den Arbeitsmarkt erfassen.

Dieser Entwicklung konnte sich die Automobilindustrie nicht entziehen. Bis Mitte des laufenden Jahres 2008 hatte die deutsche Automobilkonjunktur noch von der zumeist dynamischen Entwicklung der weltweiten Märkte profitiert, Exporte und Produktion konnten nochmals zulegen. Dies gilt nun nicht mehr. Die Automobilmärkte haben - nahezu zeitgleich mit dem Zusammenbruch des Hauses Lehman - eine Talfahrt genommen, die in dieser Geschwindigkeit und Ausprägung noch nie vorher stattgefunden hat.

Vor diesem Hintergrund gilt es, die Entwicklung auf den Automobilmärkten 2008 und 2009 zu bewerten - eine Einschätzung der Lage fällt auch uns derzeit nicht leicht.

Denn diese Krise beschränkt sich nicht - wie in früheren Jahren - auf ein Land oder eine Region, sondern sie hat alle wichtigen Märkte weltweit erfasst. Vor dem Hintergrund der sich weltweit deutlich verschlechternden Konjunkturaussichten und der internationalen Finanzkrise sind die internationalen Pkw-Märkte besonders stark unter Druck geraten. Hinzu kommt, dass die Banken bei der Kreditvergabe äußerst restriktiv vorgehen. Für die

Kunden bedeutet das deutlich schlechtere Konditionen. Es ist also alles andere als verwunderlich, dass die verunsicherten Verbraucher den Neuwagenkauf zurückstellen. Hinzu kommt - angesichts der Rezession - in vielen Branchen die wachsende Angst um die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes.

Auf den globalen Pkw-Märkten zeichnet sich ein dramatisches Bild ab: Die etablierten Triademärkte erleben derzeit einen starken Absatzeinbruch. Auch die bislang wachstumsstarken Schwellenländer haben im zweiten Halbjahr teilweise sehr deutlich verloren. Weltweit bewegen sich damit die Pkw-Märkte in einem bislang noch nie dagewesenen Ausmaß gleichzeitig nach unten.

Vor allem die Märkte in USA und Westeuropa haben massiv unter der Krise zu leiden. So brachen im Oktober und November die Verkäufe von Light Vehicles auf dem US-amerikanischen Markt um 32 Prozent bzw. 37 Prozent ein. Die extrem verunsicherten US-Verbraucher finden nicht den Weg in den Show-Room - an dieser Zurückhaltung ändern auch die aktuell deutlich gesunkenen Spritpreise nichts. Die deutschen Anbieter haben in den USA - auf dem derzeit wohl schwierigsten Markt - noch vergleichsweise besser abgeschnitten. Sie konnten in einem sehr schwachen Marktumfeld ihren Marktanteil um 1 Prozentpunkt auf annähernd 7 Prozent erhöhen. Das ist allerdings kaum mehr als „ein Quantum Trost“, denn dahinter steckt ein realer Absatzrückgang der deutschen Marken bis November um 4 Prozent, während der Gesamtmarkt um 16 Prozent einbrach. Das heißt: Allen geht es auf dem US-Markt schlecht, doch den deutschen Herstellern geht es dabei noch am besten.

Auch in Westeuropa wird der Pkw-Absatz 2008 voraussichtlich mit 13,6 Mio. Einheiten um 8 Prozent unter dem Vorjahresniveau liegen. Länder wie Spanien, Großbritannien oder auch Irland bekommen die Auswirkungen der Immobilienkrise mit voller Wucht zu spüren. In vielen Ländern lähmt die Befürchtung vor den Auswirkungen der Rezession die Kaufentscheidung der Verbraucher. Die beschleunigte Talfahrt wird daran deutlich, dass im ersten Halbjahr der Rückgang auf dem westeuropäischen Pkw-Markt bei minus 3 Prozent lag, in den letzten vier Monaten (Juli - Oktober 2008) hingegen bei minus 12 Prozent.

In den Neuen EU-Ländern - die im Gegensatz zu Westeuropa in den letzten zwei Jahren hohe Zuwachsraten aufwiesen - hat die Finanzkrise die Realwirtschaft ebenfalls erfasst; hinzu kommen zunehmende Inflationstendenzen. Auch in den bisherigen Wachstumsmärkten wie China, Russland und Indien ist die Absatzentwicklung mittlerweile unbefriedigend.

Der Export der deutschen Hersteller leidet durch diese Entwicklung auf den Weltmärkten. Während im ersten Halbjahr die Exporte noch leicht über dem Niveau des Rekordjahres 2007 lagen, gingen sie im zweiten Halbjahr kräftig zurück; allein im November um minus 18 Prozent. Damit wird im laufenden Jahr das Exportvolumen des Vorjahres (4,3 Mio. Pkw) nicht mehr erreicht, sondern zwischen 4,1 und 4,2 Mio. Pkw liegen.

Ein nahezu identisches Muster zeigt der Pkw-Inlandmarkt: Während es bis zum August noch aufwärts ging (plus 2 Prozent), „kippte“ die Konjunktur in den letzten Monaten regelrecht ab. Im November wurden mit 233.800 Pkw 18 Prozent weniger Fahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. Für Dezember muss man von einem anhaltenden Rückgang der Pkw-Neuzulassungen ausgehen. Wir werden damit in diesem Jahr bei den Neuzulassungen das Vorjahresniveau nicht erreichen und knapp unter 3,1 Mio. Einheiten liegen.

Die aktuellen Auftragseingänge lassen keine Erholung erwarten. Seit Juli sind die Bestellungen Monat für Monat rückläufig. Allein im November lagen die Inlandsorder bei minus 28 Prozent.

Das Privatkundengeschäft ist in den letzten Monaten ebenfalls eingebrochen. Der Anteil der privaten Halter liegt mit knapp 40 Prozent deutlich unter dem langfristigen Durchschnitt von 46 Prozent. Die Privatkunden haben sich aus dem hubraumstarken Segment weitgehend verabschiedet und sich dem Klein- und Kleinstwagensegment zugewandt. In den ersten zehn Monaten haben die deutschen Marken allein in der Klasse der Minis die Neuzulassungen um 24 Prozent gesteigert. Auch die Kompaktklasse war bei den Privaten gefragt: Die deutschen Marken haben dabei um 13 Prozent zugelegt, während die Importeure 6 Prozent verloren.

Offensichtlich hat der Privatkunde längst erkannt, wie umfangreich das Angebot von CO₂-freundlichen Neuwagen bei den deutschen Marken ist: Mittlerweile gibt es mehr als 80 Modelle deutscher Hersteller, die weniger als 130 g/km CO₂ ausstoßen, das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von weniger als 5 l/100 km. Wie schnell dieses Angebot wächst, wird daran deutlich, dass die Zahl dieser Modelle innerhalb von nur einem Jahr um zwei Drittel gestiegen ist. Im laufenden Jahr haben die deutschen Hersteller den durchschnittlichen CO₂-Wert ihrer Neufahrzeuge um über 3 Prozent gesenkt, während unsere Wettbewerber deutlich langsamer vorankommen. Und ich füge hinzu: Deutsche Modelle sind in nahezu allen Segmenten - vom Kleinwagen bis zum Familien-Van - Effizienz-Weltmeister.

Die gewerblichen Zulassungen liegen in den ersten zehn Monaten um 3 Prozent unter Vorjahr, wobei der Rückgang von Juli bis Oktober mit 6 Prozent doppelt so hoch ist. Auch hier geht der Trend zu kraftstoffeffizienten Modellen: Die Klasse der Minis hat um 7 Prozent zulegen können, die Kompaktklasse immerhin um 2 Prozent. Auch in der Mittelklasse ist ein leichtes Plus (1 Prozent) zu verzeichnen. Rückgänge gab es hingegen in der Oberklasse (minus 3 Prozent) und der Oberen Mittelklasse (minus 14 Prozent).

Innerhalb des Segments der gewerblichen Zulassungen haben die klassischen Firmenwagen im laufenden Jahr um 3 Prozent zugelegt. In diesem Bereich sind die deutschen Hersteller mit einem Marktanteil von über 80 Prozent klar tonangebend.

Übrigens: Der von vielen immer noch als Maß aller Dinge bezeichnete japanische Wettbewerber Toyota ist auf dem deutschen Markt im bisherigen Jahresverlauf um ein Viertel eingebrochen. Der Rückgang der Importeure lag mit minus 2 Prozent doppelt so hoch wie der der deutschen Konzernmarken (minus 1 Prozent).

Angesichts des dramatischen Nachfragerückgangs im In- und Ausland fahren die deutschen Hersteller ihre Produktion derzeit ausnahmslos „auf Sicht“ und passen ihre Kapazitäten laufend an. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen und wird auch Auswirkungen auf die Beschäftigung haben - ein verlängerter Weihnachtsurlaub und Produktionspausen sind in vielen Werken ein erster Schritt. Während im ersten Halbjahr die Pkw-Inlandsproduktion noch um 2 Prozent zulegte, müssen wir im zweiten Halbjahr mit einem Rückgang um knapp 9 Prozent rechnen. Für das Gesamtjahr 2008 erwarten wir damit ein Produktionsvolumen von rund 5,5 Mio. Pkw (2007: 5,7 Mio.).

Auch die internationalen Nutzfahrzeugmärkte befinden sich in einem starken Abwärtsstrudel. Nach mehreren Jahren mit weltweit steigenden Verkaufszahlen befinden

sich die Nutzfahrzeugmärkte in einem zyklischen Abschwung, der durch die Finanzkrise erheblich verstärkt wird. In den USA setzt sich die schwache Entwicklung des Vorjahres, ausgelöst durch den Vorzieheffekt aufgrund verschärfter Emissionsvorschriften, im Zuge der düsteren Wirtschafts- und Finanzsituation weiter fort. Selbst wenn es im kommenden Jahr aufgrund der neuen Emissionsvorgabe, die ab 2010 verbindlich ist, zu Vorzieheffekten kommen sollte, so ändert das grundsätzlich nichts daran, dass sich der US-Markt für schwere Nutzfahrzeuge in den letzten zwei Jahren halbiert hat. Eine tiefgreifende Erholung ist noch nicht in Sicht.

Auf dem westeuropäischen Nutzfahrzeugmarkt ist die Nachfrage nach Transportern im laufenden Jahr deutlich rückläufig, die schweren Nutzfahrzeuge werden aller Voraussicht nach im kommenden Jahr den stärksten Einbruch seit Jahrzehnten verzeichnen müssen. Auch in den Neuen EU-Ländern sowie in Russland ist das Geschäft erheblich eingetrübt.

Diese Entwicklung hinterlässt auch bei den deutschen Nutzfahrzeugherstellern sowie den Herstellern von Anhängern und Aufbauten immer tiefere Spuren. Das Auslandsgeschäft ist dramatisch geschrumpft. Der Bestelleingang ausländischer Kunden lag in den letzten beiden Monaten deutlich im Minus: bei Transportern minus 44 Prozent, bei schweren Nutzfahrzeugen sogar minus 84 Prozent. Damit verdunkeln sich auch die Exportperspektiven für 2009 gewaltig.

Auch das Nutzfahrzeug-Inlandsgeschäft ist am aktuellen Rand zusammengebrochen. Der Auftragseingang für schwere Nfz (über 6 t) liegt in den ersten elf Monaten um 44 Prozent unter dem Vorjahresniveau, in den letzten beiden Monaten sogar um 70 Prozent. Dieser Rückgang ist bei den Neuzulassungszahlen erst mit Verzögerung angekommen, die Branche zehrte noch vom ursprünglich sehr hohen Auftragsbestand. Im November brachen die Neuzulassungen allerdings bereits um 23 Prozent ein. Und in den nächsten Monaten wird sich der dramatisch schwächere Auftragseingang voll in den Zulassungszahlen niederschlagen.

Insofern sollten wir uns von den relativ stabilen Zulassungszahlen für das Gesamtjahr 2008 nicht täuschen lassen. Für 2009 müssen wir uns auf ein Nutzfahrzeuggeschäft einstellen, das mit kräftigen Kapazitätsanpassungen verbunden sein wird.

Meine Damen und Herren,

die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie haben auf diese neue, dramatisch schwierige Lage rasch reagiert. Der schmerzhaft Kapazitätsanpassungsprozess ist mit erheblichen Kosten verbunden, die die Investitions- und Ertragskraft der Unternehmen beeinträchtigen, und hat auch Auswirkungen auf die Beschäftigung in dieser Branche. Der seit dem Frühjahr 2007 zu beobachtende Beschäftigungsaufbau in der deutschen Automobilindustrie ist mittlerweile zum Stillstand gekommen. Zwar war die Beschäftigung im September mit 761.600 Mitarbeitern noch um 13.500 Stellen höher als im Vorjahresmonat, doch gegenüber August sank - aufgrund eines Rückgangs in der Teile-Industrie - die Zahl der Beschäftigten um 1.850 Mitarbeiter.

Die Nachfrageabschwächung trifft Hersteller und Zulieferer gleichermaßen. Mit dem Auslaufen von Verträgen für Zeitarbeitskräfte, dem Abbau von Überstunden sowie der Nutzung der Arbeitszeitkonten der Stammbeslegschaft reagieren die Unternehmen auf die deutlich geringere Nachfrage. Weitere Anpassungsprozesse können nicht ausgeschlossen werden.

Das entscheidende Ziel lautet derzeit: Die deutsche Automobilindustrie setzt alles daran, die Wertschöpfungskette zu sichern. Die Automobilhersteller sehen insbesondere auch die schwierige Lage vieler Zulieferer mit Besorgnis und leisten ihren Beitrag, um die erfolgreiche Entwicklungspartnerschaft abzusichern.

Dabei müssen allerdings auch die Geschäftsbanken und die Öffentlichen Banken - insbesondere die Landesbanken - ihrer gesamtwirtschaftlichen Rolle gerecht werden. Die Bundeskanzlerin hat in diesem Zusammenhang nicht umsonst von „Kaltblütern“ gesprochen, die sich „im Winter nicht bewegen“. Der von der Bundesregierung aufgespannte „Rettungsschirm“ für den Finanzsektor dient ja in erster Linie dem Zweck, die Realwirtschaft mit den notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten.

Wenn wir von „Kreditklemme“ reden, dann geht es dabei nicht nur um die Frage „Kredit ja oder nein“, sondern vor allem auch um die entsprechenden Konditionen. Das betrifft zum einen die Höhe des jeweiligen Kreditzinses, zum anderen auch die Laufzeiten. Gerade Zulieferer benötigen oftmals längerfristige Überbrückungskredite, um Vorleistungen für neue Produkte, die erst in zwei, drei Jahren auf den Markt kommen, finanzieren zu können. Es kann nicht sein, dass gesunde Unternehmen mit einem hoch spezialisierten und einmaligen Produktportfolio in existenzielle Not geraten, weil die Geschäftsbanken ihre Kreditvergaberichtlinien über die Maßen verschärfen oder gewährte Kredite mit erheblichen Zinsaufschlägen versehen. Wer bei Sonnenschein Regenschirme anbietet, dann aber den Schirm zuklappt, sobald der Regen einsetzt, der muss wissen, dass er damit viele hoch qualifizierte Arbeitsplätze bei Zulieferern - aber letztlich auch bei Herstellern - gefährdet. Daher sollten Banken und Industrieunternehmen die Möglichkeiten, die die Europäische Investitionsbank und die Kreditanstalt für Wiederaufbau in Form zinsgünstiger Kredite bieten, nutzen.

Meine Damen und Herren, neben der generellen Problematik der Finanzierung notwendiger Investitionen bereitet uns vor allem das restriktive Vorgehen der Warenkreditversicherungen Sorge. Wie wir von unseren Mitgliedsunternehmen wissen, kürzen oder streichen private Kreditversicherer bei zahlreichen Automobilzulieferern derzeit im Kurzfristgeschäft die Kreditversicherungen. Betroffen sind neben dem Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft vor allem die Zulieferer.

Wenn die Lieferkette aufgrund fehlender Kreditversicherungen reißen sollte, hätte das dramatische Auswirkungen auf den gesamten Automobilstandort Deutschland und die Beschäftigten in dieser Schlüsselbranche. Das Risiko wächst mit jedem Tag, es ist fünf vor zwölf. Wir sind der Auffassung, dass Kreditversicherer, deren Anteilseigner meist Banken sind, nicht aus ihrer Verantwortung entlassen werden dürfen. Wir haben daher gegenüber Bundeswirtschaftsminister Glos vor zwei Tagen den Vorschlag gemacht, zu prüfen, ob der „Rettungsschirm“ der Bundesregierung auch auf den Bereich der Kreditversicherer ausgedehnt werden kann.

Ich betone die dramatischen Auswirkungen auf die Zulieferer auch deshalb, weil gerade die kleinen und mittelständisch geprägten Unternehmen der Zulieferindustrie das Rückgrat der Automobilindustrie bilden. Neben den großen Herstellern sind es ja vor allem diese innovationsstarken, meist familiengeführten Unternehmen, die in den vergangenen Jahren Arbeitsplätze geschaffen haben. Auf sie entfallen 75 Prozent der Wertschöpfung im automobilen Bereich. Mit über 330.000 Beschäftigten allein in Deutschland haben die Zulieferer im vergangenen Jahr einen Umsatz von über 75 Mrd. Euro erwirtschaftet, mit den vorgelagerten Industrien hängen über 1 Mio. Arbeitsplätze von den Zulieferern ab. Wenn Deutschland in diesem Bereich stark bleiben soll, müssen

wir gemeinsam alles tun, um diese Schlüsselindustrie vor den Auswirkungen der Finanzmarktkrise zu schützen.

Dabei sind auch die politischen Entscheidungsträger gefordert, insbesondere mit ihrem Einfluss auf die Landesbanken.

Die Politik hat zudem die Aufgabe, rasch für günstige Rahmenbedingungen zu sorgen. Wir begrüßen ausdrücklich die Initiativen der Bundesregierung, mit denen die Schlüsselbranche Automobilindustrie in dieser Phase begleitet wird. Politik muss für Klarheit sorgen, damit die verunsicherten Verbraucher eine verlässliche Planungsgrundlage beim Kauf eines Neuwagens haben. Ergänzend kann eine befristete Umweltprämie als Absatzförderung dazu beitragen, dieser nicht allein zyklischen Absatzkrise zu begegnen.

Noch sind die künftigen steuerpolitischen Rahmenbedingungen für den Autokäufer alles andere als klar und verlässlich. Es gibt immer noch keine Entscheidung über die von uns seit vielen Monaten angemahnte Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis. Die zeitlich befristete Aussetzung der Kfz-Steuer für Neuwagen ist lediglich ein erster Schritt. Auch die Rücknahme der Streichung der Pendlerpauschale für die ersten 20 Kilometer auf dem Weg zum Arbeitsplatz lässt weiter auf sich warten - am 9. Dezember soll das Urteil des Bundesverfassungsgerichts verkündet werden.

Die Einführung der degressiven Abschreibung für bewegliche Güter des Anlagevermögens ist ein weiterer wichtiger Schritt, um das Transportgewerbe nach der jüngst beschlossenen Mauterhöhung - die nun alles andere als in die derzeitige konjunkturelle Landschaft passt - zu entlasten. Die Mauterhöhung hat weitere Drehungen an der Kostenschraube zur Folge und belastet das Transportgewerbe in einer Weise, die die Funktionsfähigkeit der Logistikprozesse gefährdet. Deshalb gilt es nun sicherzustellen, dass die Harmonisierungsmaßnahmen für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem Gesamtvolumen von 600 Mio. Euro tatsächlich in vollem Umfang bereits im kommenden Jahr zur Verfügung stehen. Keinesfalls sollten zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Pläne der EU-Kommission zur Einbeziehung von Umwelt- und Staukosten in die Maut in vorliegender Form weiterverfolgt werden.

Meine Damen und Herren,

jetzt geht es darum, dass alle Handelnden - Politik, Banken, Industrie - sich ihrer Verantwortung bewusst sind und einen guten Job machen. Nur dann besteht die Chance, dass die aktuelle Krise sich nicht über längere Zeit hinzieht, sondern dass wir die Talsohle vielleicht schon im zweiten Halbjahr durchschreiten könnten.

Natürlich kann heute niemand genau sagen, wie das nächste Jahr verlaufen wird. Es wird entscheidend darauf ankommen, ob und wie die milliardenschweren Konjunkturprogramme, die in Amerika, Europa und Asien geschnürt werden, ihre Wirkung entfalten. Aber auch unter der Voraussetzung, dass diese Instrumente greifen, werden wir mindestens im ersten Halbjahr 2009 mit großer Wahrscheinlichkeit weiterhin rückläufige Märkte haben. Für das Gesamtjahr 2009 gehen wir davon aus, dass das Neuzulassungsvolumen in Deutschland um die 2,9 Mio. Pkw liegen wird. Auch eine eventuell noch etwas schwächere Entwicklung ist aus heutiger Sicht nicht auszuschließen. Export und Pkw-Produktion dürften voraussichtlich zweistellig rückläufig sein.

Meine Damen und Herren,

natürlich hätte ich Ihnen heute gerne bessere Zahlen präsentiert. Doch es macht nun einmal keinen Sinn, die Augen vor der Realität zu schließen. Wir alle sollten uns jedoch vor Schwarzmalerei hüten. Angst oder Panik sind keine guten Ratgeber. Und auch wenn diese Krise schwerer ausfällt als der letzte große Markteinbruch Anfang der 90er Jahre, so bin ich doch davon überzeugt, dass jeder Konjunkturzyklus ein Auf und ein Ab kennt - und dass die deutsche Automobilindustrie besser als ihre Wettbewerber aus dieser Krise hervorgehen wird. Der Wunsch der Menschen nach individueller Mobilität, nach dem eigenen Auto, ist unverändert vorhanden.

Wir brauchen aber auch Rückenwind bei Innovation und Technologie. Gerade in Zeiten der Krise darf eines nicht gekürzt werden: die Blutzufuhr zum Kopf! Trotz aller Budgetvorgaben: Die Investitionen in Forschung und Entwicklung müssen - auch im Interesse des zukünftigen Erfolges dieser Schlüsselbranche - auf dem höchstmöglichen Niveau weitergeführt werden können. Die deutsche Automobilindustrie wird - wie 2007 - auch im laufenden Jahr rund 18 Mrd. Euro in Forschung und Entwicklung investieren. Das entspricht einem Drittel aller FuE-Investitionen der gesamten deutschen Wirtschaft. Jeder achte Mitarbeiter der deutschen Automobilindustrie - insgesamt über 90.000 Menschen - ist im FuE-Bereich tätig. Auch angesichts der soeben vereinbarten anspruchsvollen Ziele der CO₂-Regulierung in der EU brauchen wir die besten und kreativsten Köpfe, um neue Autos und Antriebe zu entwickeln, die im Verbrauch noch günstiger und noch umweltfreundlicher sein werden - zum Wohle unserer Kunden.

Vielen Dank.