



Umbruch in der Automobilindustrie verschärft sich

DIHK-Konjunkturumfrage Sonderauswertung
Kraftfahrzeugbau Herbst 2022

 **Gemeinsam Wirtschaft Stärken**

DIHK

Deutscher
Industrie- und Handelskammertag

IHK

Deutsche
Industrie- und Handelskammern

Umbruch in der Automobilindustrie verschärft sich

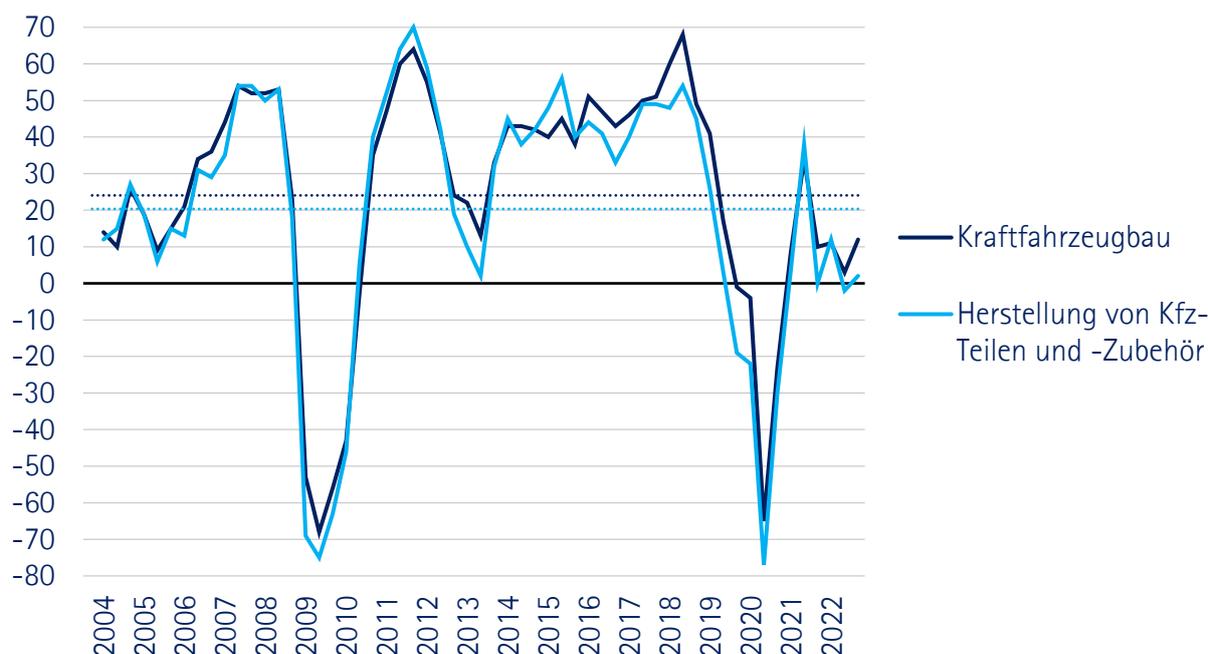
DIHK-Konjunkturumfrage Sonderauswertung Kraftfahrzeugbau Herbst 2022

Die Lage im Kraftfahrzeugbau ist, wie die gesamte deutsche Industrie, geprägt von der Energiepreiskrise, den weiterhin bestehenden Lieferengpässen und einer eingetrübten Weltkonjunktur. Angesichts der Rekordinflation kommen auch noch Sorgen vor einer schwächelnden Inlandsnachfrage hinzu. Gleichzeitig ist der Transformationsprozess weg vom Verbrennungsmotor, hin zur Elektromobilität in der deutschen Automobilindustrie weiterhin voll im Gange.

Vor diesem Hintergrund schätzt der Kraftfahrzeugbau seine **Lage** im Herbst 2022 gegenüber dem Frühsommer 2022 erstaunlich stabil ein: 32 Prozent der Unternehmen bewerten ihre Lage als gut, 20 Prozent als schlecht. Der Saldo aus guten und schlechten Einschätzungen steigt von drei auf zwölf Punkte. Dennoch liegt damit die Geschäftslage dieses für den Wirtschaftsstandort so bedeutenden Industriezweigs deutlich unter dem Schnitt der letzten Jahre (Schnitt seit 2003: 24 Punkte) und dem Schnitt der Industrie insgesamt (Saldo 14 Punkte). Bei den Herstellern von Kfz-Teilen und -Zubehör („Zulieferer“) sieht die Lage ähnlich aus: Der Saldo der Geschäftslage steigt um vier auf zwei Punkte.

Aktuelle Geschäftslage

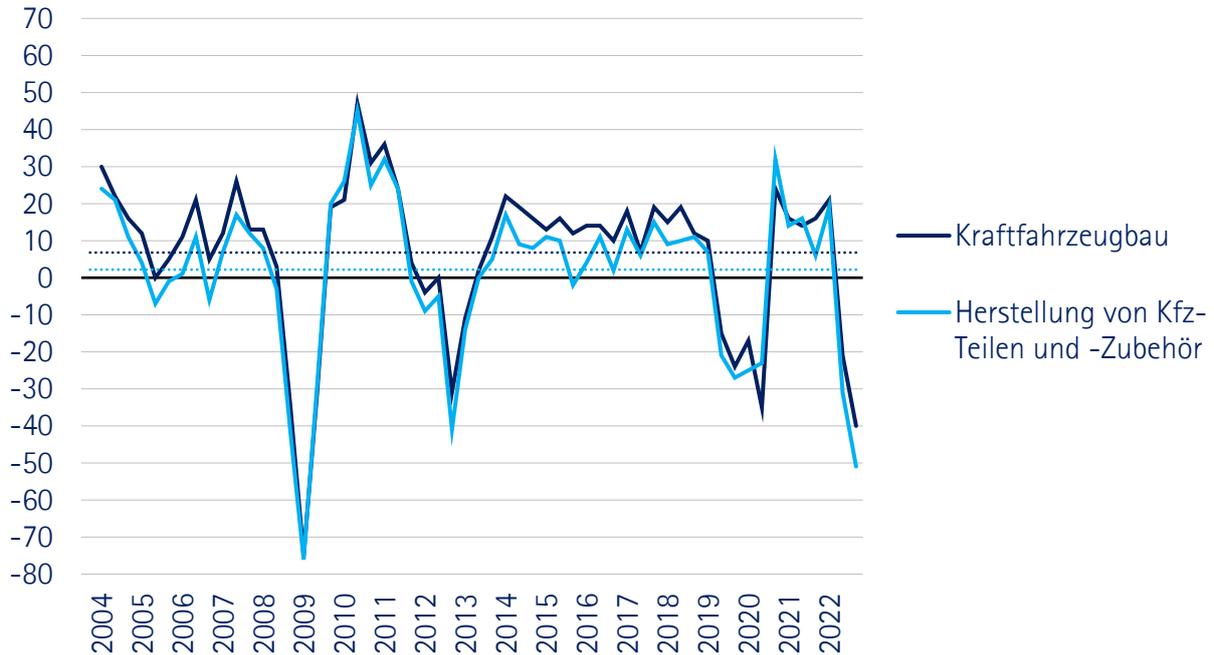
Saldo aus gut minus schlecht-Antworten in Punkten, gepunktete Linie = langjähriger Durchschnitt seit 2003



Im Gegensatz dazu rauschen die **Geschäftserwartungen** in der Automobilindustrie in den Keller. Nur zehn Prozent gehen von besseren Geschäften in den nächsten zwölf Monaten aus (nach zuvor 15 Prozent). Die Hälfte (50 Prozent nach zuvor 36 Prozent) hat negative Geschäftserwartungen. Der Saldo sinkt um 19 auf minus 40 Punkte (langjähriger Schnitt: sieben Punkte). Noch pessimistischer blicken die Zulieferer in die Zukunft: Hier sind nur noch sieben Prozent optimistisch gestimmt (nach zuvor 14 Prozent) und 58 Prozent gehen von schlechteren Geschäften aus. Der Saldo verschlechtert sich damit um 20 auf minus 51 Punkte (langjähriger Schnitt: zwei Punkte).

Geschäftserwartungen für die kommenden 12 Monate

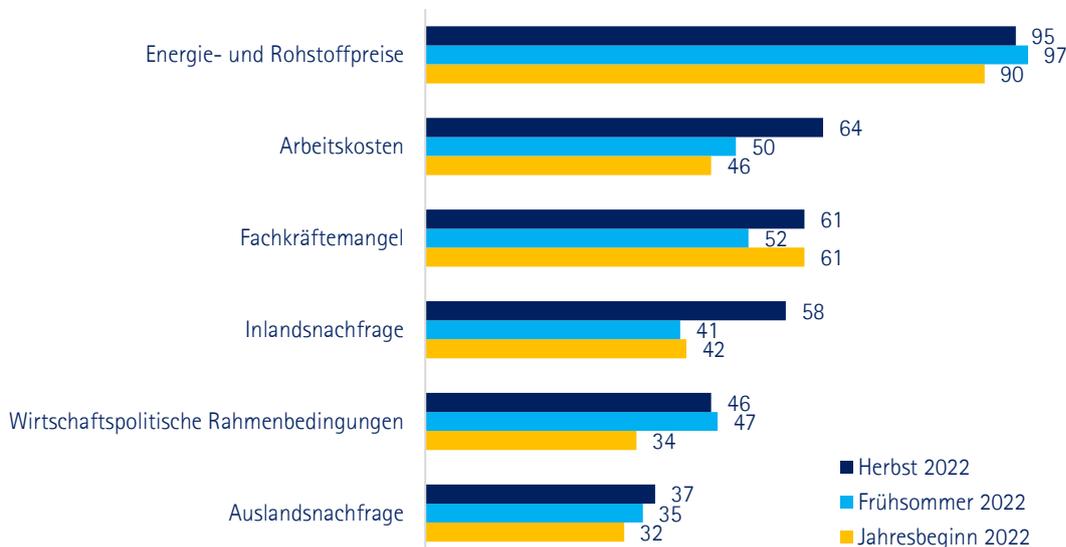
Saldo aus besser minus schlechter-Antworten in Punkten, gepunktete Linie = langjähriger Durchschnitt seit 2003



Grund für den einschneidenden Pessimismus sind die zahlreichen **Geschäftsrisiken**, mit denen der Kraftfahrzeugbau derzeit konfrontiert ist: Auch die Automobilindustrie ist vergleichsweise energieintensiv. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass das mit Abstand größte Konjunkturrisiko weiterhin **Rohstoff- und Energiepreise** sind. 95 Prozent der Unternehmen (nach zuvor 97 Prozent) geben das als Geschäftsrisiko an. Die Energiekosten sind so drückend, dass bereits 16 Prozent der Automobilhersteller als Folge ihre Produktion reduziert und 17 Prozent ihre Produktion verlagern wollen – deutlich mehr als im Industriedurchschnitt (Verlagerung: acht Prozent). Noch extremer sieht die Situation bei den Zuliefererbetrieben aus. Hier ist es jeweils jeder Fünfte, der seine Produktion wegen der Energiepreise reduzieren (21 Prozent) oder verlagern will (19 Prozent). Angesichts der Rekordinflation, der gedrückten Konsumlaune der Verbraucher und auch der Investitionszurückhaltung der Unternehmen bereitet den Automobilisten auch der heimische Absatzmarkt Sorgen. Der Anteil der Betriebe, die die **Inlandsnachfrage** als Geschäftsrisiko sehen, springt von 41 auf 58 Prozent.

Am häufigsten genannte Geschäftsrisiken in den kommenden 12 Monaten im Kraftfahrzeugbau

in Prozent, Mehrfachnennungen möglich

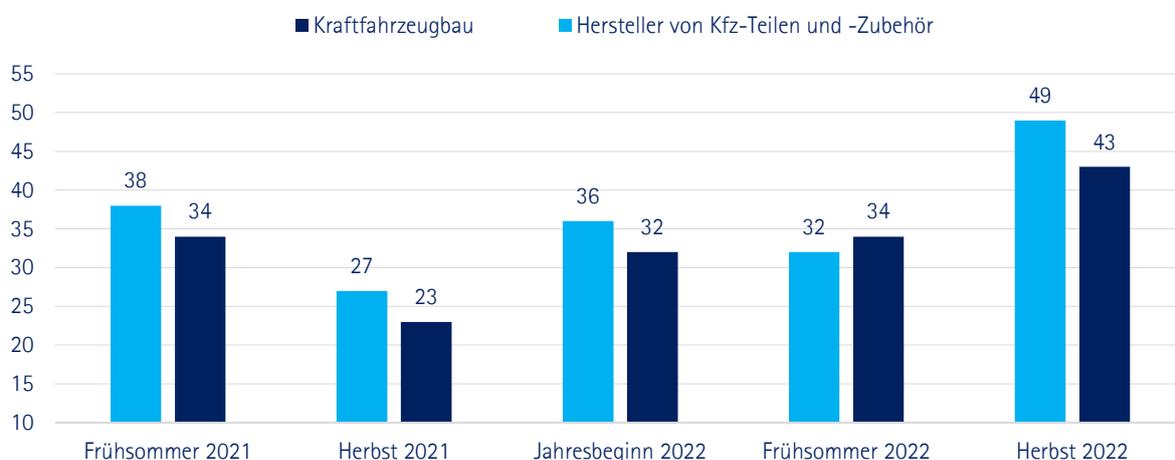


Dem Kraftfahrzeugbau-Standort Deutschland droht auch an weiteren Stellen strukturelles Ungemach: **Arbeitskosten** sind mittlerweile das zweitgrößte Risiko im Kraftfahrzeugbau (64 Prozent nach zuvor 50 Prozent, Allzeithoch) gefolgt vom **Fachkräftemangel** (61 Prozent nach zuvor 52 Prozent). Die Branche befindet sich also insgesamt in schwierigem Fahrwasser. Zusätzlich droht in der EU langfristig, ab 2035, ein komplettes Aus für neue Autos mit Verbrennungsmotor.

Die **Finanzsituation** in der Automobilindustrie zeigt sich als Folge der zahlreichen Krisen im Herbst 2022 sehr angespannt. Zwei von fünf Kraftfahrzeugbauern (43 Prozent nach zuvor 34 Prozent) sprechen von einer problematischen Finanzlage, bei den Zulieferern sind es sogar fast die Hälfte (49 Prozent nach zuvor 32 Prozent). Die hohen Kosten führen in der Branche insbesondere zu Liquiditätsengpässen (28 Prozent nach zuvor 25 Prozent). Die Lage bei den Zulieferern ist dabei besonders dramatisch. Hier klagten 32 Prozent (nach zuvor 22 Prozent) über Liquiditätsengpässe, neun Prozent (nach zuvor drei Prozent) über eine hohe Fremdkapitalbelastung und ebenfalls neun Prozent (nach zuvor drei Prozent) berichten über zunehmende Forderungsausfälle. Der Anteil der Zulieferer, die sich von einer Insolvenz bedroht sehen, ist von einem auf drei Prozent gestiegen.

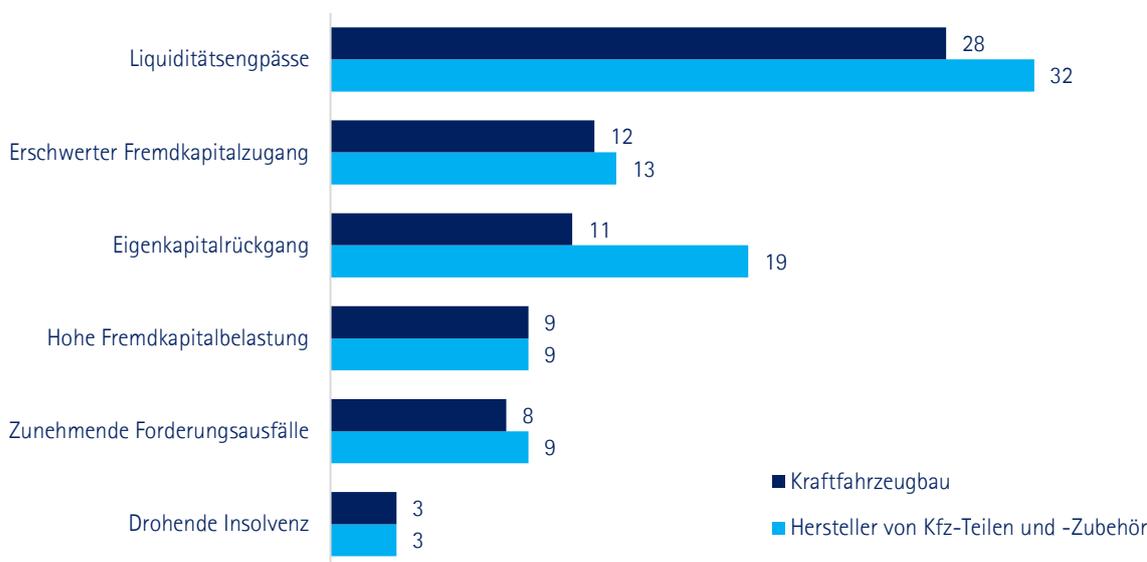
Anteil der Unternehmen die von einer problematischen Finanzlage berichten

in Prozent



Die Finanzlage der Unternehmen ist geprägt von ...

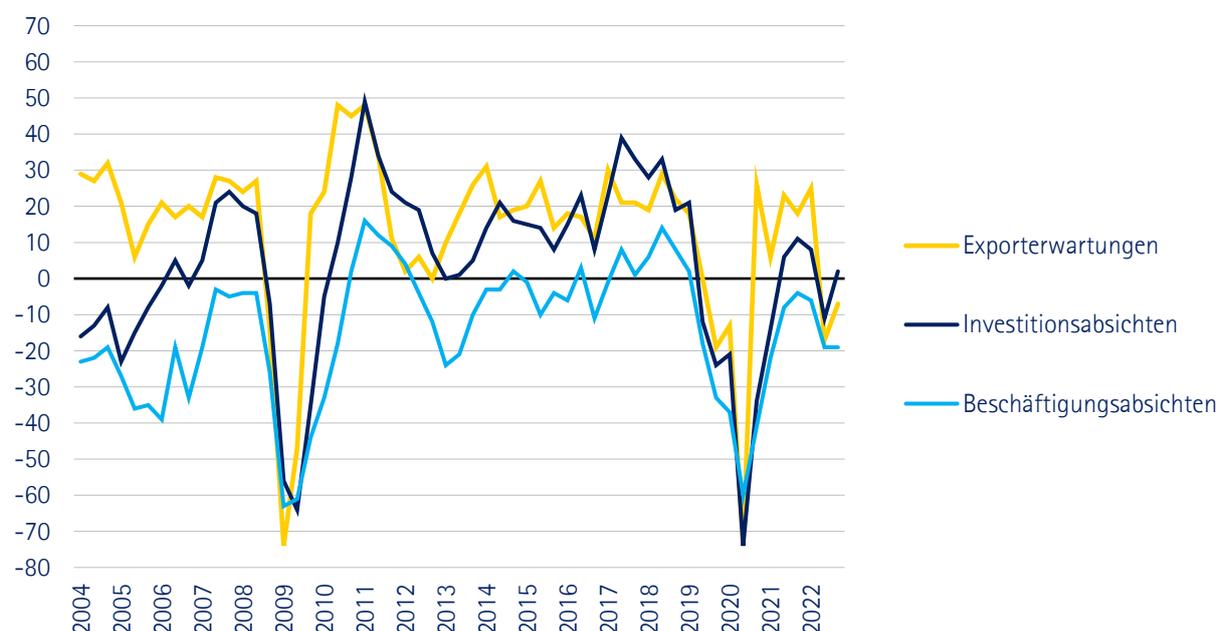
in Prozent, Mehrfachnennung möglich



Auch das Auslandsgeschäft für die Automobilindustrie schwächelt weiterhin. Denn die Weltkonjunktur hat sich deutlich eingetrübt, insbesondere auf den für die Automobilindustrie so wichtigen Absatzmärkten USA und Europa. 37 Prozent der Automobilhersteller sehen eine rückläufige Auslandsnachfrage als Geschäftsrisiko (nach zuvor 35 Prozent). Allerdings stemmen sich die Automobilhersteller bei den Exporten gegen den Industrietrend. Im Vergleich zur Vorumfrage haben sich die Exporterwartungen aufgehellt. Während die Absätze deutscher PKW-Hersteller in der EU oder den USA noch unter dem Vorjahresniveau liegen, läuft der chinesische PKW-Markt bereits besser als noch 2021. Das wirkt sich auch positiv auf den Saldo der Exporterwartungen aus, der von minus 17 auf minus sieben gestiegen ist. Zwar haben damit immer noch mehr Kraftfahrzeugbauer negative als positive Exporterwartungen – noch immer sind die Engpässe bei Halbleitern nicht überwunden – allerdings könnten etwa die aktuellen Nachholeffekte auf dem chinesischen Absatzmarkt nach den Lockdowns im Frühjahr für etwas Rückenwind sorgen.

Export, Investitions- und Beschäftigungsabsichten der Kraftfahrzeugbauer für die kommenden 12 Monate

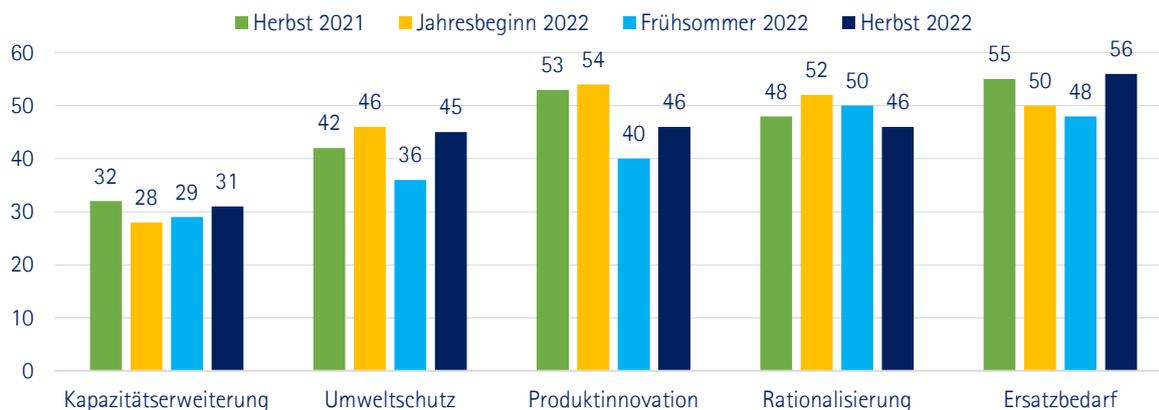
Saldo aus höher minus geringer-Antworten in Punkten



Immerhin jedes dritte Unternehmen plant seine Investitionsausgaben zu erhöhen (30 Prozent). Dem gegenüber stehen 28 Prozent, die mit rückläufigen Investitionen rechnen. Der Saldo steigt um 13 auf zwei Punkte. Darin spiegelt sich die Notwendigkeit wider, trotz Krise den Transformationsprozess voranzutreiben und in Elektromobilität zu investieren. Allerdings rechnen die Kraftfahrzeugbauer tendenziell erstmal nicht mit einer nennenswerten Ausweitung der Produktion. Kapazitätsausweitung spielt bei den Investitionsmotiven nur eine untergeordnete Rolle. Nur 31 Prozent der Kraftfahrzeugbauer nennen dieses Motiv, das liegt unter dem langjährigen Schnitt (35 Prozent). Die wichtigsten Investitionsmotive sind hingegen auch bei den Automobilisten derzeit Ersatzinvestitionen (56 Prozent nach zuvor 48 Prozent) und Rationalisierung (46 Prozent nach zuvor 50 Prozent). Das Motiv des Umweltschutzes nimmt ebenfalls wieder kräftig zu und liegt mit 45 Prozent nahe dem Rekordwert (46 Prozent). Ein Hoffnungsschimmer ist, dass 46 Prozent der Kraftfahrzeugbauer in Produktinnovation investieren wollen. Das sind sechs Punkte mehr als im Vorumfrage.

Investitionsmotive der Kfz-Bauer

in Prozent, Mehrfachnennungen möglich



Die Betriebe erwarten angesichts des schwierigen Umfelds weiterhin einen Personalabbau. Das langfristige Aus des Verbrennungsmotors in der EU und der Fachkräftemangel machen es attraktiver außerhalb der EU zu produzieren, wo es keine Technologievorgaben gibt. Dort sind auch die Wachstumsmärkte zu finden. Hinzu kommen nun auch die hierzulande dramatisch gestiegenen Energiepreise, die Unternehmen zusätzlich zur Verlagerung ihrer Produktion treibt. Als Folge rechnet jedes dritte Unternehmen (29 Prozent) mit einer sinkenden Belegschaft, während nur jedes zehnte (zehn Prozent) von steigenden Beschäftigtenzahlen ausgeht. Wie in der Vorumfrage verharrt der Saldo der Beschäftigungsabsichten bei minus 19 Punkten und somit weiterhin deutlich im negativen Bereich. Die Personalplaner der Hersteller von Kfz-Teilen und -Zubehör sind dabei noch zurückhaltender als der Branchendurchschnitt (Saldo von minus 26 Punkten nach zuvor minus 29 Punkten).

Impressum

© Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK) | Berlin | Brüssel

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Postanschrift: 11052 Berlin |
Hausanschrift: Breite Straße 29 | Berlin-Mitte
Telefon: 030 20308-0

DIHK Online

[Homepage](#) | [Facebook](#) | [Twitter](#) | [Linkedin](#) | [Instagram](#) | [Youtube](#)

Redaktion

Dr. Jupp Zenzen

Grafik

Sebastian Titze, DIHK

Stand

Oktober 2022