

VORWORT

Die Automobilwirtschaft hat 2007 das schwierigste Jahr seit der Wiedervereinigung erlebt, die Neuzulassungen gingen auf 3,15 Millionen Pkw zurück. Allein der Anteil der Privatkunden sank um über ein Viertel, nur noch 38 Prozent des Neuzulassungsvolumens konnten direkt hier platziert werden.

Die hysterische Klimaschutzdebatte, die Verurteilung des Automobils als Klimakiller, die Verunsicherung des Verbrauchers bei ungewisser wirtschaftlicher Zukunft und immer weiter steigende Mobilitäts- und Energiekosten verstärkten die schon 2006 erkennbare Kaufzurückhaltung der Bürger.



Der VDIK hat sich bei der Klimaschutzdebatte nicht in die Enge treiben lassen, wir hatten für die Mitgliedsunternehmen immer wieder erklärt, dass wir die weltweiten Klimaschutzziele unterstützen und alle Anstrengungen unternehmen, den Flottenverbrauch weiter zu senken, abgas- und verbrauchsarme Pkw anzubieten.

In der Auseinandersetzung haben wir klar gemacht, dass die VDIK-Mitglieder nach wie vor in der Entwicklung umweltschonender Techniken führend sind. Der seit Jahrzehnten sinkende Flottenverbrauch und die Reduktion der Schadstoffemissionen sind Beweis genug. Die internationalen Hersteller bieten Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Hybrid, Erdgas, Flüssiggas und Ethanol an. Sie warten damit nicht auf längst überfällige Entscheidungen der Politik. Mit der seit 01.04.2006 gestarteten Initiative 'Pro saubere Luft' wollen wir gemeinsam mit unseren Mitgliedern den Anreiz schaffen, die wirklichen Dreckschleudern, Fahrzeuge Euro1 und schlechter, mittelfristig aus dem Verkehr zu ziehen. Ökologisch und ökonomisch der einzig vernünftige Ansatz; denn durch den Austausch dieser aktuell rund 10 Millionen Kraftfahrzeuge könnten über 6 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Seit vielen Jahren leistet die internationale Automobilindustrie ihren ständigen, unabdingbaren Beitrag zur Senkung der Schadstoffemissionen, zur Einsparung von Energie und zur Weiterentwicklung alternativer Antriebstechniken.

Der Marktanteil der internationalen Hersteller hat sich in 2007 bei rund 36 Prozent stabilisiert. Diese Erfolge machen uns selbstbewusst genug, klare Forderungen an die Politik zu richten: Individuelle Mobilität ist Wirtschaftskraft und Beschäftigungsgarantie. Wir fordern von der Bundesregierung die Beseitigung der aktuellen Verunsicherungen im Markt sowie die Förderung der Anschaffung von Neufahrzeugen durch zusätzliche Maßnahmen, basierend auf europaweit gültigen Vorschriften. Die Förderung alternativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe darf nicht durch die aktuellen Sparzwänge gekürzt oder beendet werden, der Tausch alt gegen neu muss durch den Staat belohnt werden.

Der VDIK und seine Mitglieder werden auch in Zukunft ein konjunktureller Motor für Deutschland sein. Aber: Nur die Politik ist in der Lage, automobilfreundliche Bedingungen zu schaffen, persönliche Mobilität für alle, nicht nur für die Reichen, zu sichern. Nur so wird es uns allen gemeinsam gelingen, das Jammertal endgültig zu verlassen.

A handwritten signature in blue ink that reads "Lange".

Volker Lange, Senator a.D., Präsident des VDIK



VDIK INTERN

Vorstand und
Geschäftsführung

VDIK Referate mit Ausschüssen
und Arbeitskreisen

Aufgaben und Zielsetzungen
des VDIK

Repräsentanz in Berlin

Internationale Kraftfahrzeug-
hersteller als Wirtschaftsfaktor
in Deutschland

Vorstand und Geschäftsführung des VDIK zum 31.12.2007

Vorstand

Volker Lange

Präsident
Senator a.D.

Jens Becker

Vizepräsident
Geschäftsführer
Subaru Deutschland GmbH

Michael A. Bergmann

Geschäftsführer
Mazda Motors (Deutschland) GmbH

Olivier Dardart

Geschäftsführer
PEUGEOT DEUTSCHLAND GmbH

Johan P Schlyter

Geschäftsführer
Scania Deutschland GmbH

Markus Schrick

Vizepräsident
Toyota Deutschland GmbH

Reinhard Zirpel

Vorstand Kommunikation
Renault Deutschland AG

Geschäftsführung

Dr. Thomas Almeroth

Geschäftsführer VDIK e.V.

Bernd Mayer

Geschäftsführer
VDIK Service- & Beratungs-GmbH

VDIK Referate mit Ausschüssen und Arbeitskreisen

Referat Recht/Vertrieb

Dr. jur. Thomas Almeroth

Rechtsausschuss
Arbeitskreis Vertriebsleiter Pkw
Arbeitskreis Vertriebsleiter Nfz
Arbeitskreis Händlerentwicklung
Meinungsaustausch
Vertrieb/Händlerentwicklung/Recht
Meinungsaustausch Vertriebstraining

Referat Technik/Kundendienst/Umwelt

Dipl.-Ing. Bernd Mayer

Arbeitskreis Kundendienstleiter
Meinungsaustausch Garantie
Meinungsaustausch Kundenbetreuung
Meinungsaustausch Aftersales/Aftermarket
schwere Nutzfahrzeuge
Arbeitskreis Recycling
Arbeitskreis Teilelogistik
Arbeitskreis Teile-/Zubehörmarketing
Arbeitskreis Schulungsleiter

Dipl.-Ing. Oliver Helfrich

Arbeitskreis Technik/Homologation
Arbeitskreis Nutzfahrzeugtechnik
Arbeitskreis Händler-Bauberatung
Meinungsaustausch Versicherungsfragen

Referat Wirtschaft/Statistik/Marketing

Dr. rer. pol. Reinhard Elkmann

Arbeitskreis Marketing/Werbung
Arbeitskreis Marketing/Statistik Nfz
Arbeitskreis Gebrauchtwagen
Arbeitskreis Großkunden/Flottengeschäft
Arbeitskreis Statistik/Marktforschung
Meinungsaustausch Neuwagenlogistik
Meinungsaustausch Kleinräumige Gliederung

Referat Finanzen/Verwaltung

Dipl.-Betriebsw. Alexander Schnurrer

Arbeitskreis Finanzleiter
Arbeitskreis Personalleiter
Meinungsaustausch Datenschutz
Meinungsaustausch Einkauf

Referat Presse/PR/Messen

Dipl.-Kommunikationsw. Thomas Böhm

Arbeitskreis Presse/PR
Arbeitskreis Messen und Ausstellungen
Meinungsaustausch Presse/PR Nfz
Meinungsaustausch Internet

Aufgaben und Zielsetzung des VDIK

Der VDIK wurde im Jahre 1952 unter dem Namen Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. in Frankfurt am Main als Interessenvertretung von sieben Autoimporteuren gegründet. Neben dem damals größten Importeur Fiat entschlossen sich sechs weitere private Importfirmen zu diesem Schritt. Heute zählen die deutschen Generalvertretungen fast der gesamten internationalen Automobilindustrie zu den 33 Mitgliedern des VDIK. Dem wurde durch die Umbenennung in „Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.“ Rechnung getragen.

Die Satzung beschreibt die Aufgaben des VDIK sehr treffend: „Dem Verband obliegt es, die allgemeinen ideellen und gewerblichen Interessen der deutschen Vertretungen der internationalen Kraftfahrzeugindustrie im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Verbandsgebiet) zu fördern und zu schützen.“ Um dieses Ziel zu erreichen, vertritt der VDIK insbesondere die Interessen der internationalen Kraftfahrzeughersteller in Deutschland gegenüber Gesetzgeber, Regierung, Behörden, Institutionen und Organisationen und unterbreitet ihnen Vorschläge und Stellungnahmen.

Nicht zuletzt, um die politische Arbeit des VDIK noch effizienter gestalten zu können, zeigt der Verband wie auch alle anderen Verbände der Automobilbranche seit 2003 Flagge in der Bundeshauptstadt durch seine Repräsentanz in Berlin.
Mehr dazu auf Seite 10.

Der VDIK fördert und pflegt den Austausch wirtschaftlicher und technischer Informationen zwischen den Mitgliedern und unterstützt sie in allen einschlägigen Angelegenheiten mit grundsätzlicher Bedeutung für die Automobilbranche auf vielfältige Weise. So steht er bei fachspezifischen Themen stets beratend zur Seite und erleichtert die Arbeit der Mitgliedsfirmen durch die zielgerechte Auswertung, Aufbereitung und elektronische Archivierung der zunehmenden Informationen. Basierend auf einer engen Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und führenden Forschungsinstituten betreibt der Verband gezielte Marktforschung und stellt seinen Mitgliedsfirmen die themenbezogenen Auswertungen zur Verfügung.

Daneben übernimmt die VDIK Service- & Beratungs-GmbH viele Dienstleistungen wie beispielsweise die Erstellung von Statistiken, die Koordination von Gemeinschaftsprojekten, Messeaktivitäten sowie die Bereitstellung des elektronischen Archivierungs- und Informationssystems VDIK-INFONET über das Internet.

Der VDIK selbst pflegt seit langem sehr enge Kontakte zur Politik, um rechtzeitig in Entscheidungs-

prozesse einbezogen zu werden, die für seine Mitglieder von Interesse sind. Es handelt sich hierbei insbesondere um fabrikatsübergreifende europäische Themen der Automobilbranche sowie deren Umsetzung in Deutschland.

Der Verband agiert hierbei vor allem als Bindeglied in der Informationskette zwischen Bundesregierung, Europäischer Kommission und den deutschen Zentralen der internationalen Hersteller.

Auf nationaler Ebene unterhält der VDIK enge Kontakte zu den Bundes- und Landesministerien und den jeweiligen nachgeordneten Behörden. In regelmäßigen Gesprächen trifft sich der Verband mit leitenden Beamten und politischen Entscheidungsträgern der Bundesministerien für Verkehr, Wirtschaft, Umwelt, Finanzen und Justiz. Themen sind Umweltschutz, Verkehrssicherheit, die Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser, die Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw, Typgenehmigungs- und Zulassungsverfahren, die künftige Regelung des Automobilvertriebs, der Designschutz und Förderprogramme zur Anschaffung neuer Lkw und Pkw.

Aufgrund der Vorreiterrolle Deutschlands in umweltpolitischen Fragen wird zur Zeit besonders intensiv über die Minderung der Schadstoff- und CO₂-Emissionen, die Absenkung des Kraftstoffverbrauchs und alternative Antriebstechniken diskutiert. Dabei weist der VDIK immer wieder darauf hin, dass der Austausch alter Fahrzeuge gegen neue der Umwelt dienlicher ist, als eine aufwändige und technisch weniger effektive Nachrüstung. Neben den ökologischen werden natürlich auch die ökonomischen Themen nicht vernachlässigt.

Durch enge Kontakte des VDIK erhält die internationale Automobilindustrie frühzeitig Informationen und wird in die Lage versetzt, selbst Anregungen zu geben oder andererseits die Erfordernisse des deutschen Automobilmarktes rechtzeitig in die Produktion einfließen zu lassen.

Der VDIK unterhält ebenfalls enge Beziehungen zu allen Verbänden der Automobilindustrie, des Verkehrswesens und des Normungswesens, zu Automobilclubs und Verbraucherverbänden sowie zu den Organisationen der Versicherungswirtschaft und der Technischen Dienste (Überwachungsvereine). Geschäftsführer und Mitarbeiter des VDIK gehören im Rahmen dieser Zusammenarbeit vielen Gremien an und arbeiten in ihnen gestaltend mit. Auf diese Weise bringt der Verband wiederum die Interessen seiner Mitglieder zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen rechtzeitig ein und erhält frühzeitig Informationen auf allen Fachgebieten.



Mitgliederversammlung des VDIK

Um den bestehenden Dialog weiter zu intensivieren, lädt der VDIK seit 1992 in unregelmäßigen Abständen zu einem parlamentarischen Abend in der Bundeshauptstadt. Der „Berliner Abend“ hat sich als Gesprächsforum für aktuelle Themen der Automobilwirtschaft bei Entscheidungsträgern und Meinungsmachern aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Medien etabliert. Als Gastredner begrüßte Präsident Volker Lange u. a. den ehemaligen Verkehrsminister Franz Müntefering, Wirtschaftsminister Wolfgang Clement sowie die damalige Bundesumweltministerin und heutige Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel. Zuletzt referierte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zum Thema „Deutschland braucht Mobilität“. Der nächste „Berliner Abend“ ist für Juni 2008 geplant.

An der Gestaltung der ökonomischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa ist der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller in Kooperation mit anderen Interessengruppen aktiv beteiligt. Die Aufgabenbereiche des VDIK, des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) und des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK) sind dabei oft eng miteinander verbunden. Darauf basierend finden anlassorientiert zahlreiche Gespräche zwischen VDIK, VDA und ZDK zu Themen rund um den Vertrieb von Personenkraftwagen/Kombi und Nutzfahrzeugen und zu Themen des Kundendienstes statt. Die Nachwuchsförderung hat in allen drei Verbänden einen hohen Stellenwert und schlägt sich auch in der gemeinschaftlichen Nachwuchsförderungskampagne im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe nieder. Die Förderung der Verkehrssicherheit hat seit jeher große Bedeutung für den VDIK. Der VDIK ist daher Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und in der Deutschen Verkehrswacht e.V. (DVW). Die Sachverständigenorganisation Deutsche Automobil Treuhand (DAT) ist ein wichtiger Partner der Automobil-

hersteller und -importeure, der Händler, „automobiler“ Organisationen und Verbraucher. Als einer der Gesellschafter der DAT sind Vertreter des VDIK aus Vorstand, Geschäftsführung und einzelnen Mitgliedsfirmen in Präsidium, Verwaltungsrat, Beirat und Finanzausschuss der DAT aktiv.

Als Gründungsmitglied von „Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur“ nimmt der VDIK gemeinsam mit anderen Verbänden die Interessen der internationalen Kraftfahrzeughersteller in verkehrspolitischer Hinsicht wahr.

Um den Positionen seiner Mitglieder auch in der Öffentlichkeit Gehör zu verschaffen, hält der Verband engen Kontakt zu den Medien, und zwar sowohl zu Motorjournalisten als auch zur Wirtschaftspresse. Der VDIK ist so zu einem geschätzten Ansprechpartner der an automobilen Themen interessierten Medien geworden.

Vor dem Hintergrund eines verstärkten europäischen Dialogs finden auf Initiative des VDIK ein reger Informationsaustausch und eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Kfz-Importeursverbänden nahezu aller europäischer Staaten statt. Bei den jährlichen Treffen der Präsidenten und Geschäftsführer der europäischen Importeursverbände werden wertvolle Erfahrungen der einzelnen Verbände für die Lösung gemeinsamer Probleme ausgetauscht. Zu den wichtigsten Sachthemen zählen die Marktentwicklung in den einzelnen europäischen Staaten, nationale Förder- bzw. Umweltschutzprogramme, der Designschutz, die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz sowie vor allem die Steuerangleichung in den einzelnen Ländern.

Die Bedeutung des VDIK wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Gerade vor dem Hintergrund der Richtlinienkompetenz der Europäischen Union obliegt es dem VDIK, seinen Mitgliedern die jeweiligen deutschen Spezifika in rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht rechtzeitig zu kommen zu lassen, damit diese frühzeitig ihre Mutterhäuser informieren. Als Gegengewicht zur deutschen Automobilindustrie wird der VDIK eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen deutschen und internationalen Kfz-Herstellern ermöglichen und dadurch die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Gesetzgebung und Regierung wahren und durchsetzen.

Repräsentanz des VDIK in Berlin



Repräsentanz
des VDIK in Berlin

Die Repräsentanz des VDIK in der Bundeshauptstadt liegt in der Rheinbabenallee am Rande von Dahlem im Bezirk Charlottenburg. Sie dient dem VDIK für Veranstaltungen, Sitzungen und Besprechungen.

zahlreichen Veranstaltungen in Berlin auch Übernachtungsmöglichkeiten.

Eine Informationsbroschüre liegt beim VDIK bereit und kann dort angefordert werden.

So haben unter anderem bereits Jahresgespräche mit dem ADAC und dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV), das Pkw- und das Nutzfahrzeug-Jahresgespräch mit VDA und ZDK und der Berliner Abend des VDIK dort stattgefunden. Für diese Veranstaltung konnte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Gastredner gewonnen werden. Daneben finden die jährlichen Mitgliederversammlungen des VDIK in der Berliner Repräsentanz statt.



Technikpräsentation Honda und Toyota

Darüber hinaus wurde das repräsentative Gebäude aber auch schon für diverse Veranstaltungen der Mitgliedsfirmen des VDIK genutzt. Hierunter waren unter anderem Technikpräsentationen und Tagungen.

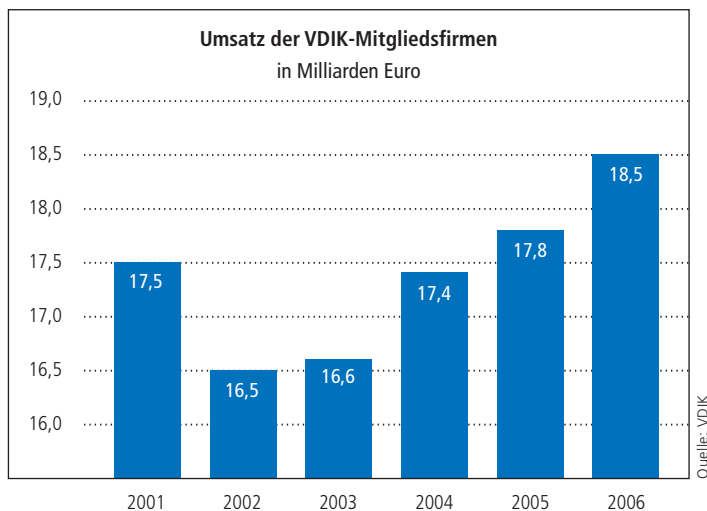
Die Nähe zu Politik und Regierung eignet sich für den VDIK und seine Mitglieder hervorragend zur Kontaktpflege in der Bundeshauptstadt und bietet beim Besuch von inzwischen



Berliner Abend des VDIK mit Minister Tiefensee

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller als Wirtschaftsfaktor in Deutschland

Im VDIK sind die offiziellen deutschen Vertriebsorganisationen der im Ausland produzierenden Pkw- und Nfz-Hersteller sowie vier Europa- bzw. Research- und Developmentzentralen organisiert. Mit einem Gesamtumsatz von 18,5 Milliarden Euro im Jahr 2006 und rund 140.000 Beschäftigten inklusive des angeschlossenen Fachhandels stellen die VDIK-Mitgliedsfirmen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor in Deutschland dar. Nicht nur der Export von Fahrzeugen schafft Arbeitsplätze, auch der Import leistet einen wichtigen Beitrag. Die internationalen Kraftfahrzeughersteller versorgen den deutschen Markt jährlich mit über 1,1 Millionen neuen Pkw und bis zu 100.000 Nutzfahrzeugen. Bei den Pkw beträgt der aktuelle Marktanteil rund 36 Prozent, bei den Nutzfahrzeugen 29 Prozent. Die Qualität der im VDIK geleisteten Arbeit ist dadurch eindrucksvoll dokumentiert, dass die in Deutsch-



land zugelassenen Pkw der internationalen Hersteller zu 99 Prozent von Unternehmen stammen, die im VDIK organisiert sind. Für die Nutzfahrzeuge beträgt der Anteil über 80 Prozent.

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland

Das Jahr 2007 brachte mit 3,15 Millionen Fahrzeugen das niedrigste Neuzulassungsniveau seit der Wiedervereinigung. Ein Grund für diesen Einbruch war der Vorzieheffekt zum Jahresende 2006 aufgrund der ab 01.01.2007 erfolgten Mehrwertsteuererhöhung um 3 Prozentpunkte. Der Markt verzeichnete allerdings nicht nur in den ersten Monaten des Jahres 2007 einen Rückgang, alle Monate wurden mit einem Minus abgeschlossen. Den Neuzulassungsstatistiken ist eindeutig zu entnehmen, dass die Ursache für diese Entwicklung in einem dramatischen Einbruch der privaten Neuzulassungen liegt. Während das Volumen des Vorzieheffektes auf gut 100.000 Einheiten zu beziffern ist, beträgt der Volumenrückgang bei den Privatzulassungen in 2007 über 400.000 Fahrzeuge. Nur durch Zuwächse im gewerblichen Bereich um über 100.000 Pkw konnte das ge-



nannte Marktvolumen erreicht werden. Der VDIK sieht drei Gründe für diese so nicht erwartete Entwicklung:

- ▶ Die Kraftstoffpreise stiegen stärker als erwartet
- ▶ Die Bürger sind durch die anhaltende Klimadebatte verunsichert. Beispiele sind die im Laufe des Jahres unklare Umstellung der Kfz-Steuer auf den CO₂-Bezug und die Feinstaubdebatte
- ▶ Die realen Nettoeinkommen sind seit einigen Jahren rückläufig

Trotz der Rückgänge im Privatmarkt, in dem sie überdurchschnittlich erfolgreich sind, konnten die internationalen Kraftfahrzeughersteller ihren Marktanteil von 36 Prozent behaupten.

Neuzulassungen von Pkw mit Dieselmotor wiesen nur geringe Rückgänge auf. Der Dieselanteil stieg dadurch auf jetzt rund 48 Prozent. In den letzten Zulassungsmonaten lag der Die-

selanteil sogar bei 50 Prozent. Die internationalen Kraftfahrzeughersteller folgen diesem Trend. Rund 36 Prozent ihrer Neuzulassungen sind mit einem Dieselmotor ausgerüstet. Der tendenziell steigende Marktanteil der Dieselfahrzeuge folgt einem seit langem zu beobachtenden Trend, der Einbruch bei den Privatzulassungen hat diese Entwicklung beschleunigt.

angeboten, bei den Flüssiggasmotoren dominieren sie den Markt deutlich. Zu beachten ist, dass der Bestand an Fahrzeugen mit Flüssiggasmotor auf den Straßen in Deutschland ungefähr doppelt so hoch ausfällt wie der von Fahrzeugen mit Erdgasmotor. Die Erklärung für diesen scheinbaren Widerspruch ist, dass die Fahrzeuge oft erst nach der Erstzulassung

Pkw-Neuzulassungen nach Fahrzeughalter

Jahr	Deutschland		Deutsche Hersteller		Internationale Hersteller **	
	Gesamt	private Halter*	Gesamt	private Halter	Gesamt	private Halter
2005	3.342.122	1.537.767	2.159.502	876.792	1.182.620	660.975
2006	3.467.961	1.642.940	2.217.797	939.202	1.250.164	703.738
2007	3.148.163	1.200.327	2.019.533	646.935	1.128.630	553.392

* sonst. Fahrzeuge zu sonstige Marken ** inkl. sonstige Marken

Quelle: KBA, Berechnung VDIK

Hohe Zuwachsraten weisen die Pkw mit alternativen Antrieben auf, von denen in 2007 rund 24.000 neu zugelassen wurden. Der Löwenanteil entfällt dabei auf Erdgasfahrzeuge, an zweiter Stelle folgen Hybridfahrzeuge vor den Pkw, die mit Flüssiggas angetrieben werden. Hybridantriebe werden ausschließlich von den internationalen Kraftfahrzeugherstellern

auf Flüssiggasantrieb umgerüstet werden. Der Markt der alternativen Antriebstechnologien wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Dank der internationalen Kraftfahrzeughersteller hat der interessierte Kunde dabei die Wahl zwischen verschiedenen Technologien.

Entwicklung der Pkw-Segmente

Die Entwicklung der Segmente zeigt deutliche Spuren des schwachen Privatmarktes. Insbesondere diejenigen Segmente weisen deutliche Rückgänge auf, in denen der Privatmarktanteil relativ hoch ist. Während bei den Minis die Rückgänge mit rund 2,5 Prozent noch vergleichsweise gering sind, fallen in den drei volumenstärksten Segmenten Kleinwagen, untere Mittelklasse und Mittelklasse die Neuzulassungszahlen mindestens so stark wie der Gesamtmarkt, zum Teil auch noch deutlich stärker. Ebenfalls rückläufig ist zudem der Bereich der Mini- und Großraum-Vans mit zweistelligen Rückgängen. Zuwächse weisen nur zwei Segmente auf, die Geländewagen und die Sportwagen. Hieraus wird deutlich, dass die von allen Herstellern angestrebte Absenkung des Flottenverbrauchs nur erfolgreich sein kann, wenn die Nachfrage in den vom

Pkw-Segmente

	2006*	2007	Veränderung
Mini	158.512	158.353	-0,1 %
Kleinwagen	650.664	593.307	-8,8 %
Kompaktklasse	906.418	824.061	-9,1 %
Mittelklasse	586.770	518.031	-11,7 %
Obere Mittelklasse	195.600	183.246	-6,3 %
Oberklasse	34.723	29.891	-13,9 %
Geländewagen	226.975	231.022	1,8 %
Sportwagen	57.505	60.025	4,4 %
Mini Vans	259.147	214.538	-17,2 %
Großraum Vans	212.012	177.001	-16,5 %
Utilities	148.451	133.138	-10,3 %
Wohnmobile	21.233	19.658	-7,4 %
Sonstige	9.953	5.892	-40,8 %
Summe	3.467.961	3.148.163	

* 2006 Wg. Neusegmentierung Schätzung VDIK auf Basis von KBA-Zahlen

Quelle: KBA

Privatmarkt dominierten volumenstarken Segmenten der kleinen, sparsamen Fahrzeuge stark anzieht.

Der Pkw-Markt in 2008

Nach den schwachen Neuzulassungszahlen im Jahr 2007 erwartet der VDIK eine leichte Markterholung auf 3,2 Millionen Einheiten. Das Marktwachstum wird ausschließlich durch private Zulassungen erreicht werden. Sollten sich dem Bürger günstigere Rahmenbedingungen bieten als aktuell vorhanden, ist

ein stärkerer Markt wahrscheinlich. Der Anteil der internationalen Hersteller wird wieder bei 36 Prozent liegen, gerade weil in ihrem Fahrzeugangebot die kleineren, verbrauchsarmen Fahrzeuge stark vertreten sind. Diese Fahrzeuge werden auch 2008 bei Privatkunden im Trend der Zeit liegen.

Der Nutzfahrzeug-Markt in 2007 und 2008

Der Nutzfahrzeugmarkt entwickelte sich 2007 genau entgegengesetzt zum Pkw-Markt. Hier musste die Prognose ständig nach oben korrigiert werden, 2007 wird mit 340.000 Neuzulassungen das beste Jahr seit der Wiedervereinigung sein. Das entspricht einem Wachstum von 11,7 Prozent. Für das Erreichen des Rekordniveaus kann zum einen die starke Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t als auch nach schweren Nutzfahrzeugen über 16 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) angeführt werden. Diese Zahlen spiegeln die Ergebnisse der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland wider. Während es im privaten Bereich nicht voranging, expandiert der Bereich der Investitionen stark. Zusätzlich nehmen auch die Transportkilometer im Straßenverkehr deutlich zu. Von der starken Entwicklung profitierten die VDIK-Mitgliedsfirmen überdurchschnittlich. Wir rechnen hier bei den VDIK-Mitgliedern mit einem Zu-

wachs von rund 20 Prozent. Ihr Marktanteil an den gesamten Nutzfahrzeugneuzulassungen steigt dadurch von 26,2 auf 28,7 Prozent.

Nutzfahrzeugmarkt Januar-Dezember 2007/2006

	2007	2006	Wachstumsrate 2007/2006
bis 3,5 t	221.570	197.197	12,4 %
3,501 bis 6,0 t	7.889	7.673	2,8 %
6,001 bis 16 t	31.704	32.178	-1,5 %
über 16 t	72.954	67.385	8,3 %
Gesamt	334.117	304.433	9,8 %

Quelle: KBA

Für 2008 geht der VDIK von einem leicht schrumpfenden Markt aus, wobei ein Niveau von 325.000 Einheiten im langjährigen Vergleich noch immer als sehr hohes Niveau angesehen werden muss.

Kfz-Import und -Export

Wie bereits in den Vorjahren lieferte der Export 2007 einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Für die deutsche Kraftfahrzeugbranche ist die expandierende Weltwirtschaft von sehr großer Bedeutung, da sie deutlich mehr Fahrzeuge ins Ausland verkauft als im Inland zugelassen werden. Die Bundesrepublik Deutschland profitiert vom Welthandel aber auch durch den Import von Fahrzeugen der internationalen Hersteller. Fahrzeuge aus internationaler Produktion bringen eine attraktive Vielfalt auf Deutschlands Straßen, sie ermöglichen dem Kunden, über die weltweit vorhandenen modernsten Technologien zu verfügen, sie sichern im Kraftfahrzeughandel Arbeitsplätze im deutschen Mittelstand, sie sichern Beschäftigung in

der deutschen Zuliefererindustrie und sie heizen den Wettbewerb an.

Die Kfz-Branche in Deutschland insgesamt exportierte im Jahr 2007 Waren im Wert von voraussichtlich 188 Milliarden Euro und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 171 Milliarden Euro. Den wesentlichen Anteil bilden dabei die neuen Pkw, deren Exportwert von 88 Milliarden auf 97 Milliarden Euro wuchs. Auf deutlich niedrigerem Niveau, aber ebenfalls steigend, ist der Importwert. Insgesamt wurden Kfz und Kfz-Teile im Wert von 82 Milliarden Euro importiert, nach 74 Milliarden Euro im Vorjahr ebenfalls ein zweistelliges Wachstum. Auch der Importwert der neuen Pkw legte auf nun 32 Milliarden Euro zu.