

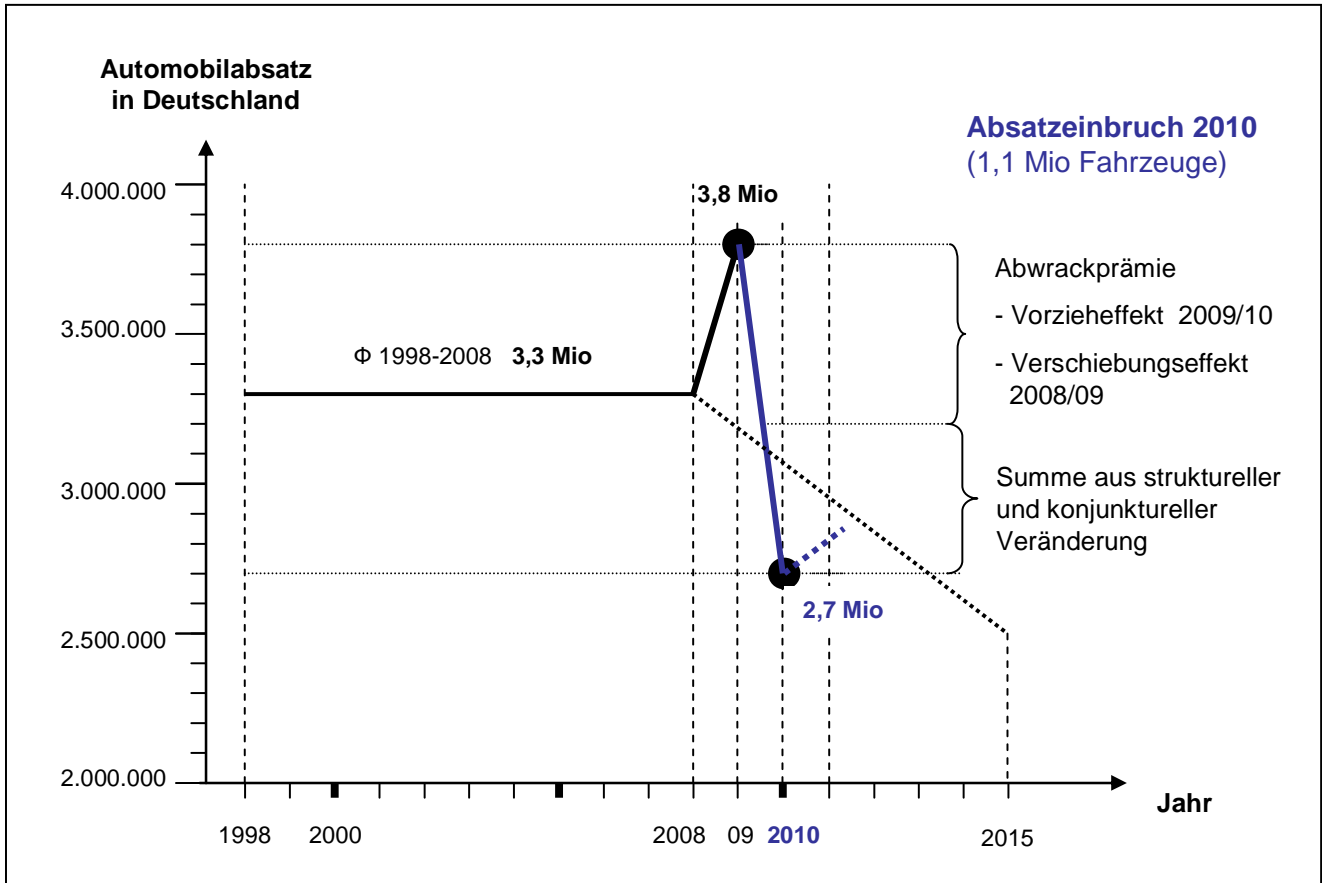
## Outlook auf den deutschen Automobilmarkt im Jahr 2010

### Dramatischer Einbruch der Absatzzahlen in Deutschland

Beobachtern des deutschen Automobilmarktes wird das Jahr 2009 wohl unvergessen bleiben: Eine globale Wirtschafts- und Finanzkrise, parallel ablaufende rezessive Entwicklungen auf den internationalen Märkten, die (teilweise psychologisch begründete) Kaufzurückhaltung vieler Automobilkäufer, die Insolvenz großer Automobilunternehmen, das Gerangel um Opel, die Übernahme von Porsche durch VW und die Konjunkturpakete I+II zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere der Arbeitsmärkte, vor allem die viel kommentierte und kritisierte Abwrackprämie sind nur einige der Themen, die uns im Jahr 2009 beschäftigt haben.

Über die Diskussion dieser Themen wurde übersehen, dass der Automobilabsatz 2009 keinesfalls eingebrochen ist, sondern sogar eine Rekordhöhe erreicht hat – nach durchschnittlich 3,3 Mio. Pkws in den Jahren 1998 bis 2008 konnten 2009 etwa 3,8 Mio. Fahrzeuge abgesetzt werden, vor allem infolge der Vorzieh- und Verschiebungseffekte durch die Abwrackprämie.

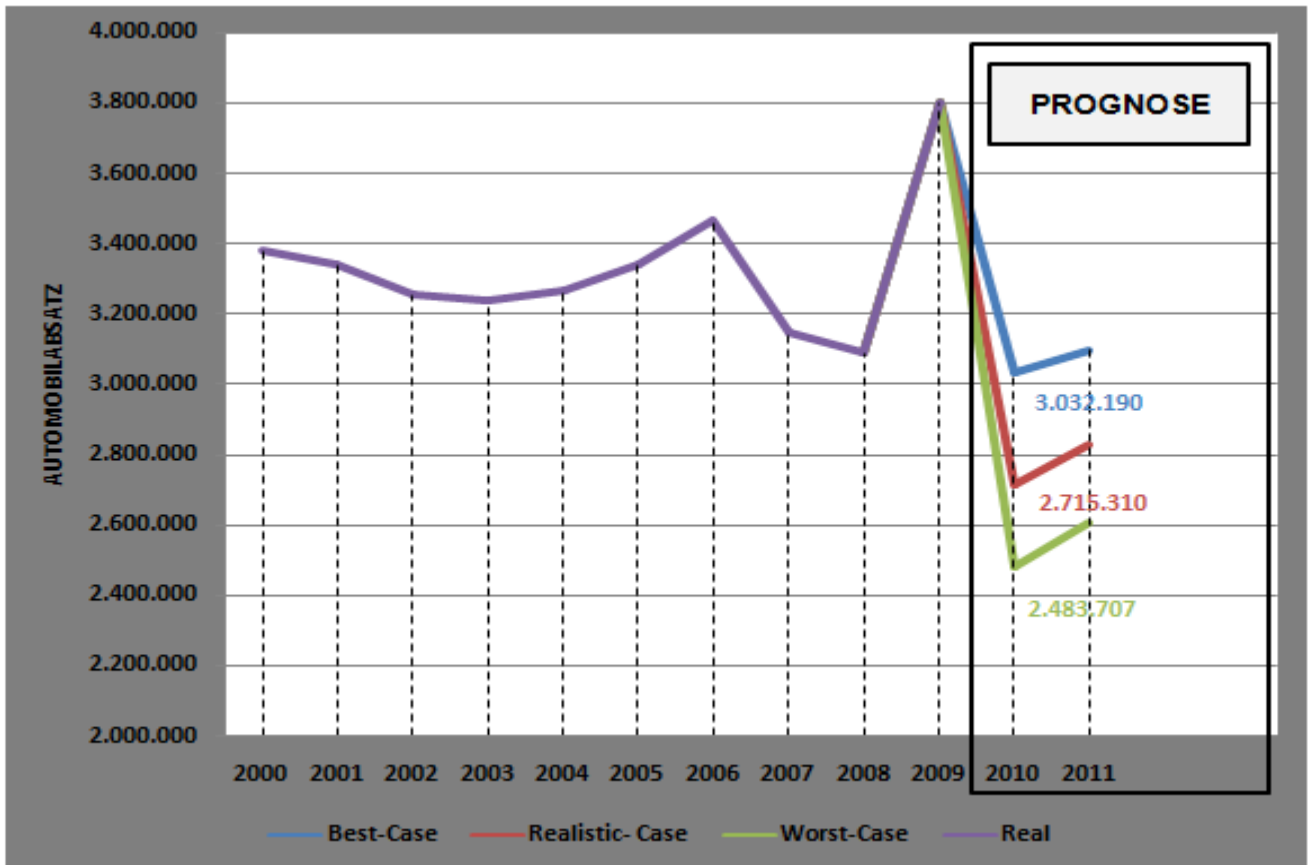
Der Einbruch der Absatzzahlen in Deutschland 2010 um voraussichtlich 1,1 Mio. Fahrzeuge wird umso dramatischer werden, dramatischer auch als viele Automobilunternehmen in ihren operativen und strategischen Planungen berücksichtigen. Auch die weiteren Aussichten sind nicht günstig: gemäß dem Realistic-Case-Szenario des Center für Automobil-Management (CAMA) an der Universität Duisburg-Essen werden 2010 nur etwa 2,7 Mio. Pkws in Deutschland verkauft werden. 2011 wird es infolge einer weiteren konjunkturellen Erholung und dadurch sinkender Arbeitslosenzahlen zu einem leichten Anstieg der Absatzzahlen kommen. Die durchschnittlich 3,3 Mio. Fahrzeuge in den Jahren vor der Krise werden aber nicht mehr erreicht. Mittelfristig dürfte der Absatz vor allem angesichts der abnehmenden Bevölkerung sogar noch weiter, auf deutlich unter 2,7 Mio. Fahrzeuge pro Jahr sinken.



### Die CAMA-Prognose 2010

Nach Berechnungen von drei Szenarien durch CAMA wird der Automobilabsatz in Deutschland im wahrscheinlichsten Szenario (CAMA-Realistic-Case-Szenario) von den etwa 3,8 Mio. Pkw im Jahr 2009 auf annähernd 2,7 Mio. Pkw im Jahr 2010 einbrechen. Das bedeutet einen Rückgang der Pkw-Neuzulassungszahlen um ca. 1,1 Mio. Fahrzeuge (etwa –29%) im Vergleich zu 2009. Dagegen werden bei Eintritt des positiven Szenarios (CAMA-Best-Case-Szenario) 3 Mio., im negativen Szenario (CAMA-Worst-Case-Szenario) nur 2,5 Mio. Pkw im Jahr 2010 abgesetzt. Der Automobilabsatz in Deutschland wird somit 2010 um mindestens 700.000 Fahrzeuge zurückgehen (etwa –20%), maximal sogar um 1,3 Mio. (etwa –35%).

Für 2011 erwartet das wahrscheinlichste Szenario einen Anstieg des Automobilabsatzes um ca. 100.000 Fahrzeuge, womit er immer noch deutlich unter dem Absatz 2009 bliebe. Maximal kann im besten Fall 2011 mit einem Anstieg auf etwa 3,1 Mio. Pkws gerechnet werden, im schlimmsten Fall werden 2011 nur 2,6 Mio. Fahrzeuge in Deutschland verkauft.



## Gründe für den dramatischen Absatzeinbruch 2010

Die Gründe für den deutlichen Absatzeinbruch in allen drei Szenarien liegen insbesondere im Auslaufen der Abwrackprämie und der dadurch verursachten Vorzieh- und Verschiebungseffekte. So kann davon ausgegangen werden, dass viele Automobilkäufer ihre für 2010 geplante Fahrzeuganschaffung aufgrund der staatlichen Prämienzahlung von 2.500 EUR. ins Jahr 2009 vorgezogen haben. Allein dadurch werden in Deutschland 2010 annähernd 250.000 Fahrzeuge weniger verkauft, als ohne die Abwrackprämie verkauft worden wären. Zudem haben die Kunden ihre für 2008 geplanten Automobilkäufe auf 2009 verschoben. Alleine durch diese Vorzieh- und Verschiebungseffekte wird der Absatz im kommenden Jahr unter das zehnjährige Mittel von 3,3 Mio. Fahrzeuge (1998 bis 2008) sinken. Wirtschaftspolitische Impulse durch die Neuregelung der Kfz-Steuer und monetäre Anreize für umweltfreundlichere Pkw können diesen Rückgang nicht kompensieren.

Zwar wird es 2010 zu einem konjunkturellen Aufschwung kommen (der erwartete Anstieg des BIP liegt jedoch nur zwischen 0,0% im CAMA-Worst-Case-Szenario und 1,2% im günstigsten Szenario und damit realistisch bei etwa 0,8 % im CAMA-Realistic Case-Szenario) und sich das Konsumklima verbessern. Der erwartete Anstieg der Arbeitslosigkeit (auf 4,0 bis 4,5 Mio. Menschen je nach Szenario, im realistischen auf 4,25 Mio.) und eine leicht steigende Inflation (An-

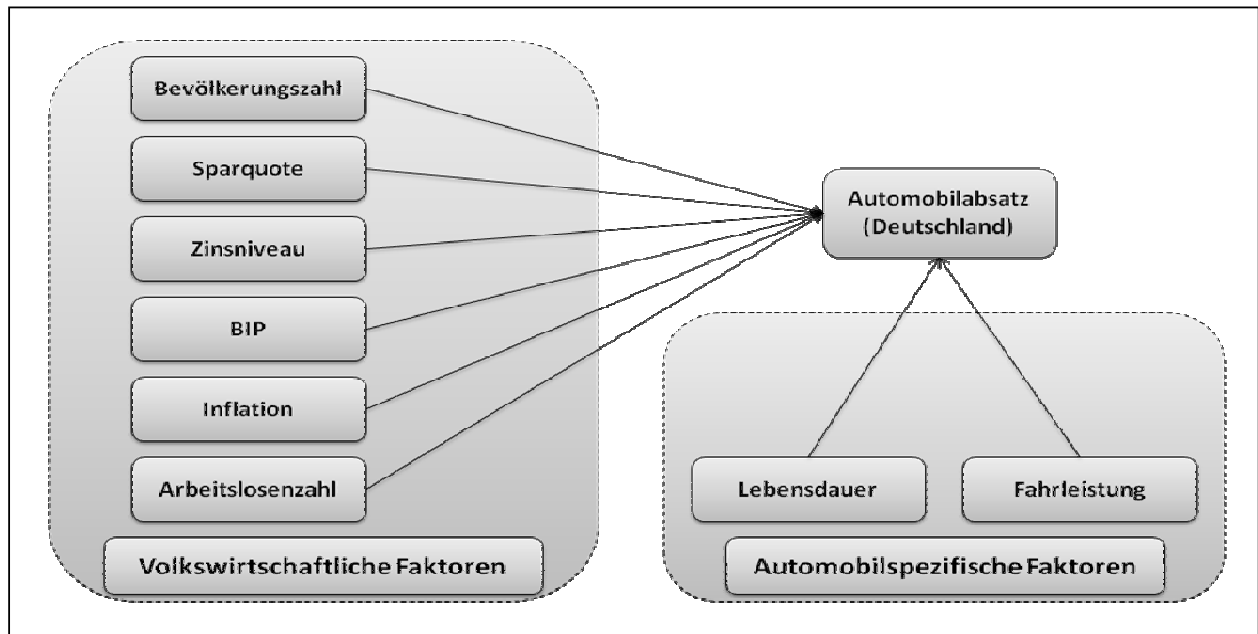
stieg um 0,4% bis 2,0%, im realistischen Szenario um 1,5%) wirken der positiven konjunkturellen Entwicklung entgegen. Eine bereits auf hohem Niveau stagnierende Sparquote von etwa 12%, eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung und ein Anstieg des Zinsniveaus in Deutschland können im Jahr 2010 keine wirksamen Impulse auf den Pkw-Markt entfalten. In der Summe der konjunkturellen und strukturellen Veränderungen wird es im nächsten Jahr zu einem spürbaren Einbruch der Pkw-Zahlen kommen.

Der leichte Anstieg des Pkw-Absatzes im Jahr 2011 wird der konjunkturellen Erholung und den dadurch sinkenden Arbeitslosenzahlen in Deutschland zu verdanken sein. Ein deutliches Wachstum der Pkw-Zahlen ist 2011 jedoch nicht zu erwarten, da die Inflation und das Zinsniveau steigen werden, die Bevölkerung in Deutschland abnimmt und bei höherer Steuerbelastung die Konsumzurückhaltung anhält.

Eine solche Absatzprognose stellt große Herausforderungen an Automobilhersteller und -zulieferer, vor allem an die Anbieter kleinerer Fahrzeuge, die 2009 von der Abwrackprämie profitiert haben. Angesichts eines langfristig schrumpfenden deutschen Marktes müssen und werden sie die Globalisierungsbemühungen und hier vor allem die Ausrichtung auf die wachsenden BRIC-Staaten bzw. die asiatischen Märkte konsequent fortsetzen. Da mit der Elektromobilität neue Formen der Mobilität kommen werden (modularere, standardisierbare und weniger differenzierte Fahrzeuge, die der Kunde immer weniger als Statussymbol wahrnimmt), die aber den Absatz (als Zweit- und Drittfahrzeuge) wieder beleben können, bietet die konsequente Investition in die Elektromobilität neue Chancen.

## **Grundkonzept der CAMA-Prognose**

Der Absatzprognose für das Jahre 2010 liegt ein branchenspezifisches Prognosemodell des Centers für Automobil-Management zugrunde, das volkswirtschaftliche und automobilspezifische Faktoren gleichermaßen berücksichtigt. Das Prognosemodell beruht auf einer multiplen Regressionsanalyse, mit der Wirkungen zwischen den volkswirtschaftlichen und automobilspezifischen Faktoren und dem Automobilabsatz in Deutschland quantitativ erfasst werden können. Ein steigendes BIP, eine sinkende Sparquote und eine sinkende Arbeitslosigkeit beeinflussen z.B. das verfügbare Einkommen und damit indirekt den Automobilabsatz positiv, ein Anstieg der Zinsen und der Inflation den Automobilabsatz negativ. Eine Verringerung der Lebensdauer und der Fahrleistung eines Automobils führen indessen zu einem steigenden Automobilabsatz.



Es wurden drei Szenarien (CAMA-Best-Case-Szenario, CAMA-Realistic-Case-Szenario und CAMA-Worse-Case-Szenario) entwickelt, die jeweils eine positive, eine negative und die realistisch erscheinende Entwicklung der volkswirtschaftlichen und automobilspezifischen Faktoren abbilden. Aufgrund der Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Kreislaufgrößen sind die drei Szenarien auf einander bezogen und als Teilmodelle zu verstehen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Outlook?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!