



Deutsche Autohersteller verlieren zuletzt Marktanteile – aber nicht überall

21. September 2017

Autor

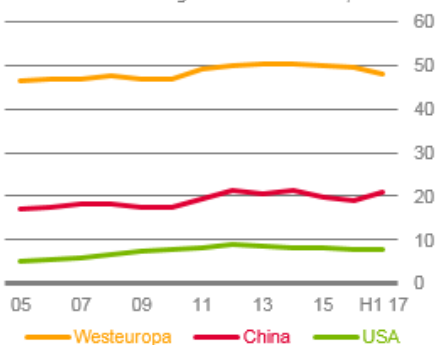
Eric Heymann
+49(69)910-31730
eric.heyman@db.com

www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider

Marktanteilsverluste in Westeuropa und den USA

Anteil von Fahrzeugen deutscher Konzernmarken an Pkw-Neuzulassungen bzw. -verkäufen*, %



* USA: Absatz von Light Vehicles

Quelle: VDA

Die deutschen Automobilhersteller haben in Westeuropa und den USA zuletzt Marktanteile verloren. Dies hängt auch, aber nicht nur mit der Diesel-Debatte zusammen. In China nahm der Marktanteil der deutschen Hersteller im 1. Halbjahr von 2017 gegenüber den beiden Vorjahren wieder zu. Die deutsche Automobilindustrie hat grundsätzlich gute Chancen, auch künftig ihre Marktposition in den wichtigen Automärkten der Welt mindestens zu halten.

Die deutsche Automobilindustrie produziert derzeit gute und schlechte Nachrichten. Einerseits haben die überhöhten Schadstoffemissionen vieler Diesel-Pkw das Image der Branche stark beschädigt. Andererseits legen die Unternehmen ganz überwiegend positive Geschäftszahlen vor. Auf der IAA zeigt sich ebenfalls ein gemischtes Bild: Hier stehen zum einen leistungsstarke SUVs und Sportwagen auf den Show-Bühnen. Zugleich kündigen die Unternehmen für die nächsten Jahre eine Modelloffensive bei Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien an.

Auch die Marktanteile deutscher Autohersteller in den drei wichtigsten Automärkten der Welt (China, USA, Westeuropa) haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt. Hier lohnt es sich, die lange von der kurzen Frist zu unterscheiden. Langfristig konnten die deutschen Autohersteller (Konzernmarken) in allen drei Märkten ihre Anteile ausbauen. Sie übertreffen am aktuellen Rand (H1 2017) das Niveau von 2005, und das zum Teil deutlich. So lag der Anteil in China mit zuletzt 20,8% um knapp 4%-Punkte über dem Niveau von 2005.

Kurzfristig ist das Bild jedoch nicht so (eindeutig) positiv. Denn die Marktanteile im 1. Halbjahr 2017 erreichen in allen drei Märkten nicht ihre jeweiligen Höchstwerte: In den USA ist er seit 2012 recht stetig und in Summe um gut 1%-Punkt auf 7,6% gesunken. Der Imageschaden aufgrund des Diesel-Skandals dürfte zumindest seit 2015 hierzu beigetragen haben, obwohl Diesel als Kraftstoff in den USA bei den Light Vehicles nur eine untergeordnete Rolle spielt. Ein weiterer Grund für den Marktanteilsverlust deutscher Konzernmarken in den USA liegt darin, dass unter den Light Vehicles das Teilsegment der für europäische Verhältnisse besonders voluminösen Light Trucks seit einigen Jahren an Bedeutung gewinnt; hier sind deutsche Hersteller aber nicht so gut positioniert wie im zweiten Teilsegment, den klassischen Pkw.





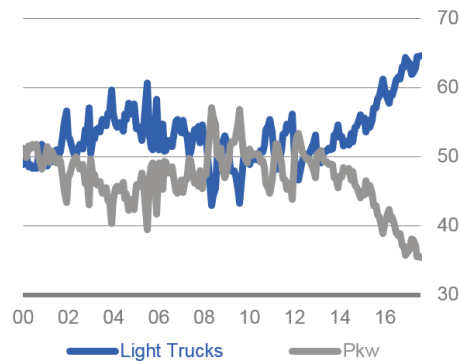
Deutsche Autohersteller verlieren zuletzt Marktanteile – aber nicht überall

In China lag der Marktanteil deutscher Konzernmarken im 1. Halbjahr 2017 um 0,6%-Punkte zwar unter dem Höchstwert von 2014; dies bedeutet jedoch eine Verbesserung gegenüber den Werten von 2015 und 2016. Die jüngsten Schwankungen dürften teilweise auf den Modellzyklus zurückzuführen zu sein. Zudem hat eine Steuervergünstigung für Fahrzeuge mit relativ kleinen Motoren 2015 und 2016 heimische Hersteller begünstigt. Auch in China spielt Diesel als Kraftstoff im Pkw-Markt keine Rolle.

In Westeuropa, dem mit Abstand größten Markt für Diesel-Pkw weltweit, kamen deutsche Hersteller im 1. Halbjahr 2017 auf einen Marktanteil von 48,2%; dies sind 2,3%-Punkte weniger als 2014, dem bisherigen Rekordjahr. Es ist sehr plausibel, dass dieser Marktanteilsrückgang mit der Diesel-Debatte zusammenhängt, zumal die VW-Gruppe überdurchschnittlich hohe Verluste hinnehmen musste und andere deutsche Hersteller zulegen konnten. Aber auch für Westeuropa gilt, dass die Entwicklung der Marktanteile – jetzt und auch in Zukunft – nicht monokausal zu begründen ist.

US-Automarkt: Light Trucks auf dem Vormarsch

Anteil von Light Trucks und Pkw am Absatz von Light Vehicles in den USA, %



Quelle: Bureau of Economic Analysis

Die deutsche Automobilindustrie hat grundsätzlich gute Chancen, auch künftig ihre Marktposition in den wichtigen Automärkten der Welt mindestens zu halten. Der Vorwurf, der von Teilen der Medien, Politik und NGOs häufig vorgebracht wird, deutsche Hersteller hätten bestimmte technologische Trends wie die Elektromobilität (oder autonomes Fahren) verschlafen, ist in seiner Pauschalität schlicht falsch. Alternative Antriebstechnologien befinden sich ohnehin nach wie vor in der Nische und kommen ganz überwiegend nur dort auf höhere Marktanteile, wo sie subventioniert werden. Sich als Autohersteller auf ein großzügiges Subventionsregime für Elektroautos zu verlassen, birgt regulatorische und wirtschaftliche Risiken.

Der technologische Fortschritt wird in den kommenden Jahren dazu beitragen, die preisliche Wettbewerbsfähigkeit von Elektro- und Hybridfahrzeugen gegenüber Autos mit klassischem Verbrennungsmotor zu verbessern. Auch regulatorische Vorgaben wie CO₂-Grenzwerte für Pkw sorgen für eine höhere Marktdurchdringung alternativer Antriebe. Aber letztlich entscheidet der Kunde. Und die deutsche Automobilindustrie war in der Vergangenheit gut darin, den Kundengeschmack zu treffen, auch wenn manche (ökologisch orientierte) Marktbeobachter die Sinnhaftigkeit von SUVs, Geländewagen oder stark motorisierten Oberklassefahrzeugen infrage stellen.



Deutsche Autohersteller verlieren zuletzt Marktanteile – aber nicht überall

© Copyright 2017. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 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 zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA 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 Inc. 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 Anlagentscheidung treffen.