

Jedes fünfte Auto in China stammt von einer deutschen Konzernmarke

„Die Entwicklung des Automobillandes China seit Anfang des Jahrhunderts ist sehr eindrucksvoll. Vom Jahr 2001 – damals trat China der WTO bei – bis 2011 erhöhte sich die Pkw-Produktion in China von 700 000 auf 12,2 Millionen Einheiten. Die deutsche Automobilindustrie hat dieses rasante Wachstum erfolgreich begleitet: Jedes fünfte Auto, das in China verkauft wird, ist eine deutsche Konzernmarke. In Deutschland und China wurden 2011 insgesamt 18 Millionen Pkw produziert, das sind nahezu 30 Prozent der Welt-Pkw-Produktion“, sagte Klaus Bräunig, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), heute in Peking auf dem „2012 China Auto Forum“. Das Forum wird vom chinesischen Automobilverband CAAM veranstaltet und findet im Vorfeld der Automobilmesse „Auto China“ (25.4. - 2.5.2012) statt.

Gegenüber dem Jahr 2008 habe die deutsche Automobilindustrie ihre Pkw-Produktion in China im Jahr 2011 um mehr als 140 Prozent auf über 2,1 Millionen Einheiten erhöht, erklärte Bräunig. Die Pkw-Exporte von Deutschland nach China seien im gleichen Zeitraum um 160 Prozent auf 566000 Einheiten gestiegen. Der chinesische Markt, der 2011 ein Volumen von 12,2 Millionen aufwies und im laufenden Jahr auf rund 13 Millionen Pkw zulegen werde, biete noch erhebliches Potenzial.

„Gerade bei Premiumfahrzeugen haben deutsche Hersteller in China einen sehr guten Ruf hinsichtlich Design, Qualität, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verbrauchsoptimierung. Vier von fünf Premiumfahrzeugen, die 2011 in China neu zugelassen wurden, zählen zu deutschen Marken“, betonte der VDA-Geschäftsführer. Auch die deutschen Zulieferer hätten dank ihrer Innovationskraft und der Qualität ihrer Produkte einen erheblichen Anteil an diesem Erfolg.

Die zunehmende Globalisierung der Automobilindustrie führe zu weiteren gemeinsamen Interessen und Herausforderungen, auch wenn sich die Strukturen der chinesischen und deutschen Automobilindustrie noch deutlich unterscheiden.

Während die Exportquote der deutschen Automobilindustrie bei über 75 Prozent liege, sei die Exportquote der chinesischen Automobilindustrie mit drei Prozent noch niedrig. „Noch steht der hohe Inlandsbedarf im Vordergrund, doch mittel- und langfristig wird sich China zu einem Exportland von Pkw entwickeln“, so Bräunig. Daher seien offene Märkte auch für China zunehmend wichtig.

Zudem sollte auch China das UN ECE 1958 Agreement unterzeichnen, das die Voraussetzung für die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeug- und Teilezertifizierungen darstellt, die in weiten Teilen der Welt nutzbar sind. Bisher sind für China gesonderte Zertifizierungen notwendig. Auch bei der CO₂-Regulierung sollte sich China an internationalen Standards orientieren, meint Bräunig. Ein Unternehmen, das sowohl Autos nach China exportiert als auch dort produziert, sollte diese Kombination – wie weltweit üblich – auch bei der CO₂-Bewertung im Rahmen einer Gesamtflottenbetrachtung geltend machen dürfen. (ampnet/nic)