

## **CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte**

2/2011

### **Großbritanniens Automobilmarkt und Automobilunternehmen zur Jahresmitte 2011**

#### **- schwacher Markt und schlechte Perspektiven**

#### **Der britische Pkw-Markt zur Jahresmitte 2011**

2010 wurden in Großbritannien 2,03 Mio. leichte Fahrzeuge verkauft (84 Prozent davon Pkws), rund 15 Prozent weniger als vor der Wirtschaftskrise 2007. Ein Aufwärtstrend ist nicht erkennbar. Im Gegenteil: Der Pkw-Absatz ist weiterhin rückläufig. Von Januar bis Mai 2011 wurden in Großbritannien insgesamt etwa 850.000 Personenkraftwagen zugelassen, 7,3 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum 2010. Für das Jahr 2011 wird ein Gesamtabatz von etwa 1,9 Mio. Pkws erwartet. Während die Zahl privater Neuzulassungen in den ersten fünf Monaten fast 20 Prozent niedriger lag, weisen die gewerblichen Zulassungen ein leichtes Wachstum von vier Prozent auf. Als Ursache für den Nachfragerückgang auf dem britischen PKW-Markt gelten neben der insgesamt abgeschwächten Wirtschaftsdynamik insbesondere der Anstieg der Arbeitslosigkeit von 5,3 Prozent im Jahr 2007 auf ca. 7,8 Prozent (Jahreswechsel 2010/11) sowie der Wegfall der Abwrackprämie im März 2010.

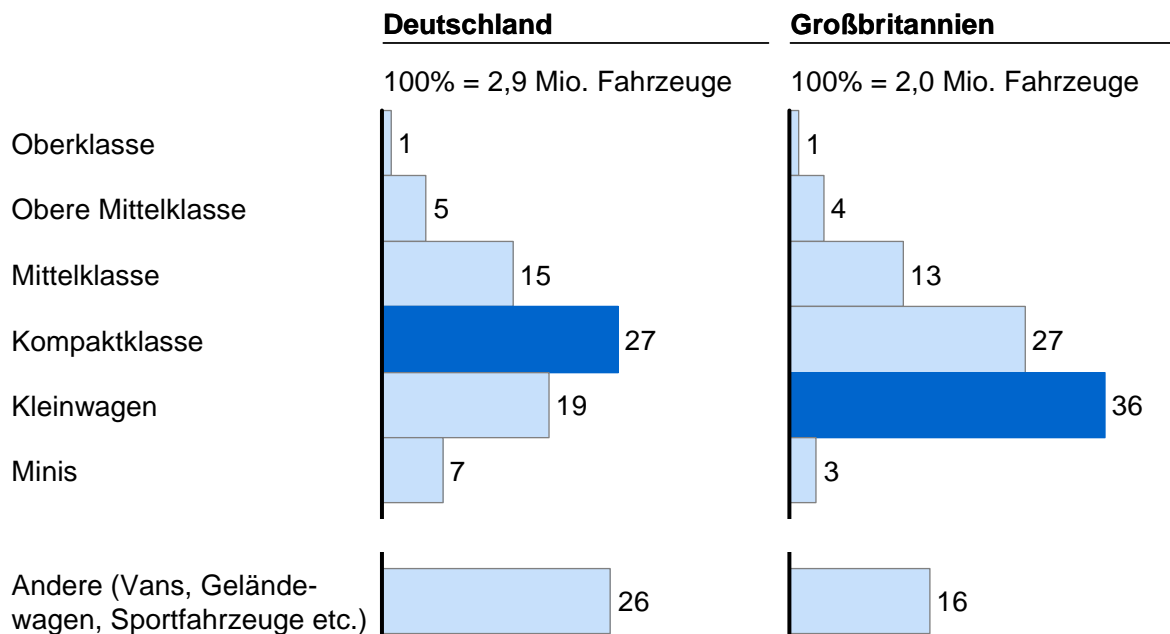
Den größten Marktanteil hatten in den ersten fünf Monaten 2011 die in Großbritannien produzierenden Hersteller Ford (14,2% bzw. 120.020 Fahrzeuge) und General Motors (Marke Vauxhall) mit 12,3% bzw. 103.846 Fahrzeuge vor Volkswagen (9,2 Prozent bzw. 77.885 Fahrzeuge). Die deutschen Premiumhersteller Audi und BMW konnte im gleichen Zeitraum nur 51.220 bzw. 48.187 Fahrzeuge absetzen (6 bzw. 5,7 Prozent), Mercedes Benz sogar nur 34.292 (4 Prozent).

Die Segmentstruktur in Großbritannien unterscheidet sich von der Segmentstruktur in Deutschland bei nahezu ähnlichem pro-Kopf-Einkommen (kaufkraftbereinigt) durch insgesamt kleinere und preisgünstigere Fahrzeuge. Der Anteil der Kleinwagen (vor allem Ford Fiesta und Vauxhall Corsa) ist fast doppelt so hoch, der Anteil der Nischenfahrzeugen (kleine Vans, Gelände- und Sportwagen) deutlich geringer als in Deutschland. Die Briten geben vergleichsweise weniger Einkommen für Automobile aus als die Deutschen.

## Segmentunterschiede im deutschen und englischen (UK) Markt 2010

■ Größtes Segment

Segmentanteil (Pkw + LCV)  
in Prozent



Jedes zweite 2011 in Großbritannien verkaufte Fahrzeug wird von einem Dieselmotor angetrieben. Auch der Anteil der Hybridfahrzeuge nimmt zu. Reine Elektrofahrzeuge werden auch hier noch kaum angeboten. Der durchschnittliche Schadstoffausstoß neu zugelassener Fahrzeuge ist noch viel zu hoch (144,2g CO<sub>2</sub>/km), sinkt aber, gegenüber 2010 um 3,5 Prozent, gegenüber 2000 fast um ein Fünftel. 2010 waren 47% der abgesetzten Fahrzeuge für Privatkunden bestimmt, der Rest für Dienstwagen und Flotten.

### Die britischen Automobilhersteller und -zulieferer

Nach der sehr starken Deindustrialisierung mit dem Verlust fast aller britischer Automobilhersteller und dem Neuaufbau und Zwischenhoch durch japanische Investitionen zur Sicherung des EU-Zugangs in den neunziger Jahren, schrumpfte die Automobilproduktion seit 2000 um ein Viertel auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Ausländische Automobilunternehmen haben teilweise Produktionskapazitäten aus Großbritannien verlagert, Toyota z.B. nach Frankreich. Die meisten Fahrzeuge stellten Nissan (423.200) und BMW (216.280 Fahrzeuge der Marke Mini) her, gefolgt von Tata Motors (179.160 Fahrzeuge der Marken Land Rover und Jaguar), Honda (139.280) und Toyota (137.050). Außer BMW (Mini und Rolls Royce) produziert noch ein zweites deutsches Unternehmen (Volkswagen) Premiumfahrzeuge in Großbritannien, wenn auch in sehr kleiner Stückzahl (Bentley).

Auf die britische Automobilindustrie entfallen etwa 10% der britischen Exporte. Etwa drei Viertel der 2010 hergestellten Fahrzeuge wurden exportiert. Mit rund 780.000 Beschäftigten ist die Automobilindustrie in Großbritannien nach wie vor sehr bedeutend. Zu den um-

satzstärksten Zulieferern gehören Bosch, TI Automotive, GKN, Calsonic Kansei sowie Thyssen Krupp Talleent. BMW plant in den nächsten Jahren ca. 560 Mio. Euro zur Produktion der nächsten Generation des Mini ein und sichert somit 5.000 Arbeitsplätze. Auch Nissan investiert in lokale Standorte und setzt rund 215 Mio. Euro ein. Hersteller und Zulieferer haben 2010 zudem etwa 1,5 Mrd. Pfund in Forschung und Entwicklung investiert.

## **Zukunftsaussichten für die britische Automobilindustrie**

Die britische Regierung hofft, dass ihre Automobilindustrie mit dem Übergang in die Elektromobilität wieder an Bedeutung gewinnt und fördert deshalb die Elektromobilität als einen wichtigen Wachstumstreiber. Ende 2010 wurde z.B. das Programm „Plug-in Car“ zur Förderung alternativer Antriebe beschlossen. Bis März 2012 wird die Anschaffung von neun ausgewählten Fahrzeugmodellen, darunter Smart fortwo electric drive, Peugeot iOn und der baugleiche Mitsubishi i-MiEV mit maximal 5.000 Pfund gefördert. Die Elektromobilität soll weiterhin durch eine Initiative „Low Carbon Vehicles Innovation Platform“ des im Jahr 2007 gegründeten „Technology Strategy Board“ gefördert werden. Zielsetzung dieser Initiative ist es, Investitionen in die Kommerzialisierung der Elektromobilität sowie alternativer Energiespeicher (z.B. Wasserstoff) durch Forschungs-, Entwicklungs- und Demonstrationsprojekte voranzutreiben. Die britische Regierung strebt eine möglichst hohe inländische Wertschöpfung hinsichtlich der Elektromobilität an.

Warum aber sollten General Motors, Ford, Volkswagen oder Toyota ihre Aktivitäten in der Elektromobilität in einem schrumpfenden Markt bündeln, wo sie fast nur Produktionsfunktionen und nur in geringem Maße Forschung und Entwicklung haben? In diesem vergleichsweise unattraktiven Markt ohne leistungsfähige Lieferantenbasis und mit teilweise nicht ausreichend qualifizierten Arbeitkräften in der Produktion ist ein weiteres Abschmelzen der Wertschöpfung wahrscheinlich.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!