

# Strukturpolitische Probleme der Automobil-Industrie unter dem Aspekt des Wettbewerbs

Herausgegeben von

Burkhardt Röper



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

**Schriften des Vereins für Socialpolitik**  
**Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften**  
**Neue Folge Band 151**

SCHRIFTEN DES VEREINS FÜR SOCIALPOLITIK

Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

Neue Folge Band 151

---

Strukturpolitische Probleme  
der Automobil-Industrie  
unter dem Aspekt des Wettbewerbs



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

# Strukturpolitische Probleme der Automobil-Industrie unter dem Aspekt des Wettbewerbs

Herausgegeben von

Burkhardt Röper



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

**Strukturpolitische Probleme der Automobil-Industrie  
unter dem Aspekt des Wettbewerbs** / hrsg. von  
Burkhardt Röper. — Berlin: Duncker und Humblot, 1985.  
(Schriften des Vereins für Socialpolitik,  
Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozial-  
wissenschaften; N.F., Bd. 151)  
ISBN 3-428-05924-7

NE: Röper, Burkhardt [Hrsg.]; Gesell-  
schaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften:  
Schriften des Vereins . . .

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen  
Wiedergabe und der Übersetzung, für sämtliche Beiträge vorbehalten

© 1985 Duncker & Humblot GmbH, Berlin 41

Gedruckt 1985 bei Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin 61

Printed in Germany

ISBN 3-428-05924-7

## Vorbemerkungen des Herausgebers

I. Die „Arbeitsgruppe Wettbewerb“ wurde 1969 als Unterausschuß im Wirtschaftspolitischen Ausschuß des Vereins für Sozialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, gegründet. Sie ist ein neutrales wissenschaftliches Forum zur Diskussion wettbewerbspolitischer Probleme im Kreise daran besonders interessierter Vereinsmitglieder, Unternehmer und Mitglieder der Wettbewerbsbehörden.

Mit dem vorliegenden Band stellt die Arbeitsgruppe Wettbewerb in ihrem elften Sitzungsbericht die Ergebnisse der Tagung vom 31. 3./1. 4. 1982 in Salzburg vor. Schwerpunkte dieses Symposiums waren Überlegungen über Ursachen und Abhilfen strukturpolitischer Probleme in der deutschen Automobilindustrie, u. a. vor dem Hintergrund der japanischen Herausforderung und gestiegener Energiekosten. Als fachkundige Referenten wurden acht Entscheidungsträger aus der Kraftfahrzeugwirtschaft, der Vizepräsident des Bundeskartellamtes, ein Vertreter des Bundesministeriums für Wirtschaft und ein auf dem Automobilsektor ausgewiesener Hochschullehrer eingeladen.

*Robert A. Lutz* analysiert den europäischen Kraftwagenmarkt und führt die Rolle der Japaner in diesem Bereich vor Augen. Er berichtet aus der Sicht seines Unternehmens, welche Maßnahmen dort zur Überwindung struktureller, konjunktureller und japan-induzierter Probleme in Betracht gezogen bzw. realisiert werden. Dabei weist er auf erhebliche Konzentrationstendenzen hin.

Auf der Erfahrungsbasis der „Ölpreisschocks“ der Jahre 1973/74 und 1979/80 sucht *Hartmut Berg* zu beantworten, wie sich die Wachstums-, Konjunktur- und Wettbewerbsbedingungen, mit denen sich die deutsche Automobilindustrie in Zukunft konfrontiert sieht, angesichts sich stark verteuender Energie verändern werden; es ist der Versuch eines Szenarios, bei dem man — wie Berg betont — vorerst auf Vermutungen und Annahmen angewiesen ist.

*Annerose Iber-Schade* zeigt aus der Perspektive eines Zuliefererunternehmens die Auswirkungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie auf diesen vorgelagerten Bereich auf. Insbesondere wird auf die Abhängigkeitsbeziehung zwischen den Zulieferern und den Automobilherstellern eingegangen.

Die Sicht des Bundeskartellamtes zu Struktur und Wettbewerb in der Automobilindustrie legt *Ernst Niederleithinger* dar. Den Ausführungen zu Konzentrationsgrad, Marktzutrittsmöglichkeiten, Modellpolitik, Markttransparenz und Konditionenwettbewerb auf dem PKW- und LKW-Markt sowie der Frage, ob auf den Märkten wesentlicher Preiswettbewerb besteht, schließen sich Folgerungen für die kartellrechtliche Aufsicht an.

*Edzard Reuter* untersucht die unterschiedlichen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen, amerikanischen und japanischen Automobilhersteller aufgrund verschiedenartiger Kostenstrukturen. Er stellt dabei Probleme der Vergleichbarkeit heraus und warnt vor eindimensionalen Betrachtungen. Er schließt mit vier Handlungsansätzen für die europäische Automobilindustrie, welche die Positionen der einzelnen Unternehmen im Wettbewerb künftig festigen oder gar verbessern können.

*Georg Mosing* schildert den Markt für Dieselmotoren-Einspritzsysteme. Aus der Sicht eines kleinen, aber hochspezialisierten Zuliefererunternehmens beschreibt er die Möglichkeiten, auch als „Zwerg zwischen Riesen“ im Wettbewerb zu bestehen, und nennt vier Grundsätze, die es dem Unternehmen ermöglicht haben, nicht nur zu überleben, sondern zu expandieren.

*Dieter Wolf* analysiert die gesamt- und weltwirtschaftliche Lage der deutschen Automobilindustrie. Diese Schlüsselindustrie ist wesentlich vom Export in andere Länder abhängig. Wolf schildert die Situation der Automobilindustrie in den EG-Ländern und stellt besorgt auf der gesamten Welt protektionistische Tendenzen fest, nicht-tarifäre Handelshemmnisse, die den freien Welthandel erschweren. Er schließt mit kritischen Anmerkungen über den Sinn weiterer Konzentration und Kooperation in der Branche als Mittel der Struktur Anpassung.

Die Veröffentlichung zeigt anschaulich die Beurteilung der Struktur und des Wettbewerbsverhaltens der Kraftfahrzeugindustrie in Europa, insbesondere aber der Bundesrepublik Deutschland im Frühjahr 1982.

II. Teilnehmer der Sitzung der „Arbeitsgruppe Wettbewerb“ waren deren Mitglieder, die Herren

Dr. Hans-Heinrich Barnikel, Direktor beim Bundeskartellamt Berlin,  
Prof. Dr. Helmut Gröner, Universität Bayreuth,  
Prof. Dr. Walter Hamm, Universität Marburg,  
Prof. Dr. Ernst Heuß, Universität Erlangen-Nürnberg,  
Prof. Dr. Erhard Kantzenbach, Universität Hamburg,  
Prof. Dr. Erich Käufer, Universität Innsbruck,  
Prof. Dr. Hans-Otto Lenel, Universität Mainz,

Prof. Dr. Manfred Neumann, Universität Erlangen-Nürnberg,  
Prof. Dr. Dieter Pohmer, Universität Tübingen,  
Prof. Dr. Hellmuth St. Seidenfus, Universität Münster,  
Prof. Dr. Burkhardt Röper, RWTH Aachen (Vorsitz),

und deren Gäste

Horst Backsmann, seit 1978 hauptamtlicher Präsident des Verbandes  
der Automobilindustrie e. V., Frankfurt, (gestorben am 9. 7. 1984),

Prof. Dr. Hartmut Berg, Universität Gesamthochschule Essen,

Dr. Achim Diekmann, Geschäftsführer des Verbandes der Automobil-  
industrie e. V., Frankfurt,

Dr. Annerose Iber-Schade, Firma Wilhelm Schade, Plettenberg, Mitglied  
der Monopolkommission,

Robert A. Lutz, Vorstand Ford of Europe Inc., Brentwood/Essex, Groß-  
britannien, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Ford-Werke AG,  
Köln, Vice President Ford Inc., USA,

Dr. Ernst Niederleithinger, Vizepräsident des Bundeskartellamts, Berlin,

Dr. Friedmar Nusch, Leiter „Wirtschaftspolitische Informationen“,  
Ford-Werke AG, Köln,

Georg Mosing, Generaldirektor der Friedmann & Maier AG, Hallein,  
Österreich, (gestorben am 9. 8. 1984),

Edzard Reuter, Mitglied des Vorstandes der Daimler-Benz AG, Stutt-  
gart,

Dr. Dieter Wolf, Ministerialrat im Bundesministerium für Wirtschaft,  
Bonn.

Die Mitglieder der „Arbeitsgruppe Wettbewerb“ danken den Gästen  
für ihre lebhafteste Teilnahme durch Referate und Diskussionsbeiträge.  
Sie trauern um die inzwischen Verstorbenen.

Überarbeitung des Manuskripts und Redaktion der Veröffentlichung:  
Dr. Rolf Marfeld, RWTH Aachen.

III. Die Mitglieder der „Arbeitsgruppe Wettbewerb“ und der Heraus-  
geber sind dem Land Nordrhein-Westfalen für die Bereitstellung der  
Mittel für einen Stenografen zu Dank verpflichtet.

Die Referenten haben ihre Ausführungen mehr oder weniger stark  
überarbeitet. Dementsprechend mußten auch die Diskussionsbeiträge  
geändert werden. Einige vertrauliche Ausführungen wurden fortge-  
lassen. Alle Höflichkeitsbezeugungen, Einleitungen usw. wurden vom  
Herausgeber gestrichen.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.1</b>	<b>Robert A. Lutz:</b> Strukturpolitische Probleme der Kfz-Industrie aus der Sicht eines in Europa in mehreren Ländern tätigen Konzerns	13
1.	Der europäische Markt	13
1.1	Der PKW-Markt	14
1.2	Der LKW-Markt	16
1.3	Einzelmärkte für PKW	16
1.4	Die Japaner in Europa	17
1.5	Negative Faktoren für europäische Hersteller	19
2.	Die Antwort von Ford in Europa	20
2.1	Die Reduzierung der Fertigungskosten	20
2.1.1	Mitarbeiter und Motivation	21
2.1.2	Automation, Materialwirtschaft und Kapazitätsauslastung	22
2.1.3	Das Ziel der Ford Organisation	24
2.2	Die Händlerschaft	24
2.2.1	Die Ford-PKW-Modellreihen	25
2.2.2	Die Ford-LKW-Modellreihen	26
2.3	Investitionen in das Produkt	26
2.4	Zusammenarbeit mit Regierungen	29
3.	Zusammenfassung	30
	Schwerpunkte der Diskussion	33
<b>2.1</b>	<b>Hartmut Berg:</b> Der Einfluß steigender Energiepreise auf Wachstums-, Struktur- und Wettbewerbsbedingungen der deutschen Automobilindustrie	53
	Schwerpunkte der Diskussion	76
<b>3.1</b>	<b>Annerose Iber-Schade:</b> Auswirkungen des Strukturwandels in der Automobilindustrie auf Kfz-Zulieferunternehmen	95
	Schwerpunkte der Diskussion	110

<b>4.1 Ernst Niederleithinger:</b> Struktur und Wettbewerb in der Automobilindustrie aus der Sicht des Bundeskartellamtes .....	129
I. Vorbemerkung und Eingrenzung des Themas .....	129
II. Markt für Personenkraftwagen .....	131
II.1 Angebotsstruktur .....	131
II.2 Nachfragestruktur .....	136
II.3 Marktverhalten .....	137
III. Markt für Lastkraftwagen .....	144
III.1 Transporter .....	144
III.2 Schwere Lastkraftwagen .....	146
IV. Folgerungen für die kartellrechtliche Aufsicht .....	149
IV.1 Kontrolle des Preisverhaltens .....	149
IV.2 Horizontale Wettbewerbsbeschränkungen .....	150
IV.3 Marktmacht der Automobilindustrie gegenüber Zulieferern und Vertragshändlern .....	151
Schwerpunkte der Diskussion .....	153
<b>5.1 Edzard Reuter:</b> Kostenrelevante Wettbewerbsfaktoren der Automobilindustrie im internationalen Vergleich .....	185
Schwerpunkte der Diskussion .....	199
<b>6.1 Georg Mosing:</b> Herstellung und Vertrieb von Einspritzsystemen für Dieselmotoren .....	213
Schwerpunkte der Diskussion .....	220
<b>7.1 Dieter Wolf:</b> Strukturpolitische Probleme in der Kfz-Industrie aus der Sicht des Bundesministeriums für Wirtschaft .....	229
Schwerpunkte der Diskussion .....	243

## Tabellenverzeichnis

- 1: Entwicklung der Gesamtmarktanteile (%) der führenden Hersteller von Personen- und Kombinationskraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland auf der Basis der Neuzulassungen ..... 134
- 2: Marktanteile (%) der jeweils fünf führenden Hersteller von Personen- und Kombinationskraftwagen auf einzelnen Teilmärkten (Basis: Neuzulassungen 1981) ..... 135
- 3: Gesamtmarktanteil (%) der japanischen Hersteller von Personen- und Kombinationskraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland auf der Basis der Neuzulassungen ..... 136
- 4: Preiserhöhungen inländischer Hersteller auf dem PKW-Markt der Bundesrepublik Deutschland 1969 - 1982 (Preisindex; 1969 = 100) .... 141
- 5: Preiserhöhungstermine und -raten durch inländische Hersteller auf dem PKW-Markt der Bundesrepublik Deutschland seit 1976 ..... 142
- 6: Neuzulassungen und Marktanteile bei Lastkraftwagen unter 4 t zulässiges Gesamtgewicht in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1981 ..... 145
- 7\* Neuzulassungen und Marktanteile bei schweren Lastkraftwagen am Beispiel der Lastkraftwagen mit Normalaufbau über 16 t zulässiges Gesamtgewicht und der Sattelzugmaschine in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1981 ..... 147

## Übersichtsverzeichnis

1: Alternativen der Entwicklung der Neuzulassungen auf dem PKW-Markt der Bundesrepublik Deutschland 1980 - 2000 .....	69
2: Ausgewählte Daten zur Entwicklung des PKW-Marktes in der Bundesrepublik Deutschland 1980 - 2000 .....	70
3: Entwicklung der PKW-Zulassungen: Wachstumstrend und konjunkturelle Abweichungen 1970 - 1980 .....	71
4: Die 20 bedeutendsten Anbieter auf dem PKW-Markt der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1981 .....	72
5: Zahl der Vertragshändler, Fahrzeugbestand und Absatz je Händler der 20 bedeutendsten Anbieter auf dem PKW-Markt der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1980 .....	73
6: Verflechtungsmatrix für die Weltautomobilindustrie .....	74

## **1.1 Robert A. Lutz:**

### **Strukturpolitische Probleme der Kfz-Industrie aus der Sicht eines in Europa in mehreren Ländern tätigen Konzerns**

Als Sie mich baten, hier und heute zu Ihnen zu sprechen — und das auch noch über das Thema „Strukturpolitische Probleme der Automobilindustrie in Europa“ —, sind Sie ein schwer kalkulierbares Risiko eingegangen. Offensichtlich waren Sie sich nicht der Tatsache bewußt, daß ich, wenn ich einmal mit diesem Thema begonnen habe, nur sehr schwer ein Ende finde, da es sich um mein Lieblingsthema handelt.

In der mir zur Verfügung stehenden Zeit wird es kaum möglich sein, Ihnen ein differenziertes Bild zu geben. Da ich ohnehin ein hervorragend informiertes Auditorium vor mir sehe, bin ich der Meinung, daß ich einige Vertrautheit mit der europäischen Automobillandschaft voraussetzen kann.

Aus diesem Grunde werde ich auch nur einige markante Eckpfeiler setzen, um so viel Zeit wie möglich für die Diskussion verfügbar zu haben.

#### **1. Der europäische Markt**

Lassen Sie mich vorab definieren, was ich meine, wenn ich von „Europa“ rede. Ich werde für die statistischen Grundlagen die Definition benutzen, die Ford in Europa anwendet.

Unsere Definition von „Europa“ umfaßt die EFTA-Länder, die Länder der Europäischen Gemeinschaft, mit Ausnahme Griechenlands, aber einschließlich Spanien.

Damit spreche ich von einem Gesamtmarkt für ca. 340 Millionen Menschen. Dies bietet eine stabile Absatzbasis für 13 größere und eine Vielzahl kleinerer Automobilhersteller, deren Exportabsatz in den sogenannten Rest der Welt außerhalb Europas jedoch ständig abnimmt.

Wenn man sich diese Gesellschaften unter dem Strich anschaut, so gab es profitable und weniger profitable Unternehmen, wobei die Gewinne nach Steuern zuletzt 1979 ihren höchsten Stand erreichten.

**Ausgewählte europäische Automobilhersteller  
(Gewinn nach Steuern in Mio. US Dollar — 1980)**

Gewinn	Verlust
Daimler-Benz ..... 490	Leyland ..... - 1 220
Ford-Großbritannien ..... 462	Peugeot ..... - 385
VW Audi ..... 176	Ford-BRD ..... - 258
BMW ..... 100	GM-BRD ..... - 250
Renault ..... 73	GM-Großbritannien ..... - 190
Volvo ..... 9	Fiat ..... - 152
	Alfa Romeo ..... - 9

Die Übersicht, die die Gewinn- und Verlustsituation zeigt, gibt den Stand 1980 wieder. Wir haben auch eine provisorische Auswertung für das Jahr 1981. Danach wäre Daimler Benz 1981 besser, Ford Großbritannien etwas schlechter, VW Audi plus minus Null, und zwar mit Zaudern, BMW wahrscheinlich in etwa gleichgeblieben; Renault befindet sich im Verlust, Volvo etwas im Plus. Ford Deutschland, d. h. Bundesrepublik, ist aus der Verlustzone gekommen und arbeitet wieder mit Gewinn. Auf der Verlustseite hat sich, außer der Tatsache, daß Ford Deutschland auf die andere Seite gelangt und Fiat, jedenfalls nach deren Behauptung, bei plus minus Null angelangt ist, also nicht allzu viel verändert. Tendenziell ist aber das Jahr 1981 eher noch schlechter als 1980.

### 1.1 Der PKW-Markt

Dieser Gewinnverfall war teilweise bedingt durch erheblich zurückgegangene Neuzulassungsvolumina in den Jahren 1980 und 1981. Hier spielte die einsetzende Rezession eine wesentliche Rolle. Das Gesamtvolumen der Neuzulassungen in Europa 1981 war mit 9,7 Millionen Einheiten auf dem Niveau des Jahres 1976.

Noch mehr von Bedeutung war das wachsende Segment dieses kleiner werdenden Marktes, den importierte japanische Automobile für sich beanspruchten. Vor zehn Jahren waren sie im europäischen Markt einfach noch nicht existent. 1975 hatten sie etwas über fünf Prozent des Gesamt-Neuzulassungsvolumens.

Seit zwei Jahren verkaufen die Japaner jedes zehnte in Europa neu zugelassene Auto. Möglicherweise kann man das als weniger dramatisch einschätzen als das Wachstum der japanischen Importe in die USA, insbesondere, wenn man es auf das absolute Volumen bezieht.

Man sollte sich jedoch erinnern, daß die Japaner in Europa gegen Fahrzeuge konkurrieren, die nach Gewicht, Größe, Spezifikation, Wirtschaftlichkeit und Qualität nahezu direkt vergleichbar sind.

Ein Argument, das in Amerika verwendet wird, ist: Die Japaner erfüllten ein Marktbedürfnis, das die amerikanischen Hersteller nicht erfüllen. Das trifft für Europa nicht zu.

Um das zu beweisen, beginnt der nachfolgende Vergleich bereits 1932, als Ford seine eigenen Fahrzeuge in Europa zu entwickeln begann.

Trotz drastischer Marktsegment-Veränderungen, auf die ich später eingehen werde, ergab sich keine Notwendigkeit für das sogenannte downsizing — zu Deutsch: Fahrzeugverkleinerung —, das in den USA bereits in vollem Gange ist.

In Europa hat es dagegen praktisch seit Beginn der Automobilfertigung eine bemerkenswerte Konstanz gegeben, sowohl was die Motorengröße als auch das Motorengewicht angeht.

Darüber hinaus möchte ich noch drei andere Perspektiven aufzeigen, die den Unterschied zwischen Europa und den Vereinigten Staaten verdeutlichen:

Beim Maßstab „Zugelassene Fahrzeuge pro tausend Einwohner“ ist die Situation in Europa mit dem Wert 299 im Jahre 1980 auch heute noch mit der der Zwanziger Jahre in den Vereinigten Staaten vergleichbar. Hieraus resultiert unserer Einschätzung nach, daß in diesem Faktor noch einiges Wachstumspotential, insbesondere in Ländern wie Spanien und Portugal, liegt.

Auch heute noch ist das zweite, um nicht gar vom dritten Automobil pro Haushalt zu sprechen, eher die Regel als die Ausnahme in den Vereinigten Staaten. In Amerika haben ca. 60 Prozent aller Haushalte, die einen PKW besitzen, zwei oder mehr Fahrzeuge. Das ist sogar für die reicheren europäischen Länder eher eine Seltenheit. Zum Vergleich haben Deutschland, Großbritannien und Frankreich in nur jedem siebten Haushalt einen sogenannten Zweitwagen. In einigen anderen europäischen Ländern liegen die Angaben sogar noch erheblich unter diesem Niveau.

Darüber hinaus erwarten wir in unseren Prognosen für die kommende Dekade, daß das europäische Brutto-Sozial-Produkt im Durchschnitt ca. 2,4 Prozent jährlich ansteigt, obwohl natürlich ein solcher Durchschnittswert fast mehr verbirgt als er enthüllt. Zum Beispiel: In Großbritannien wird die Wachstumsrate wahrscheinlich nicht mehr als zwei Prozent im jährlichen Durchschnitt betragen; für Frankreich neh-