

PRESSEMITTEILUNG

Frankfurt am Main, 28. September 2010. In einer gemeinsamen Branchenexpertise haben R. L. Polk Germany, das renommierte Beratungs- und Marktforschungsunternehmen für die Automobilindustrie, und AutoValue GmbH, das Beratungsunternehmen für die Automobilindustrie des früheren VDA-Präsidenten Bernd Gottschalk, am Ende der Krise Bilanz gezogen. Das Ergebnis: Die Krise ist tatsächlich vorbei. Der befürchtete Knick im zweiten Halbjahr 2010 wird nach Einschätzung der beiden Unternehmen nicht mehr eintreten. Die Produktion läuft inzwischen wieder auf Hochtouren. Es wird wieder Personal eingestellt und Überzeit gefahren. China bleibt der wesentliche Treiber des Aufschwungs. Premium läuft wieder. Transporter und LKW haben hohe Zuwächse. Umsatz und Ergebnisse werden für das Gesamtjahr 2010 unerwartet positiv ausfallen. Die deutschen Hersteller kommen gestärkt aus der Krise und können sich – auch im internationalen Vergleich – als Gewinner sehen.

Die Krise ist vorbei, aber nicht bewältigt.

Die Expertise zeigt aber auch, dass die Krise nicht voll bewältigt ist. So hat die Schnelligkeit des Wechsels vom Krisenmanagement zum Aufschwung erhebliche Friktionen ausgelöst. Die Amplituden der Ausschläge nach unten und oben waren nie größer. Markus Frömgen, Geschäftsführer von Polk in Europa: „Einen so rasanten Wiederanstieg hat niemand vorhergesagt.“ AutoValue-Chef Bernd Gottschalk: „Die Branche hat vom Rückwärtsgang direkt in den vierten Gang hoch geschaltet.“ Die Prioritäten haben sich in kurzer Zeit völlig umgekehrt: Nun dominiert schon wieder der Lieferstress zum Abarbeiten der Aufträge. Gottschalk: „Jetzt kommt es darauf an, die Ausgewogenheit und Nachhaltigkeit des Aufschwungs abzusichern.“ Dazu muss vor allem der deutsche Markt endlich wieder Fuß fassen. Die regionale Streuung des

Absatzes muss breiter werden. Die Liefersituation muss sich harmonisieren. Dafür sind wichtige „Reparaturarbeiten“ an der Lieferkette notwendig. Gerade der jetzige rasche Wiederaufschwung hat gezeigt, wie brüchig die Wertschöpfungskette zum Teil geworden ist. Und für die langfristige Ausrichtung der Zulieferindustrie ist in der Hektik der Krise nur wenig Zeit geblieben. Gottschalk: „Es ist ein Segen, dass das qualifizierte Kernpersonal an Bord geblieben ist. Sonst wäre dieser Aufstieg nicht zu bewerkstelligen gewesen.“

Zur Bilanz dieser Krise gehört auch, dass sich das Verhältnis zwischen Wirtschaft, Gewerkschaften und Politik – nicht zuletzt wegen der klugen Kurzarbeits-, Lohn- und Beschäftigungspolitik – verständnis- und respektvoller entwickelt hat. Auch das Management ist nach den Herausforderungen der Krise erfahrener. „Wer solch eine Krise übersteht, ist in seinen Managementfähigkeiten gestärkt und für die Zukunft gestählt!“, so Gottschalk. Als Erfahrung aus der Krise wird über den Tag hinaus ein Thema im permanenten Fokus der Unternehmen bleiben, selbst wenn die Krise vorbei ist und von einem starken Aufschwung abgelöst wird: Die Bedeutung von Liquidität, des Working Capitals und der Finanzierung! Unbeschadet der Diskussion um die Kreditklemme, wird das Thema „Risiko der Kapitalstruktur“ auf der Agenda bleiben.

PKW-Neuzulassungen 2010: 2,92 bis 3,0 Mio. Einheiten

Export über 4,2 Mio. PKW und PKW-Produktion: 5,5 Mio.

Die Sorge, der Aufschwung könnte 2010 noch einmal abreißen, ist also trotz der Unsicherheiten wie derzeit in den USA nicht begründet. „Das Jahr 2010 ist gelaufen“, so Gottschalk. „Dazu hat allein schon der kräftige Export beigetragen.“ „Der Aufschwung ist aber ein geliehener“, so Gottschalk. Der Hauptsponsor ist China. Es ist ein Zeichen der Stärke, dass die deutsche PKW-Industrie am Chinaboom von der Stunde Null an voll partizipieren kann. Aber ein nachhaltiger Aufschwung kann nur durch eine breite regionale Streuung des Absatzes erreicht werden. Vor allem Deutschland muss wieder auf die Beine kommen. China wird langfristig ein starker Absatzmarkt für deutsche Premiumprodukte bleiben.

„Das Automobiljahr 2010 wird sogar ein überraschend gutes Jahr“, so Ulrich Winzen, Chefanalyst von Polk. China wird auf hohem Niveau bleiben, in den USA wachsen die deutschen Marken gegen den Trend und gewinnen Marktanteile. Polk und AutoValue erwarten übereinstimmend 2010 einen Export von über 4,2 Mio. Einheiten. Das wird das zweitbeste Ergebnis im Auslandsabsatz – und das in einer Zeit, in der noch diverse Nachwirkungen der Krise auf vielen Märkten zu spüren sind. Das Exportergebnis führt trotz des schwachen deutschen Marktes zu einer PKW-Produktion von 5.5 Millionen Einheiten und damit wieder zu einer Kapazitätsauslastung von annähernd 90% Prozent.

Der Aufschwung muss aber auf den Weltmärkten breiter abgesichert werden: Es hat selten eine so unorganische regionale Verteilung des Absatzes gegeben wie jetzt nach der Krise. Das China-Geschäft dominiert Absatz und Ergebnis. Deutschland zahlt mit einem 2010 erwarteten Marktrückgang von 23 Prozent einen hohen Preis für die stabilisierende Wirkung der Absatzprämie im Vorjahr. Europa ist verzerrt durch das Auslaufen ähnlicher Förderprogramme, Russland profitiert jetzt erst davon, und Osteuropa liegt noch immer am Boden.

Der Aufholeffekt nach dem Auslaufen der Abwrackprämie in Deutschland hat aber längst begonnen. Er hat allerdings auch zu Preis- und Rabattkämpfen und hohen Tageszulassungen geführt. Das Auf und Ab im Premiumabsatz, im Dieselanteil an den Neuzulassungen oder bei der Nachfrage der Privaten bzw. im gewerblichen Bereich haben den Unternehmen, den Zulieferern und dem Handel eine früher nie gekannte Flexibilität an die Anpassung an hohe Amplituden der Marktveränderungen abverlangt.

Im weltweiten PKW-Bereich legt gerade dank der zahlreichen Förderprogramme und Konjunkturlösungen die Nachfrage 2010 wieder zu. „Dabei fällt die Dynamik überraschend gut aus“, so Winzen. „2010 wird das Rekordniveau aus dem Jahr 2007 nur knapp verfehlt“, so der Analyst. Allerdings werden nicht alle Regionen gleichermaßen von dieser Entwicklung profitieren. Die Länder der NAFTA-Region werden knapp 2 Millionen PKW mehr absetzen als 2009, bleiben aber mit 14 Millionen Neuzulassungen immer noch 26 Prozent unter dem Vorkrisenniveau.

Ganz anders in Asien und Lateinamerika. Dort werden dieses Jahr neue Rekorde zu verzeichnen sein. In diesen Regionen war von Krise keine Spur, nicht zuletzt dank staatlicher Unterstützungsmaßnahmen.

Tief getroffen hat die weltweite Rezession die osteuropäischen Länder. Diese Region erlitt den stärksten Einbruch aller Automobilregionen. Die Neuzulassungen sanken innerhalb eines Jahres von fünf auf drei Millionen PKW. Lediglich die Verschrottungsprämie in Russland, die nach den Berechnungen von Polk zusätzlich 260 Tausend Neuzulassungen bringen wird, sorgt dieses Jahr für eine Erholung.

Einen Sonderfall stellt Westeuropa dar. Europa ist derzeit noch immer ein Flickenteppich unterschiedlicher Fördermaßnahmen, die zu unterschiedlichsten Zeitpunkten eingesetzt haben. Die meisten Regierungen sahen sich bereits nach dem Einbruch 2008 genötigt, die PKW-Nachfrage mit Maßnahmen zu stützen. Insgesamt kamen dadurch 2 Millionen Neuwagen – das sind 15 Prozent der gesamten Nachfrage – zusätzlich auf den Markt. Die Neuzulassungen stiegen 2009 deshalb leicht an. Käufe wurden vorgezogen. Dies hinterlässt in diesem Jahr aber negative Spuren. Die Folge: Westeuropa hat als einzige große Automobilregion rückläufige Neuwagenverkäufe zu verzeichnen. Dennoch bleibt die Bilanz der weltweiten Verschrottungsprämien, insgesamt gesehen, positiv.

Der Wiederaufschwung: „Ein kleines Wirtschaftswunder“

Die Tatsache, dass die weltweite Nachfrage 2010 besser ausfallen wird als Anfang des Jahres erwartet, hat mehrere Gründe. Winzen: „Die Hersteller haben die negativen Effekte der Verschrottungsprämien teilweise kompensiert, und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen sich nun positiver dar als noch vor einem Jahr.“ Die Erwartungen für das weltweite Wirtschaftswachstum wurden Monat für Monat nach oben korrigiert. Gingen die Wirtschaftsforschungsinstitute anfänglich noch von einem moderaten gesamtwirtschaftlichen Wachstum von rund 2 Prozent aus, liegen sie aktuell bei über 3,5 Prozent, vereinzelt schon darüber.

Wer feiert, muss jedoch auch mit einem Kater rechnen: In Deutschland konnte 2009 mit über 3,8 Millionen Neuzulassungen ein Ergebnis erzielt werden, das in der Vergangenheit nur 1991 und 1992 im Wiedervereinigungsboom übertroffen wurde. 950 Tausend PKW kamen aufgrund der Verschrottungsprämie zusätzlich auf den Markt. Ursprünglich war mit einem weit höheren Einbruch gerechnet worden. Aufgrund

attraktiver Sonderangebote der Hersteller und einer sehr schnellen Erholung der gewerblichen Nachfrage haben sich die Winde inzwischen gedreht. „Was wir 2010 erleben, ist ein kleines Wirtschaftswunder“, so Polk und AutoValue. Das Neuzulassungsergebnis 2010 wird mit 2,9 bis 3 Millionen PKW – trotz eines Rückgangs um 23 Prozent – besser ausfallen als erwartet.

Gab es im Jahr der Verschrottungsprämie deutliche Verschiebungen hin zu kleineren, leistungsärmeren Fahrzeugen, zeigen die aktuellen Zahlen, dass sich die Marktstrukturen wieder normalisieren. „Zu einem nachhaltig veränderten Kaufverhalten ist es bisher nicht gekommen“, so Polk.

Nutzfahrzeugbranche kommt ohne Förderung aus der Krise.

Auch die Nutzfahrzeugindustrie erlebt derzeit eine Trendwende. Der Transporterbereich hat dies schon eher erfahren als der Bereich mittlerer und schwerer LKW. Die Nutzfahrzeugnachfrage zieht – rechtzeitig zur IAA in Hannover – auch in Europa wieder an. Der Transporterbereich hat die Chance, wieder schneller an die Volumen vor der Krise anzuschließen. Dabei ist die Situation der Nutzfahrzeugbranche, insbesondere für die Hersteller von Aufbauten, Anhängern und Trailern, mit keiner anderen Industrie zu vergleichen: Sie hat den wohl schmerzlichsten Absturz der Nachfrage erlebt, der je eingetreten ist. Um so bemerkenswerter ist, dass die Nutzfahrzeugindustrie, die eben keine 5 Milliarden Euro Fördermittel über eine Verschrottungsprämie erhalten hat wie die PKW-Branche, sich in der Krise mit drastischen Maßnahmen restrukturiert und zugleich Zukunftsperspektiven entwickelt hat. „Dafür erlebt die Nutzfahrzeugindustrie jetzt einen sehr kontrollierten und organischen Aufschwung“, so Gottschalk.

Bei aller Freude über die Trendwende im Absatz von Nutzfahrzeugen muss allerdings gesehen werden, dass Westeuropa mit minus 18 Prozent im ersten Halbjahr 2010 am weltweiten Aufschwung von Schwer-LKW noch nicht teilgenommen hat. Das Wachstum kommt aus Asien – in 2010 um 47 Prozent auf 1,75 Millionen Einheiten – sowie aus Südamerika mit einem erwarteten Wachstum von 45 Prozent und einem langsam wieder anziehenden LKW-Markt in Nordamerika. Auf dem deutschen Markt sind nun aber im zweiten Halbjahr 2010 erfreuliche Tendenzen zu erwarten. Das wird die

Produktion beflügeln. Der Weg aus der Talsohle ist im vollen Gange. Die Neuzulassungen werden im Gesamtjahr 2010 mit über 65 Tausend Einheiten zwar nur um sechs Prozent steigen, wichtiger für die Beschäftigung ist aber, dass im Zeitraum September bis Dezember 2010 in der Produktion über sechs Tonnen ein Zuwachs von 30 Prozent erwartet wird. Auch wenn das Vorkrisenniveau noch lange nicht erreicht sein wird, so waren die meisten Prognosen bezüglich der Einschätzung des Wiederanstiegs um ein Jahr zu pessimistisch. Nach den Maßnahmen zur Absenkung des Break-Even, der Erschließung von Produkt-Synergien zwischen Marken, neuen Kooperationen oder erfolgreichen Globalisierungen kann erwartet werden, dass die Nutzfahrzeugindustrie bereits für das Jahr 2010 mit erfreulichen Ergebnissen aufwarten wird. Die Nutzfahrzeugindustrie und die Aufbautenhersteller kommen gestärkt aus der Krise. Sie haben sich im Vergleich zu nahezu allen Wettbewerbern der Welt im Benchmarking verbessert. „Die deutschen Nutzfahrzeughersteller stehen stärker da als je zuvor, strategisch, wirtschaftlich und technologisch“, so Gottschalk. Die Abhängigkeit vom Heimatmarkt ist – und das meist sozialverträglich – zugunsten einer breiten internationalen Produktionsordnung mit steigendem lokalen Fertigungsanteil verringert worden. Das ist auch notwendig, denn eine Fortsetzung der Konsolidierung und der schrittweise Eintritt asiatischer Wettbewerber werden den Wettbewerb im europäischen Nutzfahrzeuggeschäft weiter verschärfen.

Die Bäume wachsen nicht in den Himmel: Risiken des Aufschwungs.

Trotz des rasanten Wiederanstiegs bei PKW und Nutzfahrzeugen werden die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Dafür sorgen zum einen die Stahl- und anderen Rohstoffpreissteigerungen, die die Produktion verteuern werden. In der Lohnpolitik zeichnet sich bereits eine Trendwende – beginnend in der Stahlindustrie – ab. Gottschalk: „Wer will es der IG-Metall verdenken, jetzt einen Bonus für die konziliante Lohnzurückerhaltung in der Krise zu erkämpfen. Aber man sollte die Risiken eines noch nicht gefestigten Aufschwungs im Blick behalten.“ Leiharbeit wird erschwert und/ oder verteuert; die Preise, ob in China oder in den USA und Deutschland, kommen ins Rutschen; die Finanzierung bleibt ohnehin ein Damoklesschwert, das über Vielen in diesem noch jungen Aufschwung hängt. Insgesamt tun Industrie, Politik und

Gewerkschaften gut daran, weiter für die Arbeitsplätze im Inland zu kämpfen, denn 2010 wird die Auslandsproduktion erstmals höher sein als die Inlandsfertigung bei PKW. Bei Nutzfahrzeugen ist das schon lange der Fall.

Positive Bilanz auch in der Produktpolitik

Die Bilanz der deutschen Unternehmen auf der Herstellerseite ist im Vergleich zu den Wettbewerbern auch in der Produkt- und Technologiestrategie positiv. Die Zukunftsgestaltung ist in der Krise nicht unter die Räder gekommen. Produktpolitisch sind die Unternehmen gut aufgestellt. „Small Premium“ wird gerade erfolgversprechend aufgebaut, und „Premium“ wird neu definiert, und dies bei weitem nicht nur als „Green Premium“.

Die deutschen Hersteller setzen auf die richtige Strategie einer forcierten CO₂-Reduzierung herkömmlicher Verbrennungskraftmaschinen und zugleich auf eine breite Palette alternativer Antriebe, von der Hybridisierung über Brennstoffzellen bis zum batterieelektrischen Antrieb mit Range Extender. Allerdings ist dies auch die teuerste aller Strategien, die die FuE-Kapazitäten derzeit bis zum Anschlag belastet. Angesichts der Unklarheit, zu welchem Zeitpunkt, zu welchen Preisen und in welchen Stückzahlen die Verbraucher auf welche Antriebe setzen, gibt es derzeit keine Alternative zur Parallelstrategie. Radikal CO₂-reduzierte konventionelle Technologie zu erschwinglichen Mehrkosten kann sich durchaus über einen längeren Zeitraum noch als weitaus ertragbringendere Strategie herausstellen als eine mutig klingende, aber sich nicht auszahlende lokale Null-Emissions-Strategie, wenn der Kunde nämlich nicht bereit ist, die Mehrkosten dafür zu zahlen. „Deutschland will Leitmarkt für Elektromobilität werden, sollte aber zugleich Leitmarkt für Premiumfahrzeuge mit niedrigen Emissionen bleiben“, so Gottschalk.

Reparaturen an der Wertschöpfungskette nicht vergessen.

Die Zulieferindustrie ist insgesamt nicht in vergleichbar guter Verfassung aus der Krise gekommen. Zwar gibt es eine stattliche Anzahl erfolgreicher Zulieferer, die im ersten Halbjahr 2010 Umsatzsteigerungen von 45 Prozent und mehr erzielt haben und auch

über entsprechende Ergebnissprünge berichten können. Aber die Schlaglöcher des Jahres 2009 sind noch keineswegs wieder zu. Die Spreizung innerhalb der Zulieferindustrie hat zugenommen. Vor allem ist das Risiko der Kapitalstruktur bei weitem nicht gelöst. Die Eigenkapitalquote vieler Lieferanten ist schwach, die Verschuldung ist hoch, und dementsprechend sind die Finanzierungskosten überproportional gestiegen. Dabei ist die Refinanzierung in der Krise zum Teil nur unter erheblichen Problemen zustande gekommen. Der Margendruck hält unvermindert an, auch wenn vereinzelt Liquiditätsengpässe bei den Zulieferern durch die Hilfe der Hersteller abgemildert werden konnten. Völlig zu Unrecht ist aber die gesamte Branche der Automobilzulieferer von Banken, Private Equity oder Hedge Fonds auf die „Giftliste“ gesetzt worden. Allerdings sind vereinzelt die weitsichtigen Investoren schon wieder zu Engagements in dieser Industrie bereit. Das wird noch zunehmen, wenn sich der Markt weiter verbessert, die Unternehmensbewertungen steigen. Manche Private Equity-Unternehmen werden sich noch von Zulieferengagements trennen, aber andere werden wieder neu einsteigen. Gottschalk: „Wir werden noch erhebliche Bewegungen am Markt für Unternehmen erleben, wenn die Multiples besser werden. Die Pessimisten, die in dieser Branche keine Zukunft mehr gesehen haben, werden eines Besseren belehrt.“

Bis 2015 weltweit 75 Millionen PKW-Neuzulassungen

„Bereits 2011 ist mit einem neuen weltweiten Rekordergebnis im PKW-Absatz zu rechnen, und auch für die Jahre danach spricht nichts gegen ein kontinuierliches Wachstum auf über 75 Millionen Neuzulassungen in 2015“, so Winzen. Allerdings trifft es nicht auf alle Länder und Regionen zu. Brasilien, Russland, Indien und China sind für das Erreichen des Vorkrisenniveaus unentbehrlich. Die Dynamik auf dem PKW-Weltmarkt kommt ausschließlich aus den BRIC-Staaten.

Die USA und China werden sich bis 2015 ein Kopf an Kopf-Rennen um den ersten Platz in der Zulassungsranliste liefern. Auf den Plätzen dahinter bleibt Japan auf Rang 3. Deutschland, zurzeit noch auf Platz 4, wird in den nächsten Jahren von Brasilien, Indien und einem wieder erstarkten Russland eingeholt werden.

Statistisch sinkt damit der Stellenwert der deutschen PKW-Neuzulassungen am gesamten Weltabsatz. Wurden im Jahr 2000 noch 7 Prozent aller weltweiten Zulassungen in Deutschland getätigt, wird dieser Wert auf gut 4 Prozent sinken.

2011: Der deutsche Markt wächst um acht Prozent auf 3,15 Millionen PKW

Für 2011 aber gibt es viele Vorzeichen für eine deutliche Erholung. Eine robuste Wirtschaftsentwicklung mit sinkenden Arbeitslosenzahlen sorgt für gute Stimmung bei den Verbrauchern und eine steigende Kaufbereitschaft. Aufgrund der Krise haben viele Kunden – trotz der Verschrottungsprämie – ihre Käufe aufgeschoben. Bei verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bilden sie ein großes Potenzial für eine steigende Nachfrage auch im privaten Bereich. Die Neuzulassungsprognose für Deutschland mit einem Plus von acht Prozent auf 3,15 Millionen ist also durchaus realistisch.

Die PKW-Produktion in Deutschland hat sich nach dem Krisenjahr 2009 (-10 Prozent) wieder kräftig erholt. Per August lag das Fertigungsvolumen um 17 Prozent über dem Vorjahr. „Das starke Produktionsergebnis spiegelt die ganze Anspannung des Aufschwungs wider“, so Thomas Mawick, Manager Studien bei Polk. Mit einem geschätzten Gesamtjahresvolumen von 5,52 Millionen werden dieses Jahr fast wieder so viele PKW produziert wie 2008. Als Treiber der Dynamik haben sich die PKW-Ausfuhren erwiesen. Das stärkste Wachstum wird erneut am boomenden chinesischen Markt stattfinden. Die Ausfuhren ins Reich der Mitte werden in 2010 sogar erstmals die PKW-Exporte in die USA überholen. Mittelfristig werden die drei Märkte China, USA und Russland mehr als 25 Prozent der deutschen PKW-Ausfuhren aufnehmen. Die europäischen Märkte in Summe bleiben jedoch bei den Exporten dominierend. Mawick: „Die Expansion auf den Weltmärkten stellt den „Home-Markt Europa“ keineswegs in Frage.“

Qualitatives Wachstum hält an

Die inländische Fahrzeugproduktion wird vom steigenden Anteil hochwertiger Fahrzeuge begünstigt. 2010 werden die Premium-PKW deutlich vor den Volumen-PKW

liegen. Diese Schere wird sich in den kommenden Jahren nach Lage der Dinge weiter aufweiten, so dass auch erhebliches qualitatives Wachstum der Industrie stattfindet.

Die inländische Produktion wächst auch mittelfristig weiter, wird aber von der Dynamik der Auslandsproduktion deutscher Marken übertrumpft.

Zulieferindustrie muss Fokus auf Zukunftsgestaltung legen

Die Krise ist vorbei, aber nicht bewältigt. Dies zeigt sich insbesondere daran, dass die Krise nicht zu einer grundlegenden Neuausrichtung der Wertschöpfungskette genutzt worden ist. So positiv der Aufschwung gesehen wird, der Lieferstress, die fehlenden Teile, der Lieferrückstand etc. zeigen die hohe Anfälligkeit der Lieferkette. Das Netz ist brüchig. In der Krise war alle Aufmerksamkeit auf die Liquidität gerichtet. Die Restrukturierungen haben die Kräfte aufs Äußerste angespannt. Oft ging es nur ums Überleben. Der Grad der Anspannung von der Kostenseite ist nicht geringer geworden. Eine wirkliche Konsolidierung hat nur in Ansätzen stattgefunden. Kapazitätsengpässe, z.B. bei Gießereien oder Schmieden, wurden über Nacht zu Überkapazitäten. Der Druck zu geringer Margen ist in Zeiten sinkender Umsätze noch schmerzlicher gewesen. Neue „Strategien der Gemeinsamkeit“ sind nicht wirklich zu erkennen. Der Ausleseprozess, der dadurch entsteht, dass nur die wirtschaftlich stärksten Zulieferer die Globalisierung stemmen können, wird unausweichlich.

Darüber hinaus stehen die Zulieferer vor großen Zukunftsaufgaben, die zu bewältigen sind, für die aber in der Krise Zeit, Management und Mittel gefehlt haben: die Gestaltung der Zulieferstrukturen für das e-mobility-Zeitalter, die Umsetzung eines stärkeren Ausbaus des „non-automotive Geschäfts“ und die Erschließung von sogenannten „close-to-needs-technology“, d.h. von Wachstumsfeldern, bei denen bedarfs- und kostengerechte Technologien in den Emerging Markets – in aller Regel mit lokalen FuE-Tätigkeiten verbunden – eingesetzt werden. „Auf dieses Wachstumspotential kann die deutsche Zulieferindustrie nicht verzichten“, so Gottschalk. „Wenn die Industrie den jetzigen Aufschwung für diese wichtigen Zukunftsaufgaben nutzt, muss sich die deutsche Automobilindustrie aber vor keinem der internationalen Wettbewerber fürchten“, so AutoValue und Polk übereinstimmend.

R. L. Polk ist weltweit führend in der Erhebung, Analyse und Auswertung unabhängiger Daten der Automobilindustrie. Polk sammelt und interpretiert weltweit alle relevanten Daten, stellt die Ergebnisse seinen Kunden zur Verfügung und vermittelt damit ein besseres, objektives Marktverständnis, identifiziert Trends und zeigt neue mögliche Geschäftsfelder auf. Zu den weltweiten Kunden zählen Hersteller, Händler, Zulieferer, Banken, Werbeagenturen, Unternehmensberatungen sowie Regierungskreise.

Das privat geführte Unternehmen Polk hat seinen Stammsitz in Southfield, USA und betreibt Büros in Australien, Kanada, China, Frankreich, Deutschland, Japan, Spanien, Großbritannien und den USA.

AutoValue GmbH ist eine Unternehmensberatung mit Schwerpunkt auf strategischer Managementberatung für Automobilhersteller und -Zulieferer, Markt- und Wettbewerberanalysen, Restrukturierung und Interim-Management. Gegründet wurde AutoValue vom ehemaligen Vorstandsmitglied der heutigen Daimler AG und ehemaligen Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Prof. Dr. Bernd Gottschalk. AutoValue steht für mehr als 35 Jahre Erfahrung in der Automobilindustrie.

Kontakt:

AutoValue GmbH

Savignystraße 34

60325 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0) 69 300 389 030

www.autovalue.de

R. L. Polk Germany GmbH

Theodor-Althoff-Straße 45

45133 Essen

Tel. +49 (0) 201 1857 9300

www.polk.com