



FERI Economics Update: November 2018

FERI INVESTMENT RESEARCH

Deutsche Autoindustrie in schweren Zeiten

- WLTP-Standard führt zu Produktionseinbrüchen
- Weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen rückläufig
- Strukturwandel als zentrale Herausforderung für deutsche Autobauer

Bad Homburg, 13. November 2018 – Dass die Wirtschaftsleistung in Deutschland im dritten Quartal zum ersten Mal seit mehr als drei Jahren wahrscheinlich negativ ausfällt liegt maßgeblich an der schwächelnden deutschen Autoindustrie. Die Autoproduktion ist von Juli bis September um etwa 7 Prozent gegenüber dem zweiten Quartal geschrumpft. Vordergründig liegt das an Problemen mit dem neuen EU-weiten Abgastest. So waren die Autoverkäufe nach Inkrafttreten des WLTP-Standards im September um fast 170.000 Einheiten drastisch eingebrochen, weil viele Hersteller auf das neue Zulassungsverfahren offenkundig nicht vorbereitet waren. Im Oktober zeigte sich zwar erwartungsgemäß eine Erholung. Doch die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge lag noch immer gut 10 Prozent unter dem Durchschnitt der ersten sieben Monate des Jahres. Diese außergewöhnliche Belastung kommt für die deutsche Autoindustrie zur Unzeit, denn sie muss sich weitaus schwierigeren Herausforderungen stellen, wenn sie ihre führende Position behaupten will.

Weltmarkt für Kraftfahrzeuge im Umbruch

Für die Zukunft dieser wichtigen Branche sind zwei Faktoren von größter Bedeutung: Die weltweite Nachfrage und der technische Strukturwandel. Bis zum Jahr 2016 hatte China mit einem jährlichen Zuwachs der Neuzulassungen um rund 20 Prozent die Nachfrage angekurbelt – gerade die deutschen Hersteller konnten mit Investitionen vor Ort, aber auch mit deutlich steigenden Exporten davon profitieren. Nachdem der Zuwachs im Jahr 2017 bereits auf 2 Prozent gesunken war, zeichnet sich für das laufende Jahr eine Stagnation ab. Perspektivisch werden die hohen Verkaufszahlen der Vergangenheit nicht zurückkehren: Auch in China tritt eine gewisse Marktsättigung ein, und die zunehmenden Verkehrs- und Umweltprobleme lassen wachsende Eingriffe der politischen Führung erwarten, die den Absatz tendenziell dämpfen werden. Da gleichzeitig auch die Neuzulassungen in den USA trotz der sehr guten Konjunktur bestenfalls stagnieren, gestaltet sich das außenwirtschaftliche Umfeld für die deutschen Hersteller überaus ungünstig. Im laufenden Jahr wird die Fahrzeugproduktion der Stückzahl nach um mehr als 3 Prozent unter dem Vorjahreswert liegen. Im kommenden Jahr ist mit einem weiteren Minus um etwa 1,5 Prozent zu rechnen.

In der längerfristigen Perspektive kommt der technische Strukturwandel erschwerend hinzu. Sowohl das Vordringen elektrischer Antriebe als auch das Megathema autonomes Fahren verlagern die Kernkompetenz für das Angebot an Mobilitätsdiensten weg vom Motorenbau hin zur Leistungsstärke von Batterien, zur Software und möglicherweise zu völlig neuen Geschäftsmodellen, in denen nicht mehr das Fahrzeug, sondern die Mobilitätsdienstleistung im Zentrum steht. Im Zuge dieses Strukturwandels sinkt die Bedeutung der traditionellen Stärken der deutschen Automobilindustrie, und die Autohersteller müssen sich gegenüber neuen, finanzstarken Konkurrenten wie der Google-Tochter Waymo behaupten. Zudem will China spätestens im Jahr 2025 der globale Leitmarkt für vernetzte Mobilität sein. Diesen grundlegenden Strukturwandel erfolgreich zu gestalten, ist die



wichtigste Herausforderung für Hersteller und Zulieferer. Ob und inwieweit dies gelingt, ist bislang nicht abzusehen. Wenn Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender von VW, die Chancen dafür, dass die deutsche Autoindustrie in zehn Jahren noch zur Weltspitze gehört, auf 50:50 beziffert, mag dies auch politisch motiviert sein – es könnte aber durchaus die Realität widerspiegeln, wie sie sich einer insgesamt verunsicherten Branche derzeit darstellt.

Über den Autor

Axel D. Angermann analysiert als Chef-Volkswirt der FERI Gruppe die konjunkturellen und strukturellen Entwicklungen aller für die Asset Allocation wesentlichen Märkte. Diese Daten bilden die Grundlage für die strategische Ausrichtung der Vermögensanlagen der FERI. Angermann verantwortet seit 2008 die von FERI erstellten Analysen und Prognosen für die Gesamtwirtschaft sowie einzelne Branchen. 2002 trat er als Branchenanalyst in das Unternehmen ein. Seine berufliche Karriere begann beim Max-Planck-Institut für Ökonomie und beim Verband der chemischen Industrie. Angermann studierte Volkswirtschaftslehre in Berlin und Bayreuth.

Über die FERI Gruppe

Die FERI Gruppe mit Hauptsitz in Bad Homburg wurde 1987 gegründet und hat sich zu einem der führenden Investmenthäuser im deutschsprachigen Raum entwickelt. Für institutionelle Investoren, Familienvermögen und Stiftungen bietet FERI maßgeschneiderte Lösungen in den Geschäftsfeldern:

- Investment Research: Volkswirtschaftliche Prognosen & Asset Allocation-Analysen
- Investment Management: Institutionelles Asset Management & Private Vermögensverwaltung
- Investment Consulting: Beratung von institutionellen Investoren & Family Office Dienstleistungen

Das 2016 gegründete FERI Cognitive Finance Institute agiert innerhalb der FERI Gruppe als strategisches Forschungszentrum und kreative Denkfabrik, mit klarem Fokus auf innovative Analysen und Methodenentwicklung für langfristige Aspekte von Wirtschafts- und Kapitalmarktforschung.

Derzeit betreut FERI zusammen mit MLP ein Vermögen von rund 34 Mrd. Euro, darunter ca. 7 Mrd. Euro Alternative Investments. Die FERI Gruppe unterhält neben dem Hauptsitz in Bad Homburg weitere Büros in

Pressekontakt FERI:

FERI AG

Katja Liese

Tel.: 06172 / 916-3192

presse@feri.de