



Wirtschaft |
Technologie |
Umwelt | **Vorstand**

Branchenreport Automobilhersteller 2008



IMPRESSUM

AUTORINNEN

Alexandra Schädler, Tanja Jacquemin

VERTRIEB

Gerda Bruhn, Sabrina Kirvel

IG Metall Vorstand

Wirtschaft, Technologie, Umwelt

D-60519 Frankfurt/ Main

tel. +49 (69) 6693 2334

mail wi@igmetall.de

online www.igmetall.de/download

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	1
DATENGRUNDLAGE	3
AUFTRAGSEINGÄNGE UND NEUZULASSUNGEN	5
Auftragseingänge	5
PKW Neuzulassungen	7
ABSATZ	9
UMSATZ	11
ERGEBNIS	13
Bruttomarge	13
Operatives Ergebnis	15
Operative Umsatzrendite	17
Ergebnis vor Steuern	19
BESCHÄFTIGUNG UND PRODUKTIVITÄT	21
Beschäftigte	21
Personalaufwandsquote	22
Produktivität	24
VERMÖGENSLAGE	25
Konzervermögen	25
Liquide Mittel	27
Eigenkapitalquote	28
Verschuldungsgrad	30

FINANZLAGE	32
Cashflow	32
INVESTITIONEN	34
Investitionen	34
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	35
ÜBRIGE MÄRKTE	36
Nordamerika	36
Japan	38
ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	40

Einleitung

Die Verschlechterung der Weltwirtschaftslage und die andauernden Turbulenzen auf den internationalen Finanzmärkten haben im Jahr 2008 deutliche Spuren auf den weltweiten Automobilmärkten hinterlassen. Spätestens seit Oktober 2008 konnte sich die Automobilindustrie dem durch die Finanzkrise erheblich beschleunigten Konjunkturabschwung nicht mehr entziehen.

Nachfrageeinbrüche gab es insbesondere auf den großen Volumenmärkten in Spanien (-28,1%), Italien (-13,4%) und Großbritannien (-11,3%). Insgesamt verringerten sich die Pkw-Neuzulassungen in Europa¹ um 8,4% im Vergleich zum Vorjahr.²

Dies führte auf dem deutschen Automobilmarkt zu einem deutlichen Rückgang der PKW-Exporte. Allein im Dezember 2008 verringerten sich die Exporte um rund 22,0% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Für das Gesamtjahr 2008 ergab sich eine Reduzierung der Exporte um insgesamt 4,1%. Aber auch in Deutschland selbst war die Nachfrage deutlich rückläufig. Während sich die Auftragseingänge bei den deutschen Herstellern in 2008 um 9,3% verringerten, gingen die PKW-Neuzulassungen im Vorjahresvergleich um 1,8% zurück. Für das kommende Jahr rechnet der VDA mit einem weiteren Rückgang von 3,1 auf 2,9 Millionen Neuzulassungen.

In den USA bewegte sich die Nachfrage nach Personenwagen in 2008 deutlich unter dem ohnehin schon schwachen Vorjahresniveau und erreichte ein 15-Jahres-Tief. Die heftigsten Einbußen erlitten hierbei die nationalen Hersteller. Der gemeinsame US-Marktanteil der drei größten Hersteller dürfte nun erstmals unter 50% gefallen sein. Auch bei den deutschen Autobauern und dem weltweiten Branchenführer Toyota beschleunigte sich die Talfahrt zum Jahresende. Insgesamt kauften die Amerikaner rund 18,0% weniger Autos als noch im Jahr zuvor. Im Dezember 2008 stürzte der Absatz aller Marken zusammen mit minus 36 % sogar doppelt so schnell ab.

¹ EU15+EFTA (Westeuropa)

² New Passenger Car Registrations, European Automobile Manufacturers Association (ACEA)

Selbst Japans Autobranche wurde von der Krise schnell und hart getroffen, da der Absatz insbesondere im größten Automobilmarkt USA wie auch in Europa drastisch schrumpfte. Zwar erhöhten sich die Exporte bis Dezember 2008 um insgesamt 1,8% im Vergleich zum Vorjahr, aber allein im Dezember 2008 reduzierten sich die Ausfuhren um 35,1%³. Während Nissan seine Exportzahlen um 31,9% im Vergleich zum Vorjahr verbessern konnte, lag Toyota mit -0,9% und Honda sogar mit -7,1% unter dem Vorjahresniveau. Auch der Bereich der Importfahrzeuge ist stark betroffen. Im Jahr 2008 sanken die Neuzulassungen ausländischer Automobilhersteller in Japan um 16,3%.

Die Pkw-Nachfrage in den Schwellenländern entwickelte sich uneinheitlich. Die Dynamik in China, Indien und Osteuropa schwächte sich teilweise deutlich ab.

Die Absatzkrise führte bei nahezu allen Herstellern zu einer deutlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage und die Bilanzen des Geschäftsjahres 2008 spiegeln diese Entwicklung wider. Alle Hersteller reagierten mit Produktionskürzungen auf die niedrigere Nachfrage und schickten Tausende von Beschäftigten in die Kurzarbeit.

Im Dezember 2008 rettete die US-amerikanische Regierung die schwer angeschlagenen Hersteller GM und Chrysler zumindest vorerst vor der Pleite. Die Notkredite von über 17 Milliarden Dollar sollen die Konzerne zunächst bis März 2009 unterstützen. Ford lehnte die staatliche Unterstützung ab, kündigte aber für das erste Quartal 2009 Produktionskürzungen von bis zu 40% an. Auch Frankreichs Regierung will die Autobauer wegen der Absatzkrise mit bis zu sechs Milliarden Euro unterstützen. Die Hersteller müssen sich im Gegenzug dazu verpflichten, keine Standorte ins Ausland zu verlegen. In Deutschland verabschiedete die Regierung im Januar 2009 im Rahmen eines zweiten Konjunkturpaketes die von der IG Metall entwickelte und vorgeschlagene Umweltprämie in Höhe von 2.500 Euro für Altfahrzeuge.

Die folgende Analyse der Unternehmensdaten zeigt auf, wie sich die wirtschaftliche Lage der größten Autobauer im Geschäftsjahr 2008 im Einzelnen und im Unternehmensvergleich entwickelte.

³ Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

Datengrundlage

Die Datengrundlage des Branchenreports bilden die Jahresabschlüsse der 8 größten europäischen Automobilkonzerne.

Darüber hinaus wird die Entwicklung der nordamerikanischen und japanischen Automobilhersteller im Geschäftsjahr 2008 dargestellt. Aufgrund der unterschiedlichen Währungsräume und der abweichenden Bilanzstichtage werden diese beiden Märkte gesondert dargestellt.

Automobilkonzern	Sitz	Marken
Audi	Deutschland	Audi
BMW	Deutschland	BMW, Mini, Rolls-Royce
Daimler	Deutschland	Mercedes-Benz Cars (Mercedes-Benz, smart, AMG, Maybach) Daimler Trucks (Mercedes-Benz, Freightliner, Fuso, Western Star, Thomas, Detroit Diesel), Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses (Mercedes-Benz, Setra, Orion)
Porsche	Deutschland	Porsche
VW	Deutschland	VW PKW, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti, VW Nutzfahrzeuge, Scania
Fiat	Italien	Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari, IVECO (Nutzfahrzeuge), CNH (Agrar- und Baumaschinen)
Peugeot	Frankreich	Peugeot, Citroen, Peugeot Motorcycles
Renault	Frankreich	Renault, Renault Samsung Motors, Dacia
Ford	Nordamerika	Ford, Lincoln, Mercury, Volvo
General Motors	Nordamerika	GMC, Buick, Cadillac, Chevrolet, Holden, Hummer, Opel, Pontiac, Saab, Saturn, Vauxhall
Honda	Japan	Honda Automobiles, Acura Automobiles, Honda Motorcycles
Nissan	Japan	Nissan, Infinity, Nissan Forklift (Gabelstapler)
Toyota	Japan	Toyota, Lexus, Hino, Daihatsu

Die für Analysezwecke verwendeten Unternehmensdaten resultieren zum Teil aus einer externen Datenbank⁴. Darüber hinaus wurden Daten manuell aus den veröffentlichten Geschäftsberichten der Konzerne erfasst.

Die betrachteten Automobilhersteller haben unterschiedliche Bilanzstichtage. Vom Kalenderjahr abweichende Geschäftsjahre liegen bei Porsche und den japanischen Automobilherstellern vor. Datenbasis der folgenden Analysen bilden die Jahresabschlusszahlen zum 31. Dezember 2008. Für Porsche wurden die Stichtagsdaten vom 30. Juni 2008 herangezogen.

⁴ Reuters Knowledge

Da der Stichtag der japanischen Hersteller auf den 31. März des Kalenderjahres fällt, wurden für diese Hersteller die letzten verfügbaren Unternehmenszahlen zum dritten Quartal des Geschäftsjahres 2008/ 2009 betrachtet.⁵

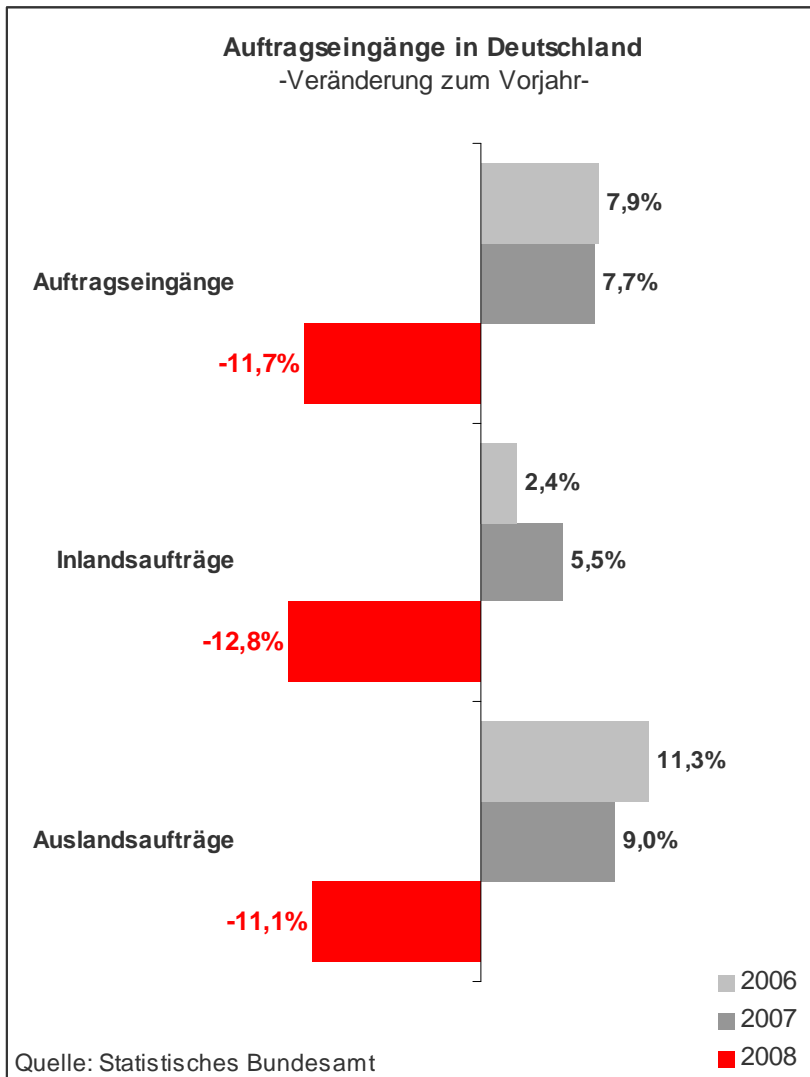
Inlandsangaben (beispielsweise Umsatz Inland) beziehen sich immer auf den Heimatmarkt beziehungsweise das Sitzland der Konzernzentrale, alle anderen Länder sind damit als Ausland zu betrachten.

Dargestellte Durchschnittswerte sind gewichtete Durchschnitte (Abweichungen hiervon sind gesondert vermerkt), so dass der Einfluss von großen Konzernen eine entsprechende Gewichtung findet.

⁵ Abweichende Geschäftsjahre führen dazu, dass die zu vergleichenden Daten unterschiedlichen Konjunkturzyklen unterliegen und damit ein verzerrender Faktor vorliegt.

Auftragseingänge und Neuzulassungen

Auftragseingänge

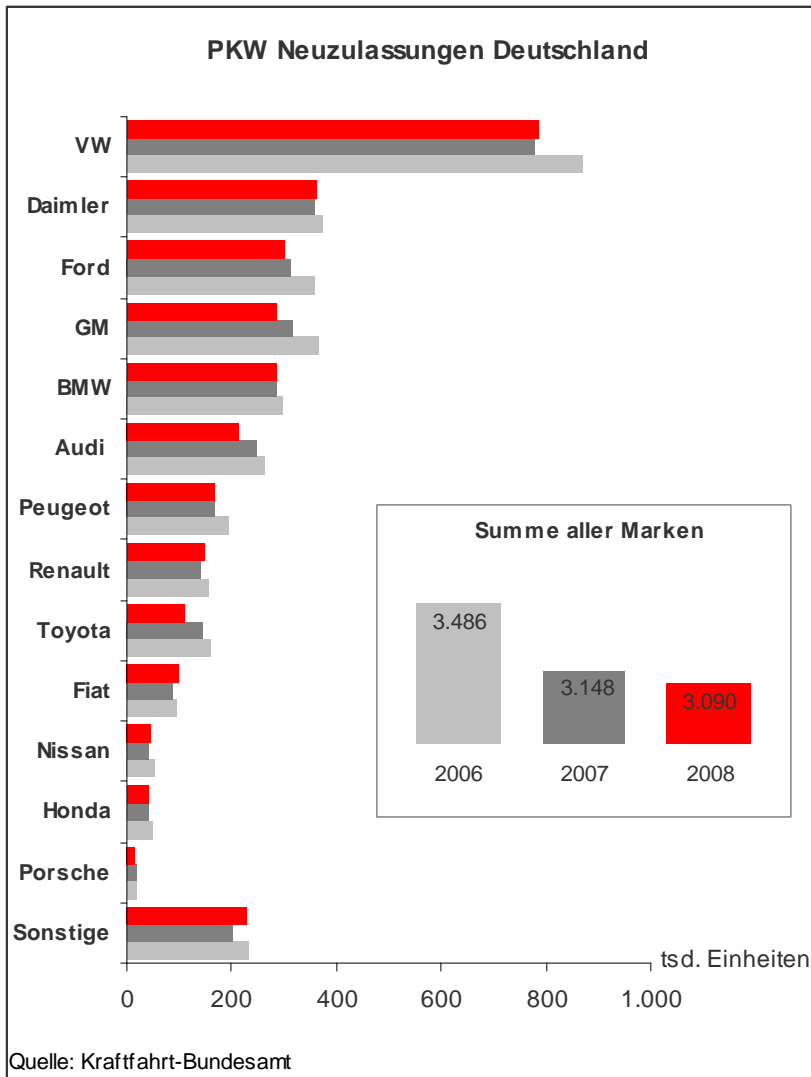


Der Abschwung in den bedeutenden Automobil-Absatzmärkten Deutschlands bremst die deutsche Wirtschaft massiv ab. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 verringerten sich die Auftragseingänge im Vergleich zum Vorjahr um 11,7%. Während sich die Auslandsaufträge um 11,1% reduzierten, sanken die Inlandsaufträge sogar um 12,8%. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2009 setzt sich dieser Negativtrend fort.

Zwar hat sich der Abwärtstrend beim Auftragseingang im Februar durch die Umweltprämie verlangsamt, aber die Auftragseingänge der deutschen Industrie sind von Januar bis Februar nochmals um rund 3,5% zurückgegangen.

Der Auftragseingang, einer der wichtigsten Frühindikatoren, ist somit seit zehn Monaten in Folge rückläufig. Der Auftragseinbruch begann im Mai 2008 und verstärkte sich seitdem von Monat zu Monat. Im vierten Quartal 2008 gingen die Bestellungen in der Metall- und Elektroindustrie (M+E) um ein Viertel zurück, in den ersten zwei Monaten des Jahres 2009 brachen die Aufträge – jeweils im Vergleich zum Vorjahresmonat – um rund 40% ein. Dabei schrumpften die Inlandsaufträge um 33% und die Auslandsaufträge um 45%.

PKW Neuzulassungen



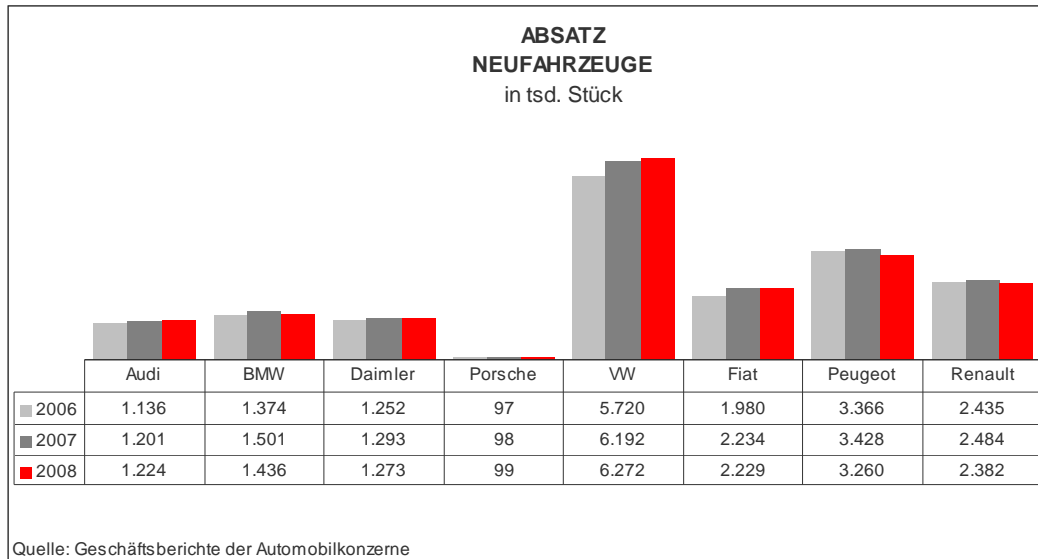
Im Geschäftsjahr 2008 sanken die Neuzulassungen in Deutschland um insgesamt zwei Prozent auf 3,09 Millionen PKW im Vergleich zum Vorjahr.

Während sich die Produktion um drei Prozent auf rund 5,5 Millionen Einheiten verringerte, gingen die Exporte laut VDA um vier Prozent auf rund 4,1 Millionen Pkw zurück. Auf dem inländischen Markt war der Rückgang dagegen weniger dramatisch.

Die meisten Neuanmeldungen in Deutschland erzielte VW in 2008 mit insgesamt 615.229 Autos und einem Marktanteil von 19,9%.

Auf Platz zwei folgte Daimler mit insgesamt 327.965 Neuanmeldungen und einem Marktanteil von 10,6%. Auf Platz drei kam BMW mit 284.767 Fahrzeugen (9,2%). Opel landete mit 258.274 Einheiten (8,4%) auf Platz vier und Audi mit 251.393 Fahrzeugen (8,1%) auf Platz fünf.

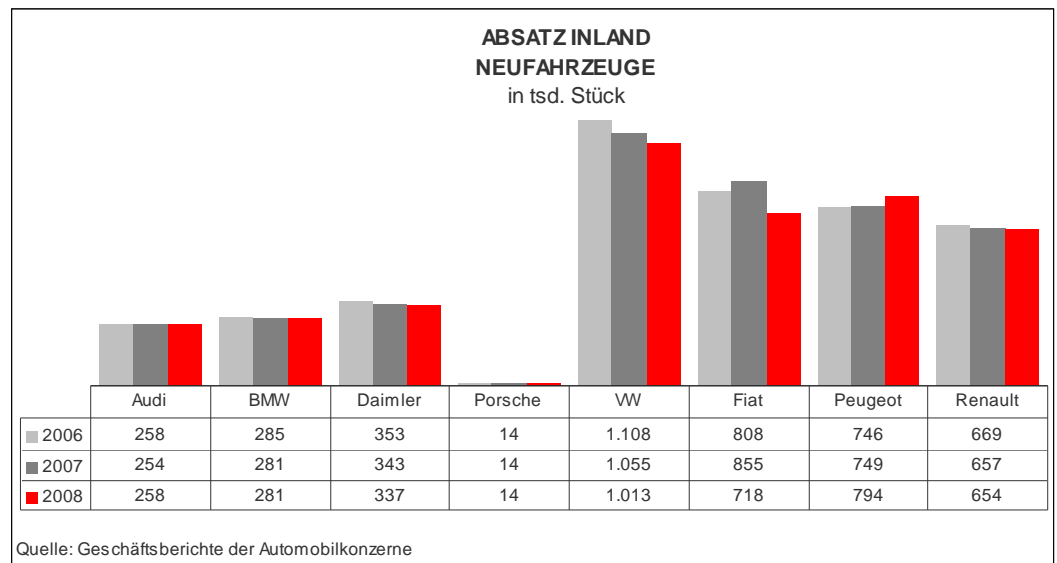
Absatz



Der Absatz der Neufahrzeuge verschlechterte sich im Geschäftsjahr 2008 aufgrund des konjunkturellen Abschwungs und der Auswirkungen der Finanzkrise deutlich.

Insgesamt ergab sich für die europäischen Hersteller eine Reduzierung der Absatzzahlen um 1,4% im Vergleich zum Vorjahr, wobei die deutschen Fahrzeugbauer mit einer geringfügigen Verbesserung von 0,2% nahezu auf Vorjahresniveau lagen.

Während Audi, Porsche und VW ihre Absatzzahlen leicht verbesserten, hatten die übrigen europäischen Hersteller eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen.



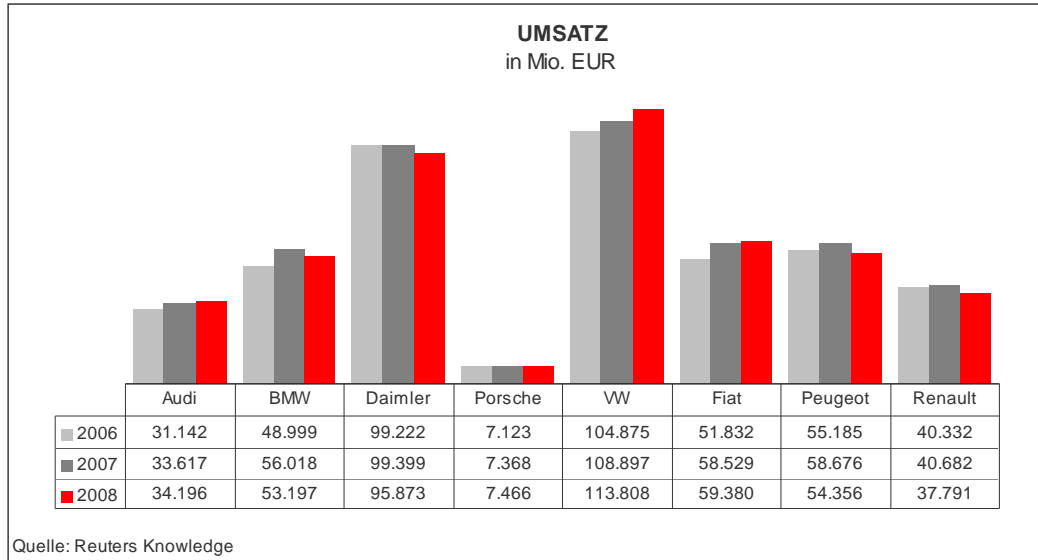
Der im Inland realisierte Absatz der Automobilhersteller entwickelte sich in 2008 mit einer Reduzierung zum Vorjahr von 3,3% im Vergleich zum Gesamtabsatz noch schlechter.

Auch die deutschen Autobauer, deren Gesamtabsatz noch auf Vorjahresniveau lag, erwirtschafteten auf dem deutschen Automobilmarkt sinkende Absätze (-2,3%).

So beruhten beispielsweise die gestiegenen Absatzzahlen bei VW auf einer Erhöhung der Absatzzahlen in Südamerika und China. Dies führte zu einer Reduzierung des Anteils des Inlandsabsatzes am Gesamtabsatz um 0,8%-Punkte.

Eine ähnliche Entwicklung verzeichnete auch Fiat. Trotz einer Verbesserung der Absatzzahlen in Deutschland und Frankreich sank der Gesamtabsatz aufgrund hoher Absatzverluste im Inland (-16%) um 0,2%.

Umsatz



Während sich die Umsatzerlöse der europäischen Hersteller im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 1,5% verringerten, fielen die Erlöse der deutschen Hersteller lediglich um 0,2 % zum Vorjahreswert.

Der anhaltend positiven Entwicklung bei Audi, Porsche und VW standen Umsatzeinbußen bei BMW und Daimler gegenüber. Bei BMW reduzierten sich die Erlöse im Vergleich zum Vorjahr um 5,0%, da das Umsatzwachstum im Bereich der 1er Reihe die rückläufigen Umsatzerlöse der anderen Modellreihen nicht kompensieren konnte.

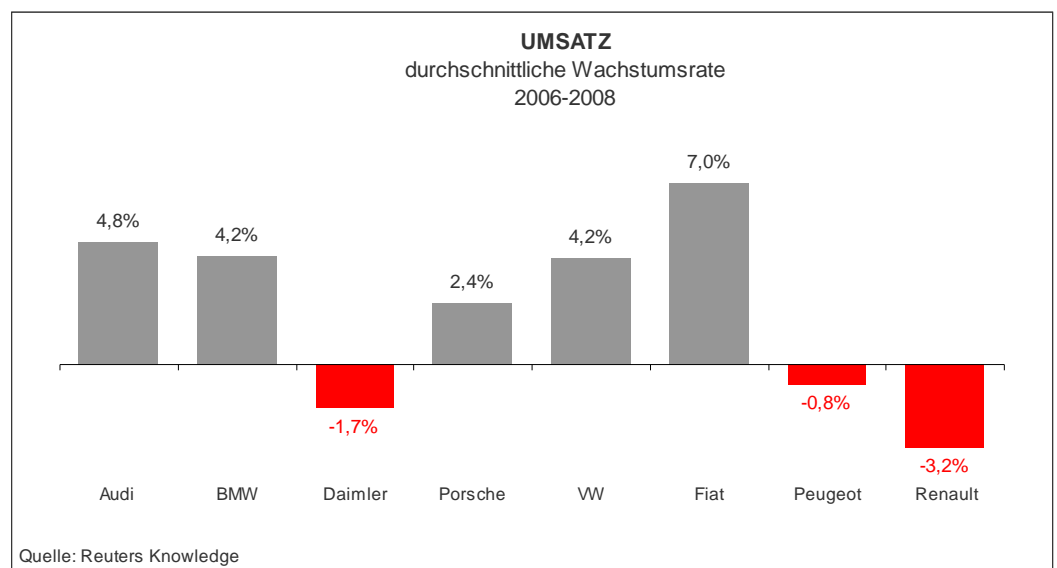
Auch bei Daimler entwickelten sich die Umsatzerlöse, durch die sinkende Nachfrage in USA und Westeuropa, rückläufig. Darüber hinaus wirkte sich auch die sinkende Nachfrage nach Fahrzeugen gehobener Preisklassen negativ auf die Auftragsituation des Unternehmens aus. Da der Konzern mit seinen Modellreihen ausschließlich im Premiumsegment vertreten ist, ist die Gesellschaft von dieser Entwicklung besonders betroffen.

Audi dagegen profitierte von der Schwäche der Wettbewerber und steigerte seine Umsatzerlöse durch die Übernahme von Marktanteilen um 1,7%. Der Umsatzzuwachs betraf im Wesentlichen die Inlandsumsätze sowie die Region Asien.

Bei VW resultierte der Umsatzanstieg im Wesentlichen aus der im ersten Halbjahr durchgeführten Erhöhung der Beteiligung an Scania. Der Umsatz im PKW-Segment verringerte sich dagegen um 1,8%.

Bei den restlichen europäischen Herstellern verzeichnete lediglich Fiat ein leichtes Umsatzwachstum in 2008. Nach deutlichen Umsatzzuwächsen im PKW Bereich im Jahr 2007 erwirtschaftete Fiat im Jahr 2008 vor allem Umsatzsteigerungen im Bereich der Baumaschinen (CNH) und Nutzfahrzeuge (Iveco).

Bei Renault zeigte sich nach einer leichten Verbesserung in 2007 eine deutliche Verschlechterung im Geschäftsjahr 2008. Während sich das Mittelklassensegment rückläufig entwickelte, verzeichnete das Kleinwagensegment, insbesondere im Günstigpreissegment Dacia, Umsatzzuwächse.

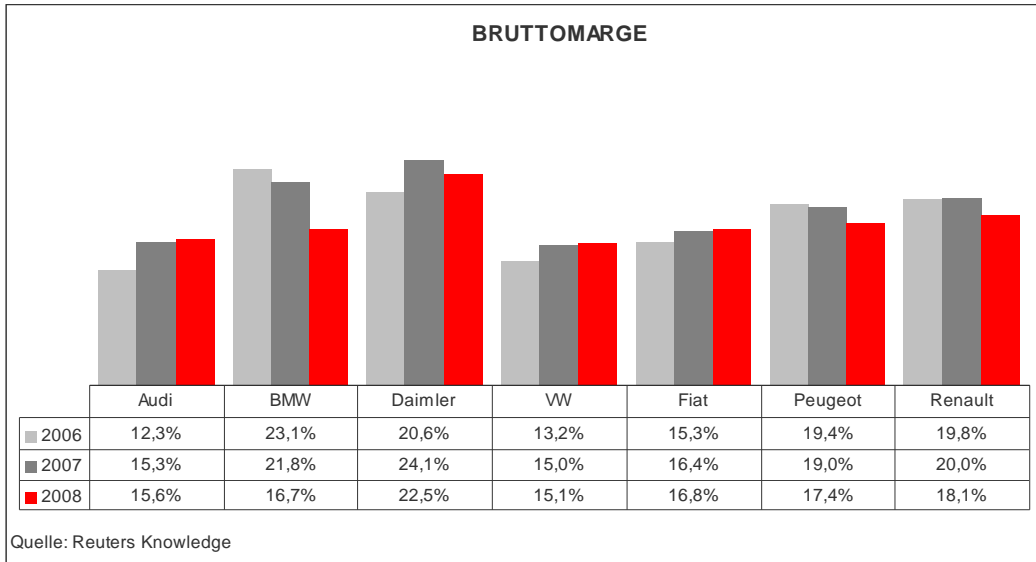


Auch die durchschnittliche Wachstumsrate der letzten drei Geschäftsjahre ist zum Teil deutlich durch die negative Entwicklung im Jahr 2008 geprägt.

Während die Mehrzahl der deutschen Hersteller noch positive Wachstumsbilanzen im Durchschnitt der letzten drei Geschäftsjahre auswies, zeigte sich bei Daimler, Peugeot und Renault im Zeitablauf eine deutliche Verringerung des Umsatzvolumens.

Ergebnis

Bruttomarge



Die Bruttomarge (Gross Margin), die auch als Bruttoumsatzrendite bezeichnet wird, misst den prozentualen Anteil des Bruttogewinns am Umsatz eines Unternehmens. Der Bruttogewinn errechnet sich als Differenz von Umsatz und Umsatzkosten. An der Bruttomarge lässt sich ablesen, wie profitabel ein Unternehmen innerhalb eines bestimmten Zeitraums produziert hat, ohne dass dabei andere Kosten als die direkt den Umsatzerlösen zurechenbaren Kostenbestandteile berücksichtigt werden.

Bei den europäischen Automobilherstellern verringerte sich die Bruttomarge im Vergleich zum Vorjahr um 1,4% Prozentpunkte auf 18,4%. Bei den deutschen Herstellern (ohne Porsche) fiel die Verschlechterung mit 1,5% Prozentpunkten auf 17,8% sogar noch deutlicher aus.

Während Audi, VW und Fiat bei konstant wachsenden Umsatzerlösen ihre Kostenstrukturen im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessern konnten, zeigte sich bei den übrigen europäischen Herstellern eine Verschlechterung des Verhältnisses von Umsatz und Umsatzkosten.

Bei BMW führte einer Verringerung der Umsatzerlöse um 5,0%, bei gleichzeitigem Anstieg der Umsatzkosten durch hohe Belastungen aus Risikovorsorgen für Restwertrisiken, Kreditausfällen und einer Erhöhung der Umsatzkosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts, zu einer Verschlechterung der Bruttomarge um 5,1%-Punkte.

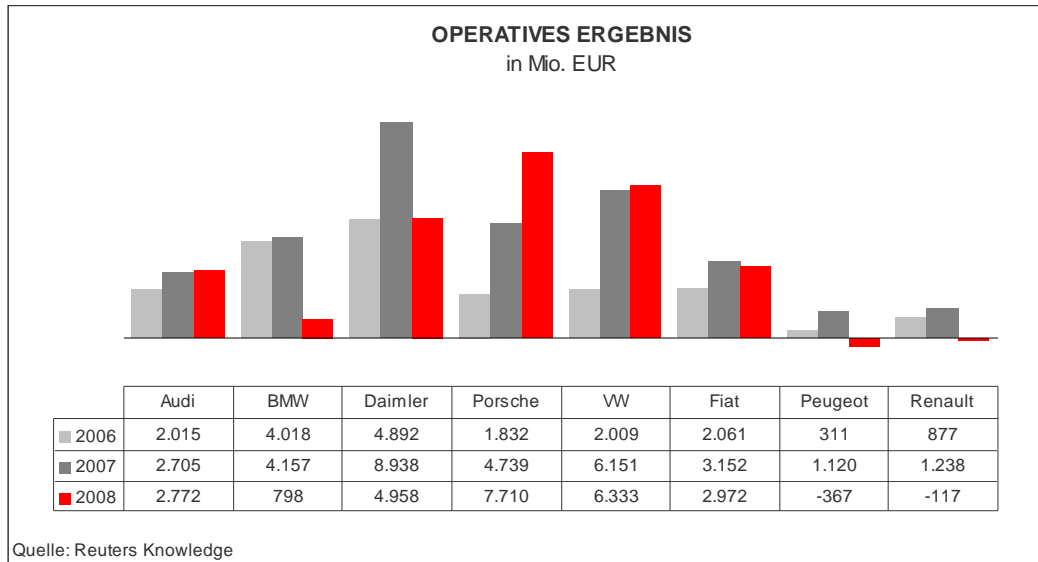
Bei Daimler ergab sich die Verschlechterung der Bruttomarge aus einer unterproportionalen Verringerung der Herstellungskosten (-1,4%) im Verhältnis zum Umsatzrückgang (-3,5%). Hierbei wirkten sich insbesondere Erhöhungen im Bereich der bezogenen Leistungen sowie der Energiekosten und Wertberichtigungen auf Leasingfahrzeuge negativ auf das Verhältnis von Umsatz und Umsatzkosten aus.

Peugeot und Renault verzeichneten bei Umsatzeinbußen von rund 7,0% sowie einer im Verhältnis zum Rückgang der Umsätze geringeren Reduzierung der Umsatzkosten ebenfalls eine Reduzierung der Bruttomarge.

Porsche bilanziert im Herstellervergleich als einziges Unternehmen nach dem Gesamtkostenverfahren⁶ und ist aus diesem Grund nicht mit den anderen Gesellschaften vergleichbar. Bei Porsche reduzierte sich das Verhältnis von Umsatz zu Materialaufwand aufgrund gestiegener Aufwendungen für Entwicklungskosten sowie einer Verringerung der Fertigungstiefe (und damit höherer bezogener Leistungen) aufgrund einer Produktmixverschiebung. Die Materialaufwandsquote verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 Prozentpunkte auf 53,6%.

⁶ Die Berechnung des Periodenergebnisses kann nach zwei unterschiedlichen Methoden vorgenommen werden, dem Gesamtkostenverfahren oder dem Umsatzkostenverfahren. Nach HGB und IFRS sind grundsätzlich beide Möglichkeiten anwendbar. Hauptunterschied hierbei ist die Gruppierung der Kostenarten. Während das Gesamtkostenverfahren nach Kostenarten (Materialkosten, Personalkosten, Abschreibungen) gegliedert ist, gruppiert das Umsatzkostenverfahren die Kosten nach Funktionsbereichen (Produktion, Vertrieb, Verwaltung).

Operatives Ergebnis



Während sich das Operative Ergebnis der europäischen Automobilhersteller im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 22,2% (ohne Porsche 36,8%) verringerte, lag die Reduzierung bei den deutschen Herstellern mit 15,4% (ohne Porsche 32,3%) auf niedrigerem Niveau.

Ohne Berücksichtigung des Finanzdienstleistungsgeschäftes⁷, d.h. im reinen Industriegeschäft der Konzerne, fiel die Veränderung zum Vorjahr mit einer Reduzierung von 37,4% bei den europäischen Herstellern noch höher aus. Bei den deutschen Herstellern dagegen sanken die Ergebnisse auf Ebene des Industriegeschäftes mit -31,2% in geringerem Maße als auf Konzernebene.

Bei einem deutlichen Anstieg der Vertriebskosten und gleichzeitigem Anstieg der Erlöse aus Sicherungsgeschäften, wies Audi im Geschäftsjahr 2008 ein nahezu unverändertes Operatives Ergebnis aus.

Bei BMW führte die deutliche Reduzierung des Bruttoergebnisses sowie der Anstieg der allgemeinen Verwaltungskosten durch hohe Aufwendungen für Personalabbaumaßnahmen zu einem drastischen Einbruch des Operativen Ergebnisses um 3.359 Millionen EUR (-81%).

⁷ Der Finanzsektor beinhaltet im Wesentlichen das Bank- und Vermietgeschäft, das bei den betrachteten Herstellern einen unterschiedlich hohen Einfluss auf die jeweilige Ertrags- und Vermögenslage hat.

Bei Daimler wirkte sich neben dem stark gesunkenen Bruttoergebnis auch die Reduzierung des Ergebnisses aus at Equity Beteiligungen negativ auf das Operative Ergebnis des Konzerns aus. Hierbei spielten insbesondere der Rückgang des Beteiligungsergebnisses im Segment Vans, Buses, Others sowie der negative Ergebnisbeitrag Chrysler und Sondereffekte des Vorjahres eine Rolle.

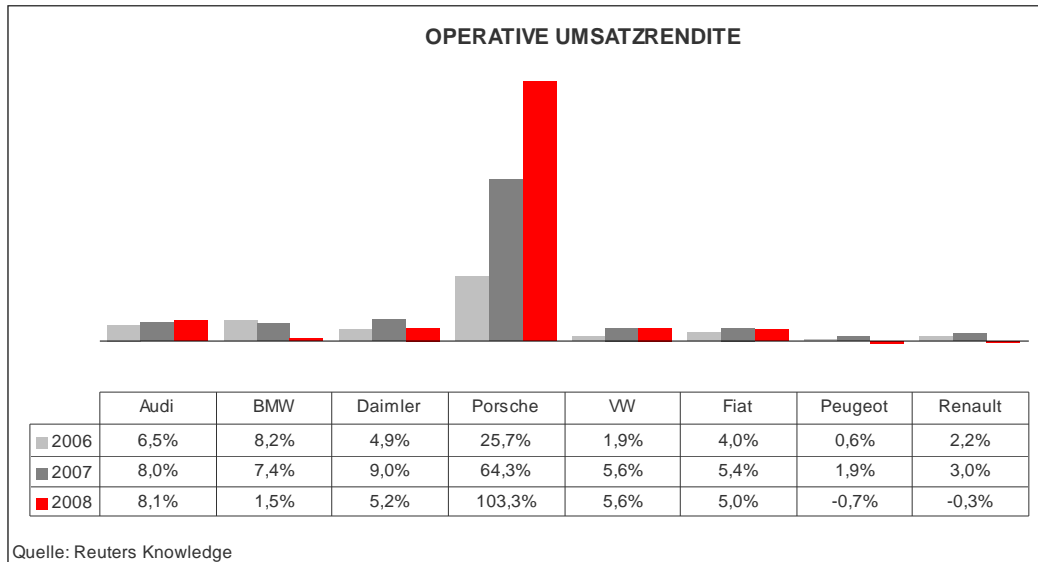
Die im Gegensatz zu der Entwicklung der übrigen Hersteller stehende Steigerung des Operativen Ergebnisses bei Porsche resultierte ausschließlich aus dem Anstieg der Gewinne aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb von VW-Anteilen.

Im VW Konzern trugen sowohl die Verbesserung des Bruttoergebnisses als auch die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Erträge durch die Auflösung von Gewährleistungsrückstellungen zu einer Verbesserung des Operativen Ergebnisses um 3,0% bei.

Bei Fiat gelang es nicht, die Umsatzsteigerung im Pkw-Bereich in das Operative Ergebnis zu übertragen. Gesunkene sonstige Erträge aus dem Handel, niedrigere Erträge aus Beteiligungen sowie Prozessoptimierungen bei strategischen Zulieferern im Zusammenhang mit der Krise im Automobilsektor führten zu einer Verringerung des Operativen Ergebnisses um 5,7% im Vergleich zum Vorjahr.

Peugeot und Renault wiesen nach deutlichen Ergebnisverbesserungen im Jahr 2007 für das Geschäftsjahr 2008 ein negatives Operatives Ergebnis aus. Neben rückläufigen Umsatzerlösen und einer Verschlechterung des Bruttoergebnisses beeinflussten bei Peugeot und Renault zusätzlich Restrukturierungsaufwendungen das Operative Ergebnis.

Operative Umsatzrendite



Die Operative Umsatzrendite stellt den auf den Umsatz bezogenen operativen Gewinnanteil dar. Sie errechnet sich aus dem Verhältnis von Operativem Ergebnis zu den Umsatzerlösen. An der Umsatzrentabilität lässt sich ablesen, wieviel das Unternehmen in Bezug auf einen Euro Umsatz verdient hat. Eine steigende Umsatzrentabilität deutet bei unveränderten Verkaufspreisen auf eine zunehmende Produktivität im Unternehmen hin, während eine sinkende Umsatzrentabilität auf sinkende Produktivität und damit auf steigende Kosten hinweist.

Bei Audi ergab sich nach einer deutlichen Steigerung im Vorjahr in 2008 erneut ein leichter Anstieg der Operativen Umsatzrendite, welcher sich aus einer Erhöhung der Umsätze um 1,7% sowie einer Verbesserung des Operativen Ergebnisses um 2,5% ergibt.

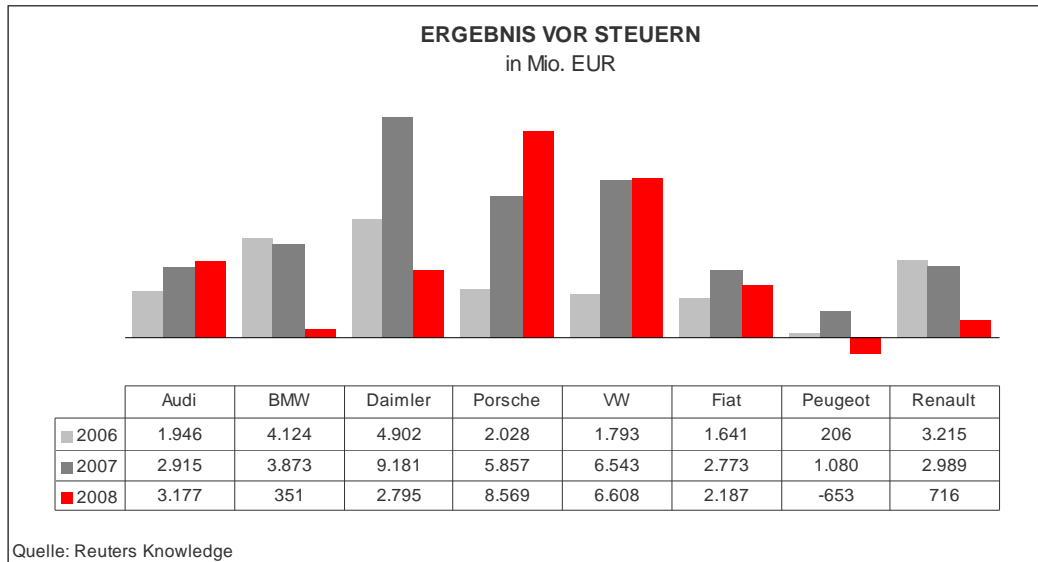
Bei BMW und Daimler dagegen bewirkte der drastische Einbruch der Operativen Ergebnisse eine deutliche Verschlechterung der Umsatzrentabilität.

Agrund des explosionsartigen Anstiegs der Erträge aus Aktienoptionsgeschäften um 6.926 Millionen EUR (56,2%) im Zusammenhang mit dem Erwerb von VW-Anteilen stieg die Umsatzrentabilität bei Porsche im Geschäftsjahr 2008 auf über 100,0%. Dies bedeutet, dass das Operative Ergebnis bei Porsche über den generierten Umsatzerlösen lag.

Bei VW lag die Erhöhung des Operativen Ergebnisses mit 3,0% unter dem Umsatzwachstum von 4,5%. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge konnte die im Verhältnis zur Entwicklung der Umsätze überproportional gestiegenen Betriebskosten nicht kompensieren.

Auch bei Fiat führte die leichte Umsatzsteigerung nicht zu einer Verbesserung des Operativen Ergebnisses. Sinkende sonstige Erträge sowie Restrukturierungsaufwendungen ließen das Operative Ergebnis schrumpfen und führten zu einer Verschlechterung der Umsatzrentabilität im Vergleich zum Vorjahr.

Ergebnis vor Steuern



Mit einer Reduzierung von 32,5% lagen auch die Ergebnisse vor Steuern deutlich unter dem Vorjahresniveau. Neben der Verschlechterung der Operativen Ergebnisse wirkten sich bei der Mehrzahl der betrachteten Unternehmen auch ergebnismindernde Effekte im Bereich der Finanzergebnisse negativ auf die Ergebnissituation der Konzerne aus.

Während das Ergebnis bei BMW insbesondere durch negative Effekte aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten belastet wurde, verschlechterte sich das Finanzergebnis bei Daimler vor allem durch den negativen Ergebnisbeitrag sowie Wertberichtigungen im Zusammenhang mit Chrysler und dem Wegfall positiver Sondereffekte des Vorjahres.

Auch bei VW wurde die leichte Verbesserung des Operativen Ergebnisses durch eine Verschlechterung des Finanzergebnisses nahezu aufgezehrt.

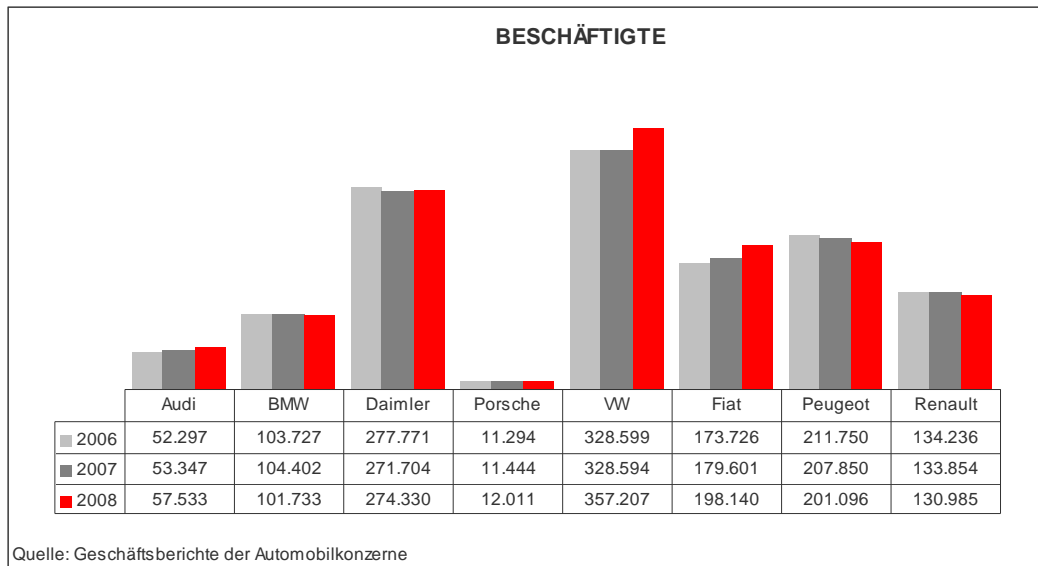
Bei Audi dagegen verbesserte sich das Finanzergebnis durch einen positiven Ergebniseffekt im Zusammenhang mit dem Verkauf einer Beteiligung sowie gestiegenen Zinserträgen und führte zu einem Anstieg des Ergebnisses vor Steuern um 9,0%.

Bei Fiat und Peugeot führten die Verschlechterung des Operativen Ergebnisses sowie ergebnisbelastende Effekte im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Finanzinstrumenten und gesunkenen Zinsergebnissen zu einem drastischen Einbruch der Vorsteuerergebnisse.

Lediglich bei Renault konnte das negative Operative Ergebnis 2008 durch Ergebnisbeiträge des Finanz- und Beteiligungsergebnisses kompensiert werden. Die dennoch deutliche Verschlechterung des Ergebnisses vor Steuern um 76,0% im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der ergebniswirksamen Abwertung der Nissan-Beteiligung um rund 75 % des Beteiligungsbuchwertes.

Beschäftigung und Produktivität

Beschäftigte⁸



Während sich die Mitarbeiterzahlen bei BMW, Peugeot und Renault reduzierten, bauten die übrigen Hersteller ihren Mitarbeiterbestand in 2008 weiter aus.

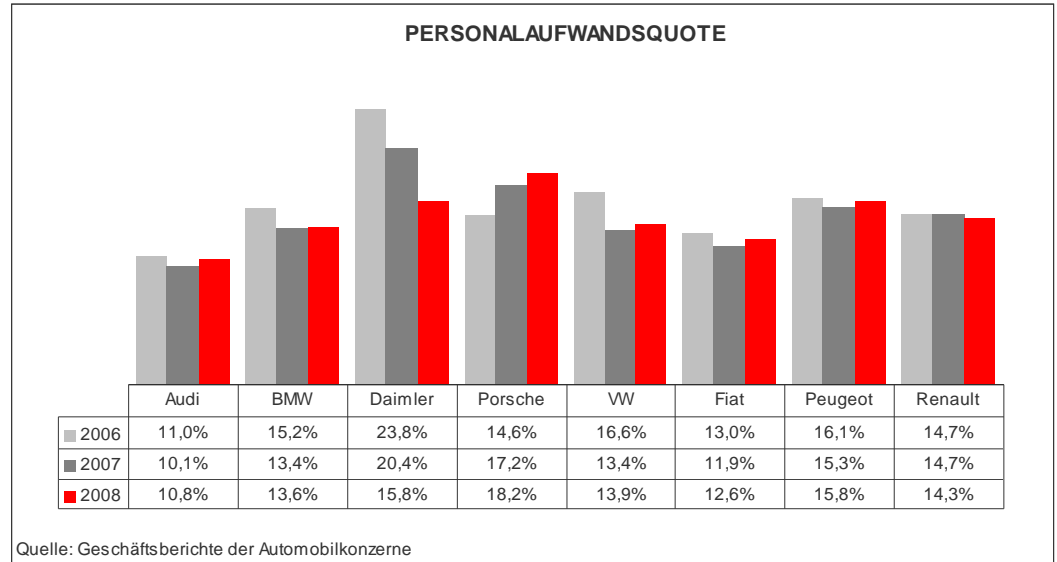
Insgesamt ergab sich für die europäischen Autobauer im Jahr 2008 ein Zuwachs der Beschäftigten von 3,3% im Vergleich zum Vorjahr. Innerhalb der deutschen Automobilhersteller lag das Beschäftigungswachstum bei 4,3%.

Mit 100.041 Mitarbeitern zum Jahresende des Geschäftsjahres 2008 reduzierte sich der Personalstand der BMW Group im Vergleich zum Vorjahr um 7.498 Mitarbeiter (-7,0 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Umsetzung eines Personalabbauprogramms sowie die Veräußerung von Unternehmensteilen im Jahr 2008 zurückzuführen.

Auch Peugeot und Renault haben bereits in 2008 begonnen, ihren Mitarbeiterbestand an das vor dem Hintergrund der konjunkturellen Krise geschrumpfte Produktionsvolumen anzupassen. Auch für das laufende Geschäftsjahr 2009 haben die französischen Autobauer einen weiteren Personalabbau angekündigt.

⁸ Bei den Mitarbeiterzahlen handelt es sich mit Ausnahme von Peugeot und Renault um den durchschnittlichen Mitarbeiterbestand innerhalb eines Geschäftsjahres. Da diese Werte für Peugeot und Renault nicht vorlagen wurden für diese Unternehmen die Stichtagswerte zum 31. Dezember herangezogen.

Personalaufwandsquote



Die Personalaufwandsquote stellt den auf den Umsatz bezogenen Personalaufwand dar. Sie errechnet sich aus dem Verhältnis von Personalaufwand zu den Umsatzerlösen. Der Personalaufwand ergibt sich aus der Summe von Löhnen, Gehältern und Sozialaufwand. Diese Unternehmenskennzahl zeigt beim Vergleich mehrerer Geschäftsjahre die Veränderung der Personalkostenintensität in einem Unternehmen auf und ermöglicht Rückschlüsse auf den Rationalisierungsgrad eines Unternehmens sowie auf die Arbeitsintensität.

Trotz moderat gestiegener Umsatzerlöse erhöhte sich bei Audi und Fiat die Personalaufwandsquote im Vergleich zum Vorjahr aufgrund gestiegener Mitarbeiterbestände.

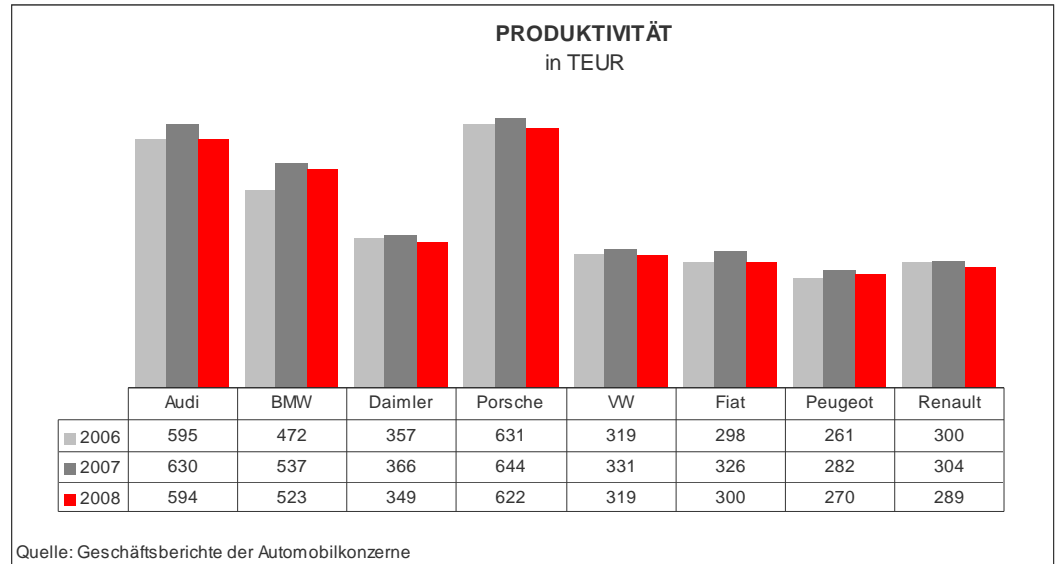
Bei BMW und Peugeot stieg die Personalaufwandsquote trotz gesunkener Mitarbeiterzahlen durch eine deutliche Reduzierung der Umsatzerlöse.

Bei VW ließen hohe Restrukturierungsaufwendungen in 2006 die Personalaufwandsquote deutlich steigen. In 2008 pendelten sich die Personalkosten bei einem um 8,7% gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterbestand auf vergleichsweise niedrigem Niveau ein.

Mit einer Personalaufwandsquote von 18,2% lag Porsche in 2008 an der Spitze. Bei einer Steigerung der Umsatzerlöse um 1,3% erhöhte sich der Personalaufwand im Berichtsjahr 2008 um 7,5%. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,4%.

Bedingt durch den Wegfall der Chrysler Aktivitäten sank der Personalaufwand bei Daimler im Berichtsjahr um 25,0%. Die Personalaufwandsquote gemessen am Umsatz sank im Berichtsjahr um 4,6 Prozentpunkte.

Produktivität



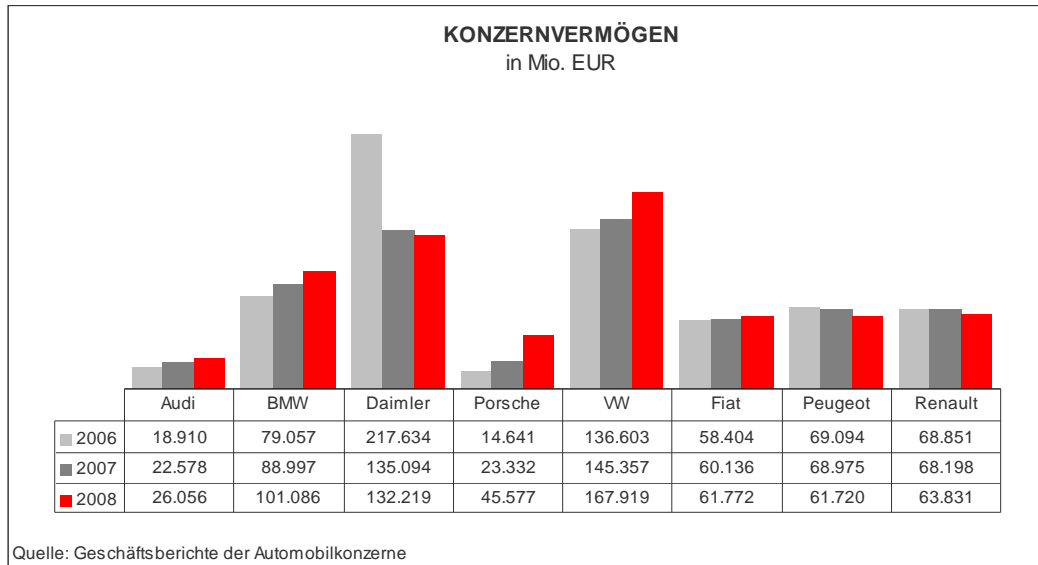
Die Produktivität gemessen am Umsatz je Mitarbeiter verschlechterte sich im Geschäftsjahr 2008 bei den europäischen Herstellern um 4,7% im Vergleich zum Vorjahr.

Während bei BMW, Daimler, Peugeot und Renault im Wesentlichen gesunkene Umsatzerlöse zu einer Verringerung der Produktivität führten, sorgten bei VW, Audi und Fiat vor allem gestiegene Beschäftigtenzahlen zu einem Rückgang der Produktivität, nachdem diese im Vorjahr gestiegen war.

Bei Porsche verringerte sich die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr auf hohem Niveau.

Vermögenslage

Konzernvermögen



Das Konzernvermögen der europäischen Automobilhersteller erhöhte sich im Berichtsjahr um insgesamt 7,8% im Vergleich zum Vorjahr. Während sich bei Daimler, Peugeot und Renault die Vermögenswerte verringerten, betraf die Erhöhung vor allem BMW, Porsche und VW.

Bei Audi führte insbesondere die Erhöhung der Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie die Erstkonsolidierung der Audi Brüssel zu einem Anstieg des Konzernvermögens.

Bei BMW resultierte der Anstieg des Konzernvermögens im Wesentlichen aus der Ausgabe von Anleihen sowie einer Zunahme der vermieteten Vermögensgegenstände durch den Rückkauf eines außerbilanziellen Fahrzeugportfolios. Darüber hinaus ergab sich ein Anstieg der Finanzforderungen aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente. Auf der Passivseite resultierte der Anstieg des Fremdkapitals aus einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäftes.

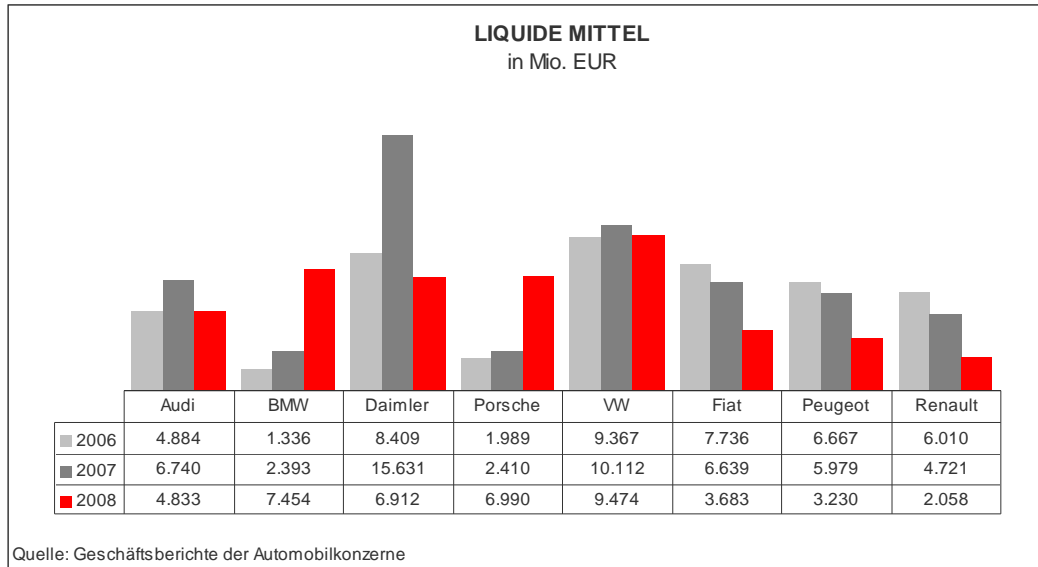
Bei Daimler stand der Reduzierung der Flüssigen Mittel auf der Aktivseite eine Verringerung des Eigenkapitals durch den Erwerb eigener Anteile sowie Dividendenzahlungen auf der Passivseite gegenüber.

Bei Porsche ist die Zunahme der Bilanzsumme auf den Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten zurückzuführen, welcher im Wesentlichen die Aufnahme eines kurzfristigen Konsortialkredites in Höhe von 10 Milliarden EUR durch die Porsche Automobil Holding SE im Rahmen des Pflichtangebotes an alle VW-Aktionäre betrifft.

Bedingt durch die Beteiligung an Scania erhöhte sich bei VW vor allem das Anlagevermögen im Vergleich zum Vorjahr. Darüber hinaus ergab sich ein Anstieg des Umlaufvermögens aufgrund erhöhter Lagerbestände (Markteinbruch im zweiten Halbjahr) und gestiegener Forderungen. Im Gegenzug dazu erhöhten sich auf der Passivseite die Finanzverbindlichkeiten.

Bei Renault und Peugeot führte das gesunkene Geschäftsvolumen zu einem Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte bei gleichzeitigem Abbau der kurzfristigen Verbindlichkeiten.

Liquide Mittel

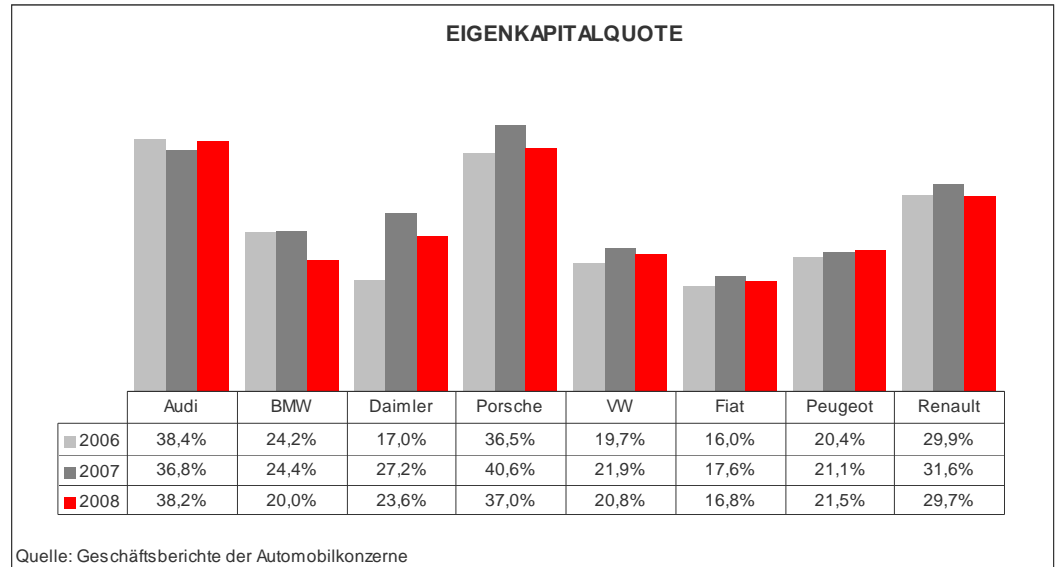


Während sich die Liquiden Mittel der europäischen Autobauer im Geschäftsjahr 2008 um insgesamt 18,4% im Vergleich zum Vorjahr verringerten, fiel die Reduzierung bei den deutschen Herstellern mit -4,4% deutlich geringer aus.

Bei Daimler sank der Bestand an Flüssigen Mitteln zum Bilanzstichtag im Wesentlichen durch den Anstieg der Finanzforderungen sowie durch den Erwerb von Wertpapieren und eigenen Anteilen. VW konnte die durch den Aufbau des Vorratsbestandes erfolgte Reduzierung der Flüssigen Mittel teilweise durch die Übernahme des Finanzdienstleistungsgeschäfts von Scania kompensieren. Bei BMW ergab sich dagegen ein deutlicher Anstieg der Zahlungsmittel, welcher mit 9.959 Millionen EUR vor allem aus der Ausgabe von Anleihen resultierte. Auch bei Porsche stieg der Zahlungsmittelbestand durch die Erhöhung der Anlagebeiträge auf den Festgeldkonten im Vergleich zum Vorjahr deutlich an.

Bei Fiat kam es vor allem durch gestiegene Investitionen zu einem erhöhten Abfluss von Liquidität. Bei Peugeot und Renault führte die schlechte Ergebnissituation sowie erhöhte Investitionen und der Abbau von Verbindlichkeiten zu einer Reduzierung des Zahlungsmittelbestandes.

Eigenkapitalquote



Die Eigenkapitalquote gibt den Anteil des wirtschaftlichen Eigenkapitals am Gesamtkapital an. Sie dient der Beurteilung der finanziellen Stabilität und Unabhängigkeit eines Unternehmens, da allgemein davon ausgegangen wird, dass bei einem größeren Eigenkapitalanteil die finanzielle Stabilität und Unabhängigkeit eines Unternehmens höher sind. Zudem steigt durch eine höhere Eigenkapitalquote die Kreditwürdigkeit und die Möglichkeit, zusätzliches Fremdkapital aufzunehmen und mögliche Verluste aufzufangen.

Aufgrund der deutlich reduzierten Unternehmensergebnisse im Geschäftsjahr 2008 hat sich bei der Mehrzahl der europäischen Automobilhersteller die Eigenkapitalausstattung verschlechtert.

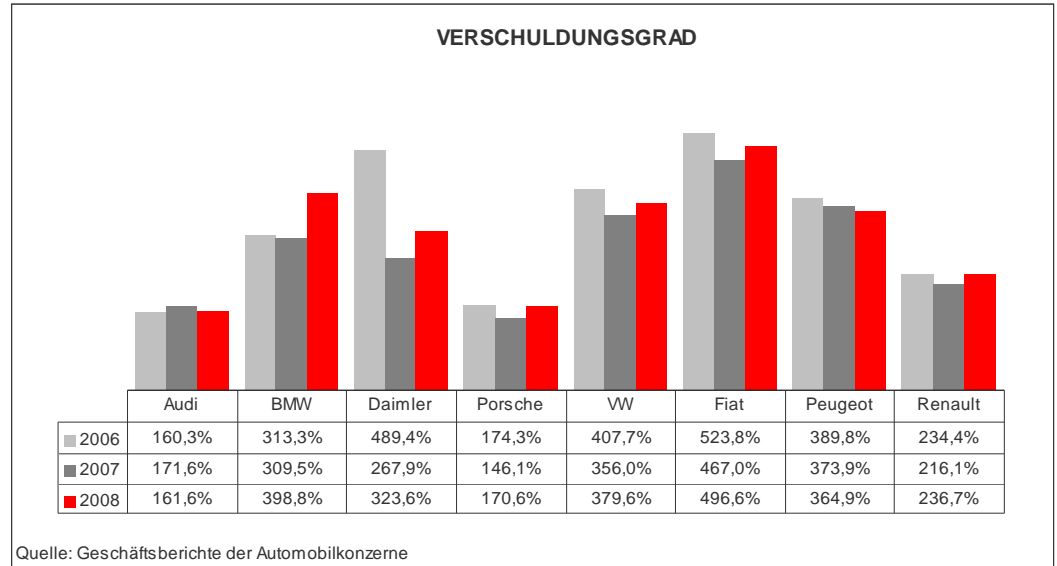
Während sich bei BMW, Daimler und den ausländischen Fahrzeugbauern das Eigenkapital absolut verringerte, führte bei Porsche und VW ein im Verhältnis zum Anstieg des Eigenkapitals überproportionaler Anstieg des Gesamtkapitals (siehe Erläuterungen zum Konzernvermögen) zu einer Verringerung der Eigenkapitalquote.

Bei BMW und Renault verursachten vor allem Währungsdifferenzen und die Marktbewertung von Finanzinstrumenten einer Verringerung des Eigenkapitals.

Darüber hinaus belasteten hohe Dividenden das Eigenkapital von BMW. Die gewährten Dividenden lagen in der Summe deutlich über dem vorgetragenen Jahresergebnis. Bei Daimler resultierte die Reduzierung des Eigenkapitals im Wesentlichen aus dem Erwerb eigener Anteile sowie Dividendenzahlungen.

Mit einem nahezu auf Vorjahresniveau liegenden Eigenkapitalbestand führten bei Fiat erhöhte Investitionen und ein Anstieg der Verbindlichkeiten zu einem Anstieg des Gesamtvermögens und einem Rückgang der Eigenkapitalquote. Bei Peugeot lag die Eigenkapitalquote auf Vorjahresniveau, da sich das Eigenkapital proportional zum Gesamtkapital verringerte.

Verschuldungsgrad



Der Verschuldungsgrad gibt das Verhältnis von bilanziellem Fremdkapital zum Eigenkapital an. Mit steigendem Verschuldungsgrad geht in der Regel eine Verschlechterung der Kreditkonditionen einher. Ein hoher Verschuldungsgrad bedeutet auch, dass das Unternehmen durch die Aufnahme von Schulden seine Eigenkapitalrendite steigert (Leverage-Effekt). Allerdings muss das Unternehmen nachhaltig hohe Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit erzielen, um den Kapitaldienst finanzieren zu können.

Während Audi und Porsche mit einer Eigenkapitalquote von über 30,0% einen geringen Verschuldungsgrad aufweisen, liegt insbesondere bei Fiat und BMW ein hoher Anteil des Fremdkapitals vor.

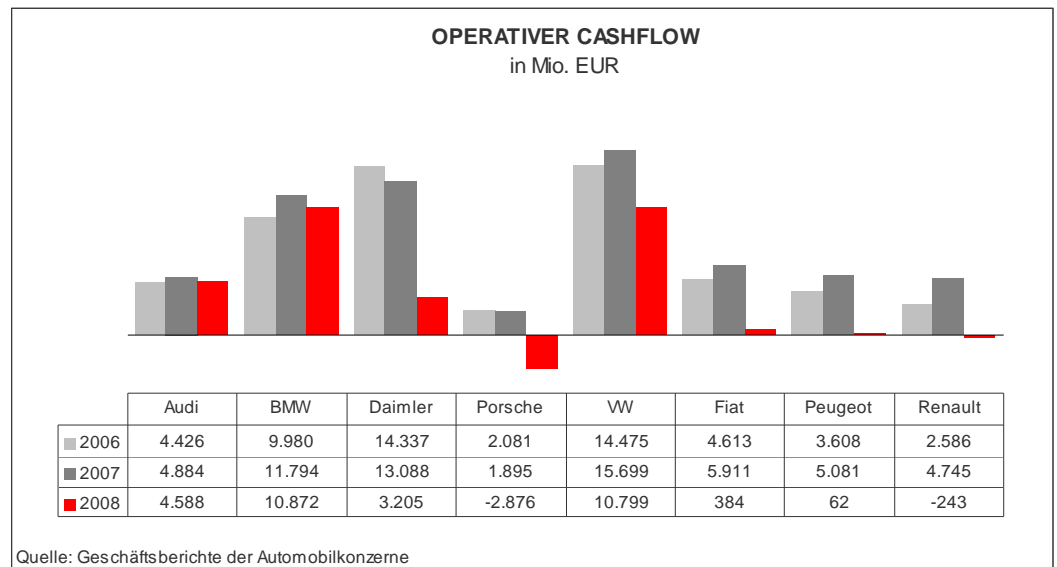
Bei BMW führte im Geschäftsjahr 2008 die Erhöhung des Fremdkapitals im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäftes bei nahezu unverändertem Eigenkapitalbestand zu einer deutlichen Verschlechterung des Verschuldungsgrades.

Auch bei Fiat reduzierte sich der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital durch die Erhöhung der Bankverbindlichkeiten. Da der Verschuldungsgrad des Konzerns mit kleineren Abweichungen konstant auf einem sehr hohen Niveau liegt, scheint es sich hierbei um eine unternehmensstrategisch begründete Maßnahme zu handeln.

Selbst bei Porsche erhöhte sich trotz guter Eigenkapitalausstattung der Verschuldungsgrad durch die Aufnahme eines kurzfristigen Konsortialkredites in Höhe von 10 Milliarden EUR.

Finanzlage

Cashflow



Der Operative Cashflow ergibt sich aus der Summe aller Ein- und Auszahlungen einer Periode innerhalb des operativen Bereichs eines Unternehmens. Er ist ein Indikator für die Selbstfinanzierungsfähigkeit eines Unternehmens und zeigt auf, inwiefern ein Unternehmen im Rahmen des Umsatzprozesses die erforderlichen Mittel für die Substanzerhaltung des in der Bilanz abgebildeten Vermögens und für Erweiterungsinvestitionen selbst erwirtschaften kann. Er wird in der Kapitalflussrechnung des Geschäftsberichts ausgewiesen.

Die durch die Finanzkrise verstärkten Folgen der Konjunkturabschwächung führten im Jahr 2008 zunächst zu einer sinkenden Nachfrage auf den wichtigen Absatzmärkten und bei den Automobilherstellern zu einer rückläufigen Auftragsituation.

Hieraus ergaben sich direkte Folgen auf die wirtschaftliche Situation der Hersteller. Sinkende Absatz- und Produktionsvolumina ließen die Umsätze und Ergebnisse der Unternehmen stagnieren oder schrumpfen und führten darüber hinaus zu einer Erhöhung der Kapitalbindung in den Unternehmen. In der Folge wirkten sich sinkende Unternehmensergebnisse und ein Anstieg der Kapitalbindung in den Vermögenswerten im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 liquiditätsmindernd auf die Unternehmen aus.

Trotz moderat gestiegener Konzernergebnisse verzeichneten Audi und VW eine Verschlechterung des Operativen Cashflows, wobei sich vor allem die Zunahme des Vorratsbestandes liquiditätsmindernd auswirkte.

Bei BMW sank der in 2008 erzielte Operative Cashflow im Wesentlichen durch die deutliche Verringerung des Konzernergebnisses.

Auch bei Daimler wirkte sich vor allem das gesunkene Konzernergebnis negativ auf die Liquiditätsslage des Unternehmens aus. Darüber hinaus führten eine Erhöhung des Vorratsbestandes sowie der Forderungen und Verringerung der Verbindlichkeiten zu einem Rückgang der Liquidität.

Bei Porsche resultierte die negative Entwicklung des Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit bei deutlich positivem Jahresergebnis aus dem Anstieg der derivativen Finanzinstrumente sowie unrealisierten Kursgewinnen aus Kurssicherungsgeschäften. Diese Positionen fließen zwar ins Ergebnis ein, sind aber nicht liquiditätswirksam und werden deshalb in der Cashflow-Rechnung eliminiert.

Auch bei den übrigen europäischen Herstellern ergaben sich in 2008 deutliche Einschnitte in der Mittelzuflüssen.

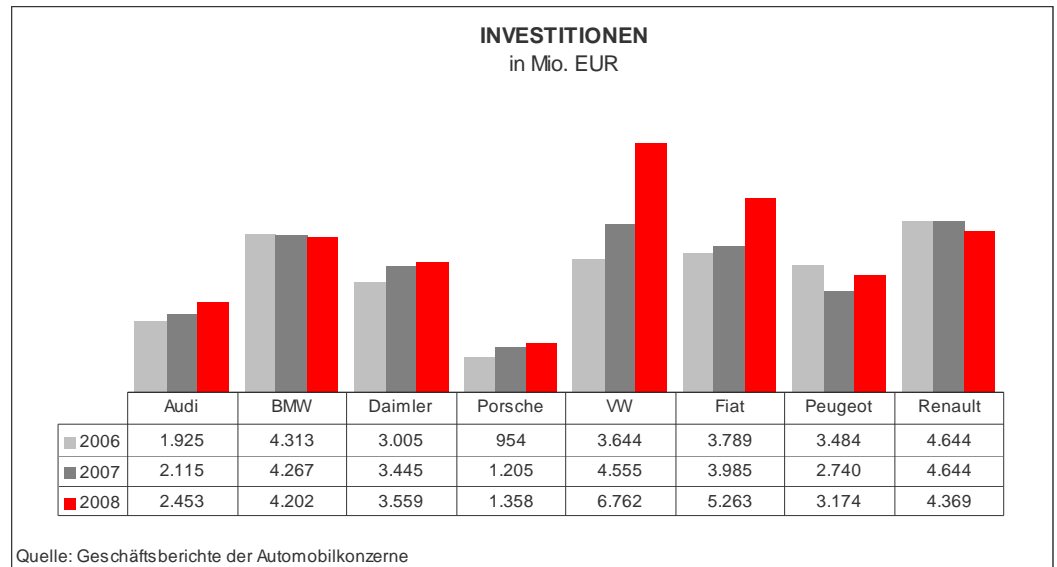
Während bei Fiat der Aufbau von Lagerbeständen sowie der Anstieg der Forderungen im Finanzdienstleistungsbereich zu einem Anstieg der Kapitalbindung führten, wirkte sich bei Peugeot neben der Erhöhung der Vorräte die Reduzierung der Verbindlichkeiten liquiditätsmindernd auf die Liquiditätsslage der Konzerne aus.

Bei Renault führten die deutliche Verschlechterung des Unternehmensergebnisses sowie der Anstieg des Working Capital⁹ (hier durch den Abbau von Verbindlichkeiten) zu einem negativen Operativen Cashflow.

⁹ Das Working Capital ist die Differenz zwischen dem Umlaufvermögen und den kurzfristigen Verbindlichkeiten. Das Working Capital ist derjenige Teil des Umlaufvermögens, der nicht zur Abdeckung der kurzfristigen Verbindlichkeiten gebunden ist und deshalb im Beschaffungs-, Produktions- und Absatzprozess »arbeiten« kann.

Investitionen

Investitionen



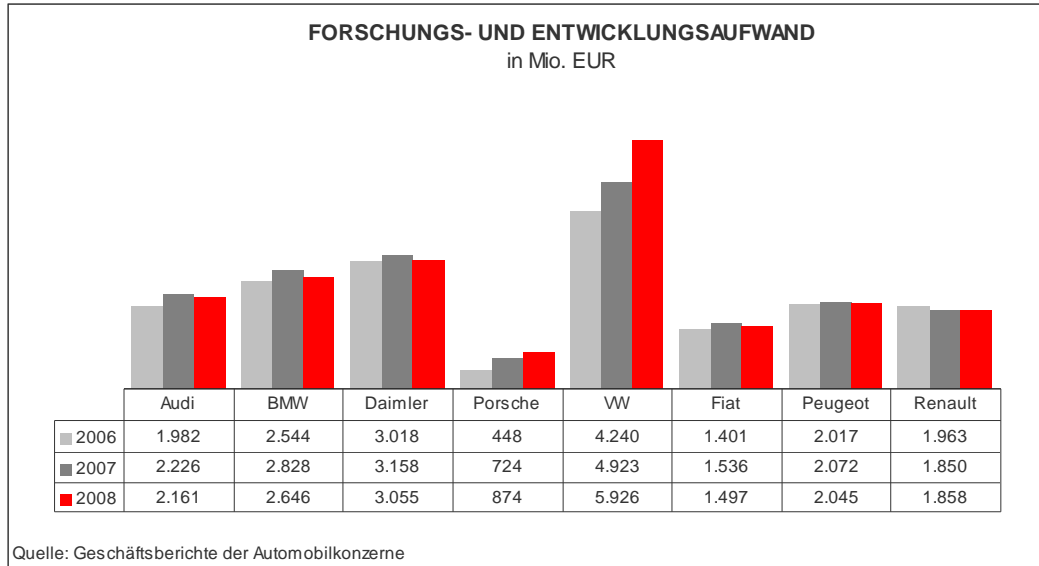
Die Investitionen beinhalten die Zugänge zu den Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen innerhalb eines Geschäftsjahres. Hierbei kann es sich um Erst-, Ersatz- oder Erweiterungsinvestitionen in die Produktionsmittel eines Unternehmens handeln.

Da Investitionen für das nachhaltige Unternehmenswachstum und somit für den Fortbestand eines Unternehmens von enormer Bedeutung sind, kann die Entwicklung der Investitionen im Zeitablauf sowie im Branchenvergleich ein Indikator für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen darstellen.

Während sich die Investitionen bei VW, Fiat und Peugeot deutlich erhöhten, lagen die Wachstumsraten der übrigen Hersteller auf niedrigerem Niveau. Bei BMW und Renault verringerten sich die Investitionen im Vergleich zum Vorjahr.

Der deutliche Anstieg der Investitionen bei VW begründete sich im Wesentlichen in dem Zukauf von Scania-Anteilen.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand



Forschungs- und Entwicklungskosten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen und umfassen die Aufwendungen für die Entwicklung neuer Produkte.

Während die europäischen Hersteller den Aufwand für Forschung und Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,9% erhöhten, lagen die deutschen Hersteller sogar um 5,8% über dem Vorjahreswert. Auch hier basierte die Erhöhung im Wesentlichen auf VW durch den Erwerb der Scania-Beteiligung, während sich die restlichen Hersteller nahezu auf Vorjahresniveau bewegten.

Im Herstellervergleich zeigt sich, dass die deutschen Hersteller mit Ausnahme von Porsche hinsichtlich der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung deutlich über den internationalen Herstellern liegen.

Übrige Märkte

Nordamerika

Für die amerikanischen Hersteller fiel der Absatzrückgang im Geschäftsjahr 2008 mit 12,8% wesentlich verheerender aus als bei den europäischen Herstellern. Ursächlich hierfür ist die bereits seit 2007 herrschende US-amerikanische Hypothekenkrise. Während die europäischen Unternehmen im jeweiligen Herstellerland sinkende Absatzzahlen in Höhe von 3,9% in Kauf nehmen mußten, lagen die inländischen Einbußen der nordamerikanischen Hersteller sogar bei 20,4%.

Vor allem dieser Einbruch des nordamerikanischen Absatzmarktes führte bei GM und Ford 2008 zu deutlichen Umsatzeinbußen. Darüber hinaus wirkten sich bei GM Verkaufsförderungsmaßnahmen negativ auf die Erlössituation des Konzerns aus und führten zu einer überproportionalen Verringerung der Umsätze im Verhältnis zum Rückgang des Absatzvolumens. Nachdem Ford im Jahr 2007 noch einen leichten Umsatzanstieg verzeichnen konnte, kam es 2008 zu einem Einbruch der Erlöse um 15%.

Die Umsatzeinbrüche sowie der unterproportionale Rückgang der Herstellungskosten führten zu einer durchschnittlichen Verringerung der Bruttomarge bei den amerikanischen Herstellern um 5,1 Prozentpunkte auf 4,4%. Insbesondere bei Ford lag die Quote der Herstellungskosten zu Umsätzen im Schnitt über die letzten drei Jahre bei 93,7% - was die Quote der anderen betrachteten Hersteller deutlich übersteigt! Ein zusätzlicher Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten im Verhältnis zu den Umsätzen führte gemeinsam mit den genannten Faktoren 2008 bei Ford zu einem negativen operativen Ergebnis das dritte Jahr in Folge. Das Jahresergebnis lag mit -14,7 Milliarden USD mehr als fünfmal so niedrig wie im Jahr davor. Auch GM mußte das vierte Jahr in Folge ein negatives Gesamtergebnis hinnehmen und erreichte mit -30,8 Milliarden USD sogar eine leichte Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr. Somit hatten die amerikanischen Hersteller bereits vor der Krise mit deutlichen Problemen zu kämpfen. Der eklatante Absturz im letzten Jahr ist aber im Wesentlichen auf den Einbruch des inländischen Hauptabsatzmarktes zurück zu führen.

Durch die anhaltend schwache Ergebnissituation über die letzten Jahre ist auch die Vermögens- und Finanzlage der amerikanischen Hersteller mittlerweile stark angegriffen. Beide haben mit einem negativen Eigenkapital zu kämpfen, das zum 31.12.2008 bei GM -86,2 Milliarden USD (bei einer Bilanzsumme von 91,0 Milliarden USD) und bei Ford -17,3 Milliarden USD (bei einer Bilanzsumme von 218,3 Milliarden USD) betrug. Die zusätzliche besorgniserregende Liquiditätssituation von GM führt zu der Frage, ob das Unternehmen in dieser Form überhaupt fortgeführt werden kann. Eine negative Entwicklung der Finanzmittel von -10,7 Milliarden USD 2008 sowie eine leichte Zunahme der Liquidität 2007, die allerdings lediglich durch die Auflösung hoher Steuerrückstellungen erreicht werden konnte, stellen das Unternehmen vor massive Zahlungsschwierigkeiten. In einer Machbarkeitsstudie („Viability Plan“) zur Fortführung der Geschäftstätigkeit („Going Concern“) zeigt GM klar auf, dass das Unternehmen nur mit Unterstützung des Staates über Kredite und Bürgschaften sowie deutlichen Einsparungen im Produktions- und Personalbereich eine Chance hat zu überleben. Im Gespräch ist eine Kreditsumme im hohen zweistelligen Milliardenbereich und ein Einstieg des Staates ins Unternehmen.

Ford konnte sich bis zum Jahr 2007 noch ein liquides Polster aufbauen. 2008 wurde das erste Mal ein negativer operativer Cashflow von -179 Millionen USD erwirtschaftet. Somit befindet sich Ford ebenfalls in einer prekären Lage; die Zahlungsfähigkeit war allerdings zum Jahresende 2008 noch gewährleistet und die Eigenkapitalsituation lange nicht so existenzgefährdend wie die von GM.

Eine Erholung des nordamerikanischen Absatzmarktes wird zumindest für das laufende Geschäftsjahr nicht erwartet. GM wird vermutlich ohne Hilfe des Staates nicht überleben können. Inwieweit das Herauslösen und der Verkauf einzelner Marken den beiden Herstellern Luft verschaffen können bleibt abzuwarten. Eine Bereinigung des Marktes inklusive dem kompletten „Verschwinden“ von Wettbewerbern scheint jedoch unabwendbar.

Japan

Auch bei den japanischen Herstellern spiegelte sich die negative konjunkturelle Entwicklung in den Unternehmensdaten wider. Die Absätze der ersten drei Quartale des Geschäftsjahres 2008/ 2009 verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,0%. Hierfür war im Wesentlichen die rückläufige Nachfrage in den Hauptabsatzmärkten Nordamerika, Westeuropa und Japan verantwortlich. Die Verschlechterung betraf insbesondere den Branchenprimus Toyota mit Absatzeinbußen von 7,4% zum vergleichbaren Vorjahreswert. Dennoch überholte Toyota den Weltmarktführer GM und verzeichnete in 2008 die höchsten Absatzzahlen im Branchenvergleich.

Der Inlandsabsatz entwickelte sich bei Honda und Nissan analog zum Gesamtabsatz. Bei Toyota hingegen stieg der Anteil des Inlandsabsatzes durch eine deutliche Verringerung der Absatzzahlen auf dem amerikanischen Markt.

Im Durchschnitt der ersten drei Quartale über die Jahre 2006 bis 2008 wiesen die japanischen Hersteller jedoch ein leicht positives Absatzwachstum aus. Im Gegenzug dazu entwickelten sich die durchschnittlichen Umsatzerlöse negativ. Da der Trend sehr stark zu kleinen, umweltfreundlichen Autos tendiert und der für SUVs und Jeeps prädestinierte nordamerikanische Markt im letzten Jahr eingebrochen ist, war diese Entwicklung hauptsächlich auf die Veränderung des Modellmixes zurück zu führen.

Die Bruttomarge der japanischen Hersteller entwickelte sich über die letzten drei Jahre herstellerabhängig. Während sie bei Honda (-5,0 Prozentpunkte auf 27,9%) und Toyota (-9,9 Prozentpunkte auf 12,7%) deutlich zurück ging, konnte Nissan diesen Wert um 10,1 Prozentpunkte auf 17,8% steigern. Im operativen Ergebnis mußten jedoch alle drei Hersteller Federn lassen. Honda und Nissan hatten hier 2008 einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um 39,7% bzw. 84,0% zu verzeichnen. Obwohl Nissan die Herstellungskosten überproportional zum Umsatz senken konnte, „fraßen“ andere Kostenpositionen (insbesondere Vertriebs- und Verwaltungskosten) diesen Vorteil auf und ließen das Operative Ergebnis so deutlich sinken. Toyota mußte nach einer Umsatzrendite von 9,5% im Vorjahr 2008 einen Ergebniseinbruch von 88,2% in Kauf nehmen.

Im Gesamtergebnis verschlechterte sich Nissan um 91,0% zum Vorjahr. Die zusätzliche Belastung des Operativen Ergebnisses ergab sich hier in erster Linie durch außerordentliche Pensionsrückstellungen. Honda erwirtschaftete ein Ergebnis vor Steuern, das in der Höhe dem Operativen Ergebnis entsprach. Toyota erreichte 2008 wie bereits im Vorjahr ein besseres Ergebnis vor Steuern (354 Millionen Yen) als Operatives Ergebnis (221 Millionen Yen). Dies lag an einem guten Beteiligungsergebnis sowie an Währungsgewinnen.

Aufgrund der deutlichen Einbrüche der Ergebnisse aller drei Hersteller fiel der Cashflow aus operativer Tätigkeit in den ersten drei Quartalen wesentlich schwächer aus als in den Vorjahren. Allerdings konnten sich die Hersteller in den letzten Geschäftsjahren ein gutes Liquiditätspolster aufbauen, so dass momentan keine kritische Situation bezüglich der Zahlungsfähigkeit zu erwarten ist. Über das mit Abstand kleinste Polster verfügte zum 31.12.2008 Nissan mit 470 Millionen Yen, gefolgt von Honda mit 739 Millionen Yen. Toyota verfügte zu diesem Zeitpunkt über einen Liquiditätsbestand von 1,7 Milliarden Yen.

Alle drei Hersteller hatten zum 31.12.2008 über eine Eigenkapitalquote von gut 36,0%, was mindestens dem Vorjahresniveau entsprach. Somit sind die japanischen Unternehmen zwar von der Krise betroffen aber aktuell nicht gefährdet.

Zusammenfassung und Ausblick

Zeigte das erste Halbjahr 2008 noch einen mehr oder weniger soliden Wachstumskurs so wurden die Hersteller spätestens ab dem dritten Quartal 2008 von den Auswirkungen der durch die Finanzkrise beschleunigten Konjunkturkrise getroffen. Zum Jahresende befand sich die Autobranche weltweit auf Talfahrt.

In den Unternehmensdaten spiegelt sich diese Entwicklung in deutlich gesunkenen Unternehmensergebnissen und einer erheblichen Verschlechterung der Liquiditätssituation der Konzerne wider.

Die Hersteller reagierten auf die sich manifestierende Absatzkrise mit einer Reduzierung der Produktionsvolumina. Die Auswirkungen davon waren die Verlängerung der Werksferien, Rückführung der Arbeitszeitkonten, Entlassung von Leiharbeitern und die Einführung von Kurzarbeit. Diese arbeitspolitischen Maßnahmen betrafen nach und nach die gesamte Wertschöpfungskette und verschärften auch die wirtschaftliche Lage im Zuliefererbereich und den Autohäusern.

Zum Jahresanfang 2009 belasteten die Unsicherheit über die Dauer der Krise und die Kaufzurückhaltung der Verbraucher die Absatzerwartungen der Hersteller. Auf Drängen der IG Metall wurde mit dem Beschluss über die Einführung und spätere Ausweitung der Umweltprämie ein wichtiger Kaufanreiz geschaffen, welcher die Binnennachfrage stärken und die Beschäftigung sichern sollte. Bereits im März 2009 hatten sich die PKW-Neuzulassungen um 39,9% im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

Die für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2009 veröffentlichten Unternehmenszahlen der Automobilhersteller ließen jedoch noch keine Trendwende erkennen; die Umsatzzahlen der größten deutschen Autobauer haben sich im ersten Quartal 2009 nochmals verschlechtert. Mit Umsatzeinbußen von 20,0% im Vergleich zum vierten Quartal 2008 traf es erneut Daimler am härtesten. Aber auch BMW und VW lagen mit Umsatzrückgängen von 10,0% und 15,0% nochmals deutlich unter dem Niveau des letzten Quartals 2008.

Während VW mit 51 Millionen EUR gerade noch ein positives Ergebnis vor Steuern erwirtschaftete, lagen die Quartalsergebnisse von BMW und Daimler im negativen Bereich.

Erst zum Jahresende 2009 werden die Herstellerbilanzen zeigen, wer mit Hilfe der Umweltprämie den Turnaround schaffen und die Krise überwinden konnte.

Als Gewinner aus der Krise werden diejenigen Hersteller hervorgehen, die es neben der kurzfristigen Anpassung der Kapazitäten an die geänderte Nachfrage schaffen, mit innovativen Produkten auf die sich stark gewandelten Bedürfnisse des Marktes zu reagieren. Ökologische Aspekte gepaart mit Kostengesichtspunkten stehen immer mehr im Vordergrund der Nachfrage, was nicht zuletzt die Umweltprämie deutlich zeigte.

