

BRANCHENFOKUS

17. Dezember 2018

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

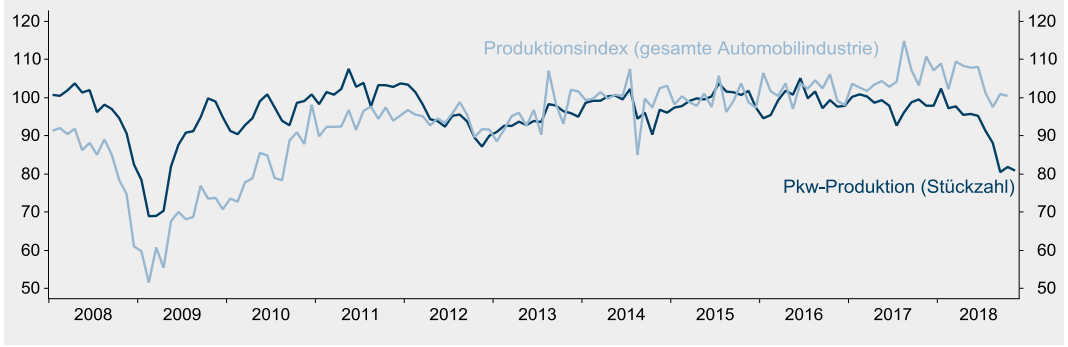
Helaba
Landesbank
Hessen-Thüringen
MAIN TOWER
Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
Telefon: 0 69/91 32-20 24
Telefax: 0 69/91 32-22 44

Die deutsche Automobilindustrie ist einer Reihe von Belastungen ausgesetzt. Die weltweite Nachfrage verläuft derzeit wenig dynamisch und die Zolldiskussion ist noch nicht ausgestanden. 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 in den ersten elf Monaten 2018 um 8,6 % gesunken. Der Produktionsindex, der die gesamte Automobilindustrie einschließlich Qualitätsveränderungen erfasst, hat im Zeitraum bis Oktober zumindest stagniert. Wesentliche Ursache für das zuletzt schlechte Abschneiden der Branche ist ein neues Prüfverfahren für Fahrzeuge. Seit dem 1. September 2019 müssen für alle neu zugelassenen Pkw zertifizierte WLTP-Messungen vorliegen.[1] Hierbei kam es zu einem Genehmigungsstau und infolgedessen zu Produktionskürzungen. Die Kunden mussten sich zurückhalten. Die Pkw-Neuzulassungen lagen im November um fast 10 % unter dem Niveau des Vorjahres, in kumulierter Rechnung hat sich das Plus in den ersten elf Monaten auf 0,4 % reduziert.

Neues Prüfverfahren drückt Automobilproduktion in Deutschland

Index: 2015 = 100, saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

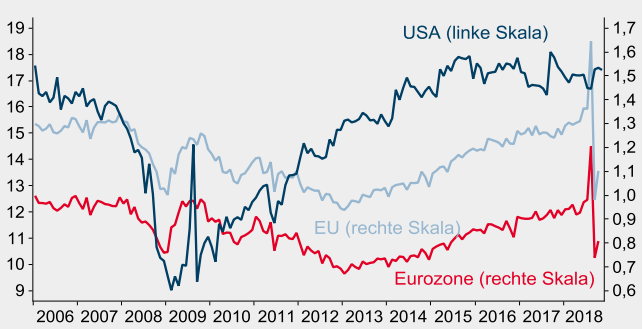
Die Entwicklung in Deutschlands wichtiger Branche hat im dritten Quartal Wirtschaftswachstum verhindert. Das Bruttoinlandsprodukt sank um 0,2 % gegenüber den drei Monaten zuvor. Die Automobilindustrie dürfte die Wirtschaftsleistung um 0,3 Prozentpunkte gebremst haben. Bei einem Anteil an der gesamten deutschen Wertschöpfung von 4,3 % sank die Produktion der Branche im dritten Quartal um 6,6 %. Darüber hinaus strahlte die Einschränkung der Fahrzeugproduktion auch auf andere Branchen des Verarbeitenden Gewerbes aus. Die Produktion in der Elektroindustrie war zuletzt tendenziell rückläufig, ähnlich wie in der Stahlindustrie. Immerhin stabil ist dagegen die Entwicklung im Maschinenbau und in der chemischen Industrie. Mit der zunehmenden Implementierung des Prüfverfahrens dürfte es ab dem vierten Quartal zu einer positiven Gegenbewegung kommen. Automobilproduktion und Bruttoinlandsprodukt werden wieder steigen.

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.

[1] Für leichte Nutzfahrzeuge werden diese Tests im kommenden Jahr verpflichtend.

USA: Vorkrisenniveau erreicht

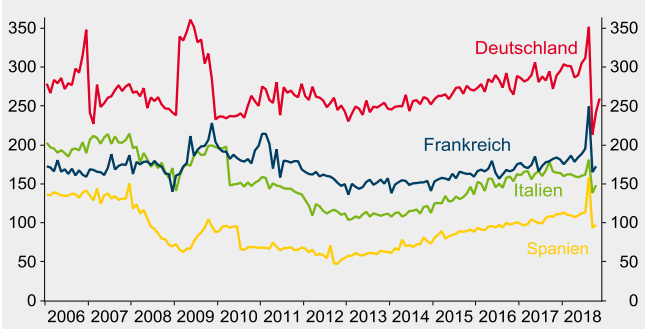
Verkäufe* in Millionen, saisonbereinigt — Pkw-Neuzulassungen pro Monat



*Light Vehicles Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Genehmigungsstau wirkt sich aus

Pkw-Neuzulassungen pro Monat, saisonbereinigt



Quellen: Feri, Helaba Volkswirtschaft/Research

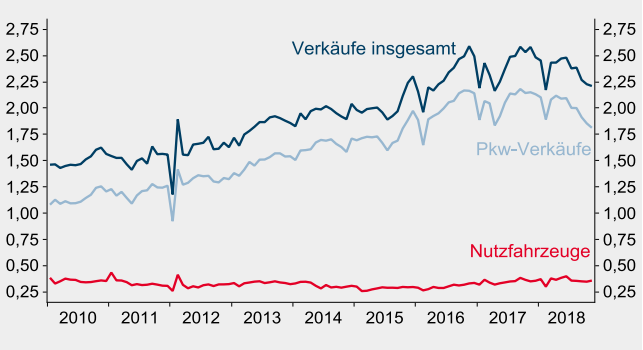
Wichtige Pkw-Märkte ohne Wachstum

Chinesischer Pkw-Markt schrumpft

In weltweit wichtigen Märkten dürfte die Schrittfolge vorerst niedrig bleiben. So ist in den USA das Niveau vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 erreicht, ähnlich wie in der Eurozone unter Ausklammerung des WLTP-Effektes. Damit wird es zunehmend schwieriger, Wachstum zu generieren. Nur wenige Staaten wie Italien liegen noch unter dem Vorkrisenniveau. Hier bremst allerdings die schwache Einkommensentwicklung der Konsumenten die Fahrzeugnachfrage. In China ist das Wachstum der Kraftfahrzeugverkäufe Mitte 2016 zum Stillstand gekommen. 2018 ist sogar mit einem Rückgang von rund 3 % zu rechnen. Zuletzt dürfte der Handelsstreit zwischen den USA und China die Käufer weiter verunsichert haben. Hoffnungsträger der Branche sind zurzeit die Schwellenländer Brasilien und Russland, die – ausgehend von einem niedrigen Niveau – hohe Zuwächse aufweisen. Zwar haben beide Länder die schwere Rezession überwunden. Gleichwohl bleibt das Wirtschaftswachstum dort verhalten, was die weitere Entwicklung der Pkw-Märkte eher bremsen dürfte. Deutlich größer ist der indische Markt, der weiterhin dynamisch expandiert.

Kein Wachstum mehr in China

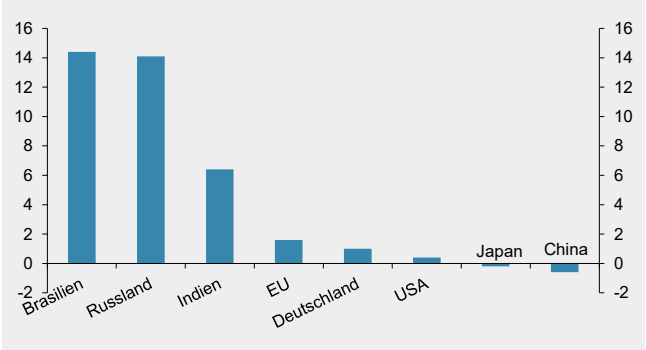
Verkäufe, Millionen pro Monat, saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Schwellenländer mit hohem Absatz

Neuzulassungen bzw. Verkäufe, Januar bis Oktober 2018 gg. Vj., %



Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

Das Marktwachstum 2019 wird stark von der Entwicklung der Handelsstreitigkeiten abhängen. Sollte es zu keiner weiteren Verschärfung kommen, wird der Pkw-Weltmarkt 2019 mit schätzungsweise 1 % moderat zulegen, nach einer schwarzen Null in diesem Jahr. Etwas geringere Impulse gehen von den Schwellenländern aus. Der chinesische Automarkt dürfte sich erholen. Europa wird u.a. von der deutschen Entwicklung stimuliert. Ein Hard-Brexit oder höhere Handelszölle dürften zu wesentlich schwächeren Ergebnissen führen.

Wirtschaftspolitik entlastet 2019 deutsche Verbraucher

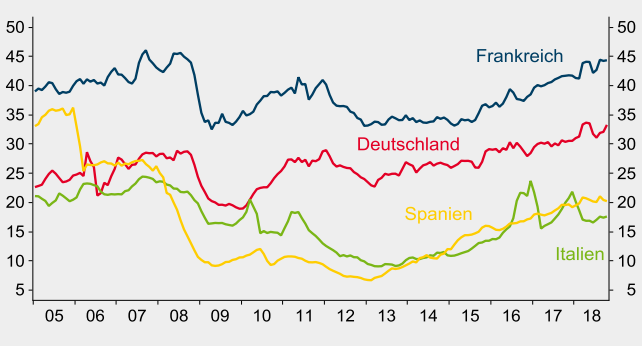
Der deutsche Kfz-Markt wird 2019 von positiven Rahmenbedingungen für den Konsum profitieren. Zwar dürfte das hiesige Wirtschaftswachstum mit 1,5 % etwas niedriger ausfallen als 2018 (1,6 %). Allerdings wird der Konsum maßgeblich zum Wirtschaftswachstum beitragen. Die realen Verbrauchsausgaben sollten mit 1,6 % lebhafter zulegen als 2018 (1,2 %). Die Tarifverdienste werden

deutlich angehoben und die Beschäftigung legt 2019 weiter zu. Entlastungen gehen von der Wirtschaftspolitik aus: Die Rückkehr zur paritätischen Finanzierung der Beiträge in der gesetzlichen Krankenversicherung reduziert die Abzüge der Arbeitnehmer und Rentner um nahezu 7 Mrd. Euro. Zudem steigen 2019 die monetären Sozialleistungen durch die erweiterte „Mütterrente". Daneben werden der Grundfreibetrag, das Kindergeld sowie die Eckwerte im Einkommensteuertarif angepasst und die Renten dürften wesentlich stärker zulegen als die Inflationsrate. In der Summe erhöht dies die verfügbaren Einkommen 2019 um nominal fast 4 %. Die Verbraucherpreise dürften mit gut 2 % ähnlich stark zulegen wie 2018. So ist es nicht verwunderlich, dass das GfK-Konsumklima trotz jüngster Rückgänge noch positiv ausfällt. Die Verbraucher erwarten steigende Einkommen und möchten diese auch verausgaben.

Die Rahmenbedingungen für den Automobilmarkt sind damit günstig, zumal die Benzinpreise zuletzt wieder gesunken sind. Der Ölpreis notiert niedriger und die Transportkosten dürften mit der Normalisierung der Wasserstände wichtiger deutscher Flüsse ebenfalls zurückgehen. Als geschäftsankurbelnd werden sich zudem die hohen Rabatte der Hersteller zum Umstieg auf neuere Modelle auswirken. Die im nächsten Jahr wirksam werdenden Fahrverbote dürften sich damit positiv auf den Absatz der Automobilindustrie auswirken. Nachdem die deutschen Neuzulassungen 2018 voraussichtlich stagnierten, ist für 2019 ein Anstieg von 2 % auf 3,5 Millionen Pkw zu erwarten.

Wichtiger Nutzfahrzeugmarkt Frankreich wächst

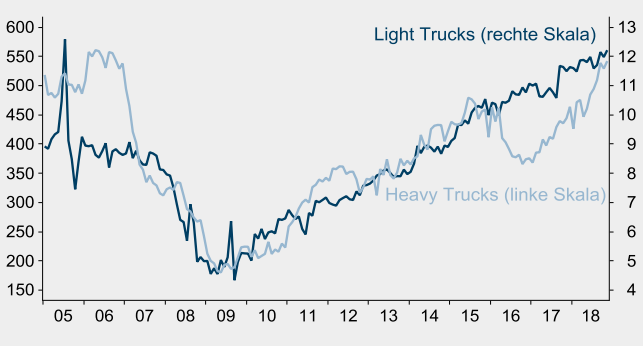
Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen, saisonbereinigt, Tausend pro Monat



Quellen: Macrobond, Helaba Volkswirtschaft/Research

Schwerlaster in den USA wieder gefragt

Neuzulassungen in Tausend pro Jahr | in Millionen pro Jahr



Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

Die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen in der EU sind in den ersten zehn Monaten 2018 um knapp 4 % gestiegen. Der größte Markt Frankreich legte in diesem Zeitraum wie Deutschland um 5,4 % zu, während der Absatz in Großbritannien u.a. aufgrund der Verunsicherungen durch den Brexit um 2,2 % schrumpfte. Im gleichen Ausmaß sanken auch die Neuzulassungen in Italien. Zweistellig expandierte der polnische Markt (12,6 %). Die konjunkturelle Beruhigung in der Eurozone dürfte sich 2019 dämpfend bei Nutzfahrzeugen auswirken, zumal auch hier das Vorkrisenniveau EU-weit erreicht ist. Der US-Markt im Schwerlastbereich hat sich nach dem Einbruch 2016 erholt und wächst aktuell zweistellig.

Zolldiskussion schädlich für alle

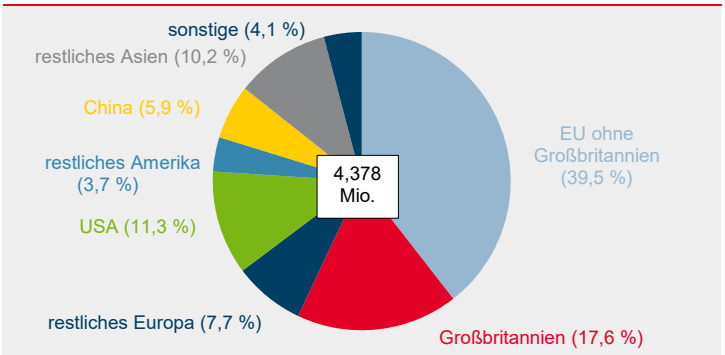
Abkehr vom Freihandel wäre Irrweg

Die protektionistischen Tendenzen, die vor allem von den USA ausgehen, sind weltweit Gift für die Automobilindustrie. Bereits die US-Zölle auf Aluminium und Stahl haben zu erheblichen Produktionskostensteigerungen für Fahrzeughersteller vor Ort geführt. Zudem werden Fahrzeuge, die aus den USA nach China exportiert werden, dort noch mit einem Importzoll von 40 % belastet. Dies trifft nicht nur US-Firmen wie Ford, sondern auch deutsche Hersteller, die in den USA produzieren. Immerhin soll der enthaltene Strafzoll von 25 % ab 1. Januar für drei Monate ausgesetzt werden. Dramatisch wären die Auswirkungen, sollten die von der amerikanischen Regierung immer wieder angedrohten Autozölle auf europäische Exporte in Kraft treten. Das ifo Institut hat zwar nur einen negativen Effekt auf das deutsche Bruttoinlandsprodukt von 0,2 % berechnet. Der wirtschaftliche

Schaden könnte allerdings größer ausfallen, sollten die Kapitalmärkte negativ reagieren und sich das Geschäftsklima deutlicher eintrüben. Gelingt es nicht, Handelshemmnisse wieder abzubauen, bleibt den Unternehmen nur die Anpassung ihrer Wertschöpfungsketten, um die kurzfristig eintretenden Kostensteigerungen abzufedern. Zölle führen zu Preissteigerungen; auch Konsumenten werden die Verlierer dieser Politik sein. Eine zusätzliche Unsicherheit geht mit dem Brexit einher: Von den knapp 4,4 Millionen Personenkraftwagen, die 2017 aus Deutschland heraus exportiert wurden, gingen allein 769 000 (17,6 %) nach Großbritannien, mehr als in die USA oder China. Sollte der freie Warenverkehr über den Ärmelkanal eingeschränkt werden, müsste Standorte überdacht werden.

Großbritannien wichtige Exportdestination

Deutsche Pkw-Exporte nach Zielländern, 2017



Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

Investitionen in die Zukunft

Die deutsche Automobilindustrie steht in den nächsten Jahren vor großen 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 noch nicht ausreichend. Die Reichweite der Batterien – insbesondere bei extremen Witterungslagen – ist weiterhin begrenzt. Die zukünftigen 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 werden weiterentwickelt. Darüber hinaus besitzen Innovationsbereiche wie die Digitalisierung, die Vernetzung der Fahrzeuge sowie das autonome Fahren eine hohe Priorität. Wichtig bleibt zudem die Gewichtseinsparung durch verbesserte Materialien sowie Energiespartechnologien.

Deutsche Marktposition bei Elektromobilität erfreulich

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 (Elektro- und Elektronikindustrie, Maschinenbau, Stahl, Kunststoff). Dies ermöglicht eine kooperative Forschung und Entwicklung hierzulande. Die Ausbildung der Fachkräfte ist überdurchschnittlich. Allerdings verursacht der zunehmende 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 44 % 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 50 %. Damit ist Deutschland jeweils auf Platz 1. Zwar ist der Anteil der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb mit knapp 5 % inklusive Hydbriden noch gering; der Marktanteil der deutschen Konzernmarken ist allerdings – entgegen der öffentlichen Wahrnehmung – mit der Hälfte in Europa und zwei Dritteln in Deutschland bereits heute hoch.

Belastungen der Ertragslage setzen sich fort

Um den Strukturwandel zu bewältigen, sind hohe Investitionen für die Neuentwicklung alternativer Antriebstechnologien erforderlich. Dies belastet die Margen in der Automobilindustrie. Zusätzlich wirken sich die globalen Handelskonflikte mit höheren Zöllen sowie die aus dem Diesel-Skandal resultierenden Kosten negativ aus. Im dritten Quartal 2018 kamen noch Erlösausfälle und erhöhte Kosten durch das neue Abgasprüfverfahren WLTP hinzu. Trotzdem konnten die deutschen Hersteller nach einer Analyse der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft EY im dritten Vierteljahr noch eine Marge von 5,8 % erzielen. Zwischen Januar und September lag diese sogar bei 7,2 %, und damit noch vor der japanischen Konkurrenz (6,8 %). Zumindest die Schwierigkeiten mit dem neuen Abgasprüfverfahren dürften im nächsten Jahr wegfallen.

In diesem Umfeld ist es notwendig, dem Margendruck entgegenzuwirken. Wesentliches Instrument hierzu sind Kostensenkungen, die mit der Verringerung von Personal einhergehen. Teilweise werden zudem die Komplexität im Produktportfolio reduziert und Ausstattungsvarianten reduziert.

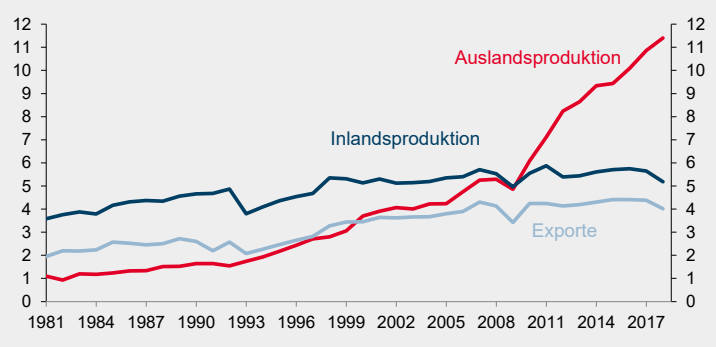
Mittelfristig begrenzte Wachstumschancen

Höherwertige Fahrzeuge steigern Umsätze

Auch wenn das Wachstum in den Industrieländern einen Gang zurückschaltet hat, bestehen mittelfristig weitere Expansionschancen. Wachstum wird nicht nur durch größere Stückzahlen generiert. Die zunehmende Wertschöpfung im Automobil sowie der Strukturwandel zu höherwertigen Fahrzeugen kommen den Unternehmen ebenfalls zugute. Dies zeigt der Produktionsindex, der sich langfristig günstiger entwickelt als die Stückzahlen. Die Dynamik des Automobilmarktes in den Schwellenländern wird unabhängig von zyklischen Schwankungen auch in Zukunft höher ausfallen als in den Industrieländern. Grund ist die nach wie vor niedrigere Kraftfahrzeug-Dichte pro Tausend Einwohner (USA: 821; Deutschland: 593, China: 118, Indien: 22). Die deutsche Automobilindustrie hat weiterhin gute Chancen, hiervon zu profitieren.

Nur Auslandsproduktion steigt dynamisch

Deutsche Automobilindustrie, Millionen Stück



Quellen: VDA, Helaba Volkswirtschaft/Research

In den letzten Jahren ist die Beschäftigung in der Branche in Deutschland kontinuierlich gestiegen, obwohl die Produktion im Ausland deutlich stärker zulegte als im Inland. Der Strukturwandel hin zur Elektromobilität dürfte vorerst zu mehr Investitionen führen. Dies stabilisiert die Beschäftigung im Inland. Das Auslaufen des Verbrennungsmotors, mit dem eine höhere Wertschöpfung verbunden ist, wird die Beschäftigungschancen dann tendenziell verschlechtern. Neue Arbeitsplätze entstehen allerdings mit der größeren Wertschöpfung durch die Digitalisierung, das autonome Fahren und zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen. ■