

BRANCHENFOKUS

12. August 2019

Deutsche Automobilindustrie: Herausforderungen

AUTOR
Dr. Stefan Mütze
Tel.: 0 69/91 32-38 50
research@helaba.de

REDAKTION
Dr. Stefan Mitropoulos

HERAUSGEBER
Dr. Gertrud R. Traud
Chefvolkswirt/
Leitung Research

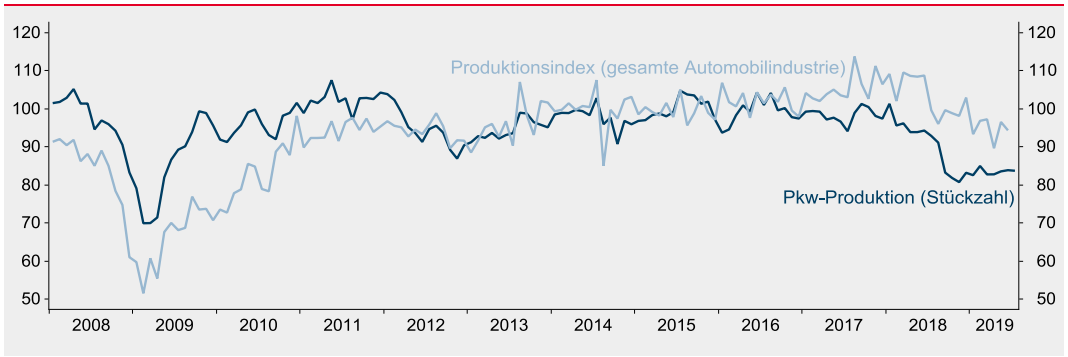
Helaba
Landesbank
Hessen-Thüringen
MAIN TOWER
Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
Telefon: 0 69/91 32-20 24
Telefax: 0 69/91 32-22 44

Die deutsche Automobilindustrie ist mit einer Reihe von Belastungen konfrontiert. Die weltweite Nachfrage sinkt und die Handelskonflikte belasten die Geschäftsaussichten. Zu den Kosten und dem Ansehensverlust durch den Dieselskandal kommen hohe Ausgaben für die Erforschung und Umsetzung neuer Antriebstechnologien, die die Ertragslage belasten.

Die deutsche Automobilindustrie durchlebt schwierige Zeiten. Das Geschäftsklima der Branche hat sich deutlich eingetrübt. Die Erzeugung von Personenkraftwagen ist im ersten Halbjahr 2019 um 12 % gesunken, nachdem bereits 2018 ein Rückgang der Inlandsproduktion um 9,3 % hingenommen werden musste. Wesentliche Ursache für den Einbruch ab September 2018 war die Änderung des Prüfverfahrens für Fahrzeuge. Seit dem 1. September 2018 müssen für alle neu zugelassenen Pkw zertifizierte WLTP-Messungen vorliegen. Deswegen kam es zu einem Genehmigungsstau und infolgedessen zu Produktionskürzungen. Nicht nur die Pkw-Produktion, auch die europäischen Neuzulassungen (vgl. Grafiken S. 2) normalisieren sich seitdem nur zögerlich. Der Produktionsindex, der auch den Nutzfahrzeugbau und einen Teil der Zulieferer einschließlich Qualitätsveränderungen erfasst, zeigt eine weniger ausgeprägte Entwicklung. Auf die weiteren in diesem Jahr umzusetzenden Änderungen des Testverfahrens sind die Fahrzeughersteller nach eigener Auskunft besser vorbereitet.

Automobilproduktion in Deutschland erholt sich nur zögerlich

Index: 2015 = 100, saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Die Publikation ist mit größter Sorgfalt bearbeitet worden. Sie enthält jedoch lediglich unverbindliche Analysen und Prognosen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Marktverhältnissen. Die Angaben beruhen auf Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität wir aber keine Gewähr übernehmen können. Sämtliche in dieser Publikation getroffenen Angaben dienen der Information. Sie dürfen nicht als Angebot oder Empfehlung für Anlageentscheidungen verstanden werden.

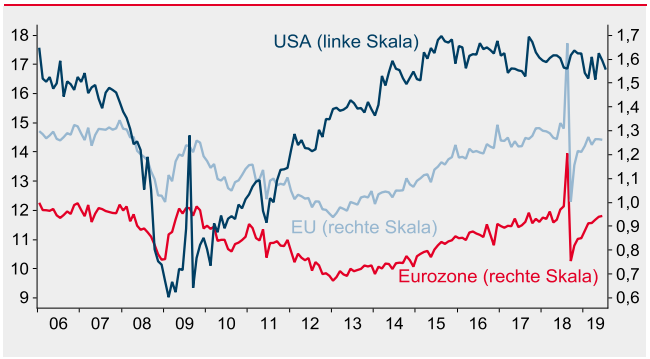
Wichtige Pkw-Märkte rückläufig

In weltweit wichtigen Automobilmärkten dürfte die Schrittfolge vorerst niedrig bleiben. In den USA ist seit dem Erreichen des Niveaus vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 trotz günstiger konjunktureller Rahmenbedingungen trendmäßig kein Mengenwachstum mehr zu verzeichnen. 2019 muss mit einem Rückgang von 1,5 % gerechnet werden. Während die Zahl der verkauften „Light Trucks“ zunimmt, sinkt der Absatz von Pkws deutlich. In der Europäischen Union sind die Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2019 um 3,1 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gesunken. Das Wachstum konzentriert sich zurzeit auf den deutschen Markt. Hierzulande sind die Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2019 immerhin um 1 % gestiegen. Der deutsche Kfz-Markt profitiert auch 2019 von positiven Rahmenbedingungen für den Konsum. Die realen Verbrauchsausgaben dürften mit 1,5 % lebhafter zulegen als das Bruttoinlandsprodukt. Tarifverdienste und Renten werden deutlich angehoben und die Beschäftigung legt weiter zu. Die Wirt-

schaftspolitik hat durch die Rückkehr zur paritätischen Finanzierung in der gesetzlichen Krankenversicherung, die „Mütterrente“, die Anhebung des Grundfreibetrages sowie des Kindergeldes für Entlastung gesorgt. Da die Inflationsrate dieses Jahr voraussichtlich nur 1,5 % beträgt, bleibt den privaten Haushalten auch real mehr in den Taschen. Aufgrund des WLTP-bedingt sehr niedrigen Niveaus im zweiten Halbjahr 2018 dürften die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 2019 um 2 % auf etwa 3,5 Millionen steigen. In anderen großen europäischen Märkten sind die Käufer zurückhaltender. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, wo die Neuzulassungen im Verlauf zuletzt leicht rückläufig waren. Der bevorstehende Brexit führt einerseits zu erhöhter Unsicherheit; andererseits sind vor dem geplanten EU-Austritt Ende Oktober vorgezogene Käufe möglich. Für die EU insgesamt sollte 2019 mit einem leicht schrumpfenden Markt gerechnet werden.

US-Markt: Ohne Dynamik

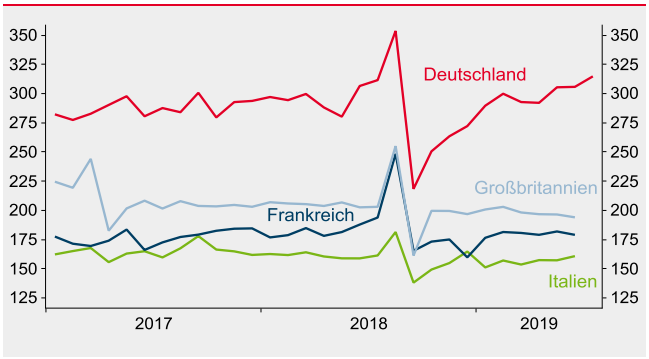
Verkäufe* in Millionen, saisonbereinigt — Pkw-Neuzulassungen pro Monat



*Light Vehicles Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

WLTP-Turbulenzen ausgestanden

Pkw-Neuzulassungen pro Monat, saisonbereinigt



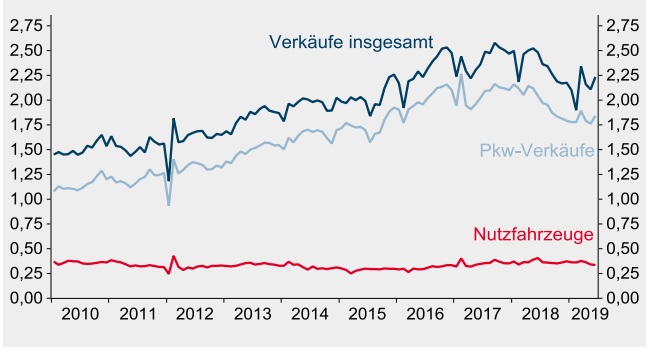
Quellen: Feri, Helaba Volkswirtschaft/Research

Chinesische Käufer verunsichert

In China hat der Handelsstreit mit den USA die Konsumenten verunsichert. 2018 ist es erstmals seit den neunziger Jahren zu einem Absatzrückgang gekommen. Im ersten Halbjahr 2019 sind die Neuzulassungen zweistellig unter ihrem Vorjahresniveau. Dabei muss noch berücksichtigt werden, dass viele Händler mit Rabatten versuchten, ihre Bestände zu verringern, bevor im Juli in vielen Städten schärfere Abgasnormen in Kraft traten. Auch der lange Zeit sehr dynamisch wachsende indische Pkw-Markt ist aktuell rückläufig. Immerhin setzt sich der Erholungsprozess in Brasilien fort.

Kein Wachstum mehr in China

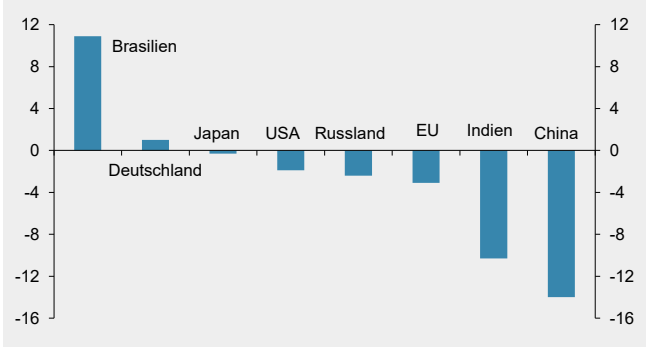
Verkäufe, Millionen pro Monat, saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Fast alle wichtigen Märkte im Minus

Neuzulassungen bzw. Verkäufe, Januar bis Juni 2019 gg. Vj., %



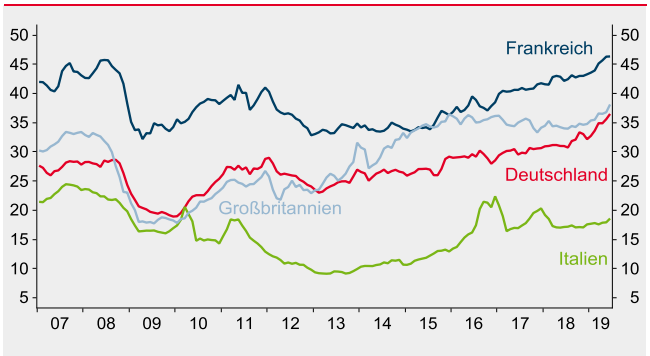
Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

2019: Globaler Absatzrückgang

Alles in allem dürfte der zyklische Abschwung 2019 zu einer Schrumpfung des globalen Pkw-Marktes um etwa 4 % führen. Sollten sich die Handelsstreitigkeiten noch verschärfen oder es Ende Oktober zu einem Hard-Brexit kommen, wäre mit einem weiteren kräftigen Rückgang der Produktion und der Nachfrage zu rechnen.

Wichtiger Nutzfahrzeugmarkt Frankreich wächst

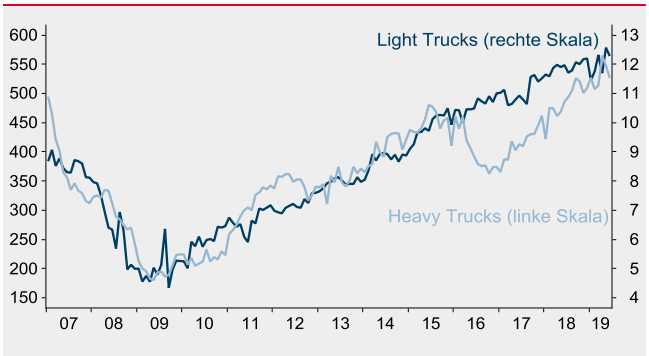
Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen, saisonbereinigt, Tausend pro Monat



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Nutzfahrzeuge in den USA wieder gefragt

Neuzulassungen in Tausend pro Jahr — in Millionen pro Jahr



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Im Gegensatz zu den Pkws hat sich die schwächere Konjunktur in Europa bislang kaum dämpfend auf den Absatz von Nutzfahrzeugen ausgewirkt. Deren Neuzulassungen sind im ersten Halbjahr 2019 in der EU um 5,8 % gestiegen. In Deutschland war der Zuwachs mit fast 14 % noch erheblich stärker. Aber auch der größte europäische Markt Frankreich legte um knapp 7 % zu. Selbst der Absatz in Großbritannien ist trotz der Verunsicherung durch den Brexit im ersten Halbjahr 2019 um gut 10 % gestiegen. Der US-Markt wächst sowohl im Schwerlastbereich als auch bei leichteren Fahrzeugen moderat, während der chinesische Nutzfahrzeugmarkt zurzeit rückläufig ist.

Zolldiskussion und „Hard-Brexit“ schädlich

Abkehr vom Freihandel: Irrweg

Die protektionistischen Tendenzen, die vor allem von den USA ausgehen, sind Gift für die stark globalisierte Automobilindustrie. Sie lebt davon, Modelle von gewählten Produktionsstandorten weltweit zu exportieren. Zölle verändern die Rentabilität dieser Standorte. Zwar ist der im Zuge des Handelskonflikts erhobene chinesische Strafzoll von 25 % für Fahrzeuge, die in den USA produziert werden, ausgesetzt. Solange es allerdings kein neues Handelsabkommen zwischen den USA und China gibt, ist dies vorläufig. Für deutsche Hersteller, die aus den USA nach China exportieren, bringt es eine erhöhte Unsicherheit. Deutlich größere Auswirkungen auf die deutschen Hersteller hätten die von der amerikanischen Regierung immer wieder angedrohten Autozölle auf europäische Exporte. Gelingt es nicht, solche Handelshemmnisse zu vermeiden, bleibt den Unternehmen nur die Anpassung ihrer Wertschöpfungsketten, um Kostensteigerungen abzufedern. Für die Konsumenten führen Zölle zu Preissteigerungen, die eine Kaufzurückhaltung zur Folgen haben können.

Zusätzliche Unsicherheit geht von der Drohung der britischen Regierung aus, Ende Oktober 2019 notfalls unter Inkaufnahme eines „Hard-Brexit“ aus der EU auszuscheiden. Von den knapp 4 Millionen Personenkraftwagen, die 2018 aus Deutschland heraus exportiert wurden, gingen allein 666 000 (16,7 %) nach Großbritannien, mehr als in die USA oder China (vgl. Grafik S. 4). Im Jahr des Brexit-Votums 2016 wurden noch knapp 800 000 Personenkraftwagen auf die britische Insel exportiert. Die Pfundabwertung und erhöhte Unsicherheit haben zu diesem Rückgang beigetragen. Sollte der freie Warenverkehr über den Ärmelkanal nennenswert eingeschränkt werden, müssten auch Produktionsstandorte überdacht werden.

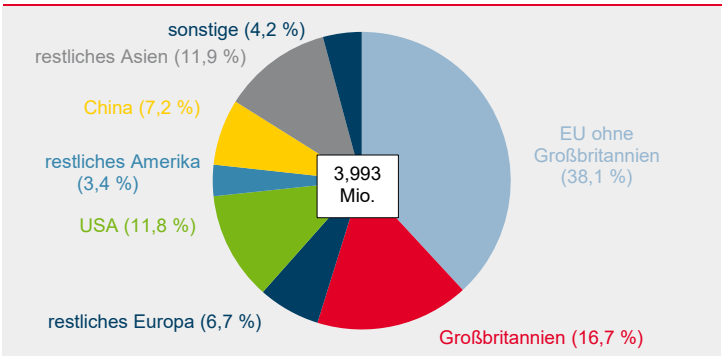
Investitionen in die Zukunft

Die deutsche Automobilindustrie steht in den nächsten Jahren vor weiteren Herausforderungen. Die Elektromobilität gewinnt bei allen Herstellern rasant an Bedeutung. Große Investitionen sind in jüngster Zeit angekündigt worden. Allerdings ist diese Technik noch nicht ausgereift. Die Ladenetzinfrastruktur ist in vielen Ländern nicht ausreichend. Die Reichweite der Batterien – insbesondere bei extremen Witterungslagen – ist begrenzt. Zukünftige Batteriegenerationen, die Post-Lithium-Ionen-Systeme, dürften aber hier für erhebliche Verbesserungen sorgen. Bislang besteht bei den Kunden allerdings noch eine erhebliche Skepsis. Als Übergangslösung wird vielfach die

Hybrid-Technologie angesehen. Aber auch Alternativen wie die Brennstoffzelle oder E-Fuels werden insbesondere für den Nutzfahrzeugbereich weiterentwickelt. Die Chancen hierfür sind gestiegen, nachdem die Bundesregierung Wasserstoff ins Zentrum ihrer Pläne für die Energiewende zu rücken scheint. Dieser wird aus erneuerbaren Quellen durch Elektrolyse gewonnen. Der Wasserstoff kann direkt in Brennstoffzellen oder weiterverarbeitet als E-Fuels eingesetzt werden. Darüber hinaus besitzen Innovationsbereiche wie die Digitalisierung, die Vernetzung der Fahrzeuge sowie das autonome Fahren eine hohe Priorität.

Trotz Rückgängen: Großbritannien wichtigste Destination

Deutsche Pkw-Exporte nach Zielländern, 2018



Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

Elektromobilität gewinnt an Bedeutung

Der Elektroanteil (inklusive Hybrid) an allen Fahrzeugen in Deutschland hat sich im ersten Halbjahr 2019 auf 7,3 % deutlich erhöht (Vorjahr: 4,2 %). Die EU erreichte im ersten Quartal einen Anteil in etwa gleicher Höhe. Deutschland hat seinen bisherigen Rückstand damit aufgeholt. Bei den in Europa zugelassenen Elektrofahrzeugen sind die deutschen Konzernmarken mit hohen Marktanteile vertreten.

Innovative Produkte sind zentral, um den Umsatz zu steigern und höhere Margen zu erzielen. Die deutsche Automobilindustrie hat gute Chancen, den Strukturwandel erfolgreich zu bewältigen. Für den hiesigen Standort spricht die Agglomeration von Fahrzeugbau und wichtigen Zulieferern. Dies ermöglicht eine kooperative Forschung und Entwicklung. Die Ausbildung der Fachkräfte ist überdurchschnittlich. Allerdings verursacht der Fachkräftemangel teilweise Probleme. Der deutsche Fahrzeugbau ist forschungs- und innovationsstark. Während der deutsche Kraftfahrzeugbau knapp ein Viertel zu den gesamten Industrieumsätzen beisteuert, dominiert die Branche mit einem Anteil von fast 43 % die FuE-Gesamtaufwendungen der deutschen Wirtschaft. Auch die Patentaktivitäten können sich sehen lassen: Im Zukunftsbereich Elektromobilität und Hybridantrieb kommt weltweit jedes dritte Patent aus Deutschland. In den Geschäftsfeldern vernetztes und automatisiertes Fahren sind es nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) sogar fast 50 %.

Belastungen der Ertragslage setzen sich fort

Um den Strukturwandel zu bewältigen, sind hohe Investitionen für die Neuentwicklung alternativer Antriebstechnologien erforderlich. Dies belastet die Margen der Unternehmen. Zusätzlich wirken sich die globalen Handelskonflikte mit höheren Zöllen sowie die aus dem Diesel-Skandal resultierenden Kosten negativ aus. In diesem Umfeld ist es notwendig, dem Margendruck entgegenzuwirken. Wesentliches Instrument hierzu sind Kostensenkungen, die mit der Verringerung von Personal einhergehen. Im Vorjahresvergleich ist die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie noch leicht im Plus. Die Unternehmen haben allerdings die Zahl der in Zeitarbeiter bereits reduziert. Insbesondere Zulieferer haben zuletzt weitere Personalkürzungen angekündigt. Darüber hinaus werden die Komplexität im Produktportfolio reduziert und Ausstattungsvarianten reduziert.

Strukturwandel bei Zulieferern

Die voraussichtlich rasche Marktdurchdringung der elektrischen Antriebstechnologie fordert auch die Zulieferer. Das Geschäft mit Teilen für Verbrennungsmotoren verliert an Bedeutung; neue Produktideen müssen entwickelt werden. Besonders gefährdet sind kleinere Zulieferer mit einer starken Konzentration auf die Verbrennungstechnologie. Auch ein moderater Anstieg der Insolvenzen im Zulieferbereich ist nicht auszuschließen.

Branchenprognosen Deutschland

	2017	2018	2019p	2020p
	Nettoproduktion, % gg. Vj.			
Produzierendes Gewerbe	3,3	0,9	-2,0	2,0
Verarbeitendes Gewerbe	3,5	1,1	-3,0	2,2
Ernährungsgewerbe	1,6	-0,3	1,4	1,0
Nahrungs- u. Futtermittel	2,1	-1,0	1,7	1,0
Getränke	-1,4	3,9	-0,5	1,0
Chemie (insgesamt)	2,8	3,7	-5,7	2,0
Chemieindustrie (ohne Pharma)	1,7	-2,1	-2,5	2,0
Pharmaindustrie	5,6	17,1	-13,0	4,0
Stahlindustrie	2,1	-2,5	-4,0	3,0
Elektroindustrie	5,9	1,8	-5,0	2,5
DV-Geräte, elektr./opt. Geräte	6,9	2,0	0,0	2,5
Elektr. Ausrüstungen	5,2	1,6	-8,0	2,5
Maschinenbau	4,5	2,3	-2,0	2,5
Automobilindustrie	3,1	-1,7	-6,0	3,0
Einzelhandel (realer Umsatz)	3,6	1,6	2,0	1,5

kalenderbereinigt
Quellen: Feri, Macrobond, Prognosen: Helaba Volkswirtschaft/Research ■