

Situation der deutschen Premium-Autohersteller

von Franislav Cavar, 25.03.2009

In den ersten 6 Monaten des Jahres 2008 verbuchten fast alle Automobilehersteller Rekordumsätze sowie –absätze. Ein geschichtlicher Peak der weltweiten Verkaufszahlen, der höchstwahrscheinlich nie wieder erreicht wird, z. B. wird Audi die Million produzierter Fahrzeuge nie wieder schaffen.

Gleich darauf schaltete die ganze Branche in den Rückwärtsgang. Anfangs noch mit zögerlichem Gasfuß, aber mit der Zeit erhöhte sich die Geschwindigkeit.

Am schwersten traf es BMW und anschließend Daimler. BMW setzte die letzten Jahre verstärkt auf Leasing-Geschäfte und auf den amerikanischen Markt. Leasing will/können viele nicht mehr und den Amis fehlt das Geld. Der LKW-Verkaufs-Rückgang (mittlerweile bei -90%) und das Auslaufen ihres Herzstücks, der E-Klasse (Nachfolger steht in den Startlöchern), riss Mercedes in die Tiefe. Audi hatte zu diesem Zeitpunkt noch die Auftragsbücher voll. Der neue A4 sowie der A5 gingen weg wie warme Semmeln.

Als der Rückgang immer mehr an Fahrt gewann, hatte die Regierung die tolle Idee, die Abwrackprämie einzuführen. Darauf sprang die Nachfrage wie ein Strohfeuer an. Aber leider bedachte niemand, was kommt, wenn der Prämientopf sich leert und wer ausschließlich davon profitieren wird.

Wie man sich mit gesundem Menschen-Verstand denken konnte, profitierten hauptsächlich die Hersteller kleiner und günstiger Fahrzeuge (wurde so auch von den Premium-Herstellern kommuniziert, hören wollte dies bloß niemand). Unsere guten Nachbarn aus Frankreich und Italien sowie unsere asiatischen Freunde. Selbst der Mini von BMW verzeichnete aufgrund der Abwrackprämie keine besondere Zunahme an Verkäufen.

Überblick über die heutige Lage mit Ausblick

Die Abwrackprämie, die einzige bis dato sichtbare Maßnahme der Konjunkturpakete, ist schon nach 2 Monaten ihrer Einführung zur Hälfte aufgebraucht. Der Rest wird auch nicht viel länger reichen. Was kommt danach? Jede Prämie endet irgendwann.

Die Fahrzeugindustrie wird absatztechnisch durch den Vorzieheffekt der Käufe in ein umso tieferes Loch fallen. Die asiatischen sowie die amerikanischen Automärkte sind jetzt schon um 50% zurückgegangen. Der europäische ist nicht weit davon entfernt.

Mir ist bekannt, dass mittlerweile der Markt für Oberklassenfahrzeuge (Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse und höhere) zu 80% eingebrochen ist. Hauptgrund ist der 70% - 80%ige Anteil an Firmenwagenverkäufen, die verschoben oder eingestellt wurden. Nach Ablauf der Prämie ist auch in den unteren Fahrzeugklassen mit massiven Absatzrückgängen zu rechnen, da sich viele jetzt eindecken. Da werden später auch hohe Rabatte nichts helfen.

Alle deutschen Automobilehersteller haben produktionsseitig vor Monaten alle vertragstechnisch möglichen Leiharbeiter gekündigt. Seit Monaten fahren sie auch Kurzarbeit. Trotzdem werden die Lager nicht kleiner. Schlimmer schaut es bei den Zulieferern aus. Diese fahren natürlich auch Kurzarbeit, aber selbst dies ist zu kostenintensiv. Lohnkürzungen und Kündigungen haben viele schon durchgeführt. In den nächsten Monaten ist verstärkt mit Kündigungen in diesem Segment zu rechnen. Die Produktions-Kapazitäten müssen reduziert werden sowie alle nichtproduktiven Abteilungen, wie z. B. Vertrieb, Marketing, Einkauf, EDV usw.

Selbst in den Entwicklungsabteilungen (Kernkompetenz und Herz aller Hersteller) wird zunehmend gespart. Viele Fahrzeug-Neuentwicklungen sind derzeit auf Eis gelegt. Man versucht so viel wie möglich der Investitionen in die nächsten Jahre zu schieben. Diese Entwicklungsmitarbeiter werden so lange wie möglich im Betrieb gehalten, indem man unter anderem auch keine Dienstleistungsaufträge mehr vergibt. Die wird die zahlreichen Entwicklungsdienstleister sehr hart treffen. Mit steigenden Kündigungen und Insolvenzen ab Sommer 2009 ist auch hier verstärkt zu rechnen.

Zusätzlich zu den Absatzschwierigkeiten der Hersteller steigt die Angst vor Insolvenzen von systemrelevanten Zulieferern. Nehmen wir als aktuelles Beispiel die hoch verschuldete Schäffler-Gruppe. Dieses Unternehmen beliefert alle Autohersteller mit Radlagern. Falls Schäffler aus welchem Grund auch immer für einen längeren Zeitraum (ab 2 Wochen) nicht produzieren kann, stehen notgedrungen bei allen Autoherstellern die Bänder.

Ein weiteres Beispiel, um die Abhängigkeiten untereinander mal aufzuzeigen, wäre ZF (Getriebe- und Achsenhersteller). Falls nur ein wichtiger Vorlieferant, der höchst präzise Zahnräder für Getriebe oder Achsen fertigt, nicht mehr produzieren kann, besteht die Gefahr, dass auch in diesem Falle die Bänder der OEM still stehen. So einfach lassen sich einige Lieferanten und Vorlieferanten nicht ersetzen.

Aufgrund der oben genannten Situation wird man Opel nicht retten. Warum auch? Vorhandene Produktionskapazitäten liegen ca. 30% über dem derzeitigen und langfristigen Bedarf. Man wird mit der Schließung Opels bis nach der Wahl warten, falls man diese schafft. Schäffler wird nicht untergehen, weil dieses Unternehmen ein systemrelevanter Zulieferer ist (auch im Motorenbau). Meines Erachtens wird das Unternehmen aufgespalten und an Investoren verkauft. Daimler hat sich diese Woche ein bisschen Luft geschaffen mit dem Einstieg der Araber. Ansonsten hat Daimler immer noch die Marke, die weltweit für Qualität steht und weitere Investoren anlocken könnte. Audi hat die VW-Mutter und Vater Porsche im Rücken und kann sich im Konzern aus allen Regalen bedienen. BMW wird meines Erachtens am stärksten Marktanteile verlieren, hauptsächlich weil die neuen Kern-Modelle (3er und 5er) erst im Jahr 2011 anstehen und in den letzten Jahren den Hype der SUV verstärkt verfolgt hat, dieser aber immer mehr zusammen bricht.

Besonderes Augenmerk sollte man aber nicht auf die Hersteller richten, sondern auf die großen Zulieferer (Bosch, Faurecia, Delphi, Denso usw.) und ihren Tiers (Unter- und Sublieferanten). Der Hauptanteile (über 80%) eines Fahrzeugs werden von diesen erbaut und hier findet man auch das größere Potential der kommenden Kündigungs- und Insolvenzwelle.

Ihr

Franislav Cavar
Franislav@gmx.de