

Brandt, Przemyslaw; Wohlrabe, Klaus

Article

Branchen im Fokus: Autoindustrie

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Brandt, Przemyslaw; Wohlrabe, Klaus (2020) : Branchen im Fokus: Autoindustrie, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 73, Iss. 12, pp. 64-66

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/232319>

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.

Przemyslaw Brandt und Klaus Wohlrabe

Branchen im Fokus: Autoindustrie

IN KÜRZE

Die Autoindustrie gehört zu den wichtigsten Industriebranchen Deutschlands. Zahlreiche deutsche Weltkonzerne sind in dem Bereich aktiv. Aber auch sehr viel kleinere und größere Zulieferer sind der Grund dafür, warum der Bereich die größte Wertschöpfung innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes stellt. Der Artikel betrachtet die Struktur der Branche und zeichnet die konjunkturelle Entwicklung des laufenden Jahres nach. Zudem wird ein Blick auf die kommenden Monate geworfen.

Die Autoindustrie gehört zu den prägendsten und bedeutendsten Industriebranchen Deutschlands. Neben den großen namenhaften Herstellern sind unzählige kleinere und größere Zulieferer der Branche zugehörig.

STRUKTUR DER BRANCHE

In der Wirtschaftszweigklassifikation 2008 wird die Autoindustrie dem Zweisteller 29 zugeordnet. Der aktuellsten Umsatzsteuerstatistik zufolge waren dieser Branche 2018 gut 3 500 Unternehmen zuzuordnen. Das entspricht lediglich einem Anteil von 0,1% an allen deutschen Unternehmen oder einem Anteil von 1,6% an allen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes. Insgesamt wurden in der Branche 2018 gut 450 Mrd. Euro Umsatz erzielt – das entspricht 6,9% aller von deutschen Unternehmen oder einem Fünftel der im Verarbeitenden Gewerbe erzielten Umsätze. Knapp 70% der Umsätze entstammen innerhalb der Branche aus dem Unterbereich der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren – weitere 28% werden im Bereich der Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen erzielt. Den kleinsten Bereich mit knapp 3% des Branchenumsatzes bildet die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern.

Die Branche ist stark von den großen Herstellern dominiert. Während nur 3% der Firmen 2018 einen Umsatz von 250 Mio. Euro und mehr erzielten, entfielen 92% des Branchenumsatzes auf eben diese 3% der Firmen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gibt in seinem Branchenbericht zur Automobilindustrie an, dass die Umsätze 2019 um 2,3% gestiegen sind (vgl. BMWi 2020) – gleichzeitig ist die Beschäftigtenzahl um 1,3% gesunken und lag 2019

bei knapp 833 000. Während die deutschen Hersteller die Anzahl an produzierten Kraftfahrzeugen 2019 steigern konnte, sank die inländische Produktion mit – 9% deutlich (vgl. BMWi 2020). Von der weltweiten Pkw-Produktion deutscher Automobilhersteller entfielen 2019 lediglich 29% auf Deutschland. Nahezu drei Viertel der in Deutschland produzierten Pkw und Nutzfahrzeuge wurden exportiert.

Die Branche steht vor einer großen strukturellen Veränderung. Neben den Verbrennungsmotoren scheint sich der Elektroantrieb als alternative Antriebsform etabliert zu haben. Dem Verband der Automobilindustrie (VDA) zufolge hat etwa Mitte 2019 ein verstärkter Trend zu Elektroantrieben in der Produktion eingesetzt. Die Bundesregierung hat den Wandel zur Elektromobilität mit dem Umweltbonus bzw. dem Innovationsbonus finanziell unterstützt. Auf Grundlage des 2016 beschlossenen Umweltbonus konnten Neufahrzeuge mit einem Elektro-, einem Hybridelektro- oder einem Brennstoffzellenantrieb mit bis zu 2 000 Euro vom Bund gefördert werden, wenn der Hersteller eine Preisreduktion in gleicher Höhe bietet – so dass der Käufer mit einem um bis zu 4 000 Euro niedrigeren Preis rechnen kann (vgl. Bundesanzeiger 2016). 2019 wurde die Laufzeit des Umweltbonus bis 2025 oder bis zum Erreichen einer Fördersumme von 2,09 Mrd. Euro verlängert. Darüber hinaus wurde die Höhe des Umweltbonus auf bis zu 6 000 Euro erhöht – bei weiterhin paritätischer Verteilung dieser Summe auf den Bund und den Hersteller (vgl. Bundesregierung 2019). Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Prämie 2020 nochmals erhöht, allerdings veränderte sich der vom Hersteller zu leistende Betrag nicht. Der vom Bund gezahlte Umweltbonus wurde hingegen bis Ende 2021 verdoppelt, so dass der Umweltbonus in Summe auf bis zu 9 000 Euro gestiegen ist (vgl. Koalitionsausschuss 2020). Der Elektroanteil in der Produktion von Pkw hat sich auch aufgrund dessen von ungefähr 3% 2019 auf etwa 17% im September 2020 erhöht (VDA 2020).

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

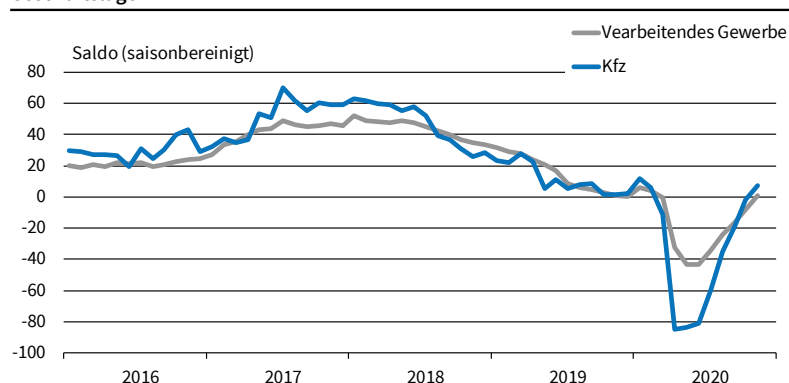
Abbildung 1 zeigt die Lageeinschätzung der Branche im Vergleich zur Industrie insgesamt. Der grundlegende Verlauf ist ähnlich. In den Jahren 2017 und 2018 waren die Unternehmen mit ihrer aktuellen Lage sehr zufrieden. Im Juli 2017 wurde mit knapp 70 Saldenpunkten sogar ein Allzeithoch erreicht. In diesem Zeitraum lag der Indikator sogar tendenziell über dem der Industrie. Ab Mitte 2017 setzte parallel zur gesamten Industrie der Rückgang der Lageeinschätzungen

ein. 2019 hielten sich positive und negative Antworten in etwa die Waage. Im April 2020 stürzte der Indikator ab und erreichte gleichzeitig mit rund – 85 Saldenpunkten einen neuen historischen Tiefstand. Dieser lag deutlich unter dem der Industrie insgesamt. Ab Juli setzte die Erholung ein. Und im November erreichte der Indikator wieder den positiven Bereich. Hintergrund für die schlechten Lageeinschätzungen war der Einbruch der Nachfrage, auch weil die Autohäuser im Frühjahr schließen mussten (Demmelhuber, Sauer und Wohlrabe 2020). Die Produktion wurde teilweise komplett eingestellt. Laut Statistischem Bundesamt fiel diese auf den niedrigsten Wert seit der Wiedervereinigung. Die Kapazitätsauslastung sank dementsprechend mit 45,5% ebenfalls auf einen historischen Tiefstand. Die Lagerbestände stiegen gleichzeitig deutlich an. Eine Folge war der massive Einsatz von Kurzarbeit. Nach Schätzungen des ifo Instituts waren teilweise fast 50% der Mitarbeiter*innen im Fahrzeugbau in Kurzarbeit.¹ Trotzdem konnte nicht verhindert werden, dass die Personalbestände teilweise reduziert wurden. Die Unternehmen unterließen es jedoch größtenteils, die wegbrechende Nachfrage mit sinkenden Preise zu stimulieren. Die Nachfrage, der Auftragsbestand und die Produktion erholten sich aber ab Juni wieder kontinuierlich, und es konnten deutliche Nachhol-effekte beobachtet werden. Die Mehrwertsteuersenkung und die Prämien haben sicherlich auch dazu beigetragen.

WIE GEHT ES WEITER?

Die Corona-Pandemie hat die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2020 in eine tiefe Rezession gestürzt. Nach Beendigung des ersten Lockdown erholte sich die Wirtschaft im dritten Quartal wieder deutlich (Wollmershäuser 2020a). Der gegenwärtige Lockdown wird die Erholung verzögern. Die Dynamik der deutschen Wirtschaft wird wohl erst wieder im zweiten Quartal 2021 deutlich anziehen (Wollmershäuser 2020b). Die Mehrwertsteuersenkung läuft Ende 2020 aus, während das Prämienprogramm weiterläuft. Es ist zu vermuten, dass es aufgrund dessen einige Vorzieheffekte bei den Autokäufen geben wird. Diese Käufe werden dann im folgenden Jahr fehlen. Dies zeigt sich bereits in der nachlassenden Nachfrage, von der die Unternehmen in der Konjunkturumfrage berichten. Insgesamt spiegelt sich dies Entwicklung auch in den allgemeinen Erwartungen der Branche wider. In Abbildung 2 sind die Geschäftserwartungen für die nächsten sechs Monate im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe dargestellt. Nach dem Höhepunkt im Juli gingen diese kontinuierlich zurück. Im November sind sie sogar wieder im negativen Bereich angekommen. In der Industrie ist der Rück-

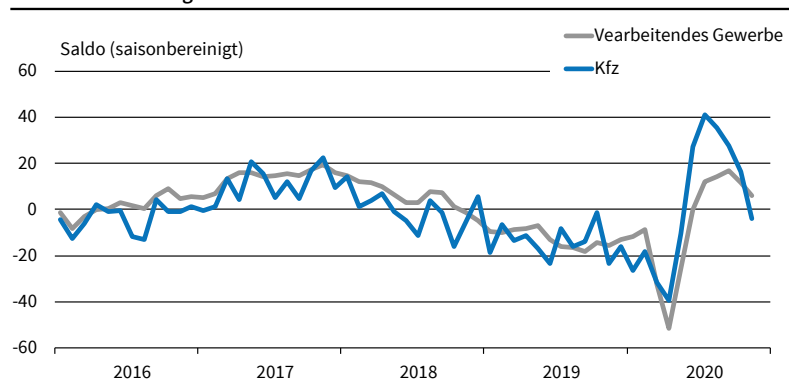
Abb. 1
Geschäftslage



Quelle: ifo Konjunkturumfragen.

© ifo Institut

Abb. 2
Geschäftserwartungen



Quelle: ifo Konjunkturumfragen.

© ifo Institut

gang gegenwärtig nicht so stark ausgeprägt. Die Produktion wurde in den letzten Monaten deutlich nach oben gefahren. Gegenwärtig gehen die Unternehmen aber von einem konstanten Produktionsniveau aus. Auch der Exportschwung der Monate nach dem ersten Lockdown ist erstmal zum Stillstand gekommen. Bei den Preisen wird es wahrscheinlich in den kommenden Monaten weiterhin wenig Änderungen geben.

LITERATUR

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016), »Bekanntmachung Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)«, *Bundesanzeiger*, 29. Juni.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2020), »Automobilindustrie«, verfügbar unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>, aufgerufen am 7. Dezember 2020.

Bundesregierung (2019), »Fragen und Antworten zur Elektromobilität So funktioniert der neue Umweltbonus«, verfügbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/umweltbonus-1692646>, aufgerufen am 7. Dezember 2020.

Demmelhuber, K., S. Sauer und K. Wohlrabe (2020), »Branchen im Fokus: Kfz-Einzelhandel«, *ifo Schnelldienst* 73(8), 67– 69.

Koalitionsausschuss (2020), »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«, verfügbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktepapier.pdf?__blob=publicationFile&v=9, aufgerufen am 7. Dezember 2020.

¹ Diese Schätzungen beruhen auf regelmäßigen Sonderfragen in der monatlichen Konjunkturumfrage. Für die Hintergründe der Schätzungen siehe Link und Sauer (2020a; 2020b; 2020c).

Link, S. und S. Sauer (2020a), *Monatlicher Nowcast der realisierten Kurzarbeit auf Basis von Unternehmensbefragungen*, ifo Forschungsberichte Nr. 114, ifo Institut, München.

Link, S. und S. Sauer (2020b), »Umfang der Kurzarbeit steigt in Corona-Krise auf historischen Höchststand«, *ifo Schnelldienst* 73(7), 63–67.

Link, S. und S. Sauer (2020c), »Jeder neunte Beschäftigte in Deutschland in Kurzarbeit – Entwicklung jedoch deutlich rückläufig«, *ifo Schnelldienst* 73(10), 68–72.

VDA – Verband der Automobilindustrie (2020), »Zahlen und Daten«, verfügbar unter: <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten.html>, aufgerufen am 7. Dezember 2020.

Wollmershäuser, T. (2020a), »ifo Konjunkturprognose Herbst 2020: Deutsche Wirtschaft weiter auf Erholungskurs«, *ifo Schnelldienst Digital* 1(11).

Wollmershäuser, T., M. Götttert, C. Grimme, S. Lautenbacher, R. Lehmann, S. Link, M. Menkhoff, S. Möhrle, A.-C. Rathje, M. Reif, P. Sandqvist, R. Šauer, M. Stöckli und A. Wolf (2020), »ifo Konjunkturprognose Winter 2020: Das Coronavirus schlägt zurück – erneuter Shutdown bremst Konjunktur ein zweites Mal aus«, *ifo Schnelldienst*, Sonderausgabe Dezember.