

Automobilindustrie: Lieferkettenprobleme verzögern die Erholung

Kurz & klar

- Lieferkettenprobleme belasten die Automobilproduktion stärker und länger als erwartet.
- Der Halbleitermangel dauert an, Lieferstörungen bei Kabelbäumen sind ein vorübergehendes Problem.
- Hersteller kommen dank Preissteigerungen mit den aktuellen Herausforderungen gut zurecht; die Zulieferindustrie steht dagegen unter hohem Druck.

Auch in den ersten Monaten des Jahres 2022 bleiben die globalen Lieferketten der Schlüsselfaktor für die Erholung der Automobilindustrie. Auf den derzeitigen Verkäufermärkten sind wachsende Produktionszahlen die Voraussetzung für einen Aufschwung bei den Neuzulassungen. Angesichts des Ukraine-Kriegs rückt dabei – neben der anhaltenden Knappheit der Halbleiter – zunehmend die Versorgungssicherheit der globalen Automobilindustrie mit Vorprodukten und Rohstoffen aus Russland und der Ukraine in den Fokus. Und nach wie vor sorgen zum Teil strenge Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie (v.a. in China) für Probleme beim weltweiten Warenverkehr.

Automobilproduktion deckelt Nachfrageentwicklung

Vor diesem Hintergrund verläuft die Erholung der Automobilmärkte nach der Corona-Pandemie weiterhin schleppend. So werden die weltweiten Light-Vehicle-Verkäufe 2022 voraussichtlich gerade mal um 1,6% steigen, nachdem bereits 2021 ein Plus von nur knapp 4% zu verzeichnen war. Angesichts des Absatzrückgangs von weltweit gut 14% im Jahr 2020 (und rund 4% im Jahr 2019) fällt die Erholung der Automobilmärkte verhalten aus. Die Gründe für den zögerlichen Aufschwung sind in den Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs zu suchen, die sich in einer anhaltenden Störung der Lieferketten, stark gestiegenen Rohstoffkosten und einer deutlich abgeschwächten Konjunktur bemerkbar machen.

- Halbleiter: Bessere Marktversorgung wird erst 2023 erwartet

Insbesondere die Lieferkettenproblematik steht aktuell einer stärkeren Erholung des Fahrzeugabsatzes entgegen. Bereits 2021 sorgte die anhaltende Halbleiterknappheit für einen Mangel an verfügbaren Fahrzeugen auf den westeuropäischen Automärkten, was zu langen Wartezeiten und hohen Preisen geführt hat. Auch 2022 dürfte die Situation an den Halbleitermärkten angespannt bleiben, sodass nach dem leichten Absatzrückgang 2021 auch in diesem Jahr das eher moderate Absatzwachstum in erster Linie auf das begrenzte Angebot zurückzuführen ist. Gleiches gilt für Deutschland, wo vor allem das limitierte Angebot an verfügbaren Fahrzeugen den Absatz 2022 belastet, nachdem bereits im Vorjahr Halbleitermangel und Pandemiefolgen für einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen gesorgt haben. Unterstützt wird die Nachfrage in Westeuropa durch staatliche Maßnahmen

zur Förderung des Absatzes von Elektrofahrzeugen, wie u.a. in Deutschland oder Frankreich.

Absatzzahlen Light Vehicles

Light Vehicles in Mio. Fahrzeugen; Veränderung gegenüber Vorjahr

	2021		2022*		2023*		2024*		2025*	
Welt	80,2	+3,9%	81,5	+1,6%	87,9	+7,9%	92,5	+5,2%	94,4	+2,1%
USA	15,1	+3,4%	15,2	+1,1%	16,6	+8,7%	17,0	+2,6%	16,8	-1,1%
Westeuropa	12,5	-0,3%	13,1	+4,8%	14,4	+10,6%	15,1	+4,9%	14,8	-2,4%
- Deutschland	2,9	-9,3%	3,1	+7,2%	3,4	+9,2%	3,5	+3,8%	3,4	-3,6%
- Frankreich	2,1	+1,9%	2,2	+4,2%	2,3	+6,3%	2,4	+4,7%	2,3	-4,1%
- Italien	1,6	+6,5%	1,6	-2,7%	1,8	+11,5%	1,8	+2,6%	1,8	+0,6%
- Spanien	1,0	+0,1%	1,1	+7,6%	1,3	+17,5%	1,4	+10,7%	1,4	-1,1%
- Großbritannien	2,0	+4,1%	2,2	+11,7%	2,6	+15,5%	2,7	+5,8%	2,7	-1,6%
Mittel- und Osteuropa ¹⁾	4,3	+4,5%	3,4	-42,7%	3,7	-0,9%	3,9	-2,1%	3,9	-2,8%
- Russland	1,7	+4,5%	1,0	-42,7%	1,0	-0,9%	0,9	-2,1%	0,9	-2,8%
China	23,9	+1,0%	24,9	+3,8%	26,5	+6,4%	28,2	+6,7%	29,5	+4,5%
Indien	3,6	+26,4%	3,8	+7,3%	4,0	+4,8%	4,0	+1,2%	4,4	+8,7%
Brasilien	2,0	+1,2%	2,0	+3,4%	2,3	+11,0%	2,5	+9,9%	2,7	+9,4%

Quellen: IHS Markit, BayernLB Research

1) inklusive Türkei

* Prognosen

- ▶ Marktführer Renault stellt Produktion in Russland ein

Ein starker Einbruch bei den Absatzzahlen zeichnet sich in Russland ab, nachdem eine Vielzahl von westlichen Automobilherstellern (darunter Marktführer Renault und Volkswagen) als Reaktion auf den russischen Angriff auf die Ukraine und die daraus folgenden Sanktionen die Versorgung des russischen Marktes eingestellt haben.

- ▶ USA: Autonachfrage wird ausgebremst

In den USA bleiben die Absatzzahlen voraussichtlich auch in diesem Jahr hinter den Möglichkeiten zurück, nachdem bereits 2021 fehlende Halbleiter das Fahrzeugangebot belastet und die grundsätzlich starke Kaufbereitschaft durch die staatlichen Konjunkturprogramme und aufgestaute Nachfrage ausgebremst haben. Auch 2022 werden Produktionsengpässe und geringe Lagerbestände den Absatz von Neufahrzeugen belasten. Erst im kommenden Jahr dürfte sich der Absatz im Zuge eines sich normalisierenden Angebots wieder deutlich ausweiten.

In China wird der Automobilabsatz neben der Halbleiterknappheit auch durch die strenge No-Covid-Politik mit weitreichenden Beschränkungen und regionalen Lockdowns belastet. Trotz dieser Hindernisse schaffte der chinesische Automarkt 2021 das erste Plus seit 2017, als Chinas Light-Vehicle Absatz einen historischen Höchststand von fast 28 Mio. Fahrzeugen erreichte. Hintergrund waren ein starker Markt für Elektrofahrzeuge und eine leichte Entspannung bei der Halbleiterversorgung gegen Ende des Jahres. Eine stabile Automobilproduktion sowie ein robuster Jahresstart dürften dem chinesischen Automarkt in diesem Jahr zu einem Absatzwachstum von knapp 4% verhelfen. Für 2023 wird ein deutlicherer Zuwachs erwartet.

Nach einem schwachen Absatzjahr 2020 (neue Abgasnormen, Lockdowns, Lieferengpässen) verzeichnete der indische Automobilmarkt 2021 hohe Zuwächse und auch in diesem Jahr ist mit einem deutlichen Absatzpuls zu rechnen. Impulse verleiht dem indischen

Markt, dass viele Menschen aufgrund der COVID-19-Pandemie öffentliche Verkehrsmittel meiden und private Fahrzeuge den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen. Gleichzeitig bremst der Anstieg der Kraftstoffpreise das Wachstum auf dem preissensiblen Markt.

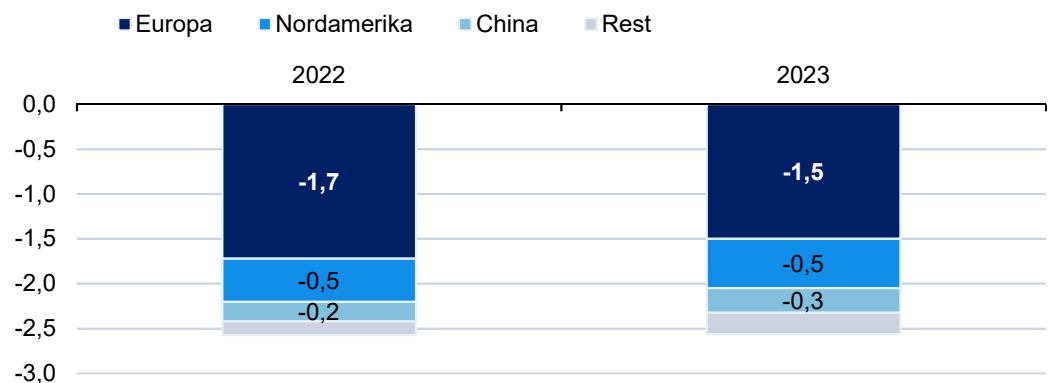
Auf lange Sicht werden vor allem Schwellenländer mit einer großen Bevölkerung und niedrigen Automobil-Durchdringungsraten wie China und Indien das weltweite Absatzwachstum unterstützen. So ist beispielsweise der 14. Fünfjahresplan in China darauf ausgerichtet, das Wirtschaftswachstum weiter zu stärken und das verfügbare Einkommen der Bevölkerung zu steigern, was immer mehr Menschen den Besitz eines Fahrzeugs ermöglicht. Reife Automobilmärkte wie die USA, Japan oder Westeuropa dürften infolge von Sättigungstendenzen dagegen kaum noch zum langfristigen Wachstum beitragen. Hinzu kommen in Westeuropa strukturelle Herausforderungen, wie beispielsweise eine eher schwache demografische Entwicklung, oder gesellschaftliche Tendenzen, die das Absatzpotenzial von Fahrzeugen beeinträchtigen (z.B. veränderte Verkehrsgewohnheiten, Einrichtung von Umweltzonen, Nutzung statt Besitz von Fahrzeugen).

Ukraine-Krieg, Halbleitermangel und Pandemie bremsen die Produktionszahlen

Nach wie vor veranlassen die anhaltenden Lieferkettenprobleme die Hersteller, ihre Produktion vorübergehend zu reduzieren oder einzustellen. So war die Halbleiterknappheit der entscheidende Grund dafür, dass 2021 in Westeuropa gut 6% weniger Light Vehicles produziert wurden als noch im Jahr vorher. Insbesondere das deutliche Minus in Deutschland hat zu diesem Rückgang beigetragen. Mit Beginn des Ukraine-Kriegs kamen Lieferausfälle aus ukrainischen Fertigungsstätten westeuropäischer Zulieferunternehmen hinzu, die insbesondere die Fahrzeugproduktion in west- und osteuropäischen Ländern belasten. IHS Markit schätzt, dass aufgrund der derzeitigen Lieferkettenproblematik 2022 und 2023 voraussichtlich jeweils 2,6 Millionen Einheiten Light Vehicles weniger produziert werden als noch zu Jahresbeginn erwartet (im schlimmsten Fall könnten sich die Produktionsausfälle in beiden Jahren auf bis zu 4 Mio. Fahrzeuge erhöhen). Der Großteil des Produktionsausfalls entfällt mit 1,7 Mio. Light Vehicles im Jahr 2022 (67% der Ausfälle) bzw. 1,5 Mio. Light Vehicles im Jahr 2023 (59% der Ausfälle) auf Europa. Knapp 1 Mio. der 1,7 weniger in Europa produzierte Fahrzeuge im Jahr 2022 sind Folge der kriegsbedingten Produktionsausfälle in Russland und der Ukraine, der Rest entfällt auf die Probleme bei der Halbleiterversorgung sowie fehlende Kabelbäume und andere Komponenten aus der Ukraine.

► Anhaltende Lieferkettenprobleme

Geschätzter Produktionsausfall infolge von Lieferkettenprobleme
Mio. Light Vehicles



Quelle: IHS Markit

Lieferstörungen bei Kabelbäumen ist temporäres Problem

- ▶ Kabelbäume: Kabel, Litzen, Stecker und Schläuche werden per Handarbeit zusammengebaut

Angesichts des Kostendrucks durch die Automobilhersteller fertigen zahlreiche Zuliefererunternehmen arbeitsintensive Produkte in Niedriglohnländern. Kabelbäume für den europäischen Markt lassen Unternehmen wie Leoni, Kromberg & Schubert, SEBN, Aptiv, Kostal, Prettl oder Nexans daher in Ländern wie Rumänien, Bulgarien, Marokko, Tunesien, Serbien oder eben der Ukraine herstellen. Die Strategieberatung Alix Partners beziffert den Anteil der Kabelbäume aus der Ukraine, die die OEMs in der EU in ihren Fahrzeugen verbauen, auf 7%. Hintergrund dieser Standortentscheidungen sind die niedrigen Lohnkosten in diesen Ländern, denn die Fertigung von Kabelbäumen ist mit einem hohen Anteil manueller Tätigkeiten verbunden. Zudem sind Kabelbäume nicht lagerfähig (Lieferung erfolgt just-in-time) und sie werden für jedes Fahrzeugmodell individuell gefertigt. Nach der Lieferung werden die Kabelbäume zu einem komplexen Bordnetz zusammengefügt, über das das Elektroniksystem der Fahrzeuge gesteuert wird.

- ▶ Kabelbäume aus der Ukraine werden vor allem nach Polen und Deutschland geliefert

Die durch den Krieg wegbrechenden Lieferungen aus der Ukraine sollen nun durch eine höhere Produktion an anderen Standorten aufgefangen werden. Trotz der geringen Produktionskomplexität wird der Verlagerungsprozess voraussichtlich zwischen einem Viertel und einem halben Jahr dauern (u.a. müssen Mitarbeiter eingestellt und geschult werden). Gleichzeitig haben einige Kabelbaumstandorte in der Ukraine die Produktion zumindest teilweise wiederaufgenommen. Die eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen scheint daher ein vorübergehendes Problem zu sein, das spätestens im Herbst behoben sein dürfte.

Keine rasche Lösung für die Halbleiterknappheit

- ▶ Halbleiter: Automobilindustrie verwendet ältere und günstigere Technologien

Im Gegensatz zu den Kabelbäumen ist bei der Halbleiterversorgung noch keine rasche Besserung in Sicht. Die Automobilhersteller verwenden in ihren Fahrzeugen für die Bordelektronik, elektrische Fensterheber, Motorsteuerung etc. überwiegend einfache (ältere) Chiptechnologien. Diese sind zwar günstiger als schnellere Chips, die z.B. in der Konsumelektronik verbaut werden, gleichzeitig ist die Automobilindustrie für die Halbleiterhersteller dadurch aber auch ein weniger attraktiver Kunde. Der Halbleiterbedarf der Automobilindustrie wächst bereits seit Jahren: die durchschnittliche Zahl der Chips in den Fahrzeugen hat sich 2021 im Vergleich zu 2017 verdoppelt. Hintergrund ist einerseits ein wachsender Absatz von höherwertigen und größeren Fahrzeugen, in denen typischerweise mehr Halbleiter verbaut werden und andererseits eine zunehmende Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, die eine deutlich höhere Zahl von Chips an Bord haben, da sie z.B. mit mehr Display-Anwendungen oder Fahrer-Assistenz-Funktionen als herkömmliche Fahrzeuge ausgestattet sind.

Das Analysehaus IHS Markit geht davon aus, dass sich die Halbleiterknappheit noch weiter hinzieht. Zwar dürfte sich die Versorgung mit Halbleitern im Jahr 2022 zunächst stabilisieren und im weiteren Jahresverlauf verbessern, doch die Wartezeiten für Halbleiterlieferungen werden voraussichtlich auch in diesem Jahr noch deutlich über dem Normalmaß liegen. Mit der Marktreife zusätzlicher Fertigungskapazitäten wird sich 2023 die Versorgungslage zunächst weiter verbessern und im Lauf der zweiten Jahreshälfte normalisieren. Auf Gesamtjahressicht ist bei der Chipversorgung damit ab dem Jahr 2024 wieder mit einem ausgeglichen Angebots- und Nachfrageverhältnis zu rechnen.

Die Automobilhersteller haben auf den Chipmangel reagiert, indem sie sich auf die Produktion ihrer profitablen Fahrzeugmodelle fokussiert haben, sodass die OEMs trotz sinkender Absätze hohe Gewinne erzielen konnten. Durch die Folgen des Ukraine-Kriegs besteht die

Möglichkeit, dass sich der Halbleitermangel länger hinzieht bzw. sich verschärft. Die Ukraine ist für fast die Hälfte der Lieferungen von hochreinem Neon verantwortlich, das in der Halbleiterindustrie verwendet wird. Kurzfristig wären alternative Bezugsquellen kaum zu realisieren. Derzeit scheinen die Halbleiterhersteller aber über ausreichende Vorräte an Neon gas verfügen, wobei die Versorgungssituation eher intransparent ist.

Ukraine-Krieg: Indirekte Risiken größer als direkte

Damit zeichnet sich ab, dass die indirekten Effekte des Kriegs (steigende Rohstoffpreise, Unterbrechung von Lieferketten, schwächeres Wirtschaftswachstum) für die globale Automobilindustrie ein größeres Risiko sind als der unmittelbare Wegfall der Märkte in Russland und der Ukraine. So spielt die Ukraine als Produktionsstandort nur im Zulieferbereich eine nennenswerte Rolle. Dagegen ist Russland mit rund 1,5 Mio. hergestellten Light Vehicles im Jahr 2021 der größte Produktionsstandort in der Region Mittel-Osteuropa und der drittgrößte in Europa insgesamt (nach Deutschland und Spanien). Allerdings produzieren die westlichen Hersteller in Russland – größter Hersteller in Russland ist Renault (Marktanteil 2021: 34%), gefolgt von Hyundai (27%), Volkswagen (12%), Toyota (6%) und Nissan – in erster Linie für den lokalen Markt. Über Exporte versorgen vor allem die Premiumhersteller den russischen Markt. Der Verlust der beiden Märkte dürfte insbesondere für die Marktführer zwar spürbar, insgesamt aber verkraftbar sein. Hohe Rohstoffpreise und die Unterbrechung der Lieferketten sind dagegen derzeit die deutlich größere Herausforderung.

Hersteller versuchen die Halbleiterversorgung abzusichern

- Chips werden für die Funktionalität von Fahrzeugen immer wichtiger

Um ihre Versorgung mit Halbleitern künftig abzusichern, werden sich die OEMs stärker bei ihrer Beschaffung engagieren, nachdem diese Aufgabe bisher vor allem den Zulieferunternehmen zugekommen ist. Vorreiter ist Tesla, das seine Chips selbst entwickelt und eng mit Auftragsfertigern wie TSMC oder ST Microelectronics zusammenarbeitet. Dies setzt einerseits eine hohe technische Kompetenz bei den Automobilunternehmen voraus (die eventuell von den OEMs erst aufgebaut werden muss), schafft aber andererseits auch Möglichkeiten zur Differenzierung und sichert die Zulieferkette ab. Hinzu kommt, dass infolge der Elektrifizierung, Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung des Fahrens in den kommenden Jahren mit einem wachsenden Bedarf an Autochips zu rechnen ist. Inzwischen hat auch Volkswagen eine Kooperation mit dem US-Chiphersteller Qualcomm bekannt gegeben, dessen Halbleiter ab Mitte des Jahrzehnts in allen Marken des VW-Konzerns verbaut werden sollen.

Ein hoher Nachholbedarf wartet auf ein entsprechendes Angebot

- Hoher Nachholbedarf bei den Autokäufern

Infolge der Produktionsausfälle hat sich bei den Autokäufern eine Nachfrage angestaut, die von IHS Markit zwischen 6 und 7 Mio. Fahrzeuge beziffert wird, wobei die Folgen des Ukraine-Kriegs (schwächere Konjunktur, hohe Inflation) die Bedarfsschätzung des Analysehauses um rund Drittel reduziert hat. Ungeachtet dessen besteht auf Käuferseite trotz des Ukrainekriegs offensichtlich noch immer ein erheblicher Nachholbedarf.

2021 wurden weltweit gut 77 Mio. Light Vehicles produziert, was einem Plus von 3,5% entspricht. In diesem Jahr wird die weltweite Automobilproduktion weiter hochgefahren, doch auch mit voraussichtlich knapp 82 Mio. hergestellten Light Vehicles sind die Fertigungszahlen noch deutlich von den knapp 89 Mio. Light Vehicles entfernt, die im Jahr 2019 und damit vor der Corona-Pandemie produziert wurden. Im Zuge einer zwar weiterhin angespannten, aber doch leicht verbesserten Versorgungslage mit Halbleitern, wird für 2022 und 2023 für Deutschland und Westeuropa ein deutliches Produktionsplus erwartet, was auch darauf zurückzuführen ist, dass viele Fahrzeuge nur noch auf den Einbau weniger Chips warten,

um ausgeliefert zu werden. In den USA wächst die Produktion 2022 voraussichtlich zweistellig, nachdem auch hier das Fehlen von Halbleitern die Produktion 2021 stark beeinträchtigt und nur vergleichsweise moderate Produktionszuwächse im Vergleich zum schwachen Vorjahr (2020) zugelassen hat, als pandemiebedingt viele Werke geschlossen waren. Während die US-Produktion von den Engpässen bei Bauteilen aus der Ukraine kaum beeinträchtigt ist, gehen Marktbeobachter davon aus, dass sich die Versorgung mit Halbleitern in diesem Jahr stabilisieren dürfte, was ein wichtiger Grund für die Produktionssteigerung ist. Ungeachtet dessen sorgt die eingeschränkte Lieferung von Halbleitern dafür, dass die Lagerbestände in den USA auch in diesem Jahr auf einem sehr niedrigen Niveau verharren. Sobald die Läger wieder aufgefüllt sind, dürfte sich die US-Light-Vehicle Produktion mittelfristig bei knapp 12 Mio. Einheiten einpendeln.

Produktionszahlen Light Vehicles

Light Vehicles in Mio. Fahrzeugen; Veränderung gegenüber Vorjahr

	2021		2022*		2023*		2024*		2025*	
Welt	77,2	+3,5%	81,6	+5,6%	88,5	+8,5%	93,3	+5,5%	95,4	+2,3%
USA	8,9	+3,3%	10,0	+12,6%	11,4	+13,8%	12,0	+5,3%	11,9	-1,4%
Mexiko	3,0	-0,2%	3,4	+11,9%	3,7	+10,4%	4,1	+9,7%	4,2	+1,5%
Westeuropa	9,4	-6,3%	10,9	+16,2%	12,4	+13,1%	12,9	+4,6%	12,9	-0,5%
- Deutschland	3,2	-12,4%	4,0	+22,9%	4,9	+22,8%	5,5	+13,0%	5,4	-2,3%
- Frankreich	1,3	+2,2%	1,5	+14,0%	1,7	+8,5%	1,8	+7,5%	2,1	+15,2%
- Italien	0,8	+2,0%	0,9	+11,7%	1,0	+11,1%	0,9	-1,6%	0,9	-3,5%
- Spanien	2,1	-8,0%	2,5	+19,3%	2,6	+5,1%	2,5	-2,1%	2,4	-3,8%
- Großbritannien	0,9	-6,1%	1,0	+11,1%	1,2	+15,4%	1,2	+2,8%	1,2	-4,3%
Mittel- und Osteuropa ¹⁾	6,5	-0,8%	6,1	-6,5%	6,3	+3,5%	6,6	+5,7%	6,4	-3,3%
- Russland	1,5	+8,7%	0,7	-54,3%	0,6	-4,1%	0,6	-0,7%	0,6	-5,5%
China	24,6	+5,3%	24,8	+0,8%	26,9	+8,7%	28,9	+7,3%	30,2	+4,6%
Indien	4,2	+27,7%	4,4	+7,0%	4,5	+1,8%	4,6	+1,3%	5,1	+12,2%
Brasilien	2,1	+8,8%	2,3	+12,8%	2,5	+8,7%	2,8	+8,5%	3,0	+7,2%

Quellen: IHS Markit, BayernLB Research

1) inklusive Türkei

* Prognosen

- Chinesische Premiumkunden kaufen gerne teure Sonderausstattungen

In China wurde 2021 die Produktion nach drei rückläufigen Jahren erstmals wieder gesteigert. Wir gehen davon aus, dass sich der Wachstumstrend in den kommenden Jahren fortsetzt, wengleich die Automobilproduktion aktuell immer wieder durch strenge Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt wird. Für westliche Automobilhersteller ist der chinesische Markt von großer Bedeutung, da er gerade im Premiumsegment besonders profitabel ist. Dies hilft den OEMs bei der Finanzierung der Transformation hin zur Elektromobilität. Um auf dem chinesischen Markt erfolgreich zu sein, müssen sich die westlichen Hersteller an den Wünschen der chinesischen Kunden orientieren, insbesondere was die Vernetzung die Fahrzeuge betrifft, denn Apps und digitale Dienste zur Unterhaltung und zur Verbesserung des Komforts (z.B. Bezahlung im Auto) sind inzwischen entscheidende Kaufkriterien in China. Für westliche OEMs bedeutet dies, dass sie die dafür erforderliche Software vor Ort in China entwickeln müssen, um die Softwaresysteme auch ins staatlich kontrollierte Netz integrieren zu können.

- ▶ China: Absatz von Elektrofahrzeugen wächst stärker als der Gesamtmarkt

Ein wichtiger Impuls für die Rückkehr auf den Wachstumspfad des chinesischen Automarktes waren die deutlich gestiegenen Verkaufszahlen bei Elektrofahrzeugen. Den Umstieg auf die Elektromobilität nutzen die chinesischen Hersteller, um mit vernetzten und technologisch top ausgestatteten „Life-Style“-Fahrzeugen zu punkten. Trotz des geplanten Auslaufens der Kauf-Subventionen Ende dieses Jahres, dürfte das Wachstum der Elektromobilität in China weiter voranschreiten. Eine zunehmende Verbraucherakzeptanz, verbindliche Elektroauto-Quoten für die Hersteller (20% bis 2025), der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie eine Vielzahl regulatorischer Anreize (z.B. Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen in Metropolregionen) werden den Absatz von Plug-in-Hybriden oder reinen Batteriefahrzeugen weiterhin unterstützen.

- ▶ Der indische Automarkt ist ein Kleinwagenmarkt

In Indien profitiert die Automobilproduktion derzeit von einer zunehmenden Neigung zur individuellen Mobilität infolge der Corona-Pandemie und dem Nachholbedarf aufgrund von Produktionsstörungen (fehlende Halbleiter). Zwar wird der Halbleitermangel die Autoherstellung auch in diesem Jahr beeinträchtigen, doch die Produktionszahlen werden voraussichtlich auch in den kommenden Jahren weiter steigen, u.a. gestützt von zahlreichen Neueinführungen.

Elektromobilität gewinnt weltweit an Fahrt

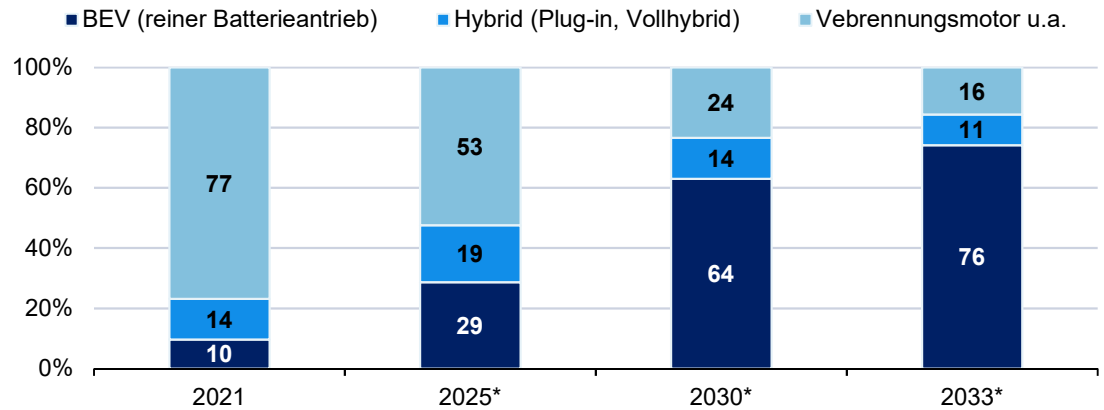
- ▶ Elektrofahrzeuge immer gefragter

Auch in Indien plant die Regierung einen weitreichenden Umstieg auf Elektromobilität bis zum Jahr 2030. Dies verdeutlicht, dass nicht nur auf den reifen Märkten der Verbrennungsmotor zunehmend an Bedeutung verliert, sondern auch in den Schwellenländern. Für die Automobilindustrie bedeutet dies, dass sie die bisher wohl größte Herausforderung ihrer Geschichte managen muss, nämlich die Transformation der Antriebstechnik vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb. Dieser Übergang war lange Zeit im Wesentlichen der von der Politik gewählte Weg hin zu einer Verbesserung der Klimabilanz des Verkehrssektors. Die Automobilkäufer dagegen hielten sich eher zurück, zu stark waren die Bedenken hinsichtlich Reichweite, fehlender Ladeinfrastruktur und hoher Preise. Inzwischen deutet sich aber an, dass das wachsende Angebot an Elektrofahrzeugen zunehmend den Geschmack der Käufer findet. Nach Informationen der Unternehmensberatung PwC hat sich der weltweite Absatz vollelektrischer Fahrzeuge im ersten Quartal 2022 im Vergleich zum Vorjahr auf 1,4 Mio. Fahrzeuge mehr als verdoppelt. Weniger stark gestiegen sind die Verkaufszahlen von Plug-in- und Voll-Hybriden. Rund zwei Drittel aller vollelektrischen Fahrzeuge wurden im ersten Quartal in China verkauft (1,3 Mio. Elektrofahrzeuge inkl. Hybridfahrzeuge), ihr Marktanteil bei den Neuverkäufen in China ist damit auf 20% gestiegen. In den USA wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres rund 400.000 Elektroautos verkauft (Marktanteil 12%) und damit gut 40% mehr als noch vor einem Jahr. Auch in den USA kommt die Elektromobilität somit zunehmend in Schwung, wobei ein stärkeres Wachstum nach Einschätzung von PwC nur durch die anhaltenden Lieferkettenprobleme gebremst wurde. Die von der Biden-Regierung eingeführten Fördermaßnahmen zeigen offensichtlich Wirkung.

Neben der weitreichenden staatlichen Förderung unterstützt ein immer breiteres Angebot an Elektrofahrzeugen die Nachfrage, und in den kommenden Jahren wird weltweit mit einem deutlichen wachsenden Absatz von Elektrofahrzeugen gerechnet. Dementsprechend richten immer mehr Autokonzerne ihre Produktion konsequent auf die Elektromobilität aus und investieren in den Um- und Neubau von Produktionsstätten und Batteriefabriken. Vorreiter in Sachen Elektromobilität ist China. Aber auch in Europa erwartet IHS Markit einen deutlich wachsenden Marktanteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Auch in den USA zeigt sich die steigende Popularität der Elektroautos im Zusammenspiel mit einem wachsenden Angebot in hohen Zuwächsen bei den Absatzzahlen (zwischen 20 und 30% pro

Jahr), wobei der Schwerpunkt bei den Light-Trucks liegen dürfte. Unterstützt wird das Wachstum durch einen raschen Ausbau des Ladesäulennetzes und staatlicher Förderung.

Entwicklung der Anteile der Antriebstechnologien beim Fahrzeugabsatz in Europa
In Prozent



Quelle: IHS Markit

- Hohe Öl- und Benzinpreise unterstützen den Trend hin zum Elektroauto

Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität führt dazu, dass sich die Schlüsseltechnologie der Automobilindustrie vom Motorenbau – bisher Kernkompetenz westlicher Hersteller – zur Batterietechnik verlagert, die von asiatischen Herstellern dominiert wird. Hinzu kommt, dass vor allem nicht-traditionelle Hersteller von Elektroautos ihre Fahrzeuge weniger als Transportmittel, sondern mehr als technologiegetriebene Lifestyle-Produkte vermarkten und damit erfolgreich sind. Im Mittelpunkt steht dementsprechend weniger die Motorleistung, sondern vielmehr das Fahrerlebnis, das von ausgereiften Entertainmentangeboten, einer Vielzahl von elektronischen Anwendungen und zahlreichen Softwarefunktionen und Apps begleitet wird.

Die geringe Komplexität eines Elektromotors und die wachsende Bedeutung softwarebasierter Technologien ermöglicht technologieaffinen Unternehmen den Eintritt in die Automobilindustrie. Vorreiter dieser Entwicklung war das US-Unternehmen Tesla, das inzwischen auch in China zur führenden Elektromarke aufgestiegen ist. Doch auch immer mehr chinesische Anbieter nutzen diesen Trend. Ursprünglich branchenfremde Unternehmen wie die Tech-Unternehmen Xiaomi und Baidu oder Elektroauto-Startups wie Polestar, Nio, Lixiang oder Xpeng nutzen die veränderten Rahmenbedingungen der Automobilmärkte und versuchen mit futuristischem Design und technologiegetriebenen Elektrofahrzeugen Marktanteile zu gewinnen. Dabei nehmen sie auch zunehmend den europäischen Markt ins Visier und sind dabei offensichtlich durchaus erfolgreich. Nach Angaben von dem Analysehaus Jato Dynamics konnten sie ihre Absatzzahlen in Europa zuletzt deutlich steigern, wenngleich von einem sehr niedrigen Niveau aus. Damit beläuft sich der Marktanteil chinesischer Hersteller in Europa auf rund 1,2% - Tendenz steigend.

Zulieferindustrie unter Druck

- Zweigeteilte Automobilindustrie

Während das Herstellersegment dank höherer Fahrzeugpreise bisher gut mit den aktuellen Herausforderungen zurechtgekommen ist, stehen die europäischen Zulieferunternehmen erheblich unter Druck. Bei ihnen stehen deutlich gestiegenen Kosten für Energie, Rohstoffe, Halbleiter und Logistik einer geringen Preissetzungsmacht gegenüber. Geringere Abnahmemengen durch die Hersteller infolge des Halbleitermangels können daher nicht einfach über höhere Preise kompensiert werden, sondern belasten die Profitabilität. Ob an-

stehende Nachbesserungsverhandlungen mit den OEMs zu einer Entlastung des Zuliefersegments führen und damit der aktuellen Zweiteilung der Automobilindustrie entgegenwirken, bleibt abzuwarten.

Ungeachtet der derzeit angespannten Lage müssen auch die Zulieferbetriebe die Transformation hin zur Elektromobilität bewältigen und sich auf die zunehmende Digitalisierung der Fahrzeuge einstellen. Für die etablierten Zulieferer bedeutet dies einerseits, dass branchenfremde Unternehmen aus dem Technologiesektor den Wettbewerb im Markt verschärfen und dass sie sich andererseits an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen müssen. Das beinhaltet u.a. die Trennung bzw. Verkleinerung von Geschäftsteilen, die keine Zukunft mehr haben und eine stärkere Fokussierung auf Produkte, die in einer elektrifizierten und digitalisierten Zukunft der Autoindustrie benötigt werden.

Zulieferer, deren Produktportfolio viele Teile umfasst, die in Elektrofahrzeugen verbaut werden, sind gut positioniert, um am hohen Wachstumspotenzial der Elektromobilität teilzuhaben. Beispiele hierfür sind Teile für Batteriesysteme, Elektronik sowie die Herstellung von Leichtbauteilen. Auch technologieorientierte Zulieferunternehmen (z.B. Sensoren, Radar und Lidar für Fahrerassistenzsysteme und autonomes Fahren) sind für die zunehmende Digitalisierung der Fahrzeuge gut positioniert. Gleichzeitig sind damit oftmals erhebliche Vorabinvestitionen, hohe Forschungs- und Entwicklungskosten und eine geringe Planungssicherheit verbunden. Gerade bei kleinen und mittelständischen Zulieferunternehmen erhöhen diese Entwicklungen daher den Konsolidierungsdruck, zumal OEMs beim Bezug von hochtechnologischen Produkten oftmals auf der Suche nach Komplettlösungen sind.

- Hybridfahrzeuge bzw. Plug-in-Hybride enthalten die herkömmlichen Technologien und Produkte des Verbrennungsmotors

Am größten ist der Anpassungsdruck jedoch für Zulieferunternehmen, deren Produktportfolien auf Verbrennerantriebe ausgerichtet sind, wie z.B. Teile für Verbrennungsmotoren, Getriebe, Auspuffrohre oder Kraftstofftanks. Zwar bremsen Brückentechnologien wie Hybridfahrzeuge bzw. Plug-in-Hybride den Bedeutungsverlust des Verbrennungsmotors ab, aber immer mehr Automobilhersteller verkünden angesichts des zunehmenden regulatorischen Drucks das Aus von Benzin- und Dieselmotoren. Die aktuellen Rahmenbedingungen machen es den Zulieferunternehmen nicht einfacher, sich auf diese Zeitenwende auszurichten.

Disclaimer

Diese Publikation ist lediglich eine unverbindliche Stellungnahme zu den Marktverhältnissen und den angesprochenen Anlageinstrumenten zum Zeitpunkt der Herausgabe der vorliegenden Information am 23.05.2022. Die vorliegende Publikation beruht unserer Auffassung nach auf als zuverlässig und genau geltenden allgemein zugänglichen Quellen, ohne dass wir jedoch eine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit der herangezogenen Quellen übernehmen können. **Dieser Research-Bericht ist eine rein ökonomische Analyse, und kein Teil davon ist als Wertpapieranalyse oder Empfehlung zu verstehen.** Insbesondere sind die dieser Publikation zugrunde liegenden Informationen weder auf ihre Richtigkeit noch auf ihre Vollständigkeit (und Aktualität) überprüft worden. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit können wir daher nicht übernehmen. Die vorliegende Veröffentlichung dient ferner lediglich einer allgemeinen Information und ersetzt keinesfalls die persönliche anleger- und objektgerechte Beratung. Für weitere zeitnähere Informationen stehen Ihnen die jeweiligen Anlageberater zur Verfügung.

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben (Wertpapierhandelsgesetz bzw. MiFID II) dürfen Wertpapierdienstleistungsunternehmen im Zusammenhang mit einer von ihnen erbrachten Finanzportfolioverwaltung oder unabhängigen Honorar-Anlageberatung grundsätzlich keine Zuwendungen von Dritten annehmen oder behalten. **Eine Weitergabe dieser Unterlage an Unternehmen oder Unternehmensteile, die Finanzportfolioverwaltung oder unabhängige Honorar-Anlageberatung erbringen, ist daher nur gestattet, wenn mit der BayernLB hierfür eine Vergütung vereinbart wurde.**

Die im Text genannten Finanzmarktinformationen stammen von Bloomberg und Refinitiv, soweit nicht anders vermerkt.

Wolfgang Linder
Senior Economist

Telefon: 089 2171-21321
wolfgang.linder@bayernlb.de

Redaktion:
Bayerische Landesbank
Unternehmensbereich 5700
80277 München (=Briefadresse)
research@bayernlb.de

Geschäftsgebäude:
Bayerische Landesbank
Brienner Straße 18
80333 München (=Paketadresse)
www.bayernlb.de