



## Aktueller Kommentar



### Automobilindustrie: Die Ruhe vor dem nächsten Sturm

20. Januar 2010

**Die globale Automobilindustrie blickt auf ein turbulentes Jahr zurück. Auf die tiefe Branchenrezession reagierten viele Regierungen mit Subventionsprogrammen. Dies führte 2009 zu höchst unterschiedlichen Marktergebnissen. Die globale Automobilkonjunktur hat in den letzten Monaten zwar die Talsohle durchschritten, das Auslaufen der Stützungsmaßnahmen sowie die Überkapazitäten in der Branche deuten aber auf weitere Spannungen im Jahr 2010 und auch danach hin.**

Anfang 2009 sah es so aus, als würde die globale Autonachfrage in ein noch tieferes Loch fallen als schon im Jahr zuvor. Bereits 2008 rutschte die Branche in die Rezession, die sich nach der Pleite von Lehman Brothers verschärfte; für 2009 schien ein zweistelliger Rückgang des globalen Neuwagenabsatzes programmiert. Wegen der in vielen Ländern großen wirtschaftlichen und politischen Bedeutung der Branche wollten die Regierungen diesem Einbruch nicht tatenlos zusehen und legten milliardenschwere Subventionsprogramme zur Stützung der Nachfrage auf, die zudem relativ leicht politisch durchzusetzen waren. Deutschland war hierbei Vorreiter und mit der EUR 5 Mrd. teuren Abwrackprämie besonders spendabel. Viele europäische Staaten, die USA, China und andere Länder folgten dem deutschen Beispiel.

Die Subventionen haben in den einzelnen Märkten die Nachfrage gestützt, die Marktergebnisse fielen jedoch sehr unterschiedlich aus, da die Förderhöhe und die konjunkturelle Ausgangslage verschieden waren. Am erfolgreichsten waren die Maßnahmen in China: Die Pkw-Nachfrage ist 2009 aufgrund verschiedener Stimuli um über 40% expandiert. Am anderen Ende der Skala stehen etwa die USA oder Spanien, wo der Absatz jeweils um rd. ein Fünftel gesunken ist. Die Förderprogramme haben „lediglich“ einen noch stärkeren Rückgang der Nachfrage verhindert. Allerdings hatte hier die Immobilienmarktkrise zuvor auch besonders heftig gewütet und den Automarkt mit in den Abwärtsstrudel gezogen. Unter dem Strich lag das globale Minus beim Pkw-Absatz 2009 nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

#### Talsole durchschritten, aber Risiken bleiben im Markt

In den meisten Automobilmärkten der Welt wurde die konjunkturelle Talsole in den letzten Monaten durchschritten. Dies gilt vor allem für das Pkw-Segment, während sich die Nkw-Konjunktur noch nicht stabilisiert hat. Der Nachfrageimpuls, der durch die Förderprogramme ausgelöst wurde, könnte in eine sich selbst tragende Erholung übergehen. Das Wort Aufschwung wäre aber zu stark. Dafür sind die erwarteten Wachstumsraten zu klein. Gerade von Westeuropa sollte man für 2010 keine Wunder erwarten, denn mit dem Wegfallen der Subventionen werden einige Märkte – zumindest temporär – wieder einen Dämpfer erfahren. Auch in China dürfte sich die Zuwachsrate 2010 eher in der Größenordnung von „nur“ 10% bewegen. In den USA ist ein zweistelliges Plus möglich, allerdings von sehr niedriger Basis.

#### Deutsche Automobilwirtschaft erneut gespalten

Die deutsche Autokonjunktur stand 2009 ganz im Zeichen der Abwrackprämie – und wird es zwangsläufig 2010, mit umgedrehtem Vorzeichen, wieder tun. Nach dem Plus bei den Pkw-Neuzulassungen von 23% im letzten Jahr könnte die Nachfrage 2010 um bis zu 30% schrumpfen. Besonders die Segmente, die 2009 erfolgreich waren, stehen 2010 auf der Verliererseite: Private Kunden werden weniger Autos nachfragen, und es werden durchschnittlich wieder größere Autos und mehr Diesel-Pkw gekauft. Dies begünstigt – relativ gesehen – die deutschen Premiumanbieter, während das Volumensegment starke Kopfschmerzen bereiten wird. Daher dürfte es den Importeuren kaum gelingen, ihre gerade erst gewonnenen Marktanteile zu behaupten.

Deutsche Autohersteller und ihre Zulieferer könnten dann mit einem blauen Auge davon kommen, indem sie den Einbruch des Inlandsmarktes durch den wieder anziehenden Export kompensieren. Schließlich lag die Exportquote der deutschen Autobauer 2009 immer noch bei knapp 70%. Weil sich im Ausland die Nachfrage nach größeren Autos besser entwickeln dürfte, sind die Premiumanbieter auch hier im Vorteil. Die inländische

Produktion wird auf jeden Fall wieder steigen. Richtig ernst wird es 2010 dagegen für den Kfz-Handel und die Werkstätten. Ihnen fehlt zum einen das Exportventil. Zum anderen wird durch das Ende der Abwrackprämie nicht nur das Neuwagen-, sondern auch das Gebrauchtwagen- und Werkstattgeschäft beeinträchtigt. Durch den Erfolg der Abwrackprämie im letzten Jahr fehlen 2010 nicht nur zwei Millionen potenzielle Gebrauchtwagenkäufer, sondern ebenso viele alte Autos, die repariert werden müssen.

### Fundamentalproblem der Überkapazitäten bleibt erhalten

Wenn man bedenkt, dass sich die globale Automobilindustrie in den letzten knapp zwei Jahren in der tiefsten Krise ihrer Geschichte befand, ist die aktuelle Stimmung in der Branche – etwa auf der aktuellen Detroit Motor Show – erstaunlich optimistisch. Hierfür gibt es wegen der Erholung einzelner Märkte zwar auch berechtigte Gründe. Aber mit den weiterhin global bestehenden Überkapazitäten ist ein Fundamentalproblem der Branche nach wie vor virulent. Nennenswerte Kapazitätsanpassungen erfolgten bislang ausschließlich in den USA. Gleichzeitig werden vor allem in Asien, aber auch in den USA neue Werke gebaut oder geplant. Damit bleiben die Angebotsüberhänge bestehen, obwohl die globale Autonachfrage in den nächsten Jahren weiter wachsen wird. Ein notwendiges Gesundshrumpfen wurde durch die Subventionen verhindert. Der Preis dafür ist anhaltend hoher Wettbewerb und Preisdruck. Der nächste Sturm in der Branche ist also programmiert und wird – wenn es die Politik zulässt – auch Opfer fordern.

Die Aktuellen Kommentare im Audio-Format finden Sie [hier...](#)



Eric Heymann (+49) 69 910-31730

[...mehr zum Research-Bereich Branchen](#)

[Aktuelle Kommentare - Archiv](#)

© Copyright 2009. Deutsche Bank AG, DB Research, D-60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.