

Hild, Reinhard

Article

Staat jagt deutschen Pkw-Markt kurzfristig auf Rekordniveau

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Hild, Reinhard (2009) : Staat jagt deutschen Pkw-Markt kurzfristig auf Rekordniveau, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 62, Iss. 11, pp. 49-52

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/164689>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Geschäftslage auf dem deutschen Pkw-Markt hat sich in den letzten Monaten dramatisch verändert. Das gilt sowohl für die Dynamik der Nachfragemenge als auch für deren strukturelle Zusammensetzung.

Letzte Zulassungsspitze vor zehn Jahren

Der letzte Boom dieses Marktsegments liegt nun schon zehn Jahre zurück: Im Jahr 1999 wurde mit 3,80 Mill. Fahrzeugen der Höhepunkt des damaligen Aufschwungs erreicht.¹ Nachdem die konjunkturelle Entwicklung bereits im Herbst 1999 zu kippen begann (vgl. Abb. 1), schrumpfte im Jahr 2000 die Zahl der Pkw-Zulassungen in Deutschland sprunghaft um 11,1%, obwohl sich die Gesamtwirtschaft noch auf den Ausläufern des vorausgegangenen Booms bewegte.

Danach folgte eine »Dümpelphase« bis 2004, die insgesamt einen weiteren Rückgang um 3,3% brachte. Die sich anschließende leichte konjunkturelle Erholung war überlagert von den Reaktionen auf die Mehrwertsteuererhöhung mit den Vorzieheffekten Ende 2006 und den folgenden Nachfrageausfällen Anfang 2007. Im Jahr 2008 schließlich kam es dann zu einer im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung relativ frühzeitigen Abwärtsbewegung. Insgesamt lagen 2008 die Pkw-Zulassungen mit 3,09 Mill. Einheiten um 18,7% unter dem vorausgegangenen Höchststand im Jahr 1999.

Strukturelle Verschiebungen seit dem letzten Boom

In der Zwischenzeit haben diverse strukturelle Veränderungsprozesse den Pkw-Markt stark beeinflusst:

- Anteilsverluste der traditionellen Mittelklassefahrzeuge und Anteilsgewinne

¹ Die 3,8 Mill. Fahrzeuge im Jahr 1999 markierten den bisher dritthöchsten Jahreswert der Pkw-Zulassungen in Deutschland, nach den beiden durch die Anpassungseffekte der Wiedervereinigung geprägten Jahren 1991 (4,16 Mill.) und 1992 (3,93 Mill.).

² Leider hat das Kraftfahrt-Bundesamt den Ausweis dieser aufschlussreichen Variablen 2007 eingestellt.

- neuartiger Segmenttypen wie Van und geländegängige Fahrzeuge (SUV),
- deutliche Steigerung des durchschnittlichen Fahrzeugwerts, nicht zuletzt auch wegen zusätzlicher Ausstattungselemente (z.B. Navigationssysteme, Klimaanlage),
- Erhöhung der Importquote der Stückzahl von 45,8% (1999) auf 52,8% (2008),
- Anstieg des Durchschnittsalters der gelöschten Fahrzeuge von 12,1 Jahren im Jahr 1999 auf 14,0 Jahre im Jahr 2006² bzw. des mittleren Alters des Fahrzeugbestands von 6,8 Jahren (1999) auf 8,2 Jahre (Anfang 2009). Dabei war Anfang 2008 mehr als ein Drittel (38,9%) der Fahrzeuge des Bestands von 41,2 Mill. Einheiten älter als neun Jahre; das entspricht einer Menge von 16,0 Mill. Fahrzeugen.

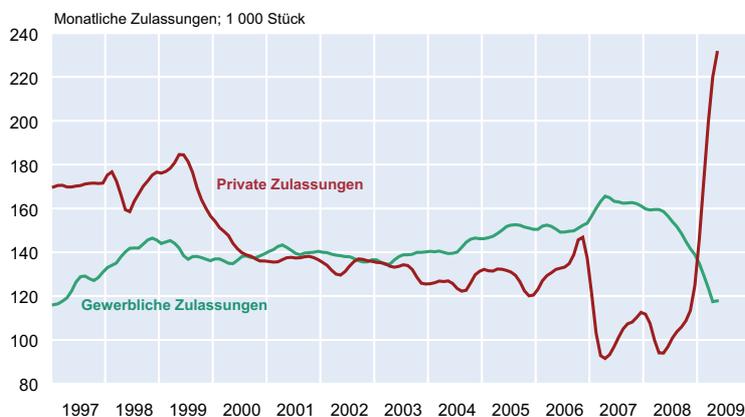
Die wohl markanteste Verschiebung ergab sich aber in der Haltergruppenstruktur mit einer schwerpunktmäßigen Verlagerung von der privaten Nachfrage (Zulassungen privater Haushalte) zu den gewerblich induzierten Fahrzeughaltungen (Firmenfahrzeuge, Fahrzeuge des Vermietungs- und des Kfz-Gewerbes). 1999 entfielen von den insgesamt neu in Verkehr gebrachten Personenkraftwagen noch deutlich

Abb. 1
Pkw-Zulassungen in Deutschland



Quelle: KBA-Statistik.

Abb. 2
Pkw-Zulassungen in Deutschland



Quelle: KBA-Statistik.

mehr als die Hälfte (55,8%) auf private Halter. Bis 2008 war dieser Anteil auf 40,1% geschrumpft. Dies begann mit einer überraschend heftigen Bewegung bereits im Herbst 1999, als die privaten Pkw-Zulassungen schlagartig stark eingebrochen sind, was sich bis Ende 2000 hinzog: Während die Zulassungen von 1999 auf 2000 insgesamt »nur« um 11,1% schrumpften, reduzierten sich die Neuanmeldungen durch die privaten Haushalte um 19,0% (vgl. Abb. 2). Dagegen wurden die gewerblichen Pkw-Zulassungen nur um 1,2% zurückgefahren, wobei sich die Zahl der Firmenfahrzeuge (im engeren Sinne) sogar um 2,8% erhöhte.

In den folgenden Jahren tendierten die privaten Zulassungen – abgesehen von dem durch die Mehrwertsteuererhöhung ausgelösten Anstieg im Herbst 2006 – kontinuierlich nach unten, und 2008 wurden mit 1,24 Mill. Fahrzeugen um 41,5% weniger Pkw privat zugelassen als 1999 (2,12 Mill.). Dagegen lag die Zahl der gewerblichen Zulassungen, obwohl sie mit den aufkommenden Rezessionseffekten bereits im Herbst letzten Jahres rapide absanken (vgl. Abb. 2), im Jahresdurchschnitt 2008 noch immer um 10% über dem Stand von 1999.

Konjunktureller Markt-Booster »Abwrackprämie« ...

Nach den neun schwachen Autojahren von 2000 bis 2008 kam es zu Beginn des Jahres 2009 zu einer fundamentalen Trendwende auf dem deutschen Pkw-Markt. Getrieben von den sich abzeichnenden konjunkturellen Verwerfungen, von denen man annahm, dass sie die Automobilbranche besonders stark treffen werden, hatte die Bundesregierung beschlossen, in Form einer so genannten Umweltprämie³ (Abwrackprämie, Verschrottungsprämie) eine sektorspezifische Sonder-

³ Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen vom 20. Februar 2009 mit Änderung der Richtlinie vom 17. März 2009.

regelung für diesen Bereich in ihr Konjunkturprogramm einzufügen: Für den Ersatz eines privat gehaltenen und zum Zeitpunkt der Verschrottung zwischen 14. Januar und 31. Dezember 2009 mindestens neun Jahre alten Fahrzeugs durch einen neuen Pkw oder einen Jahreswagen mit einem Mindestemissionsstandard von »Euro 4« wird ein Zuschuss von 2 500 € gewährt. Damit wurde das Potential für diese Fördermaßnahme (privat gehaltene Fahrzeuge ab neun Jahre) äußerst großzügig angesetzt: Entsprechend der genannten Bestandszahlen liegt es bei einer zweistelligen Millionenzahl und damit beim Mehrfachen eines Zulassungsjahrgangs.

Die Anreizwirkung dieser Fördermaßnahme erwies sich als überaus erfolgreich: Bis zum

5. Juni dieses Jahres lagen bereits 1,55 Mill. Förderanträge vor.⁴ Das entspricht etwa der Hälfte der gesamten Pkw-Zulassungen des Jahres 2008 (3,09 Mill.) und ist bereits 25% mehr als 2008 insgesamt von privaten Haushalten neu in Verkehr gebrachten Personenkraftwagen (1,24 Mill.). Nach Angaben des zuständigen Bundesamts (BAFA) ist man darauf eingestellt, insgesamt bis zu 2 Mill. Anträge zu bearbeiten (Berechnungsgrundlage des BAFA).

... bewirkt rasanten Anstieg der Pkw-Zulassungen (um 22,8%), ...

Diese massive Förderung wirkt sich drastisch auf die Pkw-Zulassungen im Jahr 2009 aus: Die Entwicklungskurve schnellte steil nach oben (vgl. Abb. 1), und in den ersten fünf Monaten dieses Jahres wurden insgesamt 22,8% mehr Personenkraftwagen neu zugelassen als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Mai des laufenden Jahres lag das Zulassungsniveau – saisonbereinigt – bereits über dem Spitzenwert vom Mai 1999.

... wobei sich die privaten Zulassungen fast verdoppelten (+ 94,5%)

Dabei hat sich die Haltergruppenstruktur fundamental verändert (vgl. Abb. 2): Während die Zahl der gewerblichen Zulassungen weiter zurückging und im genannten Jahresabschnitt 2009 um ein Viertel unter dem Niveau des Vorjahres lag (– 25,2%), haben die privaten Haushalte in der Spanne von Januar bis Mai dieses Jahres fast doppelt so viele Pkw neu in Verkehr gebracht wie im gleichen Zeitraum des Jahres 2008 (+ 94,5%). Der Strukturanteil der privaten

⁴ Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA); www.bafa.de).

Halter stieg damit auf 63,5% (gegenüber 41,5% im Jahresdurchschnitt 2008). Nimmt man das private Zulassungsniveau der Monate Januar bis Mai 2008 als Referenzgröße, dann bedeutet diese Entwicklung ein zusätzliches privates Zulassungsvolumen von rund 500 000 Fahrzeugen in diesem Marktsegment.

Das Ausmaß des durch die Abwrackprämie ausgelösten privaten Nachfrageschubs dürfte allerdings nicht allein auf die pekuniären Vorteile einer Prämienzahlung an sich zurückzuführen sein, sondern auch darauf, dass diese zusammen mit einem gewissen Nachholbedarf, der sich als Folge der stark gedämpften Marktentwicklung in den Jahren von 2000 bis 2008 aufgebaut und zu einer gewissen Überalterung des privaten Fahrzeugbestands geführt hatte. Dieser Nachfragestau ist offensichtlich zurzeit in seiner Auflösung begriffen.

2009 mit gut 3,4 Mill. Einheiten voraussichtlich 10% mehr Pkw-Zulassungen ...

Versucht man die derzeitigen Entwicklungen auf das zu erwartende Jahresergebnis hochzurechnen, so ergeben sich folgende Aspekte: Die Ausrüstungsinvestitionen tendieren insgesamt aller Voraussicht nach noch weiter nach unten.⁵ Daraus ist zu schließen, dass auch die **gewerbliche Inlandsnachfrage** nach Personenkraftwagen im Verlauf des Jahres eher noch etwas stärker zurückgehen wird, als das in den Daten für die ersten Monate des Jahres zum Ausdruck kommt. Insgesamt dürfte im Jahresdurchschnitt ein Minus von rund einem Drittel gegenüber dem Vorjahresergebnis zu Buche stehen. Für die **private Pkw-Nachfrage** kann dagegen davon ausgegangen werden, dass sie sich bis zum Jahresende auf sehr hohem Niveau halten wird, wenngleich die Dynamik im Verlauf des zweiten Halbjahres etwas abnehmen dürfte. Alles in allem kann die Einschätzung, dass das private Zulassungsniveau im Jahresdurchschnitt 2009 der Stückzahl nach um rund drei Viertel über dem Stand des Vorjahres liegen wird, derzeit als realistische Erwartung angesehen werden. Zusammengenommen ergeben diese Einschätzungen, dass für die **Pkw-Zulassungen insgesamt** im Jahr 2009 mit einem Niveau von gut 3,4 Mill. Fahrzeugen gerechnet werden kann, was einem Plus von rund 10% entsprechen würde. Hierbei handelt es sich um eine vorsichtige Schätzung, die eher als Untergrenze eines realistischen Entwicklungspfades verstanden werden kann.

Pferdefuß in der Struktur ...

Der durch die Abwrackprämie induzierte Nachfragesegen hat allerdings unter industrie- und konjunkturpolitischen Aspek-

ten einen Pferdefuß, wenngleich dieser unter umweltpolitischen Gesichtspunkten gewünscht ist: Das durch die Prämie induzierte Zusatzgeschäft konzentriert sich hochgradig auf die kleineren Fahrzeuge. So zeigte sich bei den so genannten »Minis« (Kleinstfahrzeuge) im ersten Tertiäl dieses Jahres ein Zulassungsplus von 118%, und bei den etwas größeren Kleinwagen macht der Zuwachs knapp 79% aus. Zusammen kamen sie im Zeitraum von Januar bis April 2009 auf einen Anteil an den gesamten Pkw-Neuanmeldungen von 37,5%; im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es nur 23,6%. Damit ist der Anteil der Klein- und Kleinstwagen von weniger als einem Viertel auf mehr als ein Drittel angestiegen. Alle anderen Segmente nahmen anteilmäßig ab. Dabei stand nur noch bei den Kompaktklassefahrzeugen (Golf-Kategorie; 11,4%), den vom Kraftfahrt-Bundesamt so genannten »Utilities« (6,7%) und den Geländewagen (0,6%) ein Plus vor der Veränderungsrate im genannten Zeitraum.

Die Zulassungen der Fahrzeuge der so genannten »Mittelklasse« (- 8,0), der »oberen Mittelklasse« (- 27,0%) und der »Oberklasse« (- 26,2%) schrumpften dagegen ebenso wie die der »Vans« (- 16,3%) auch absolut bemerkenswert stark. Es ist evident, dass sich derart gravierende Verlagerungen drastisch auf den Durchschnittswert der Fahrzeuge auswirken, so dass der industrielle Umsatz der im Inland insgesamt abgesetzten Personenkraftwagen (Inlandsabsatz deutscher Hersteller plus Import) – wenn überhaupt – erheblich weniger stark gewachsen sein dürfte als die Zahl der gelieferten Neufahrzeuge.⁶

... und Importdynamik begrenzen deutsches Geschäftsvolumen

Wie nach den Veränderungen in den Segmentstrukturen nicht anders zu erwarten war, haben die deutschen Marken bisher nur stark unterdurchschnittlich an der »Explosion« der Zulassungszahlen partizipiert: Im Durchschnitt der ersten vier Monate lag 2009 die Zahl der Zulassungen ihrer Fahrzeuge (Pkw) 2009 nur um 5,0% über dem Stand des Vorjahres. Hier sind die im Ausland gefertigten Einheiten mit deutschem Markenzeichen bereits enthalten.⁷ Dagegen haben die vom »Downsizing« stark profitierenden Zulassungen ausländischer Marken – einschließlich der ausländischen Marken deutscher Konzerne – im ersten Tertiäl dieses Jahres insgesamt um 41,4% im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zugenommen. Durch diese Entwicklung sank der stückzahlenmäßige Marktanteil der deutschen Marken im Inland von 63,2% (erstes Tertiäl 2008) auf 56,0% (Januar bis April 2009). Wertmäßig dürfte der Verlust an Marktanteilen noch sehr viel stärker ausgefallen sein.

⁵ Vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, »Im Sog der Weltrezession, Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2009«, ifo *Schnelldienst* 62(8), 2009, 3–81.

⁶ Statistische Daten hierfür liegen noch nicht vor.

⁷ Angaben über die Inlandsproduktion bzw. den Import von Fahrzeugen mit deutschem Markenzeichen liegen für die ersten Monate dieses Jahres nicht vor.

Katzenjammer für 2010 vorprogrammiert

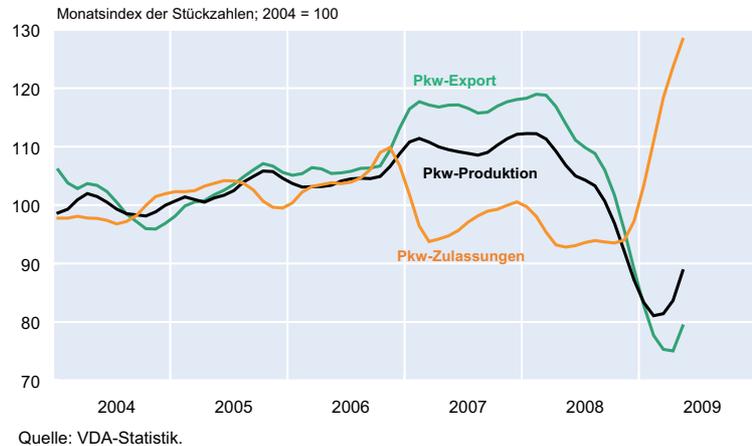
Geht man gemäß den Erwartungen der aktuellen Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute davon aus, dass einerseits auch für das Jahr 2010 gesamtwirtschaftlich noch nicht mit einer spürbaren Erholungstendenz gerechnet werden kann und dass andererseits das Gros der Prämienanträge noch 2009 realisiert werden, für 2010 also nur noch ein begrenzter Teil der Förderung zulassungswirksam wird, dann dürfte für das nächste Jahr als Reaktion auf den künstlichen Boom ein drastischer Einbruch der Pkw-Zulassungen in Deutschland zu erwarten sein. Trotz einer angenommenen Wiederbelebung der gewerblichen Nachfrage werden dann vermutlich um einiges weniger als 3 Mill. Pkw neu in Verkehr gebracht werden, was das niedrigste Ergebnis seit der Wiedervereinigung darstellen würde.

Nur wenig Stützkraft für die deutsche Pkw-Produktion, ...

Die stark expansive Entwicklung der inländischen Zulassungen reicht nicht aus, um die Pkw-Produktion in Deutschland signifikant abzustützen. Das liegt – wie bereits ausgeführt – zum einen daran, dass der zu einem erheblichen Teil auf kleinere Fahrzeuge gerichtete Nachfrageschub großteils von ausländischen Marken abgeschöpft wird.⁸ Zum anderen ist der Inlandsabsatz deutscher Hersteller schon deshalb von begrenztem Einfluss auf deren Produktionsentwicklung, weil der Auslandsabsatz inzwischen ein weit größeres Gewicht als das Inlandsgeschäft aufweist. So wurden 2008 rund drei Viertel der gesamten inländischen Pkw-Produktion (74,8%; gemessen in Stück) ins Ausland geliefert. Dadurch konnte von der inländischen Stützungsmaßnahme von vornherein nur dieser auf den deutschen Markt gerichtete Teil der Gesamtproduktion, also rund ein Viertel, adressiert werden. Da von dieser Maßnahme inländische Fabrikate – im Inland produzierte Fahrzeuge einheimischer Hersteller – nur stark unterproportional profitierten, ist die Stützkraft für das deutsche Pkw-Produktionsvolumen als recht begrenzt einzustufen.⁹

Der in Abbildung 3 dargestellte Komponentenvergleich verdeutlicht dies auf recht einprägsame Weise: Während im

Abb. 3
Entwicklung der Pkw-Produktion und ihrer Komponenten



Zeitraum von Januar bis Mai 2009 die Pkw-Zulassungen in Deutschland im Vergleich zum entsprechenden Jahresabschnitt des Vorjahres um 22,8% angestiegen sind, brach die Produktionsmenge von Personenkraftwagen, gemessen in Stück, um nicht weniger als 27,9% ein.¹⁰ Dabei ist zu berücksichtigen, dass der wertmäßige Rückschlag noch wesentlich stärker ausgefallen sein dürfte. Das spektakuläre Durchsacken der Produktionsentwicklung seit Mitte letzten Jahres verdeutlicht den prägenden Einfluss des Exportgeschäfts: Mit einem Minus des Pkw-Exports von 37,9% in den ersten fünf Monaten dieses Jahres bildet die Auslandsnachfrage das bestimmende Element für das drastische Absinken des Produktionsvolumens.

... deren Stückzahl 2009 um etwa 15% schrumpfen dürfte

Es gibt allerdings erste Anzeichen dafür, dass für die Entwicklungskurve der Pkw-Ausfuhr die konjunkturelle Talsohle erreicht sein könnte. So haben sich die Exporterwartungen im ifo Konjunkturtest im April und Mai dieses Jahres deutlich verbessert. Geht man davon aus, dass sich die Pkw-Ausfuhr zunächst auf dem im April und Mai erreichten konjunkturellen Niveau stabilisiert und im Herbst wieder leicht nach oben tendiert, so kann erwartet werden, dass der Pkw-Export der Stückzahl nach im Jahresdurchschnitt 2009 »nur« um etwa 22% kleiner ausfallen wird als im Jahr zuvor. Nimmt man weiterhin an, dass der Inlandsabsatz aus der Inlandsproduktion 2009 insgesamt im gleichen Ausmaß zulegen wird wie der Absatz der einheimischen Marken in den ersten vier Monaten dieses Jahres (+ 5%), dann ergibt sich daraus die Erwartung einer Pkw-Produktion in Deutschland von etwa 4,7 Mill. Fahrzeugen. Das wären 15% weniger als 2008.

⁸ So erhöhten folgende Hersteller ihre Pkw-Zulassungen in Deutschland im Verlauf der ersten vier Monate dieses Jahres besonders stark: Fiat (Marktanteil: 5,4% / Veränderungsrate: + 116%), Skoda (5,3%/+ 64%), Toyota (4,2%/+ 48%), Hyundai (3,1%/+ 145%), Suzuki (1,9%/+ 83%), Dacia (1,8%/+ 222%), Kia (1,6%/+ 67%), Mitsubishi (1,1%/+ 47%), Alfa Romeo (0,3% + 115%) und Lada (0,1%/+ 133%). Sie machten zusammen knapp ein Viertel des gesamten deutschen Pkw-Markts in diesem Zeitraum aus.

⁹ Auf der Habenseite zu buchen ist allerdings eine spürbare Unterstützungswirkung für den Kfz-Handel bzw. dessen Geschäft mit Neufahrzeugen und Jahreswagen.

¹⁰ Angaben nach VDA; vorläufige Daten für Mai 2009.