

KARLS-UNIVERSITÄT PRAG
FAKULTÄT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN
Institut für internationale Studien

Bachelorarbeit

2012

Jiří Železník

KARLS-UNIVERSITÄT PRAG
FAKULTÄT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Institut für internationale Studien

Jiří Železník

**Die Wirtschaftskrise und deren Reflektion in
der deutschen Automobilindustrie**

Bachelorarbeit

Prag 2012

Autor: **Jiří Železník**

Betreuer: **PhDr. Tomáš Nigrin, PhD.**

Termin der Verteidigung: **2012**

Bibliographische Aufzeichnung

ŽELEZNÍK, Jiří. *Die Wirtschaftskrise und deren Reflektion in der deutschen Automobilindustrie*. Prag, 2012. 47 s. Bachelorarbeit (Bc.) Karls-Universität, Fakultät für Sozialwissenschaften, Institut für internationale Studien. Lehrstuhl für deutsche und österreichische Studien. Bachelorarbeitsleiter PhDr. Tomáš Nigrin, PhD.

Abstrakt

Bakalářská práce Hospodářská krize a její odezva v německém automobilovém průmyslu se zabývá dopady hospodářské krize na německý automobilový průmysl a opatřeními, která měla tyto dopady zmírnit. Mezi tato opatření patří zavedení šrotovného, možnost práce ve zkráceném pracovním týdnu a změna systému pro danění motorových vozidel. Práce se zabývá administrativní i procesní stránkou těchto státních zásahů a současně analyzuje, jak tato forma pomoci pomohla firmám činným v tomto průmyslovém odvětví. Zároveň stručně mapuje i jednání tří vybraných firem v období krize. Jedná se o podniky Volkswagen, Daimler a Robert Bosch. Práce konstatuje různou roli těchto opatření a nerovnoměrnost jejich pomoci. Zároveň dochází k závěru, že díky těmto státním zásahům byla krize překonána daleko rychleji, než by tomu bylo v případě bez jejich zavedení a že jejich význam tkví především v nezatěžování sociálního systému státu. Práce současně dokumentuje i vnímání této problematiky v českých médiích, kde dochází k závěru, že hospodářská krize v německém automobilovém byla vnímána především v kontextu jejího významu pro českou ekonomiku. Práce ukazuje, že na zvládnutí krize se nepodílelo jenom zavedení šrotovného, ale svoji roli zde sehrálo více státních opatření.

Abstract

Bachelor thesis Economical crisis and its impact on German automobile industry deals with impacts of economical crisis on German automobile industry and with measures, which should mitigate these impacts. These measures include implementation of scrapping, possibility of work in shortened work week and change of system for taxation of motor vehicles. Thesis deals with administrative and procedural side of these state interventions and concurrently analyses how this form of aid helped to companies active in this industrial sector. Concurrently is mapping actions of three selected companies in period of crisis. It concerns enterprises Volkswagen, Daimler and Robert Bosch. This Thesis notes different role of these measures and inequality of their help. Simultaneously is drawing a conclusion, that thanks to these measures was the economical crisis overcome much quicker than it would be without their implementation and their importance lies primarily in not burdening of social system of state. Work concurrently documents a perception of this topic in Czech media, where

concludes that the economical crisis in German automobile industry was perceived primarily in context of its importance for Czech economics. This thesis is showing, that in overcoming of economical crisis wasn't only scrapping participating but their importance had more state measures.

Schüsselwörter

Wirtschaftskrise

Automobilindustrie

Umweltprämie

Kurzarbeit

Kraftfahrzeugsteuer

Keywords

Economical crisis

Automobile industry

Scrapping

Shortened work week

Taxation of motor vehicles

Arbeitsumfang: 62 375

Erklärung

1. Ich erkläre, dass ich diese Arbeit selbständig bearbeitete und nur die genannte Quellen und Literatur benutzte.
2. Ich erkläre, dass diese Arbeit für den Erwerb des anderen akademischen Grades nicht genutzt wurde.
3. Ich bin damit einverstanden, dass diese Arbeit der Öffentlichkeit für Forschung und Studium zugänglich gemacht wird.

Prag den ...

Jiří Železník

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	2
1. ERSTE REAKTIONEN AUF DIE KRISE	6
2. MAßNAHMEN DER BUNDESREGIERUNG GEGEN DIE KRISE	7
1.1 <i>Kraftfahrzeugsteuer</i>	8
1.2 <i>Umweltprämie</i>	10
1.3 <i>Verlängerung des Kurzarbeitergeldes</i>	11
3. UMWELTPRÄMIE UND DEREN VERLAUF	13
3.1 <i>Administrative Seite der Umweltprämie</i>	13
3.2 <i>Aufteilung der Hilfe</i>	17
4. HANDLUNG DER FIRMEN IN DER ZEIT DER KRISE	20
4.1 <i>Volkswagen AG</i>	21
4.2 <i>Daimler AG</i>	22
4.3 <i>Robert Bosch GmbH</i>	24
5. BEWERTUNG DER MAßNAHMEN	26
6. REFLEXION IN DER TSCHECHISCHEN PRESSE	29
ZUSAMMENFASSUNG	34
SUMMARY	36
LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	37
ANHANGSVERZEICHNIS	39
ANHÄNGE	40

Einleitung

Die Automobilindustrie stellt eine der wichtigsten Industriezweigen in der Bundesrepublik Deutschland dar. Mit dem Umsatz 263 Milliarden Euro bildet rund um 20% des gesamten Umsatzes der deutschen Industrie. An der Produktion der Kraftfahrzeugen sind ungefähr 723 000 Arbeitnehmer beteiligt und nach der Einrechnung aller Untestützungsarbeitsarbeitsplätzen, welche indirekt von der Automobilindustrie abhängig sind, erhöht sich die Zahl auf 5 Millionen. Das ist jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland. In den letzten Jahren wurde mit den deutschen Hersteller mehr als 10,4 Millionen Kraftfahrzeugen produziert. Die deutsche Automobilindustrie produziert so ungefähr 17% der gesamten weltweiten Produktion. Keiner andere Industriezweig investiert so viel Finanzmittel in die innovativen Technologien. Jährlich wird in der Automobilindustrie ca. 20 Millionen Euro für Forschung und Entwicklung ausgegeben. Dank dem die deutschen Automobilhersteller und deren Lieferanten die Führungsposition in der angemeldeten Patenten weltweit halten.¹ Und das sind nur einige Vorrangstellungen der deutschen Automobilindustrie.

Aus dem oben erwähnten ist nicht schwierig abzuleiten, wie erhebliche Auswirkungen die Wirtschaftskrise in diesem Schlüsselzweig auf die Lage der Volkswirtschaft haben kann. Das war auch der Hauptgrund der Regierungsmaßnahmen, welche meistens wie die letzte Möglichkeit gelassen werden. Doch wenn diese Industriezweig an grundsätzlichen Narben leidet, musste die Regierung auf einmal große menge an neuen, mit der langfristigen Senkung der Wirtschaftsniveau, mit der großen Erhöhung der Arbeitslosigkeit und mit der weiteren Einflüssen verbundenen Problemen lösen.

Auch die Automobilwerke waren sich bewusst, dass Jahr 2009 wird einen grundsätzlichen Einfluss auf deren künftigen Überleben und globale Wettbewerbsfähigkeit haben. Darum auch im Jahr 2009 in den Innovationsprozessen hielten an und alleine sich bemühten, den Weg aus der Krise zu finden, um nach dem Beschluss der rezessiven Phase wieder die Produktion starten und erhöhen zu können.²

Die Krise in diesem Umfang war eine beispiellose Situation und praktisch alle Akteure waren mit der ganz neuen Situation konfrontiert, der sie lösen sollten. Aus

¹ „VDA Jahresbericht 2009“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009) 17.

² „VDA Jahresbericht 2010“ (Frankfurt am Main: VDA, 2010) 19.

diesem Grund stellt sich diese Arbeit für ein Ziel, die Handlung des Staates und der Automobilwerke in der Zeit der Wirtschaftskrise zu dokumentieren.

Was die staatlichen Maßnahmen betrifft, das grundlegende Thema wird hier die Umweltprämie darstellen, wie der Art der staatlichen Hilfe, der am meistens diskutiert wurde und in Medien am meistens verfolgt wurde. Zugleich handelt es sich um den Eingriff, welcher auch relativ oft kritisiert wurde und aus diesem Grund geht es hier auch um die Bewertung der Gerechtigkeit der häufigsten Vorwürfen zu lasten der Umweltprämie. Allerdings soll gesagt werden, dass die Bewertung nur mit der Bedeutung für die Automobilindustrie konfrontiert wird und die Arbeit will sich nicht mit der Umweltfreundlichkeit oder Nichtumweltfreundlichkeit der Subventionierung beschäftigen. Die Umweltprämie war aber nicht der einzige staatliche Eingriff, der die Aufgabe, die Nachfrage nach der neuen Kraftfahrzeugen unterstützen, erfüllen sollte. Darum werden hier auch die weiteren Maßnahmen erwähnt, die weniger bekannt sind aber in dieser Problematik eigene Bedeutung haben.

Sehr bedeutungsvoll für die Behandlung dieser schwierigen Zeit war auch die Handlung der einzelnen Firmen, Hersteller der Kraftfahrzeugen und deren Lieferanten. Die hatten nicht so breiten Spielraum, wie es bei dem Staat der Fall war, aber auch sie mussten sich an die neue Situation anpassen und die staatlichen Maßnahmen effektiv ausnutzen, wenn sie die Wirtschaftskrise in der guten Lage überleben wollten. In dem Abschluss der Arbeit wird die Bewältigung der Krise, das heißt die staatlichen Eingriffen und Handlung der einzelnen Firmen, aufgrund der Entlassungen und Notwendigkeit der Produktionsbeschränkung bewertet.

Die Arbeit hat sich auch den Ziel gestellt, die möglichen Aussichten der Automobilindustrie in nach der Krise zu bewerten. Hier wird es vor allem um die Analyse der Hypothesen gehen, wie sich die restlichen Folgen der Krisenhilfsmechanismen in den folgenden Jahren.

In dem ganzen Umfang der Arbeit wird der Begriff Automobilindustrie verwendet. Darum ist nötig hier zu definieren, was in dieser Arbeit der gegebene Begriff bedeutet. Mit der Automobilindustrie sind nicht nur die eigenen Hersteller der Kraftfahrzeugen gemeint, sondern auch die Lieferanten von den Komponenten und Materialien, ohne deren die eigene Produktion nicht möglich wäre. Die Wirtschaftskrise wird dann nur in dem Kontext der Auswirkungen auf die Automobilindustrie analysiert und zwar in dem Zeitabschnitt seit dem Ende des Jahres 2008 bis dem Jahr 2010, wo der geprüfte Zeithorizont mit der Rede des Präsidentes des Verbandes der

Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmanns, auf Automobilwoche-Kongress beschlossen wird. Die Bedeutung dieser Rede besteht vor allem darin, dass der Präsident zum ersten mal die Erholung der Automobilindustrie aus den Folgen der Rezession und kommende Schluss der Wirtschaftskrise feststellte. VDA ist eine Organisation, die die Interessen der Automobilindustrie in dem Raum der Bundesrepublik Deutschland sichert und in den Bereichen der Wirtschaft des Kraftverkehrs, Wirtschafts- und Verkehrspolitik und des Ausgebens von den technischen Normen tätig ist.³

Die Arbeit wird vor allem aus den Statistiken und Jahresberichten schöpfen. Die Haupttragpublikationen werden hier die Jahresberichte VDA aus den Jahren 2009⁴ und 2010⁵. Diese Berichten beschreiben komplex das Geschehen in der Automobilindustrie in der gegebenen Jahren und bereichern die Arbeit um die faktischen und statistischen Angaben. Deren Bedeutung besteht vor allem darin, dass sie sich nicht nur eng auf die Umweltprämie spezialisieren, sondern beschreiben die Zeit der Krise in der Automobilindustrie breiter. Weitere Publikation, aus der die Arbeit schöpfen wird, ist die Abschlussbericht⁶ des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Die Arbeit beinhaltet menge an die nützlichen Angaben und Grafiken, die sich dem Schöpfen von der Subvention widmen. Die Bericht wurde aber mit dem Amt, welches in der Hintergrund der Einführung der Umweltprämie stand, ausgegeben und darum werden von dem keine Beurteilungen, die die Subvention bewerten, übernommen. Weiter wird für die Verarbeitung dieses Thema die Publikation Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz⁷ verwendet, die auf Veranlassung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit entstand. Trotzdem sich die Publikation vor allem mit der ökologischen Seite der Subvention beschäftigt, beinhaltet auch die gut verarbeitene Kapitel, die die Finanzierung der Umweltprämie und Aufteilung der wirtschaftlichen Hilfe betrifft. Weitere Quelle werden hier die Geschäftsberichte für das Jahr 2009 der einzelnen Unternehmen, deren Handlung in der Zeit der Krise

³ Der VDA – Garant für die Mobilität der Zukunft, VDA, <http://www.vda.de/de/verband/index.html> (1.5.2011).

⁴ „VDA Jahresbericht 2009“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009).

⁵ „VDA Jahresbericht 2010“ (Frankfurt am Main: VDA, 2010).

⁶ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“ (Eschborn: BAFA, 2010).

⁷ „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“ (Heidelberg: IFEU, 2009).

dokumentiert wird. Die Firmen Volkswagen AG⁸, Daimler AG⁹ und Robert Bosch GmbH¹⁰ geben dort selbst die Informationen, wie sich die Belegschaften veränderten und was den Unternehmen mit der Bewältigung der Krise halfte. Beobachtungen, die sich der wirtschaftlichen Auswirkungen widmen und die Leitfäden für die Abschlussbewertung werden aus der Buch von Herbert Baum und Werner Delfmann, *Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise*¹¹, übernommen. Das Buch ist eine gut behandelte Fachexpertise, die die Strukturprobleme der deutschen Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise untersucht. Für Unterstützung der Abschlussbewertung wird auch die aktuelle Jahresbericht¹² des Verbandes der Automobilindustrie verwendet. Die Arbeit wird weiter aus der Internetseiten des Statistischen Bundesamtes und des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle schöpfen.

Die Arbeit soll vor allem die Klarstellung von der Fakten und Kenntnissen aus diesem Zeitabschnitt bringen und die Situation in der Automobilindustrie in dem gegebenen Zeitraum zu dokumentieren. Die Arbeit will Maßnahmen, die eingeführt wurden in dem breiteren Zusammenhang darstellen und damit zeigen, dass die Umweltprämie nicht die einzige Maßnahme gegen der Auswirkungen der Krise war.

⁸ „Volkswagen AG Geschäftsbericht 2009“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2009).

⁹ „Daimler AG Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Daimler AG, 2009).

¹⁰ „Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2009).

¹¹ Herbert Baum a Werner Delfmann, *Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie* (Köln: Kölner Wissenschaftsverlag, 2010).

¹² „VDA Jahresbericht 2011“ (Frankfurt am Main: VDA, 2011)

1. Erste Reaktionen auf die Krise

Die Automobilindustrie wurde am größten in der Länder betroffen, welche unter den Folgen der entwickelten Finanzkrise und der Krise des Immobilienmarktes litten. Das gilt vor allem für die USA, Spanien und Großbritannien. In dem Raum der Bundesrepublik Deutschland wurde dieser Industriezweig vor allem wegen dessen Exportcharakter betroffen.¹³ Ungefähr 70% aller Fahrzeugen, welche in der Bundesrepublik Deutschland produziert wurden, ist für die Kunden im Ausland bestimmt.¹⁴

Die Wirtschaftskrise erzeugte sich in der Automobilindustrie seit dem Ende des Jahres 2008, wann die weltweite Nachfrage nach den neuen Personenkraftwagen um 4% sank.¹⁵ Die weltweite Absatzrate sank um 20% gegen die Werte des vorigen Jahres, in der Westeuropa um 26% und in den einigen Länder der Europäischen Union, z. B. in Spanien oder Großbritannien war sogar möglich, die Senkung um 50% zu beobachten.¹⁶ Im Deutschland sank die Nachfrage nach dem Personenkraftwagen um 1,8%.¹⁷ Das ist zwar viel besser, als es bei den restlichen Ländern Europas war, aber im Deutschland wurde so dramatische Nachfragesenkung zum ersten mal nach 60 Jahren registriert. Matthias Wissmann beschrieb die neu entstehende Lage, wie „die schlechteste Krise der Automobilindustrie seit dem Jahr 1945“¹⁸. Die Lage war umso schlechter, dass die Krise im solchen Ausmaß niemand erwartete und nach den statistischen Prognosen sollte die Konjunktur noch einige Zeit aushalten. Die Automobilwerke setzten so in der Erhöhung der Produktionskapazitäten und in der Produktion auf Lager fort. Aus diesem Grund mussten sie dann vor dem raschen Absatzrückgang stehen, auf welchen sie nicht vorbereitet waren.¹⁹ Wie dramatisch dieser Rückgang war, dokumentiert Grafik 1.0.1., die die Erwartungen und reale Lage des Wirtschaftszykluses in Kontrast gibt.

¹³ „VDA Jahresbericht 2009“, 12.

¹⁴ Ibid., 17.

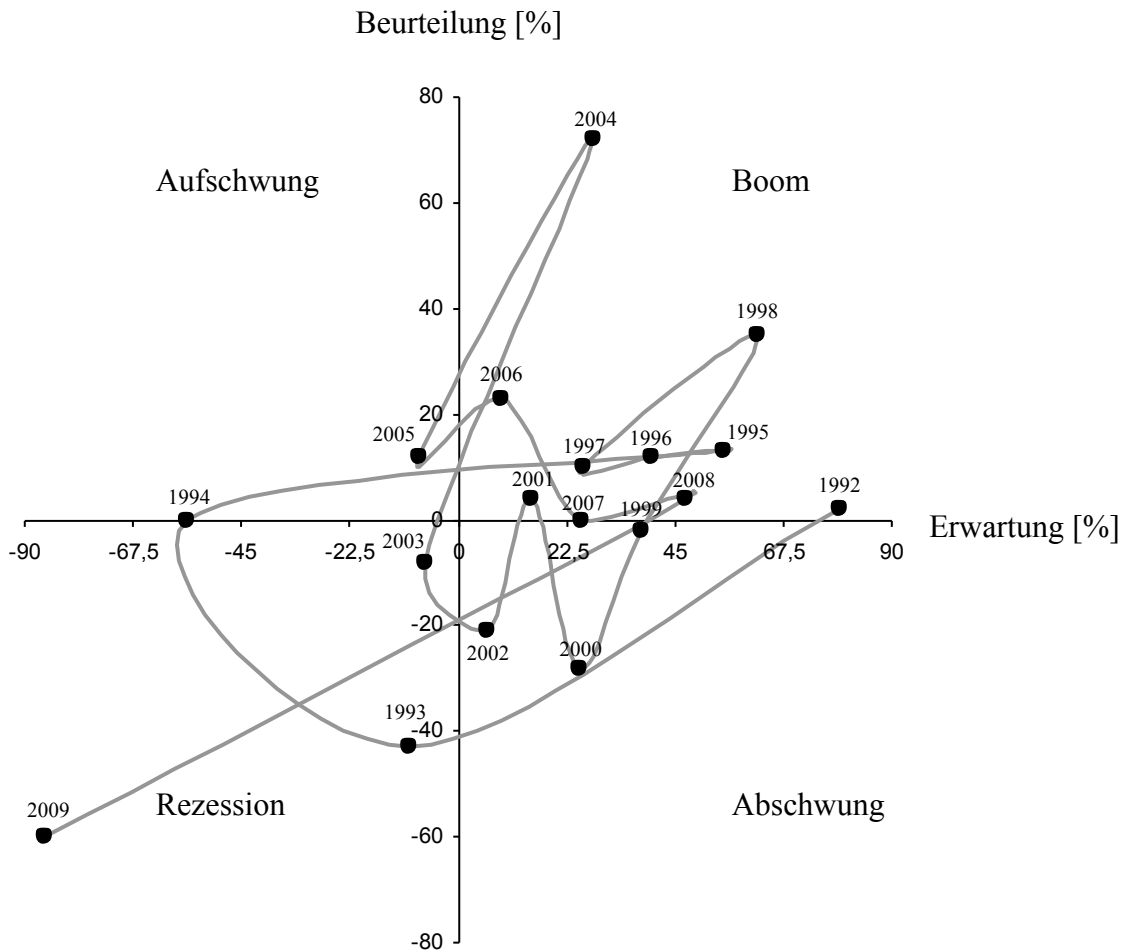
¹⁵ „VDA Jahresbericht 2010“, 1.

¹⁶ Herbert Baum a Werner Delfmann, *Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie* (Köln: Kölner Wissenschaftsverlag, 2010), 35.

¹⁷ „Volkswagen AG Geschäftsbericht 2008“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2008), 118.

¹⁸ „VDA Jahresbericht 2009“, 2.

¹⁹ Ibid., 13.



Grafik 1.0.1: Konjunkturuhr für die Automobilindustrie

(, VDA Jahresbericht 2009“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009), 13.)

Dank dem vorigen erfolgreichen Zeitabschnitt beschloßte kein deutscher Automobilhersteller die Jahresrechnung mit den roten Zahlen, jedoch Umsatzrückgang sehr dramatisch war und viele Unternehmen in der kritischen Finanzlage waren.²⁰

2. Maßnahmen der Bundesregierung gegen die Krise

Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland stellt einen so wichtigen Industriezweig für die Volkswirtschaft dar, dass es nicht möglich wäre diesen abstürzen zu lassen. Im Gegenteil, es lag im staatlichen Interesse, dass sich dieser so früh wie möglich erholte. Aus diesem Grund wurde eine ganze Reihe an Regierungsmaßnahmen ergriffen, die den gesunden Firmen helfen sollten, die schwierige Zeit der Rezession zu überstehen. Die Folge dieser Bemühungen war die

Durchsetzung des Finanzmarktstabilisierungsgesetzes und die Einführung der zwei Rettungspakette. Unter diesen Maßnahmen waren die Reform und die folgende Änderung der Kraftfahrzeugsteuer, die Umweltprämie und die Verlängerung der Bezugsdauer für Kurzarbeitergeld von größter Bedeutung. Die Bundesregierung erwartete von diesen Maßnahmen einen Nachfrageanstieg im Segment des Handels mit Personenkraftwagen. Bei der Steuerreform wurde auch an eine gewisse ökologische Bedeutung gedacht. Laut VDA konnte eine jährliche Verjüngung des deutschen Fahrzeugbestands jährlich etwa 800 Millionen Liter Kraftstoff sparen, was ca. 2 Millionen Tonnen CO₂ entsprachen würde.²¹

Zugleich muss allerdings ergänzt werden, dass aufgrund der Wirtschaftskrise manche politische Fragen, welche die Automobilindustrie schwer belasten und deren Erholung verlangsamen hatten können, nicht zum Thema wurden. Als Beispiel kann hier eine weitere Mauterhöhung für PKW und LKW erwähnt werden, die vor der Krise relativ oft diskutiert wurde.²²

1.1 Kraftfahrzeugsteuer

Die Reform der Kraftfahrzeugsteuer gehört zu den Erfolgen der Legislaturperiode der großen Koalition im Jahr 2008. Die Steuer wurde neu nach CO₂-Emissionen differenziert, was zum Anstieg der Nachfrage nach effizienten und ökologischen Kraftfahrzeugen und zur Motivation der Kunden zum Kauf eines neuen Wagens beitragen sollte.

Grund für die Entstehung dieser Reform war vor allem das Alter des Fahrzeugbestandes auf den deutschen Straßen, was im Durchschnitt 8,5 Jahre beträgt und weiter ansteigt. Dieses verursacht einen höheren Verbrauch an Kraftstoffen als es bei den neueren Fahrzeugen der Fall wäre. Trotzdem war die Durchsetzung dieses Reformschrittes relativ problematisch und konnte erst nach einigen Versuchen im Rahmen des Konjunkturpaketes I realisiert werden. Die erste Variante beinhaltete eine Steuerbefreiung für neue Fahrzeuge, die in der Zeitspanne von 5. November 2008 bis 30. Juni registriert wurden, für höchstens ein Jahr. Falls registrierte Kraftfahrzeuge die

²⁰ Petra Halíková, „Klady a zápory zavedení šrotovného v Německu“ (Bacheliorarbeit, VŠE, 2010), 27.

²¹ „VDA Jahresbericht 2009“, 20.

²² Ibid., 15.

Norm Euro 5²³ oder Euro 6²⁴ erfüllten, wurde die Steuerbefreiung für zwei Jahre verlängert. Bei den Fahrzeughaltern, den zu dem Zeitpunkt schon ein Kraftfahrzeug besaßen, welches eine dieser Bedingungen erfüllte, galt die Befreiung von der Steuer für ein Jahr. Die Förderung sollte bis Ende 2010 definitiv auslaufen. Für die restlichen Kraftfahrzeuge blieb das bisherige System gültig, das den Aspekt der Emissionen nicht berücksichtigte.²⁵

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II wurde die Kraftfahrzeugsteuer geändert und ein einheitliches System der Besteuerung nach Hubraum und CO₂-Emissionen eingeführt. Das neue Besteuerungskonzept war seit 1.7.2009 gültig und knüpfte so nahtlos an die Gültigkeitsdauer der vorigen Steuer an.

Kraftfahrzeuge wurden in Bezug darauf, ob es sich um ein Neu- oder Bestandfahrzeug²⁶ handelte, besteuert. Im Fall eines neuen Wagens wurde ein linearer Tarif mit dem Basissatz 2 € pro g/km Emissionen und 2 € pro angefangene 100 cm³ Hubraum von Ottomotoren eingeführt. Im Fall von Dieselmotoren war der Tarif 9,5 € pro angefangene 100 cm³. Die Steuer wurde um den Betrag befreit, welcher der Emissionsquote für die einzelnen Zeitspannen entspricht. So wurden die Fahrzeugbesitzer von der Steuer für 120 g/km in den Jahren 2009 bis 2011 befreit, für 110 g/km in den Jahren 2012 bis 2013 und um die Summe für 94 g/km ab dem Jahr 2014. Des Weiteren ist eine einmalige Steuerbefreiung in Höhe von 150 € möglich, falls ein Dieselmotorkraftfahrzeug vorzeitig die Norm Euro 6 erfüllt und bis 31. Dezember 2013 registriert wird. Im Fall der Bestandfahrzeuge wird die Besteuerung nach Emissionen ab dem Jahr 2013 gültig. Dabei muss noch festgelegt werden, auf welche Weise und in welchem Umfang die Fahrzeuge besteuert werden. Eine Ausnahme bilden hier die jungen Bestandfahrzeuge²⁷, die schon im Rahmen des Konjunkturpaketes I befreit wurden. Bei diesen prüft das Finanzamt, ob die Besteuerung nach der neuen oder der alten Variante günstiger ist.²⁸ Das Schema der Kraftfahrzeugsteuer für PKWs mit Erstregistrierung zwischen 5. November 2008 und 30. Juni 2009 zeigt die Grafik 2.1.1.

²³ Emissionsnorm Euro 5, welche die erlaubten Grenzwerten von den Abgasen bestimmt (je höher Nummer, desto mehr anstrengend)

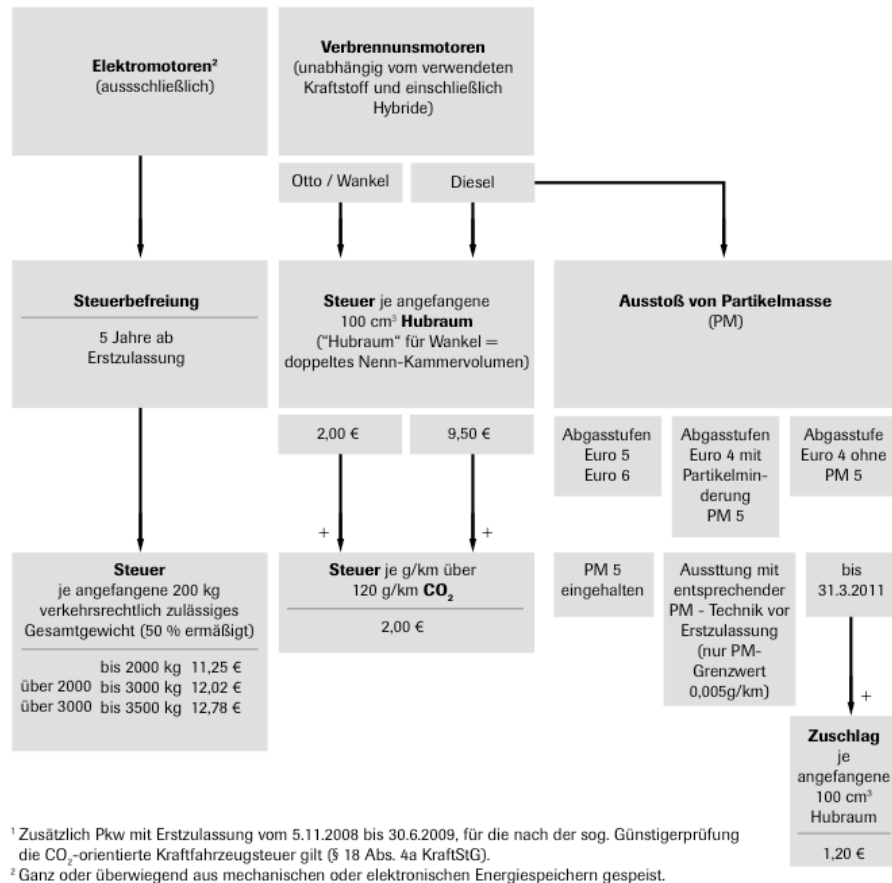
²⁴ Emissionsnorm Euro 5, welche die erlaubten Grenzwerten von den Abgasen bestimmt (je höher Nummer, desto mehr anstrengend)

²⁵ Ibid., 20.

²⁶ Bestandfahrzeug bedeutet das Kraftfahrzeug, welches vor 30. Juni 2009 zugelassen wurde.

²⁷ Die Kraftfahrzeuge, die nach dem 5. November 2008 zugelassen wurden.

²⁸ Ibid., 21.



Grafik 2.1.1: Übersicht zur Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen
(„Jahresbericht 2009“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009), 22.)

1.2 Umweltprämie

Eine weitere Maßnahme, welche die Folgen der Wirtschaftskrise vermindern sollte, war die Umweltprämie, deren Hauptziel die Ersetzung der alten umweltbelastenden PKWs durch neue effiziente und ökologische PKWs war. Die Umweltprämie sollte zugleich die Nachfrage nach kleinen Kraftfahrzeugen erhöhen und damit den deutschen Automobilherstellern helfen.²⁹ Die Aufteilung der Subventionen wurde nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie geregelt, wobei die Regierung für diese Form der wirtschaftlichen Unterstützung ursprünglich eine Summe in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bereitstellte. Aus dieser

²⁹ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“ (Eschborn: BAFA, 2010), 2.

Summe sollte nicht nur die eigentliche Umweltprämie bezahlt werden, sondern auch die Verwaltungsgebühren.³⁰

Die Umweltprämie stellte einen Betrag in Höhe von 2 500 € dar, welche in der Zeitspanne vom 14. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 bei der Registrierung eines Neu- oder Jahresfahrzeuges³¹ unter Erfüllung der Emissionsnorm Euro 4³² ausgezahlt werden sollte. Der Antragsteller, eine natürliche Person, sollte die Verschrottung des mindestens neun Jahre alten Kraftfahrzeuges nachweisen, dessen Erstregistrierung vor dem 14. Januar 2000 war.³³

Die Umweltprämie war wahrscheinlich der meistdiskutierte staatliche Eingriff zur Hilfe der deutschen Automobilindustrie. Aus diesem Grund wird dieser Problematik später ein ganzes Kapitel gewidmet, das sich mit dem Verlauf der Auszahlung und mit den Vor- und Nachteilen beschäftigen wird.

1.3 Verlängerung des Kurzarbeitergeldes

In der Regel haben die Unternehmen die Möglichkeit wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage und der schwachen Konjunktur die Kurzarbeit für maximal sechs Monate einführen. Aufgrund der schwierigen Bedingungen, welche durch die Krise verursacht wurden, wurde die Möglichkeit in dem Regime des Kurzarbeitergeldes zu sein, auf 24 Monaten verlängert. Für die Stunden, wann die Arbeiter normalerweise arbeiten würden, erhalten die Löhne in dem Umfang von der 60% des Nettolohns, bezweifelich noch einen Kinderzuschlag. Im Mai des Jahres 2009 wurde 1,9 Arbeitnehmer in dem Regime des Kurzarbeitergeldes registriert und in dem gesamten Jahr wurde ungefähr 3,5 Millionen Arbeiter von der Kurzarbeit betroffen. Diese Maßnahme zu der Verhinderung der Folgen von der Krise ist relativ teuer, aber billiger als Entlassungen. Laut der Bundesagentur für Arbeit sollte mithilfe der Kurzarbeit nur im Jahr 2009 mindestens 300 000 Arbeitsplätze gerettet werden.³⁴

³⁰ Ibid., 2.

³¹ Mit dem Jahreswagen wird Personenkraftwagen gemeint, dessen Produktion oder Verkauf maximal vor einem Jahr fingen an.

³² Emissionsnorm Euro 4, welche die erlaubten Grenzwerten von den Abgasen bestimmt (je höher Nummer, desto mehr anstrengend)

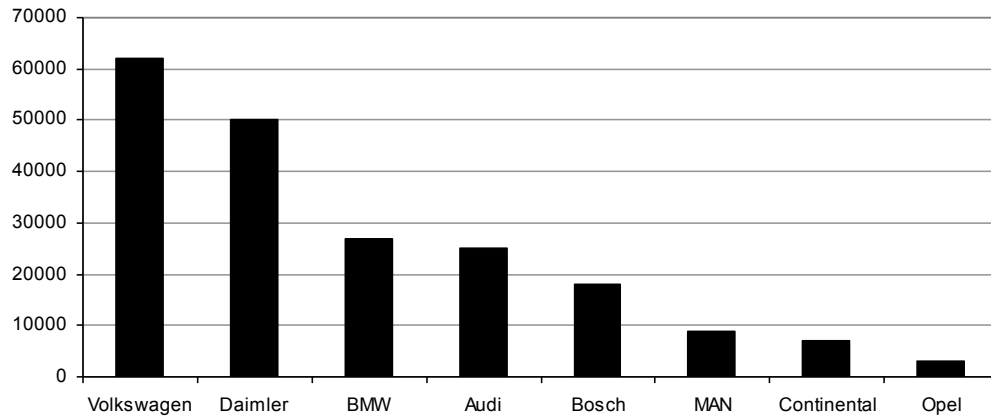
³³ Umweltprämie: Zehn Punkte, die man jetzt wissen muss, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Presse/pressemitteilungen,did=286520.html> (2.4.2011).

³⁴ „VDA Jahresbericht 2011“ (Frankfurt am Main: VDA, 2011), 17.

In der Zeit der Wirtschaftskrise nutzen manche Unternehmen dieser Maßnahme aus. Das ermöglichte ihnen, ihre Produktivität an die gesunkene Nachfrage anzupassen, was weiterhin die Ineffizienz der Produktion nicht erhöhte. Die Verkürzung der Arbeitswoche, welche aus der Verkürzung der Arbeitszeiten der einzelnen Mitarbeiter besteht, war mit dem Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland ermöglicht worden, welches der Bundestag am 13. Februar 2009 beschlossen hatte. Das Gesetz legte fest, dass die Frist für eine finanzielle Unterstützung bis 31. Dezember 2009 verlängert wird. Der Beitrag selbst hat in diesem Fall die Rolle der Lückenbedeckung in dem Entgelt gespielt, wobei der Hauptteil vom Staat ausgezahlt wurde und das Unternehmen war durch eine Pauschalsumme für die Sozialversicherung beteiligt. So war es möglich die jahreszeitlichen Schwankungen relativ effektiv ohne Notwendigkeit des wiederholten Personalabbaus und der Personalbeschaffung auszugleichen, was auch eine positive Wirkung auf die Erhaltung des Stammpersonals und die Verringerung der Kosten für die Schulung neuer Mitarbeiter hatte.

Im Februar 2009 arbeiteten rund 191 000 Mitarbeiter auf Basis des Kurzarbeitergeldes. Die höchste Anzahl wiesen die Automobilhersteller Volkswagen, Daimler und BMW auf, wie die Grafik 2.3.1 dokumentiert. Die Automobilfabriken, die auf die Fertigung der Klein- und Kompaktwagen fokussiert waren, wie zum Beispiel das Opel-Werk in Eisenach traten infolge der durch die Umweltprämie stimulierten Nachfrage schrittweise von dieser Maßnahme zurück. Im Gegensatz dazu wurden die Automobilhersteller aus dem Premiumsegment, wie zum Beispiel Daimler oder BMW, auch nach der Einführung der Umweltprämie zu einer weiteren Erhöhung des Kurzarbeitergeldes gezwungen.³⁵

³⁵ Herbert Baum a Werner Delfmann, „Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise“, 119.



Grafik 2.3.1. Die Arbeitnehmer in dem Regim des Kurzarbeitergeldes im Februar 2009

(Herbert Baum a Werner Delfmann, Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Köln: Kölner Wissenschaftsverlag, 2010), 120.)

3. Umweltprämie und deren Verlauf

3.1 Administrative Seite der Umweltprämie

Die Umweltprämie ist wahrscheinlich die bekannteste staatliche Maßnahme, die in der Zeit der Wirtschaftskrise der deutschen Automobilindustrie helfen sollte. Es handelt sich um eine Maßnahme, die am öftestens in Medien zu sehen war und am öftestens kritisiert wurde. Diese Kapitel stellt den Verlauf, wie die Subventionierung verlaufen hat und wohin die Hilfe am häufigsten gezielt wurde, dar.

Die Umweltprämie wurde von dem Bundeskabinett im Rahmen des „Paktes für Beschäftigung und Stabilität in Deutschland“ am 14. Januar 2009.³⁶ Für die potentiellen Antraggeber wurde ursprünglich die Summe 1,5 Milliarden Euro vorbereiten, die nach dem Abzug der Verwaltungsgebühren, fähig war ungefähr 260 000 Anträgen bedecken.³⁷ Die einsame Antragstellung war dann möglich ungefähr um eine Woche später möglich, seit dem 27. Januar 2009. Die Prozedur für die Antragstellung war dabei ursprünglich nur in der Papierform möglich wann der Antraggeber die notwendigen

³⁶ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 2.

³⁷ „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“ (Heidelberg: IFEU, 2009), 1.

Angaben ausfüllen musste und den Antrag um die notwendige Unterlagen ergänzen sollte.³⁸ Diese sollen anschließend von dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle verarbeitet werden.

Damit der Antrag anerkannt werden könnte, musste der Antraggeber laut der gültigen Verordnungen den Verwertungsnachweis anliefern, der durch eines anerkannten Demontagebetriebs ausgestellt wurde. Dieser Nachweis musste die Erklärung des Demontagebetriebs beinhalten, dass die restliche Konstruktion mit der Schredderanlage verschrottet wird. Weiterhin musste der Antraggeber die Außerbetriebsetzung des Altfahrzeugs mithilfe der Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I mit dem Vermerk der Zulassungsbehörde über die Außerbetriebsetzung und mit dem Original der entwerteten Zulassungsbescheinigung Teil II nachweisen. Die Zulassung des neuen Kraftfahrzeugs muss mit den Kopien von den beiden Dokumente, den sich den neuen Fahrzeug betreffen, nachgewiesen worden sein. Im Fall des Rechnungs- bzw. Leasingeinkaufs müssen auch die Kopien dieser Verträgen angeliefert werden.³⁹

In der ganz ursprünglichen Fassung der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen waren nur die Kopie der Zulassungsbescheinigung II angefordert. Zu dem Datum 20. Februar 2009 war aber eine neue Richtlinie ausgehen, die schon entwertete Original der Zulassungsbescheinigung angeforderte, womit das unberechtigte Schöpfen der Subvention verhindern wollte.⁴⁰

Zu der weiteren Veränderung ist aufgrund der riesigen Interesse für die Subventionierung gekommen, dank dem die Lieferungsfristen von der Automobilhersteller übergänglich verlängert wurden. Das bedeutete ein Problem für die potentiellen Bewerber, weil sie bei dem Antraggeben für die Subvention den Nachweis über die Zulassung eines Neufahrzeuges anliefern sollen. Aus diesem Grund wurde der Prozess des Antraggebens verändert um seit dem 30. März 2009 war möglich Anträge elektronisch anzugeben und für die Reservierung war das Vorlegen des Kaufvertrags des neuen Kraftfahrzeug ausreichend. Der Antrag auf die Reservierung war für die Zeit von sechs Monaten gültig und in diesem Zeitabschnitt musste der Antraggeber den

³⁸ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 3.

³⁹ „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen vom 20. Februar 2009 mit Änderungen der Richtlinie vom 17. März 2009 und vom 26. Juli 2009“ (Eschborn: BAFA, 2010), 4-5.

⁴⁰ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 3.

Nachweis über Zulassung eines neuen und Verwertung eines alten Kraftfahrzeuges anliefern.⁴¹

Der Prozess des Antraggebens wurde so transformiert aus dem einstufigen, in der Papierform durchgeführten, in das zweistufige, elektronische System. Das außer anderem beschleunigte auch die Prozedur der Antragerledigung.⁴² Das elektronische System des Antraggebens war aber kurz nach dessen Einführung aus dem Grund der großen Anzahl der Zugängen gesperrt. In den ersten zwölf Stunden wurde zwischen 100 000 und 150 000 Anträgen gegeben, zu dem Datum 1. April 2009 wurde schon über Halb Million gegebenen Anträgen registriert.⁴³

Die dritte Veränderung war die Erhöhung des Budgets für Erfüllung der Anträgen auf 5 Milliarden Euro, die zum Ende März 2009. Diese Erhöhung sollte die Erfüllung der ungefähr 600 000 Anträgen bringen.⁴⁴ Gleichzeitig damit wurde auch die Kapazität in dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erhöht, damit die Anträge schneller erledigt werden können. Auch unter diesen Maßnahmen musste der zweischichtige Betrieb eingeführt werden und auch samstags musste gearbeitet werden.⁴⁵ Jedoch weder die Erhöhung des Budgets der Subvention auf 5 Milliarden Euro im Bezug auf die Menge der gestellten Anträge nicht ausreichend war. Das beweist auch der Anzahl der gestellten Anträge zum Ende Aprils 2009, was 1,95 Antraggeber beinhaltete.⁴⁶

Weiterhin wurden die Bedingungen für Antragstellen bearbeitet, damit auch auf die Jahreswagen bezogen werden können. Wobei zwischen der ersten Zulassung und der Registrierung der Antraggeber maximal 14 Monaten sein könnte, trotzdem wurde ursprünglich die Beschränkung auf 12 Monaten vorgesehen. Mithilfe dieser Veränderung wurde die Möglichkeit der Reservierung um drei Monaten verlängert.⁴⁷

Zu dem Datum 2. September 2009 wurde die alle verfügbaren Finanzmittel ausgeschöpft und das Antragstellen nicht mehr möglich war. Jedoch den weiteren 15 000 Antraggeber wurde mit dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle die Möglichkeit angeboten, sich in die Warteliste einzutragen, wo sie die Rolle der

⁴¹ Ibid., 4.

⁴² Ibid., 4.

⁴³ Ibid., 7.

⁴⁴ „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“, 1.

⁴⁵ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 4.

⁴⁶ „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“, 1.

⁴⁷ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 5.

Ersatzkandidaten füllten und hatten die Möglichkeit die Subvention in dem Fall zu kriegen, falls die Finanzmittel freigegeben würden. Die Quote der Warteliste wurde zum 14. Oktober 2009 ausgeschöpft.⁴⁸

Die Reservierung des Antrages für das Schöpfen der Umweltprämie war spätestens bis 30. Juni 2010 gültig. Wobei die Unterlagen für das Verfahren mussten zu dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bis 31. Juli 2010 angeliefert werden.⁴⁹ Das Antragstellen war also in dem Zeitabschnitt seit 27. Januar 2009 bis 2. September 2009 möglich und zu dem Datum 31. Juli 2010 wurde die Umweltprämie insgesamt den 1 932 929 Antraggebern ausgezahlt. Die Subvention war aber nicht möglich gleich auszuzahlen. Im Fall der einstufigen Prozess schwankte die Wartedauer zwischen der vier bis fünf Wochen. Nach dem Übergang zu dem zweistufigen elektronischen System ist die Dauer deutlich kürzer geworden, auf 45 bis 55 Tagen. In den außergewöhnlichen Fällen wurde die Umweltprämie erst nach den einigen Monaten nach dem Antragstellen ausgezahlt.⁵⁰

Für die Einführung der Umweltprämie in Deutschland war auch typisch, dass die seit dem Anfang nicht nur auf die Kraftfahrzeugen der deutschen Herkunft gezielt hat. Das war anfänglich in Europa nicht ganz selbstverständlich und über der Möglichkeiten der protektionistischen Maßnahmen von der Subvention wurden heißen Diskussionen geführt. Die Problematik der Protektionismus wurde am 25. Februar 2009 mit der Stellungnahme der Europäischen Kommission besichert, welche die Bedingungen, unter welchen war möglich die Subvention zu gewähren, feststellte und in der Absatz 2.6 das Vorgehen der Automobilindustrie in der Zukunft formulierte: „Grundlage für den weiteren Erfolg der europäischen Automobilindustrie ist ein freier Zugang zu den Weltmärkten und fairer Wettbewerb.“⁵¹ Diese Nichtdiskriminierung der ausländischen Automobilhersteller hat hier eine wesentliche Bedeutung, die vor allem darin besteht, wie viel in Deutschland der Unterstützungs- und Lieferfirmen tätig ist. Die sind meistens in deren Lieferungen nicht nur auf die inländischen Kraftfahrzeugehersteller beschränkt, sondern auch die ausländischen Unternehmen in deren Operationsradius

⁴⁸ Ibid., 5.

⁴⁹ Ibid., 5.

⁵⁰ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 13.

⁵¹ „Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission: „Maßnahmen zur Bewältigung der Krise in der europäischen Automobilindustrie“ (Brüssel: Amtsblatt der Europäischen Union, 2009), 2.

versorgen. Wenn die Umweltprämie nur auf die inländische Automobilwerke zielen hätte, die Mehrheit der Lieferunternehmen könnte in die existenziellen Probleme herunterfallen, die dann auch in der Lage der Automobilhersteller sichtbar wären.

3.2 Aufteilung der Hilfe

Mit der Krise wurde der gesamte Industriezweig der Automobilindustrie betroffen und von der Öffentlichkeit wurde erwartet, dass die Umweltprämie der gesamten Automobilindustrie hilft. Jedoch die Einstellung der Bedingungen für deren schöpfen im Zusammenhang mit den weiteren Regierungsmaßnahmen, zu der Bundeskabinett zurückgreifen musste, trug zu der gewissen Ungleichgewichtigkeit bei und die Subvention halfte so nicht den allen Segmenten und den allem Marken mit der gleiche Maße.

Hier ist nötig sich bewusst zu werden, dass trotzdem in der letzten Zeit zu einem gewissen Zermahlen der Modellpalette kommt, die verschiedene Automobilhersteller sich langfristig auf die verschiedene Marktsegmenten konzentrieren. Andere Kunden hat zum Beispiel Volkswagen und andere hat BMW. Volkswagen sich bemüht um die Zugänglichkeit seiner Kraftfahrzeugen für das breite Spektrum der potentiellen Kunden und dafür ist auch das Angebot der konkreten Fahrzeugen angepasst. In dem Angebot fehlen nicht die Wagen der niedrigeren mittleren Klasse, die sich die Kunden meistens gerade aus dem Grund der Preiszugänglichkeit besorgt. Zugleich sich oft um die Fahrzeugen mit dem kleineren Verbrauch handelt. Sie stellen so einen idealen Ziel dar, auf den sich die Umweltprämieverwender konzentrieren werden. BMW, im Gegenteil, gehört in dem Sektor der sogenannten Premium-Automobilhersteller, die für den wesentlich kleineren Anzahl der Kunden bestimmt ist. Dafür ist die angebotene Portfolie angepasst und es könnte vereinfacht gesagt werden, dass es sich um die Fahrzeugen handelt, die über den größeren Hubraum, Verbrauch und natürlich auch über größeres Preis verfügen. Weitere Kategorie stellen die Hersteller dar, die sich auf die Nutzungsfahrzeugen konzentrieren. Deren Kunden bestehen vor allem aus den Firmen und Unternehmern.

Gerade die Zuletzt genannte Kategorie wurde mit der Krise am schwersten betroffen und das vor allem aus dem Grund, dass das Schöpfen der Umweltprämie nur den natürlichen Personen ermöglicht wurde. Der Segment der Nutzungsfahrzeugen wurde dafür global fast den vollen Auswirkungen der wirtschaftlichen Rezession exponiert und hier ist zu der Senkung um 25% gegen der Werten des Jahres 2008 auf die 275 000

verkauften Kraftfahrzeugen in dem Raum der Bundesrepublik Deutschland.⁵² Trotzdem die Senkung der Nachfrage nach der Nutzungsfahrzeugen sehr dramatisch war, im Vergleich mit den anderen Staaten der Westeuropa ging es diesem Segment relativ gut. Im Jahr 2009 wurde fast jede zweite Schwernutzungsfahrzeug von dem deutschen Konzern produziert. In der westlichen Europa kam es gesamt zur Senkung um 30%, es wurde um 30% weniger Transportfahrzeugen verkauft, um 7% weniger Busen verkauft um 42% weniger Schwernutzungsfahrzeugen.⁵³ Die Umweltprämie halfte, im Gegenteil, sehr deutlich dem Absatz der Personenkraftwagen, welcher gegen der Werten des voriges Jahres auf 780 000 verdoppelt wurde.⁵⁴

Diese Erhöhung des Verkaufes halfte zumeist den Segmenten der Personenkraftwagen, konkret der Mini-Kategorie, Kategorie der Kleinwagen und Kompaktwagen. Hier wurde rund um 680 000 zugelassen, was ungefähr 85% aller Anträge für das Schöpfen der Umweltprämie bildete.⁵⁵

Die Disproportion in der Zuteilung der wirtschaftlichen Hilfe trat auch zwischen den einzelnen Marken auf. Allgemein könnte gesagt werden, dass aus der Einführung der Umweltprämie überwiegend die billigeren, in der Europa produzierten, Kraftfahrzeugen profitierten. Am besten ging in der Zeit der Krise die Marke des Volkswagen-Konzerns vor, die den ersten Platz aus den 20 meistverkauften Marken mit ungefähr 460 000 Automobilen besetzte. Die guten Ergebnisse wies auch der Automobilhersteller Opel auf, der rund um 210 000 Fahrzeugen verkaufte und den dritten Platz besetzte die tschechische Marke Skoda mit den knapp 150 000 verkauften Kraftfahrzeugen. Relativ schlecht gingen die Marken der Premiumsegmenten vor, die entweder in der Rangliste gar nicht auftauchten, was der Fall der Marken des Daimler-Konzerns war, oder besetzten die letzten Positionen der Rangliste wie zum Beispiel die Marke Audi, die den 14. Platz besetzte oder der Münchner Automobilhersteller auf dem 18. Platz.⁵⁶ Hier geht es schon um die Kraftfahrzeuge mit dem höheren Preis also die Preisvergünstigung in der Form der Umweltprämie den Verkauf nicht signifikant erhöhte.

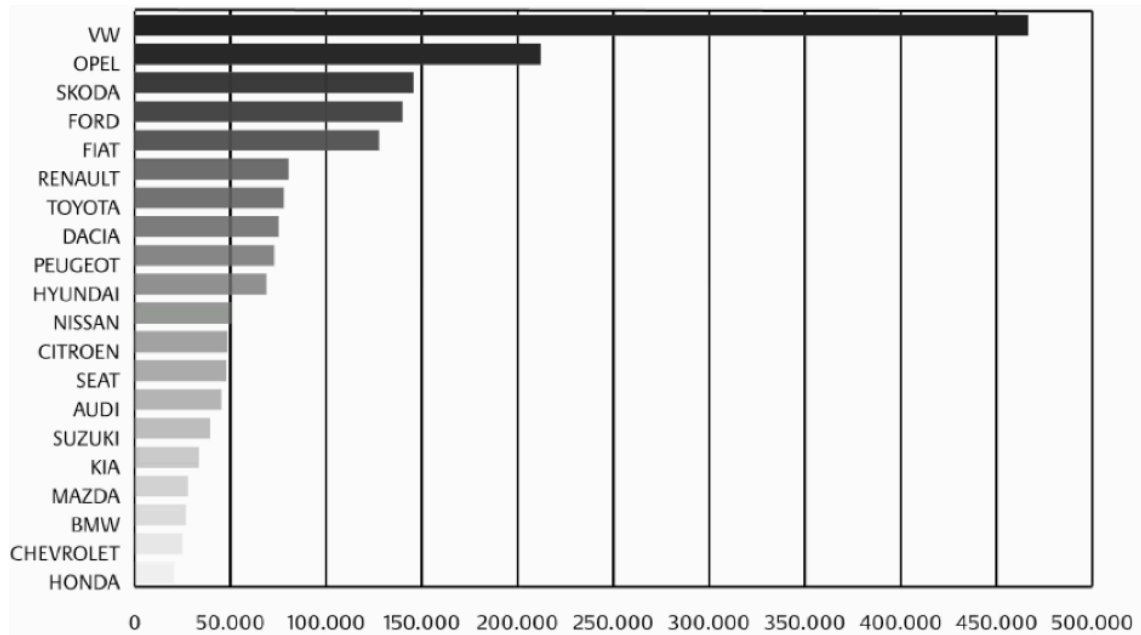
⁵² „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“, 44.

⁵³ „VDA Jahresbericht 2010“, 32.

⁵⁴ „Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“, 44.

⁵⁵ Ibid., 44.

⁵⁶ „Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“, 16.

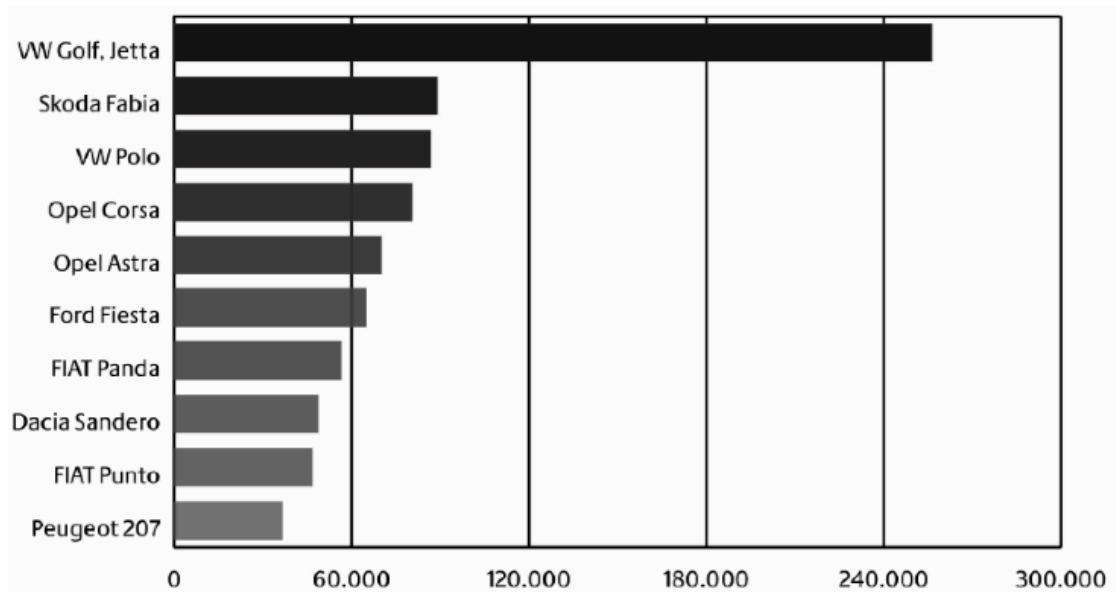


Graf 3.2.1. Top 20 der neuen Fahrzeugen (Marken)

(„Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“ (Eschborn: BAFA, 2010), 16.)

Die Ungleichgewicht der Verteilung bestätigen auch die meistverkauften Modellen der Kraftfahrzeugen, wo der erste Rang mit der Kraftfahrzeugen Volkswagen Golf und Jetta, mit den 250 000 verkauften Fahrzeugen, besetzt wurde. Mit dem wesentlichen Abstand folgte die Škoda Fabia mit den ungefähr 90 000 Kraftfahrzeugen und weiterhin Volkswagen Polo, dessen 80 000 Stücken verkauft wurde. Diese Wagen, genauso wie die weiteren Kraftfahrzeugen, die sich in den Auswahl der zehn meistverkauften Fahrzeugen der ersten Hälfte des Jahres 2009, sind in der Grafik 3.2.2. abgebildet. Alle diese sind die Representantender niedrigeren und mittleren Segment, welcher durch die relativ gute Preiszugänglichkeit gekennzeichnet sind.⁵⁷ Darum könnte hier die Umweltprämie relativ gut die potentiellen Kunden zu dem Einkauf des neuen Kraftfahrzeuges motivieren.

⁵⁷ Ibid., 17.



Graf 3.2.2. Top 10 der neuen Fahrzeugen

(„Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“ (Eschborn: BAFA, 2010), 16.)

4. Handlung der Firmen in der Zeit der Krise

Die Bedingungen der Krise haben auf die Unternehmen große Ansprüche im Bezug auf die Effizienz deren Produktion gestellt. Jedes Unternehmen musste seine schwachen Stellen finden und sich an die rückläufige Nachfrage anzupassen. Die Unternehmen können dabei nicht zu den so exklusiven Maßnahmen greifen, wie es bei dem Staat der Fall war, aber es war in deren besten Interesse diesen Maßnahmen so viel wie möglich auszunutzen. Aus der vorigen Kapitel ist klar, dass nicht alle Regierungsmaßnahmen den Unternehmen in der Automobilindustrie mit der gleichen Maße halfen. Während der Möglichkeit der Kurzarbeit ausnutzten praktisch alle Konzerne, die weitere zwei staatlichen Maßnahmen, die Veränderung des Steuersystems und die Umweltprämie, nur auf gewissen Segmente fokussierten. Auf diese Regierungsmaßnahmen könnten sich in diesem Fall am wenigstens die Hersteller aus dem Segmente der Premiumfahrzeugen stützen. Die Automobilhersteller, die auf die Klein- und Mittelklasse fokussierten, könnten auf der anderen Seite die staatlichen Eingriffen in der ganzen Maße ausnutzen. In dem weiteren Kapitel wird die Aufmerksamkeit den wichtigsten Unternehmen der deutschen Automobilindustrie gewidmet. Es handelt sich um das Konzern Volkswagen, Konzern Daimler und Robert

Bosch GmbH. Der Auswahl wurde aufgrund der Größe des Umsatzes realisiert. Diese Firmen stellen auch die Vertreter der unterschiedlichen Kategorien dar. Die Firma Volkswagen stellt einen Hersteller mit dem breiten Angebot an die verschiedene Sorte der Kraftfahrzeugen dar. Das Unternehmen Daimler stellt einen Hersteller der Premiumfahrzeugen dar. Die Firma Robert Bosch ist ein der wichtigsten deutschen Lieferanten, welches in mehr Produktionsbereichen tätig ist.

4.1 Volkswagen AG

Das Konzern Volkswagen ist ein Beispiel der zuletzt genannten Gruppe. Die breite Porfolio, die die Automarken Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini und Scania beinhaltet⁵⁸, ermöglichte die feste Basis für Ausnutzung der staatlichen Maßnahmen auszubauen. Die erfolgreichsten deutschen Marken waren dabei Volkswagen mit den Modellen Golf, Jetta und Polo und Škoda mit dem Modell Fabia. Dank dem Vertreten des Automobilherstellers in der Zeit der Wirtschaftskrise in dem günstigen Segment und dank der Einführung der eingeführten Regierungsmaßnahmen war das Jahr 2009 für den Wolfsburger Automobilhersteller gar nicht kritisch. Die Anzahl der Auslieferungen wurde im Jahr 2009 um 17,6% auf 1 246 571 Fahrzeugen erhöht. Das trugte zu dem Erhöhung des Marktanteiles aus den 33,6% auf 34,2% gegen die anderen deutschen Unternehmen bei. Dazu muss ergänzt werden, dass die Erholung in der Bundesrepublik Deutschland fand relativ schnell statt. Diese positive Entwicklung musste aber auch dazu verwendet werden, um den Rückgang in der Produktion restlichen Westeuropas auszugleichen.⁵⁹

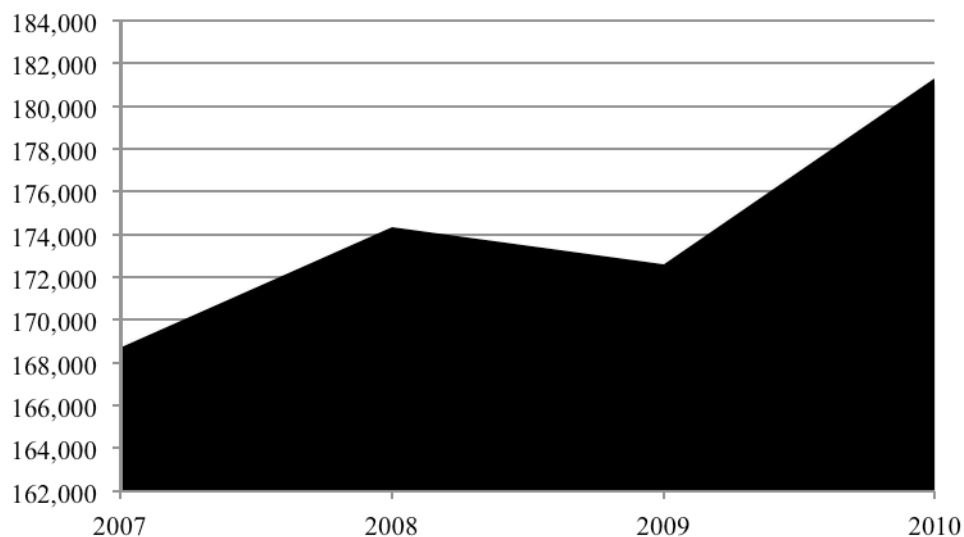
Die Absatzproblemen Volkswagens, genauso wie es bei den anderen Automobilhersteller der Fall war, waren auch durch die Entwicklung in der ersten Hälfte des Jahres 2008 verursacht. Die Lagerkapazitäten wurden aufgrund der konjunkturellen Entwicklung entsprechen aufgehoben, aber schon zum Ende des Jahres könnten die Verkäufer für solche Menge an Fahrzeugen nicht die Käufer finden. Die Lagerbestände wurden also den kritischen Situation angepasst und deutlich verringert.

Die Verringerung musste auch die Anzahl der Arbeitnehmer betreffen. Die Aktiengesellschaft Volkswagen gehört zu den größten Arbeitgeber in der

⁵⁸ Stand im Jahr 2009

⁵⁹ „Volkswagen AG Geschäftsbericht 2009“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2009) ,136-139.

Bundesrepublik Deutschland. Zum Ende des Jahres 2008 stellte die deutsche Besatzung des Unternehmens insgesamt 174 342 Mitarbeiter. Im Jahr kam es zu einer Senkung um 0,99% auf das Wert 172 624 Arbeitnehmer. Für die, im Vergleich mit den anderen Unternehmen, niedrige Senkung ist vor allem die Erfolglosigkeit in der Ausnutzung der staatlichen Maßnahmen verantwortlich. Volkswagen war der größte Nutzer des Kurzarbeitgeldes und der größte Nutzer der Umweltprämie in Deutschland. Die Entwicklung der Anzahl der Mitarbeiter zwischen den Jahren 2008 und 2010 stellt die Grafik 4.1.1 dar.⁶⁰



4.1.1. Entwicklung der Anzahl der Mitarbeiter in der Firma Volkswagen

Wolfsburger Automobilhersteller erreichte zwar nicht den prognostizierten Gewinn, aber im Vergleich mit der Konkurrenz sieht für ihn das Jahr 2009 ziemlich optimistisch. Das Unternehmen wurde nicht gezwungen so großen Anzahl an Arbeitnehmer entlassen, was wahrscheinlich ein der Gründen ist, warum beurteilt den Jahr 2009 für positiv.⁶¹

4.2 Daimler AG

Das Konzern Daimler stellt mit dem Umsatz 78 924 Millionen Euro weltweit das zweitwichtigste Unternehmen in Deutschland. Im Gegenteil zum Volkswagen handelt sich um den Hersteller mit der engeren Konzentration, in dessen Divisionen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-

⁶⁰ „Volkswagen AG Geschäftsbericht 2009“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2009) ,136-139.

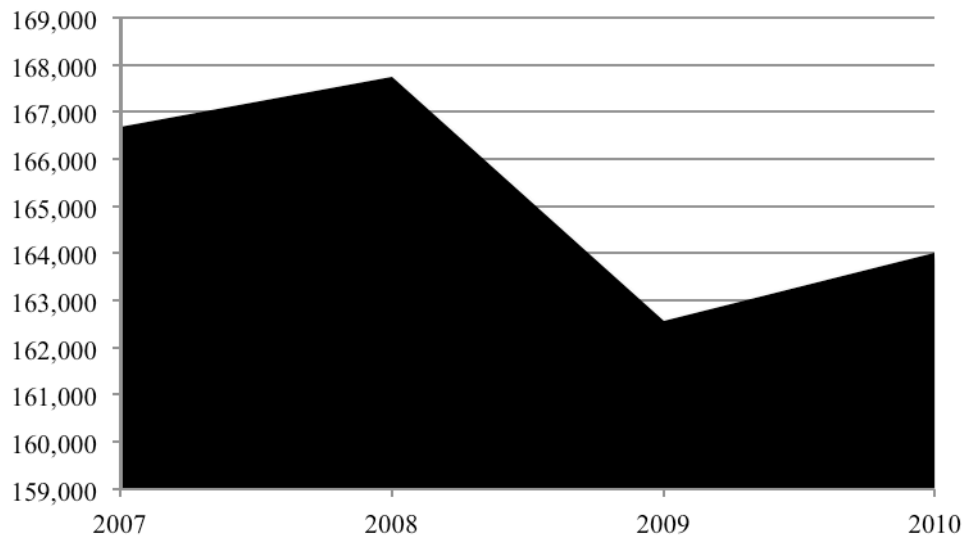
Benz Buses die Marken Mercedes-Benz, Smart, Maybach, Freightliner, Fuso, Western Star, Thomas Build Buses, Detroit Diesel, Setra und Orion im Jahr 2009 zu finden waren. Das Portfolio der produzierten Kraftfahrzeugen Daimlers kannte in zwei Kategorien aufgeteilt werden. Entweder handelt es sich um die Kraftfahrzeuge des sogenannten Premiumsegmentes oder um die Nutzfahrzeuge und Busen. Das bedeutet, dass sich Daimler auf wesentlich anderen Kunden als Volkswagen orientieren muss. Die Nutzfahrzeugen und Busen werden meistens von den Unternehmen gekauft und die Automobilen des Premiumsegmentes können entweder wie Dienstwagen von irgendeiner Leasing-Firma, oder den Käufer der höheren Einkommensniveau. Keine von Fahrzeugklassen ist für die Schöpfung der Umweltprämie geeignet. Die Käufer der Nutzungsfahrzeugen erfüllen nicht das Kriterium der natürlichen Personen und bei der Preissen der Premiumfahrzeugen, stellt die Umweltprämie nicht so große Motivation für den Einkauf des neuen Wagens dar. Das ist auch ein Grund, warum zwischen Jahren 2008 und 2009 es zu einer Verringerung der Auslieferungen um ungefähr 25% kam. Schuldig daran waren von dem größeren Teil die Divisionen der Nutzfahrzeuge. Aber auch im Bereich der Personenkraftwagen ging es dem Konzern nicht besonders gut, der Marktanteil auf dem deutschen Markt mit den Personenkraftwagen schrumpfte zwischenjährlich um 13% zugunsten der billigeren Marken.⁶²

Wegen dem Produktportfolio musste sich Daimler vor allem auf die Auffassung der Personalkapazitäten konzentrieren, was hauptsächlich in dem Ausnutzen der Kurzarbeit bestand. Stuttgarter Hersteller stellte den zweitgrößten Nutzer dieser Regierungsmaßnahme dar. Dieser Eingriff musste im Jahr 2009 bei den allen deutschen Werken für die Fertigung der Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Transporter eingeführt werden. Insgesamt betraf das 27 498 Mitarbeiter. Damit die Entlassung der Arbeitskräfte verringern werden könnte, vereinbarten sie Unternehmensleitung und das Gesamtbetriebsrat auf dem Maßnahmenpaket, dem zu der Senkung der Arbeitskosten und Sicherung der Beschäftigung beitragen sollte. Der Schwerpunkt dieses Paketes lag in dem Verkürzung der Arbeitszeit um 8,75% für die Arbeiter, die nicht im Regime des Kurzarbeitergeldes waren. Trotz der eingeführten Maßnahmen musste die Belegschaft

⁶¹ „Volkswagen AG Geschäftsbericht 2009“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2009) 136-139.

⁶² „Daimler AG Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Daimler AG, 2009), 88-89.

gegen die Werte des vorigen Jahres um 3% reduziert werden. Die Entwicklung der Arbeitnehmer zwischen Jahren 2007 und 2010 ist in der Grafik 4.2.1 dargestellt.⁶³



4.2.1. Entwicklung der Anzahl der Mitarbeiter in der Firma Daimler AG

Wegen der wirtschaftlichen Krise müssen auch die Fragen, die die Erholung des Konzerns verlangsamen können, abgeschoben werden. Ein Beispiel dafür ist die Vereinbarung auf der Verschiebung von der Tariferhöhung um fünf Monate, auf Oktober.⁶⁴

4.3 Robert Bosch GmbH

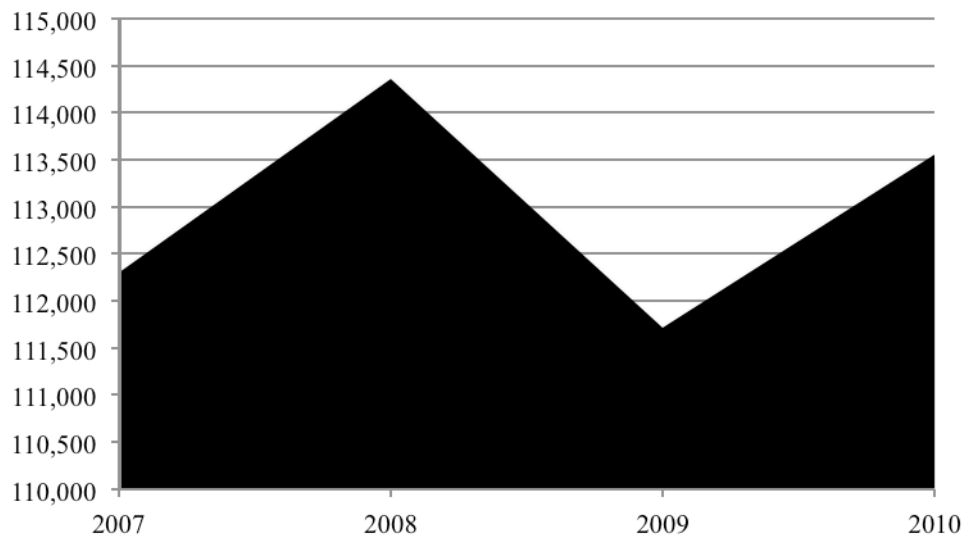
Die Gesellschaft Robert Bosch GmbH ist der größte Lieferant der Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland. Die Bereich deren Tätigkeit kann in drei Segmenten aufgeteilt werden, in den Bereichen der Kraftfahrzeugtechnik, Industrietechnik und Gebrauchsgüter und Gebäudetechnik. Die ersten zwei Unternehmensbereichen stellten 70% des Umsatzes von der Firma Bosch dar und genau diese zwei Unternehmensbereiche am schwersten betroffen wurden. Der Umsatz des Segmentes der Kraftfahrzeugtechnik lag ungefähr um ein Drittel unter dem Wert des vorigen Jahres und betroffen wurden nahezu alle seine Geschäftsfelder. Das galt vor allem für das Nutzfahrzeuggeschäft, Geschäftsbereich Diesel Systems, Starter Motors and Generators und Steering Systems. Die schwierige Lage des Geschäftsfeldes Diesel System war vor allem durch den kleinen Anteil der neu zugelassenen Diesel-

⁶³ „Daimler AG Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Daimler AG, 2009), 88-89.

⁶⁴ „Daimler AG Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Daimler AG, 2009), 88-89.

Fahrzeugen verursacht, welche nur sehr wenig in der niedrigeren Segmenten zu finden sind.⁶⁵

In der solchen Situation musste sich auch die Firma Bosch auf die neuen Bedingungen anpassen. Betroffen wurde auch die Anzahl der Arbeitnehmer, die entsprechend angepasst werden musste. Gegen dem Jahr 2008 sank die Menge der Beschäftigten um ungefähr 2,3% auf 111 710 Mitarbeiter. Aber auch bei den, welche nicht entlassen waren, mussten die Arbeitszeiten angepasst und verkürzt werden. Es betraf rund um 65 000 Arbeiter in Deutschland. Auch das Entgelt der Arbeitnehmer musste gekürzt werden. Die Gehaltseinbußen betragen von 1% bis 1,5%. Aus diesen Finanzmittel könnte dann der unternehmerische Mittel für Kurzarbeitergeld bezahlt werden, und manche Arbeitsplätze gesichert werden.⁶⁶ Die Entwicklung der Beschäftigung bei der Firma Robert Bosch GmbH stellt die Grafik 4.3.1 dar.⁶⁷



4.3.1. Entwicklung der Anzahl der Mitarbeiter in der Firma Robert Bosch GmbH

Für die Stabilisierung der kritischen Segmente sich vor allem die Entwicklung der dynamischen asiatischen Länder sorgte. Im Jahr 2009 wuchs der Umsatz in Euro in Indien um 1% und in China sogar um 29%. Trotz der Krise wurde weiter investiert. In

⁶⁵ „Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2009), 18-25.

⁶⁶ „Bosch beteiligt Arbeiter an Kosten für Kurzarbeit“, WELT ONLINE, <http://www.welt.de/wirtschaft/article5557668/Bosch-beteiligt-Arbeiter-an-Kosten-fuer-Kurzarbeit.html> (10.06.2012).

⁶⁷ „Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2009), 18-25.

der kritischen Bereiche der Kraftfahrzeugtechnik wurde im Jahr 2009 2,9 Milliarden Euro investiert.⁶⁸

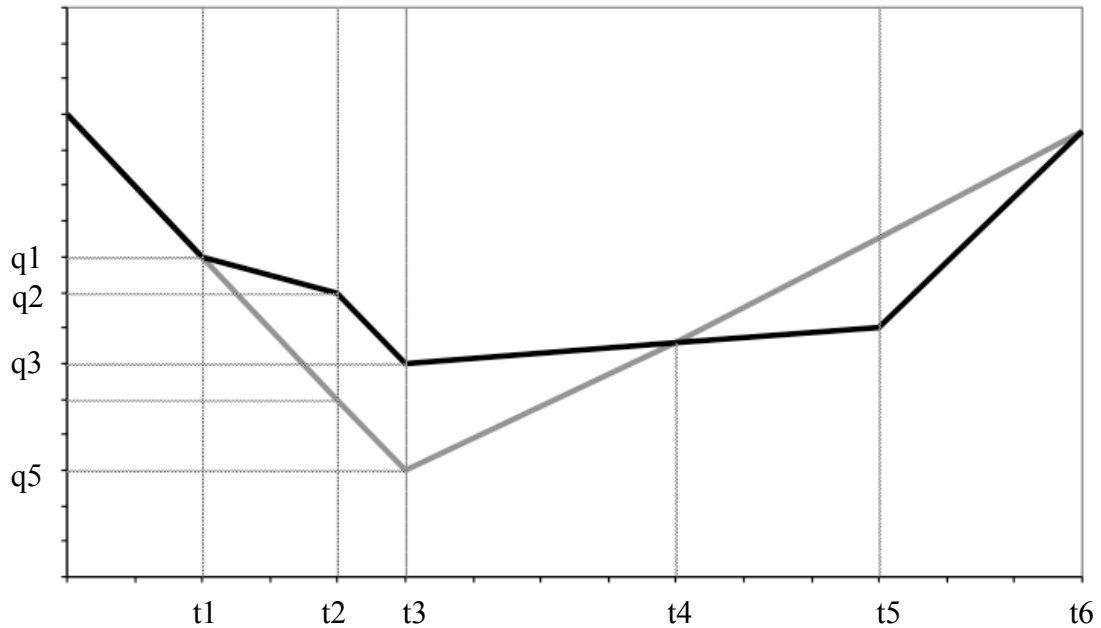
5. Bewertung der Maßnahmen

Die drei eingeführten staatlichen Maßnahmen hatten nicht die gleiche Wirkung. Die Veränderung der Kraftfahrzeugsteuer ist eine langfristige Maßnahme, deren Bedeutung in der Krise zwar nicht viel zu sehen war, aber die eingestellten Bedingungen schon in der Zeit der Krise die Kraftfahrzeuge mit dem niedrigeren Verbrauch und mit der niedrigeren Anzahl an Emissionen bevorzugten. Genau diese Merkmale weist auch die Umweltprämie auf, was zu der Deformation der Nachfrage führte. Die Maßnahme die, allen Unternehmen helfen konnte war die Möglichkeit der Kurzarbeitergeldes, die auch in den allen untersuchten Unternehmen verwendet war. Also wenn die Maßnahmen aufgrund der Beschäftigungslage in der Unternehmen bewerten sein sollen, das Kurzarbeitergeld würde davon so ausgehen, wie die Maßnahmen, die den Firmen universel helfen konnte.

Die Umweltprämie könnte aufgrund der eingestellten Bedingungen nicht dem ganzen Spektrum helfen, aber die Beschäftigungslage bei der Firma Volkswagen zeigt, dass es zu der Erhaltung der Belegschaft auch geholfen hat. Problematisch aber auch war und das wurde in der Zeit der Einführung der Umweltprämie relativ oft diskutiert, welche Folgen in der deutschen Automobilindustrie diese Subvention hinterlässt und ob in dem Endergebnis nicht mehr Nachteilen als Vorteilen bringt.

Mit der Problematik der künftigen Wirkung der Umweltprämie beschäftigt sich auch ein Teil der Sachexpertise „Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise“, wo die Prognose ausgearbeitet wurde, die den Zustand der Automobilindustrie in den einzelnen Phasen der Wirkung der Umweltprämie dokumentiert.

⁶⁸ „Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2009), 18-25.



Graf 3.3.1. Veränderung der Nachfrage infolge der Umweltprämie

(Herbert Baum a Werner Delfmann, Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Köln: Kölner Wissenschaftsverlag, 2010), 36.)

Die Grafik 3.3.1 stellt dar, wie die Entwicklung der Nachfrage mit der Umweltprämie aussah und diese ohne deren Einführung aussehen würde. Bis dem Zeitpunkt t1 sinkt die Nachfrage unter dem Einfluss der Krise auf die Menge q1, was hier die ersten Effekte der Wirtschaftskrise symbolisiert. In dem Zeitpunkt t1 sich beide Kurven voneinander abweichen. Die Schwarze stellt hier den Verlauf mit der Einführung der Umweltprämie dar und die Graue hier repräsentiert die Entwicklung ohne deren Einführung. Die Nachfrage fiel hier aus der Menge q1 auf die Menge q2. Im Fall der Nichteinführung der Umweltprämie ist die Senkung viel mehr rascher und in dem selben Zeitabschnitt aus dem Wert q1 bis auf q3 senkte. Der Zeitpunkt t2 bildet den Moment ab, wann die Möglichkeit des Schöpfens der Umweltprämie lief ab. Also im Fall der Einführung der Umweltprämie sank die Nachfrage auf die Menge q4 und ohne deren Einführung würde auf die Menge q5 fallen. In der Zeitabschnitten IV und V gibt es die Konjunktur. Infolge der künstlich aufgehobenen Nachfrage steigt die Interesse für die neuen Kraftfahrzeugen nicht so schnell an. In der Zeit t6, welche das Horizont der Jahrzehnten stellt dar, werden beide Tendenzen ausgeglichen. Aufgrund diesen

Untersuchung kann gesagt werden, dass die Umweltprämie in dem langfristigen Horizont keine besondere Wirkung hat. Deren Bedeutung aber liegt in der Abschwächung der kritischen Phase im Jahr 2009.

Die Entwicklung im Jahr 2011 stimmt mit dieser Vorhersage zu. Nach der Angaben des VDA wies die Automobilindustrie einen Umsatz in der Höhe ungefähr 317 Milliarden Euro, was das Wachstum von 20% darstellt. Dieses Wachstum entstand aber überwiegend im Ausland, wo das Wert ungefähr 200 Milliarden Euro war, während der Umsatz aus dem inländischen Geschäft etwa 118 Milliarden Euro. Das unterstreicht den langfristigen Trend, dass die Automobilhersteller einen größeren Umsatz im Ausland erzielen, als es im Inland der Fall ist. Der inländische Markt spielte eine primäre Rolle zum letzten mal im Jahr 1996, aber seit diesem Zeitpunkt schrumpfte sich dessen Bedeutung um ungefähr 37 %.⁶⁹

Die Betriebe, die sich mit der Herstellung der Pkw und Nutzfahrzeugen beschäftigten erzielten einen Umsatz in der Höhe von 249 Milliarden Euro, was ein Anwuchs von 20% ist. Auch hier wurde die Leistung ungleichmäßig verteilt. Für die Entwicklung im Jahr 2011 auf dem Inlandmarkt ist vor allem die frühere Einführung der Umweltprämie verantwortlich. Nach deren Ablauf sank der Inlandsumsatz um 3%. Für das gesamten Wachstum sorgte sich die ausländische Steigerung um 33% mit dem nominalen Wert von 175 Milliarden Euro.⁷⁰ Das VDA äußere sich sogar: „Das Vorkrisenniveau wurde damit bereits nach einem Jahr wieder erreicht bzw. sogar übersprungen.“⁷¹

In der schlechteren Lage sind die Hersteller von Anhängern und Aufbauten, welche die Krise am stärksten spürten bekommen. Die Höhe von dem Umsatz sank im Jahr 2009 um ungefähr 46%. Aber auch hier is schon die Erholung zu beobachten. Im Jahr 2010 wurde der Umsatz 6,5 Milliarden Euro und Wachstum um etwa 20% erzielt. Das ist weniger als die Senkung im Jahr 2009 war. Auch in dieses Segment befindet sich aber im Aufwärtstrend.⁷²

Die Zuliefererindustrie war im Jahr 2010 in der viel besseren Lage. Die Umsätze dieses Segmentes stiegen um 23% und erreichten damit den Wert von ungefähr 62 Milliarden Euro. Das Rekordniveau in der Höhe von 68 Milliarden, welches im Jahr

⁶⁹ „VDA Jahresbericht 2011“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009), 22.

⁷⁰ Ibid., 22.

⁷¹ Ibid., 22.

⁷² Ibid., 22.

2007 erreicht wurde, wurde aber nicht erzielt. Dabei wurde der Umsatz vor allem in Deutschland gebildet, woher 40 Milliarden Euro entstammen. Der ausländische Umsatz ist auch nicht unbedeutend, vor allem wegen der starken Vertretung dieser Branche in dem deutschen Export.⁷³

Die Einführung der staatlichen Maßnahmen hat auch deren positiven Beitrag im Bereich der Beschäftigung gezeigt und bestätigt. Im Jahr 2009. musste dank des staatlichen Eingiffs nur 3% Arbeitsplätzen abgebaut werden. Schon vor der Einführung der Umweltprämie wurde diskutiert, ob die mit der Umweltprämie gesicherte Arbeitsplätze nicht nach deren Ablauf wieder abgebaut werden müssen. Im Jahr 2010 wurden wieder 4 000 neue Arbeitsplätzen geschafft, was zeigt das die Beschäftigungslage in der Automobilindustrie relativ stabil ist.⁷⁴

6. Reflexion in der tschechischen Presse

Die Reflexion in der tschechischen Presse wurde aufgrund der Untersuchung in der Zeitungen in dem Zeitrahmen zwischen 1.10.2008 und 31.12.2010 gemacht. Zu der Untersuchung wurde die Databasis Newton Media verwendet. Die Untersuchung wurde nicht auf irgendeinen konkreten Zeitungen gezielt, aber die Ergebnisse wurden aus dem ganzen Zeitungsspektrum geschöpft. Nach dieser Suche wurden insgesamt 81 Artikel mit dem Schlüsselwort „šrotovné v Německu“⁷⁵ gefunden und insgesamt 19 Artikel mit der Kombination der Worten „německý automobilový průmysl“⁷⁶ und „krize“⁷⁷, was schon die Aussage gibt, wie gleichmäßig dieses Thema verfolgt wurde. Es handelte sich um die Artikel, die in der Zeitungen Mladá Fronta DNES, E15, Hospodářské noviny, Lidové noviny, Právo, Blesk und Haló noviny erschienen. In diesem Spektrum sind mehrere Sorten von den Zeitungen zu finden. Der Boulevard-Blatt Blesk ist die meistgelesene Zeitung in der Tschechischen Republik, die sich ausschließlich auf die Nachrichten orientieren, die die Sensation wecken. Der Inhalt widmet sich nicht nur der inländischen Neuigkeiten, sondern auch der ausländischen Aufsehen. Die Zeitung Mladá Fronta Dnes ist die zweitaufgabenstärkste Zeitung in der Tschechischen Republik, die sich mit den meisten Themen des gesellschaftlichen Lebens und mit wichtigsten Themen weltweit beschäftigen. Die weitere Zeitung, Lidové noviny, sind

⁷³ Ibid., 22.

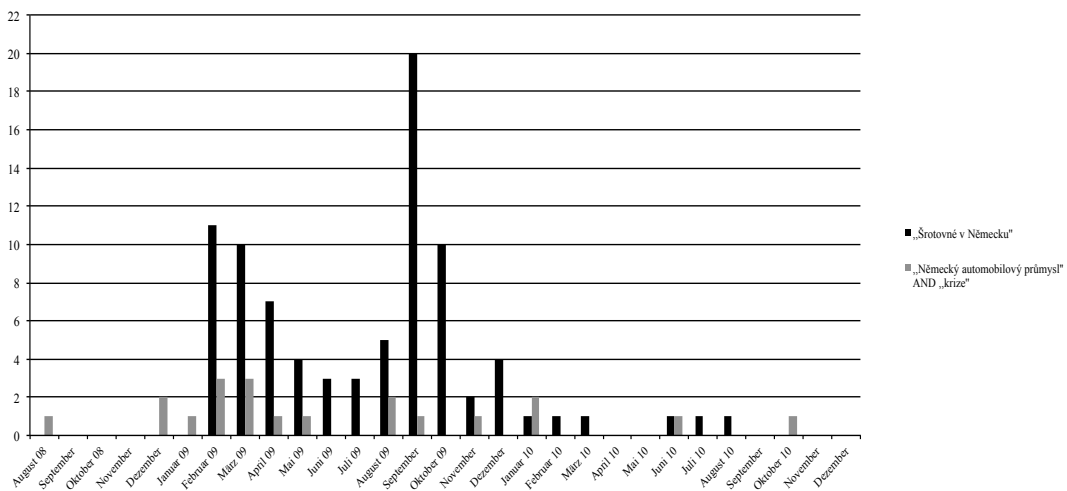
⁷⁴ Ibid., 23.

⁷⁵ Die Umweltprämie in Deutschland

⁷⁶ Deutsche Automobilindustrie

von der ähnlichen Inhalt wie Mladá Fronta DNES. Das Tagesblatt E15 stellt eine Variante der Zeitung Mladá Fronta DNES, die einen kleineren Seitenumfang hat und kostenlos distribuiert ist. Die Tageszeitung Právo beschäftigt sich ebenso mit diesem breiten Themenumfang, aber ist im Vergleich mit den zwei vorigen Zeitungen mehr linksgerichtet. Die Zeitung Hospodářské listy stellt die Zeitung dar, deren Fokus bei den wirtschaftlichen Themen liegt. Die letzte untersuchte Zeitungen stellen die sogenannte Haló noviny dar. Es handelt sich um ein Tagesblatt, welches indirekt in der Eigentum der Kommunistischen Partei Böhmens und Mährens ist sehr linksorientiert ist.

Der untersuchte Zeitabschnitt stellt eine längere Phase dar, die sich mit dem verarbeiteten Zeit der Bachelorarbeit überdeckt aber die Zeitungsartikel beschäftigten sich mit dieser Problematik nicht die ganze Zeit. Die Erscheinung der Artikel mit dem Begriff „šrotovné“ ist mit der folgenden Grafik dargestellt.



Grafik 5.0.1: Die Häufigkeit der Artikel mit den gegebenen Begriffen

(eigene Darstellung)

Erste Sache, die auf der quantitativen Analyse deutlich ist, ist die Ungleichgewicht zwischen diesen zwei Begriffen. Über der Umweltprämie wurde in der Presse viel öfter geschrieben, als es bei der Wirtschaftskrise in Deutschland war. Konzentration der beiden Untersuchungen hat einen starken Punkt im Januar und Februar, die Artikel, die sich der Umweltprämie widmeten haben dazu noch eine relativ starke Konzentration im September. Die Ausschwankungen haben den Grund. Bei der Untersuchung des Auftretens von dem Begriff Automobilindustrie in Deutschland,

⁷⁷ Krise

wurde das Thema vor allem an dem Jahrwechsel 2008/2009 verarbeitet, was wurde wahrscheinlich mit der Aktualität des Thema verursacht, weil die Wirtschaftskrise in der deutschen Automobilindustrie zum Ende des Jahres 2008 beobachtet wurde. In dem weiteren Zeitraum ist das Auftreten des gegebenen Begriffes nicht häufig. Das Begriff Umweltprämie wurde in den Medien viel öfter verwendet. Die Anzahl der insgesamt aufgetretenen Begriffen war mehr als viermal höher, als es bei dem vorigen der Fall war. Die Artikel, die sich der Problematik der Umweltprämie widmeten zwei Höhepunkte hatten. Der erste ist vergleichbar mit dem Höhepunkt des vorigen Begriffes, nur mehr in dem Jahr 2009 verschoben. Diese erhöhte Konzentration kann aufgrund der Diskussion erklären werden, welche die Einführung der Umweltprämie begleitet hatte. Zu dieser Problematik erschienen die Artikel die ganze Zeit, wann das Schöpfen der Prämie möglich war. Die erhöhte Interesse der Medien war wieder im September zu beobachten. Das hat wahrscheinlich den Zusammenhang mit dem Auslaufen der Subvention. Die Häufigkeit nach diesem Zeitpunkt war schon relativ niedrig.

Jetzt wurde erklärt wie oft und in welcher Anzahl diese Themen verarbeitet wurden. Aber wie wurden die Informationen verarbeitet und in welchem Zusammenhang wurden die Begriffe erwähnt? Die beiden Untersuchungen zeigten, dass die Medien sich allgemein hauptsächlich dafür interessierten, was die wirtschaftliche Lage in der Tschechischen Republik beeinflussen könnte. Die Beschäftigung der tschechischen Medien mit der Wirtschaftskrise in Deutschland war nur selten. Praktisch in der allen untersuchten Zeitungen wurde die Lage der deutschen Industrie zusammengefasst. Wurde erwähnt wie groß die Produktionseknung ist, wie viel Arbeiter entlassen werden müssen und wie sich die Situation entwickelt. Die Zeitungen Mladá Fronta DNES und Haló noviny leiteten davon die Lage in der tschechischen Wirtschaft ab und feststellten, dass am schlimmsten die Firmen betroffen sind, die auf die deutsche Automobilindustrie gebunden sind. Das wurde aufgrund des Exportcharakters der Wirtschaft in der Tschechischen Republik begründet. Es gab aber auch die Artikel, die sich ausschließlich mit dem deutschen Sicht der Krise beschäftigten. So wurde in der Zeitung Haló noviny die Beschäftigungslage in dem Konzern Volkswagen beschrieben und die arabische Investition in Daimler in der Zeitung E15 beschrieben. Die Zeitung Lidové noviny reflektierten sogar die Kritik der deutschen Automobilhersteller an die Regierungsmaßnahmen in der Vereinigten Staaten, wo die Bedingungen so eingestellt wurden, dass die Hilfe den ausländischen Unternehmen

ausgeschlossen wurde und die Affäre der Lieferanten der Automobilindustrie, Schaeffler, die aus dem Einsatz der Zwangsarbeiter und der Verwendung der Menschenhaaren als Arbeitsmaterial verdächtigt wurde. Die Artikel, die zum Jahrwechsel 2009/2010 und im Jahr 2010 erschienen, stellten die Lage der Automobilindustrie und deren positiven künftliche Entwicklung fest.

In der relativ großen Anzahl der Artikel wurde die deutsche Umweltprämie erwähnt. Das war hauptsächlich im Zusammenhang mit deren Hilfswirkung für die deutsche und tschechische Wirtschaft, aber die Problematik wurde auch für das Beklagen an die tschechische Regierung aus der Seite der Zeitung Haló noviny verwendet. Die vorderen Persönlichkeiten der tschechischen politischen Szene, Präsident Václav Klaus und Ministerpräsident Mirek Topolánek wurden vor allem dafür kritisiert, dass die vergleichbare Maßnahme zu der Umweltprämie in der Tschechischen Republik nicht eingeführt wurde. Ähnliche Ergebnisse wies auch die Untersuchung des Auftretens von dem Begriff Umweltprämie auf. Wieder, wie in dem vorigen Fall wurde praktisch in der allen Zeitungen erklärt, was die Umweltprämie ist und wurde festgestellt, dass sie der deutschen Automobilindustrie helfte. Was aber mehr erwähnt wurde, als der Beitrag der deutschen Automobilindustrie, war die Hilfe der Umweltprämie der tschechischen Wirtschaft und zwar die Hilfe der Unternehmen, welchen an die Automobilindustrie in Deutschland gebunden sind. Ein Beispiel, dem sich fast alle Zeitungen widmeten war die tschechische Automobilmarke Škoda. Die Zeitungen Mladá Fronta DNES, Lidové noviny, Hospodářské noviny, Tagesblatt E15 und Právo erwähnten die privilegierte Position des Herstellers. Die Aussagen waren positiv, was die Entwicklung in der Mehrheit des Jahres 2009 betrifft. So wurde in der Zeitung Právo die Tatsache erwähnt, dass Škoda Fabia die zweite meistverkaufte Auto war. So wurde in der Zeitung E15 erwähnt, dass dank der Einführung der Umweltprämie die Vorstellung des neuen Models der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav, Škoda Yeti, früher realisiert werden könnte. Der Schwerpunkt von diesen Artikel war aber die Arbeitslage in der Werken von Škoda. Die Zeitung Právo beschäftigt sich mit dem Rückkehr des Automobilherstellers zu der fünftägigen Arbeitswoche oder der Tagesblatt E15 widmet sich der Einführung von den Samstagsschichten in Škoda, die aufgrund der erhobenen Nachfrage gezwungen wurde, die Produktion wieder zu erhöhen. Reflektiert wurde auch die Aussage des Chefs von der Firma Škoda, Reinhard Jung, welcher sich im Mai äußerte, dass im Jahr 2009 die Arbeitnehmer nicht mehr entlassen werden. Diese Produktionerhöhung hat auch die

Lieferanten des Herstellers, die Firmen Denso, Benteler či Grupo Antolin, betroffen und auch die Firma Siemens, welcher laut der Zeitung Mladá Fronta DNES außer der deutschen Umweltprämie auch die slowakische halfte. Dazu wird aber zugegeben, dass die Werte des Absatzes im Jahr 2007 lange Zeit nicht erreichen werden. Außer dieser positiven Beiträgen wurden die negativen Trends auf dem tschechischen Markt mit den Kraftfahrzeugen reflektiert. Ein Beispiel dafür ist der Artikel in der Zeitung Lidové noviny, der sich mit der Verlängerung von der Wartezeiten auf die neuen Fahrzeugen beschäftigt, was aufgrund erhöhten Nachfrage in Deutschland entstand. Zugleich wurde relativ oft die Befürchtung geäußert, dass die künstliche wirtschaftliche Hilfe in der Zukunft viel Problemen bringt, was zum Beispiel in der Mladá Fronta DNES geschrieben wurde. Kritisiert es wurde aber auch aus der Reihe der verschiedenen Persönlichkeiten, die ihre Meinungen mithilfe der Zeitungen äußerten. So wurde zum Beispiel von dem Chef von dem Unternehmen TPCA Jiří Černý die Umweltprämie kritisiert und festgestellt, dass sie nicht erfolgreich sein kann, weil sich das deutsche überwiegend auf die Premiumfahrzeugen orientiert. Im Zusammenhang mit der Einführung der Umweltprämie in Deutschland wurde auch deren Nichteinführung in Tschechien von dem Vorsitzende der slowakischen Verband der Automobilindustrie, Jozef Uhrík kritisiert. Jozef Uhrík bezeichnete die Tschechische Republik als blinden Passagier Europas.

Allgemein kann gesagt werden, dass die tschechische Medien in dem Ansicht an die Wirtschaftliche Krise in Deutschland und an die Umweltprämie einig waren. Meistens wurde über die Bedeutung der deutschen wirtschaftlichen Problemen und der deutschen staatlichen Maßnahmen für die tschechische Wirtschaft geschrieben. Im Zusammenhang mit der Umweltprämie wurde die Lage in Škoda sehr sorgsam verfolgt. Die Automarke stellt zugleich einen der Hauptgründen, warum diese Regierungsmaßnahme bewertet wird.

Zusammenfassung

Diese Arbeit stellte sich den Ziel die Handlung des Staates, der Bundesrepublik Deutschland, in der Zeit der Krise dokumentieren. Diese Arbeit sollte die wichtigsten staatlichen Maßnahmen vorstellen und darstellen, wie die Firmen diese Maßnahmen ausnutzen. Allgemein kann gesagt werden, dass dieses Ziel erreicht wurde.

Die Untersuchung stellte fest, dass es nicht nur die Umweltprämie war, die der deutschen Automobilindustrie halfte, sondern die Wirkungen der Umweltprämie mit der Einstellung in der neuen Kraftfahrzeugsteuer untermauert wurden. Beide hatten mit der unterschiedlichen Maße der Nachfrage nach der billigeren und umweltfreundlichen Kraftfahrzeugen beeinflusst. Der Fokus der beiden Maßnahmen lag dabei irgendwo anders. Die Veränderung des bisherigen Steuersystems hatte zu Folge, dass die Käufer seit dessen Einführung die Kraftfahrzeuge bevorzugen sollen, die umweltfreundlich sind und über einen niedrigen Kraftstoffverbrauch verfügen. Der Schwerpunkt der Umweltprämie lag in der Tatsache, dass es um einen neuen Personenkraftwagen oder einen Jahreswagen mit der gewissen Abgasnorm handelt. Damit es günstig wäre, unter diesen Anforderungen einen neuen Wagen kaufen, musste die Subventionierung einen erheblichen Anteil des Gesamtpreises des Fahrzeuges darstellen. Aus dem hier erwähnten, kann logisch abgeleitet werden, dass der Fokus der Nutzer der Umweltprämie von allem die relativ neuen Personenfahrzeuge des niedrigeren und mittleren Segments wurden. Trotzdem diese Maßnahme nicht für alle bestimmt war, die Zahlen der Antraggeber geben die Aussage darüber, dass von dem besonderen Erfolg war. Die Finanzmittel für das Schöpfen dieser staatlichen Maßnahme wurden vorzeitig ausgeschöpft und das Budget musste vergrößert werden. Aufgrund dieses Ergebnissen kann also gesagt werden, dass die Umweltprämie ihren Ziel erreichte, die Nachfrage aufzuheben, erreicht. Wegen der unregelmäßig aufgehobenen Nachfrage profitierten von der Einführung der Umweltprämie vor allem die Automobilhersteller der billigeren Wagen, wie zum Beispiel Volkswagen oder Škoda. Die anderen Hersteller der Kraftfahrzeugen, die über die Vertretung in diesem nach der Einführung der Umweltprämie günstigen Segment nicht verfügen, mussten sich überwiegend auf das Ausnutzen des Kurzarbeitergeldes orientieren. Weiterhin waren sie unter dem relativ hohen Druck, was die Anpassung an die gesunkene Nachfrage betrifft. Diese Unternehmen mussten eigene Wege suchen, um deren Produktion zu rationalisieren. So

musste zum Beispiel das Konzern Daimler mit dessen Gewerkschaften die weitere Verkürzung der Arbeitszeit oder die Firma Robert Bosch die Lohnkürzungen verabreden.

Bei den allen untersuchten Firmen kam es außerhalb der Belegschaft- und Lohnkürzungen noch zu der Personalabbau. Da wurden wieder die Firmen, die sich auf die Produktion der Fahrzeugen des Premiumsegments und Nutzungsfahrzeugen konzentrierten, am schwersten betroffen. Bei dem Konzern Daimler betrug der Anteil der Personalabbau ungefähr 3% aber bei der Firma Volkswagen es weniger als einprozentige Veränderung war. Aus dieses Untersuchung geht hervor, dass die staatlichen Maßnahmen für die Automobilindustrie eine unersetzbare Bedeutung, was die Beisbehaltung der Arbeiter betrifft. Was die Existenz der deutschen Automobilindustrie betrifft, kann aufgrund dieser Arbeit nicht eindeutig gesagt werden, aber die Lage in dem Konzern Daimler unterstützt die Meinung, dass dieser Industrielle Zweig so stark ist, das auch ohne der Einführung der Umweltprämie selbst überleben würde. Die Antwort auf die Frage, wie groß die Verluste sein würden gibt diese Arbeit nicht und das war auch nicht das Ziel. Die Arbeit beschäftigte sich auch nicht mit der Seite der Umweltfreundlichkeit der Umweltprämie, was außerhalb der Tätigkeit der Fakultät für Sozialwissenschaften steht. Dafür würde eine detaillierte Analyse der Ökologen und Ökonomen nötig. Für die detaillierte Arbeit, die mehr Seiten der staatlichen und betrieblichen Maßnahmen untersuchen wird und beurteilen kann, ist schon die Zusammenarbeit mit der Automobilhersteller und deren Lieferanten nötig. In den Geschäftsberichten und Unterlagen, welche zu der solchen Untersuchung verwenden sein könnten, sind nicht alle notwendige Informationen beinhaltet und die Firmen sind auch nicht willig, diese Informationen einfach zu liefern.

Die Arbeit gibt einen Übersicht über der verwendeten und publizierten Lösungen, welche in der Zeit der Krise eingeführt wurden. Dokumentiert die administrative und prozedurale Seite der staatlichen Maßnahmen und erwähnt deren Umgang aus der Seite der Unternehmen.

Summary

Bachelor thesis documents topic of the economical crisis in German automobile industry. At the beginning were described basic impact on this industrial sector and then were analyzed three main state measures, which were implemented to mitigate these impacts. These are scrapping, shortened work week and change of taxation system for motor vehicles. In this bachelor thesis is described the administrative and procedural site of these state actions. These actions hepled to the German automobile industry to rise demand. But conditions were set up in the way, that primarily producers of small and compact cars profited. That is the reason why especially company Volkswagen was succesfull. This Thesis concludes that these state meassures had positive effects in mitigation of impacts of economical crisis, especially in matter of personal keeping. Again, this effect was strong especially in segment of small and compact cars. Progression of companies after these meassures seems to be relative stabil.

Literatur- und Quellenverzeichnis

„Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz“ (Heidelberg: IFEU, 2009).

„Abschlussbericht – Umweltprämie: Wirtschaftsförderung“ (Eschborn: BAFA, 2010).

„Daimler AG Geschäftsbericht 2008“ (Stuttgart: Daimler AG, 2008).

„Daimler AG Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Daimler AG, 2009).

„Daimler AG Geschäftsbericht 2010“ (Stuttgart: Daimler AG, 2010).

„Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland: Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages“ (Köln: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, 2009).

Herbert Baum a Werner Delfmann, *Strategische Handlungsoptionen der deutschen Automobilindustrie in der Wirtschaftskrise: Sachverständigen expertise für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie* (Köln: Kölner Wissenschaftsverlag, 2010).

„Jahresbericht 2009“ (Frankfurt am Main: VDA, 2009).

„Jahresbericht 2010“ (Frankfurt am Main: VDA, 2010).

„Jahresbericht 2011“ (Frankfurt am Main: VDA, 2011).

Petra Halíková, „Klady a zápory zavedení šrotovného v Německu“ (Bakalářská práce, VŠE, 2010).

„Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen vom 20. Februar 2009 mit Änderungen der Richtlinie vom 17. März 2009 und vom 26. Juli 2009“ (Eschborn: BAFA, 2010).

„Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2008“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2008).

„Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2009“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2009).

„Robert Bosch GmbH Geschäftsbericht 2010“ (Stuttgart: Robert Bosch GmbH, 2010).

„Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission: „Maßnahmen zur Bewältigung der Krise in der europäischen Automobilindustrie““ (Brüssel: Amtsblatt der Europäischen Union, 2009).

„Volkswagen AG Geschäftsbericht 2008“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2008).

„Volkswagen AG Geschäftsbericht 2009“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2009).

„Volkswagen AG Geschäftsbericht 2010“ (Wolfsburg: Volkswagen AG, 2010).

„Bosch beteiligt Arbeiter an Kosten für Kurzarbeit“, WELT ONLINE,
<http://www.welt.de/wirtschaft/article5557668/Bosch-beteiligt-Arbeiter-an-Kosten-fuer-Kurzarbeit.html> (10.06.2012).

Umweltprämie: Zehn Punkte, die man jetzt wissen muss, Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Presse/pressemitteilungen,did=286520.html>
(2.4.2011).

Der VDA – Garant für die Mobilität der Zukunft, VDA,
<http://www.vda.de/de/verband/index.html> (1.5.2011).

Anhangsverzeichnis

Anhang Nr. 1: Liste der Ergebnisse für „šrotovné v Německu“ (Liste)

**Anhang Nr. 2: Liste der Ergebnisse für „automobilový průmysl“ und „krise“
(Liste)**

Anhänge

Anhang Nr. 1: Liste der Ergebnisse für „šrotovné v Německu“ (Liste)

NEWTON MEDIA MONITORING



Přehled zpráv

<u>Ted' už bude draž</u>	1
14.8.2009 Blesk str. 03 Politika <i>Tomáš Belica</i>	
<u>Pořadníky na auta: čeká se až pět měsíců</u>	2
8.8.2009 Lidové noviny str. 01 Titulní strana <i>MAREK KERLES, VOJTĚCH BEDNÁŘ</i>	
<u>Očima analytika</u>	3
7.8.2009 Mladá fronta DNES str. 11 Ekonomika <i>Petr Sklenář</i>	
<u>Tanečky kolem plusové nuly</u>	4
5.8.2009 Hospodářské noviny str. 07 Svět <i>me</i>	
<u>Až vyděláme. budme štědří</u>	5
4.8.2009 Mladá fronta DNES str. 03 Kraj Hradecký <i>PAVEL BEDNÁŘ</i>	
<u>Prodej automobilů v Evropě v červnu vzrostl</u>	6
16.7.2009 E15 str. 10 Burzy & trhy <i>>tom, prh</i>	
<u>Auta</u>	7
8.7.2009 Hospodářské noviny str. 01 Titulní strana	
<u>Češi ztrácejí zájem o nové vozy</u>	8
8.7.2009 Lidové noviny str. 14 Byznys firmy <i>FRANTIŠEK BOUC</i>	
<u>Šrotovné zabralo jedině v Německu</u>	9
26.6.2009 E15 str. 14 Burzy & trhy <i>čtk</i>	
<u>Siemens je desátý nejlepší v exportu v Česku</u>	10
15.6.2009 Mladá fronta DNES str. 02 Střední Morava <i>(rš)</i>	
<u>Šrotovné v Německu zafungovalo</u>	11
4.6.2009 Lidové noviny str. 18 Byznys <i>čtk</i>	
<u>Výroba aut klesá o čtvrtinu</u>	12
14.5.2009 Hospodářské noviny str. 16 Česko <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>nebude pracovat podle pokynů stran</u>	13
7.5.2009 Mladá fronta DNES str. 06 ROZHOVOR <i>VILIAM BUCHERT</i>	
<u>Podniky masově zkracují pracovní dobu</u>	14
2.5.2009 Právo str. 05 Zpravodajství	

<u>Škodovka bude v Číně vyrábět limuzíny Superb Hao Rui</u>	15
20.4.2009 Hospodářské noviny str. 15 Podniky a trhy <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Osm měsíců, které změnilo Česko</u>	16
20.4.2009 Mladá fronta DNES str. 02 BYZNYN SPECIÁL	
<u>Blýskání na časy a zelené výhonky</u>	17
16.4.2009 E15 str. 22 Názory <i>David Marek</i>	
<u>Šrotovné přinese efekt. Výrobcům</u>	18
9.4.2009 Lidové noviny str. 01 Titulní strana <i>ONDŘEJ NEFF</i>	
<u>Slováci propadli šrotovací horečce</u>	19
8.4.2009 E15 str. 20 Zahraničí <i>Lubomír Smatana</i>	
<u>Šrotovné jede do Česka</u>	20
1.4.2009 Mladá fronta DNES str. 10 Ekonomika <i>JAROSLAV MAŠEK</i>	
<u>Škoda nestíhá, chce přesčasy</u>	21
31.3.2009 Lidové noviny str. 14 Byznys <i>čtk</i>	
<u>Šrotovné nás nespasí, lepší je vstřícná vláda</u>	22
26.3.2009 Hospodářské noviny str. 17 Česko <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Fabie jsou v SRN díky šrotovnému druhým nejprodávanějším autem</u>	23
19.3.2009 Právo str. 18 Trhy & ekonomika <i>(ČTK, pro)</i>	
<u>Šrotovné v Německu prospívá VW a Škodě, brzy ale dojde</u>	24
16.3.2009 Hospodářské noviny str. 20 Svět <i>(čtk)</i>	
<u>CO JE NOVÉHO</u>	25
16.3.2009 Hospodářské noviny str. 15 Podniky a trhy	
<u>Šrotovné na slovenský způsob</u>	26
11.3.2009 E15 str. 21 Zahraničí <i>Lubomír Smatana</i>	
<u>Slovensko se rozhodlo zavést šrotovné</u>	27
28.2.2009 Právo str. 15 Ze zahraničí <i>(pro, ivi)</i>	
<u>Šrotovné pomohlo prodeji aut v Evropě více, než se čekalo</u>	28
25.2.2009 Hospodářské noviny str. 15 podniky a trhy <i>Václav Lavička</i>	
<u>Agentury krachují, není koho zaměstnat</u>	29
25.2.2009 Hospodářské noviny str. 20 Česko <i>Miroslav Petr</i>	
<u>O šrotovné zažádalo přes 105 tisíc lidí</u>	30
25.2.2009 Mladá fronta DNES str. 04 Kurzy a podniky	

	(čtk)	
<u>Auta Škoda v boji o německé šrotovné zatím prohrávají</u>		<u>31</u>
16.2.2009	E15 str. 01 Titulní strana <i>Igor Záruba</i>	
<u>Méně práce, ale vyšší platy</u>		<u>32</u>
12.2.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Ekonomika <i>JAN SŮRA</i>	
<u>Škoda vidí jen týdny dopředu</u>		<u>33</u>
24.3.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Ekonomika <i>JAROSLAV MAŠEK s přispěním Jana Sůry</i>	
<u>Volkswagen: Loňský rok byl rekordní</u>		<u>34</u>
13.3.2009	Hospodářské noviny str. 20 Svět <i>Vladimír</i>	
<u>V Unii se díky šrotovnému prodá nejméně milión aut</u>		<u>35</u>
13.3.2009	Právo str. 01 Titulní strana <i>Jiří Novotný</i>	
<u>Daří se jen vývozcům piva</u>		<u>36</u>
24.2.2009	Hospodářské noviny str. 17 Téma <i>Jan Záluský, Vladimír Kaláb, Miroslav Petr</i>	
<u>NA CO SE PTALI ÚČASTNÍCI FÓRA HN</u>		<u>37</u>
20.2.2009	Hospodářské noviny str. 04 Česko	
<u>Škoda Yeti se představí už v Ženevě</u>		<u>38</u>
13.2.2009	E15 str. 10 Byznys <i>Patrik Šilhavý</i>	
<u>Potíže trhu s auty doléhají na kraj</u>		<u>39</u>
10.2.2009	Mladá fronta DNES str. 03 Kraj Moravskoslezský <i>JAROSLAV BAĐURA</i>	
<u>Místo šrotovného dají Němci slevu zaměstnancům automobilek</u>		<u>40</u>
5.9.2009	Mladá fronta DNES str. 07 Ekonomika <i>LUCIE ROKOŠOVÁ</i>	
<u>„Manažeři umí jen rozkazovat“</u>		<u>41</u>
23.5.2009	Mladá fronta DNES str. 03 Kraj Liberecký <i>OLDŘICH SZABAN</i>	
<u>Propouštět už letos nechceme</u>		<u>42</u>
5.3.2009	Mladá fronta DNES str. 03 Lidé a podniky <i>Jaroslav Mašek</i>	
<u>Škoda sedlá čínského draka</u>		<u>43</u>
31.8.2010	Hospodářské noviny str. 02 Téma <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Odbyt škodovek v Německu se propadl</u>		<u>44</u>
15.7.2010	E15 str. 06 Byznys <i>Igor Záruba</i>	
<u>Škodovka: rekordní prodej i obavy</u>		<u>45</u>
18.6.2010	Mladá fronta DNES str. 02 Střední Čechy <i>(jit)</i>	
<u>Ruské šrotovné: česká Škoda je ve hře</u>		<u>46</u>
9.3.2010	E15 str. 06 Byznys	

<i>Jan Žižka</i>		
<u>Dopravci vyhlíží konci krize</u>		<u>47</u>
11.2.2010	E15 str. 02 Doprava a logistika <i>Alena Adámková</i>	
<u>Muž, který dokázal využít krize</u>		<u>48</u>
30.12.2009	Lidové noviny str. 13 Byznys/svět <i>PAVLA FRANCOVÁ</i>	
<u>Vývoz zachránily fabie. Naposledy</u>		<u>49</u>
8.12.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Ekonomika <i>(ism)</i>	
<u>Zahraniční obchod Česka v rekordu</u>		<u>50</u>
8.12.2009	Právo str. 03 Zpravodajství <i>Jakub Svoboda</i>	
<u>Co přijede v roce 2010</u>		<u>51</u>
2.12.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Auto - příloha <i>Roman Švidrnoch</i>	
<u>Vývozu pomohlo šrotovné v Německu</u>		<u>52</u>
7.11.2009	Lidové noviny str. 14 BYZNYS FIRMY <i>čtk</i>	
<u>Škoda chystá konkurenta Loganu</u>		<u>53</u>
5.11.2009	Hospodářské noviny str. 17 Podniky a trhy	
<u>Zisk Škody Auto klesl o dvě třetiny</u>		<u>54</u>
30.10.2009	Hospodářské noviny str. 17 Podniky a trhy <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Český průmysl se lehce vzpamatoval</u>		<u>55</u>
13.10.2009	Lidové noviny str. 13 Byznys <i>PAVLA KOZÁKOVÁ</i>	
<u>DALŠÍ PÁD Český průmysl ztratil 8,4 %</u>		<u>56</u>
13.10.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Ekonomika <i>(ČTK)</i>	
<u>Češi ztrácejí chuť na škodovky</u>		<u>57</u>
7.10.2009	Mladá fronta DNES str. 02 Domácí ekonomika <i>JIŘÍ SMETANA</i>	
<u>OTÁZKA PRO</u>		<u>58</u>
2.10.2009	Haló noviny str. 03 Z domova <i>(ici)</i>	
<u>Škodovka se připravuje na nejhorší. Chystá odstávky</u>		<u>59</u>
2.10.2009	Lidové noviny str. 01 Titulní strana <i>RADEK ŠALANDA</i>	
<u>Čeští top manažeři: Krizi pocítíme ještě příští rok</u>		<u>60</u>
17.9.2009	Hospodářské noviny str. 18 Téma HN <i>Jan Sochor</i>	
<u>Evropská unie se zvolna vzpamatovává z recese</u>		<u>61</u>
15.9.2009	E15 str. 18 Burzy a trhy	
<u>Strojírenským podnikům klesly o pětinu tržby</u>		<u>62</u>
14.9.2009	Mladá fronta DNES str. 02 Kraj Liberecký	

	(ČTK)	
<u>SAP: Tržby automobilek klesnou</u>		<u>63</u>
11.9.2009	E15 str. 12 Byznys >čtk	
<u>Autoprůmysl klesne o desetinu</u>		<u>64</u>
11.9.2009	Lidové noviny str. 15 BYZNYS DOMOV čtk	
<u>Pomůžte firmám i české šrotovné?</u>		<u>65</u>
11.9.2009	Mladá fronta DNES str. 02 Kraj Liberecký (os)	
<u>Češi se dál přou o šrotovné. Němci si chválí nižší emise</u>		<u>66</u>
10.9.2009	E15 str. 01 Titulní strana <i>Igor Záruba</i>	
<u>hospodářství se rekordně propadlo o 5,5 procenta</u>		<u>67</u>
9.9.2009	E15 str. 04 Události <i>Prokop Havel, Jiří Holuša</i>	
<u>Ceny bytů v srpnu stagnovaly, někde i mírně vzrostly</u>		<u>68</u>
9.9.2009	Hospodářské noviny str. 22 Reality <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Nabírat lidi? Ani omylem</u>		<u>69</u>
9.9.2009	Mladá fronta DNES str. 03 LIDÉ A PODNIKY <i>PAVEL P. NOVOTNÝ</i>	
<u>Šrotovné a ropa brzdí pád českého obchodu</u>		<u>70</u>
8.9.2009	Mladá fronta DNES str. 02 DOMÁCÍ EKONOMIKA (jsem)	
<u>Krise škodovky drtí desítky firem</u>		<u>71</u>
8.9.2009	Mladá fronta DNES str. 03 Střední Čechy <i>MARTINA KLAPALOVÁ</i>	
<u>Ve Škodě zřejmě rozdají výpovědi</u>		<u>72</u>
8.9.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Střední Čechy <i>EVA KUČEROVÁ</i>	
<u>Obchod s cizinou přes přebytky dál oslabuje</u>		<u>73</u>
8.9.2009	Právo str. 16 Trhy & ekonomika (svj, ČTK)	
<u>Průměrný plat v kraji: 20 600</u>		<u>74</u>
4.9.2009	Mladá fronta DNES str. 01 Kraj Liberecký (frk, ČTK)	
<u>Peníze na šrotovné v Německu došly</u>		<u>75</u>
3.9.2009	E15 str. 18 Zahraničí <i>Pavla Palaščíáková</i>	
<u>Štědré šrotovné v Německu končí, došly peníze</u>		<u>76</u>
3.9.2009	Lidové noviny str. 15 Byznys/svět čtk	
<u>Šrotovné v Německu končí, prodeje aut v USA rostou</u>		<u>77</u>
3.9.2009	Právo str. 14 Trhy & ekonomika (ČTK)	
<u>Nevím, jak analytici – já ve fabrice dělal</u>		<u>78</u>
4.4.2009	Lidové noviny str. 11 Horizont	

<u>Krise naruby v českých automobilkách</u>	<u>79</u>
26.2.2009 Magazín Mladé fronty DNES str. 10 Reportáž <i>JIŘÍ SOTONA</i>	
<u>Ivan Jukl: Zahraniční investory musejí vystřídat národní šampioni</u>	<u>80</u>
25.1.2010 E15 str. 16 Rozhovor <i>Jan Žižka</i>	
<u>VE ŠKODOVCE NEZŮSTAL KÁMEN NA KAMENI</u>	<u>81</u>
10.9.2009 Hospodářské noviny str. 16 česko <i>Vladimír Kaláb</i>	
<u>Nebudu žádný paňáca, vláda nebude pracovat podle pokynů stran</u>	<u>82</u>
7.5.2009 Mladá fronta DNES str. 06 ROZHOVOR <i>VILIAM BUCHERT</i>	

Anhänge

Anhang Nr. 2: Liste der Ergebnisse für „automobilový průmysl“ und „krise“ (Liste)



NEWTON MEDIA MONITORING

Přehled zpráv

<u>Ekonomická krize? Nejhůř bude na jaře, říká odborník</u>	1
24.8.2009 Mladá fronta DNES str. 03 Kraj Karlovarský JAROSLAVA ŠAŠKOVÁ	
<u>Nejhůř bude na jaře, říká odborník</u>	2
22.8.2009 Mladá fronta DNES str. 03 Kraj Plzeňský JAROSLAVA ŠAŠKOVÁ	
<u>Vývoz do Německa v ohrožení</u>	3
26.5.2009 Haló noviny str. 02 Z domova (mr)	
<u>Jeden bankrot za druhým</u>	4
2.4.2009 Mladá fronta DNES str. 01 Kraj Plzeňský (jak)	
<u>Vyráběli textil z lidských vlasů?</u>	5
4.3.2009 Lidové noviny str. 07 Svět PETR JANOUŠEK	
<u>Šrotovné by nakonec mohlo zabrat</u>	6
5.2.2009 Mladá fronta DNES str. 08 názory Petr Bystroň	
<u>GLOSY EUROPOSLANCE MILOSLAVA RANSORFA</u>	7
8.1.2009 Haló noviny str. 12 Evropská unie	
<u>Arabský investor získal podíl v Daimleru</u>	8
24.3.2009 E15 str. 18 Burzy & trhy Katrín Materna	
<u>KRÁTCE</u>	9
5.10.2010 Lidové noviny str. 20 Svět	
<u>Prodej aut v USA byl nejhorší za 27 let</u>	10
4.3.2009 Hospodářské noviny str. 19 Svět (čtk)	
<u>Prodej aut v Německu klesne příští rok až o deset procent</u>	11
3.12.2008 Hospodářské noviny str. 22 Svět (sch)	
<u>Proč jen auta v USA?</u>	12
6.10.2008 Lidové noviny str. 15 Byznys PAVLA FRANCOVÁ	
<u>Volkswagen také omezil výrobu</u>	13
25.2.2009 Haló noviny str. 11 Ekonomika	
<u>V Německu, Francii a Itálii se prodává méně aut</u>	14
3.6.2010 Lidové noviny str. 16 BYZNYS / SVĚT	

	<i>čtk</i>	
<u>V SRN loni stoupl prodej aut o čtvrtinu</u>		<u>15</u>
6.1.2010	Lidové noviny str. 19 Byznys/auto <i>čtk</i>	
<u>Prodej aut v Německu stoupl téměř o čtvrtinu</u>		<u>16</u>
6.1.2010	Právo str. 16 Trhy & ekonomika <i>(ČTK)</i>	
<u>Prodej aut v Německu v říjnu vzrostl o čtvrtinu</u>		<u>17</u>
4.11.2009	Lidové noviny str. 17 Byznys - svět <i>čtk</i>	
<u>Polovině šéfů automobilek snížila krize plat</u>		<u>18</u>
25.9.2009	Lidové noviny str. 17 Byznys/svět <i>čtk</i>	
<u>Češi to Evropě moc neosladí</u>		<u>19</u>
6.12.2008	Mladá fronta DNES str. 11 názory <i>Petr Robejšek</i>	