

## **Studie Automobilbranche: 18% der mittelständischen Automobilzulieferer gefährdet**

- Lichtblicke: Elektroautoboom – seit Herbst mit Rekord-Marktanteil, China erholt sich
- Schattenseite: Großinsolvenzen in der Automobilindustrie 2020 mehr als verdoppelt
- Automobilzulieferer und Autohändler mit besonders wenig Knautschzone
- Autobauer: Liquiditätsmanagement und gezielte Investitionen sind A&O

**Hamburg, 16. Dezember 2020** – Der Weg zurück in die Erfolgsspur für die deutsche Automobilbranche wird lang und holprig – trotz des jüngsten Siegeszugs der Elektroautos. Die Aussichten in dieser Sparte sind weiterhin gut. Dies wird aber die Einbußen in anderen Segmenten nicht ausgleichen können. Gefährdet sind vor allem Autohändler und Automobilzulieferer, so die jüngste Studie des weltweit führenden Kreditversicherers Euler Hermes zur deutschen Automobilbranche.

„Es gibt Licht und Schatten in der deutschen Automobilindustrie“, sagt Ron van het Hof, CEO von Euler Hermes in Deutschland, Österreich und der Schweiz. „Elektroautos erleben seit dem Herbst durch die Kaufanreize einen regelrechten Boom und Rekord-Marktanteile. Das dürfte allerdings nicht ausreichen, um den Einbruch der restlichen Sparten zu kompensieren. Auch China gibt Anlass zur Hoffnung. Für Automobilzulieferer und Autohändler sieht es aktuell allerdings eher düster aus.“

Trotz der insgesamt deutlich rückläufigen Insolvenzzahlen häuften sich gerade in der Autoindustrie sowie im eng vernetzten Metallsektor in den ersten neun Monaten 2020 große Pleiten.

### **10 Großinsolvenzen in der Automobilindustrie in den ersten 9 Monaten: +150% zum Vorjahr**

„In den ersten neun Monaten des Jahres haben wir in der Automobilindustrie mit zehn großen Insolvenzen mehr als doppelt so viele Fälle gezählt wie im Vorjahreszeitraum mit vier Groß-Pleiten“, sagt Van het Hof. „Auch im Metallsektor gab es mit neun großen Insolvenzen drei Mal so viele wie im Vorjahreszeitraum. Das zeigt sehr deutlich, dass die Branche bereits vor der Covid-19-Pandemie teilweise vor großen Herausforderungen stand. In einigen Bereichen hat sich das nun drastisch verschärft – aber wie überall gibt es Gewinner und Verlierer.“

Der Motor bei den Automobilzulieferern stottert derzeit merklich. Insgesamt sind die mehr als 1.000 Zuliefer-Unternehmen mit einem kumulierten Umsatz von 90 Milliarden Euro und 300.000 Beschäftigten für 75% der Wertschöpfung des Automobilssektors verantwortlich.

### **18% der mittelständischen Zulieferfirmen in Deutschland sind gefährdet**

„Etwa 18% der kleinen und mittelständischen Zuliefer-Unternehmen in Deutschland sind nach unserer Einschätzung aktuell gefährdet“, sagt Van het Hof. „Das sind deutlich mehr als bei den Automobilherstellern (etwa 12%) oder als in anderen Branchen. Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch, dass 82% der Unternehmen relativ gut aufgestellt ist. Das ist in der aktuellen Krise eine positive Nachricht.“

Die Tier-2- und Tier-3-Zulieferer – insbesondere diejenigen, die nicht in der Elektromobilität tätig sind – sowie die kleineren Unternehmen, stehen besonders in der Schusslinie, vor allem in Süddeutschland.

„Sie sind nach wie vor stark von herkömmlichen Antriebsarten abhängig und verfügen nicht über genügend finanzielle Mittel, um eine Neuausrichtung mit wettbewerbsfähigen Produkten in der neuen Welt der Elektrofahrzeuge zu bewältigen“, sagt Maxime Lemerle, Automobilexperte und Leiter der Branchenrisikoanalyse bei der Euler Hermes Gruppe. „Die Tier-1-Zulieferer sind im Durchschnitt finanziell stärker aufgestellt, um den Wandel vom Verbrennungs- zum Elektroantrieb zu meistern. Allerdings erwarten wir einen höheren Druck seitens der Autohersteller und die Notwendigkeit einer globalen Präsenz. Die Autohersteller selbst sind ebenfalls nicht immun: Unternehmen wären dann gefährdet, wenn sich ihre Abhängigkeit von den asiatischen Batterien verstärken würde, oder allgemeiner gesprochen, wenn sie ihre Geschäftsmodelle nicht an die neuen Trends anpassen.“

### **Wenig Knautschzone bei den Autohändlern: Geringe Margen und hohe Diesel-Lagerbestände**

Besonders hohe Risiken sieht die Studie des Weltmarktführers neben den Zulieferern auch bei den Autohändlern: Sie verzeichneten schon vor der Krise nur eine sehr geringe Marge zwischen 0 und 1%. Mit der Schließung von Autohändlern, Ausstellungensräumen, Automessen, Zulassungsstellen und

Fabriken wurde die Lage noch prekärer und auch nach dem Ende des ersten Lockdowns haben sich ihre Umsätze im Vergleich zum Vorkrisenniveau nur teilweise verbessert.

„Autohändler leiden immer noch unter hohen Lagerbeständen von Diesel- Fahrzeugen und stehen zudem in Konkurrenz zu den Autoherstellern selbst mit neuen Online-Marketingkonzepten“, sagt Lemerle. „Sie haben aufgrund der insgesamt geringen Margen und dem steigenden Wettbewerb teilweise kaum noch ‚Knautschzone‘.“

### **Markt: Keine Rückkehr zum Vorkrisenniveau in Sicht trotz des Siegeszugs der E-Fahrzeuge**

Der deutsche Markt, der größte in Europa, dürfte bis Ende 2020 mit einem Rückgang der Neuzulassungen von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen um -22% auf 3,1 Mio. Einheiten pro Jahr abschließen, im Vergleich zu 4,0 Mio. im Jahr 2019. Autokäufe haben für die Mehrheit der deutschen Haushalte wenig Priorität. Das gilt insbesondere dann, wenn die Aussichten in Bezug auf Beschäftigung und Löhne unsicher sind oder ungünstig bleiben – auch wenn der zunehmende Wunsch der Verbraucher nach einer "grüneren" Mobilität den Aufschwung bei den E-Fahrzeugen unterstützt. Letztere erreichten bereits im September einen Rekordmarktanteil von 15,6%. Die für 2021 erwartete Erholung des deutschen Markts (+14% im Vergleich zum Vorjahr) könnte den Abschwung von 2020 nur teilweise kompensieren und wäre nur von kurzer Dauer: Der Markt dürfte das Rekordniveau von vor der Krise nicht wieder erreichen und in den kommenden Jahren unter 3,6 Mio. Einheiten pro Jahr bleiben.

### **All eyes on China: Chinesischer Markt ist mit Erholung der Lichtblick für Autobauer**

Für die Automobilhersteller und -zulieferer ist neben dem Heimatmarkt vor allem die Entwicklung der Exportmärkte von entscheidender Bedeutung: Der Exportanteil der deutschen Automobilindustrie lag zwischen 2015 und 2019 bei durchschnittlich 64,5%.

„In Europa und den USA erwarten wir weiterhin einen hart geführten (Preis-)Wettbewerb, da beide im laufenden Jahr schrumpfen und auch mit dem erwarteten Wachstum im kommenden Jahr das Vorkrisenniveau deutlich verfehlen dürften“, sagt Lemerle. „Günstiger sind die Aussichten in China. Zum einen sind Mobilitätseinschränkungen dort früher aufgehoben worden und zum anderen gibt viele Erstkäufer, die im Zuge der Pandemie von öffentlichen Verkehrsmitteln oder gemeinsam genutzter Mobilität auf ein eigenes Auto umgestiegen sind.“

Der chinesische Markt verzeichnete von April bis November 2020 acht aufeinander folgende Monate der Erholung und dürfte das Jahr mit einem Rückgang von -2% abschließen, bevor er 2021 um +12% auf 28,3 Mio. verkaufte Einheiten ansteigen dürfte.

„Die deutschen Autobauer sind gut positioniert, um von diesem Erholungstrend zu profitieren“, sagt Lemerle. „Denn dieser spielt sich auch im Premiumsegment ab, und die meisten deutschen Hersteller haben einen relativ hohen Anteil ihres Absatzes in China. Das ist ein echter Lichtblick für die Branche.“

### **Strengeres Liquiditätsmanagement und hohe Investitionen notwendig**

Covid-19 hat in der Automobilbranche allerdings deutliche Bremsspuren hinterlassen. Die ersten neun Monate des Jahres sind von einem massiven Einbruch bei Umsätzen und Margen gekennzeichnet, trotz einer Verbesserung in 3. Quartal: OEM-Hersteller büßten rund 18% der Umsätze ein, Zulieferer -20%, die Reifenindustrie -18% und die Autovermietung sogar -43%. Das beeinflusste auch das operative Ergebnis in allen Sparten negativ: Das EBITDA brach bei den OEM um rund ein Drittel ein (-34%), bei Zulieferern um die Hälfte (-50%), -29% bei der Reifenindustrie und mit -87% am dramatischsten in der Autovermietung.

Die Unternehmen greifen zu Mitteln wie dem Abbau von Lagerbeständen, der sich kurzfristig positiv auswirkt, ebenso wie die schnellere Einführung neuer Modelle nach Wiederaufnahme der Produktion. Der Verkauf schadstoffarmer Fahrzeuge führt jedoch bisher zu niedrigeren Margen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

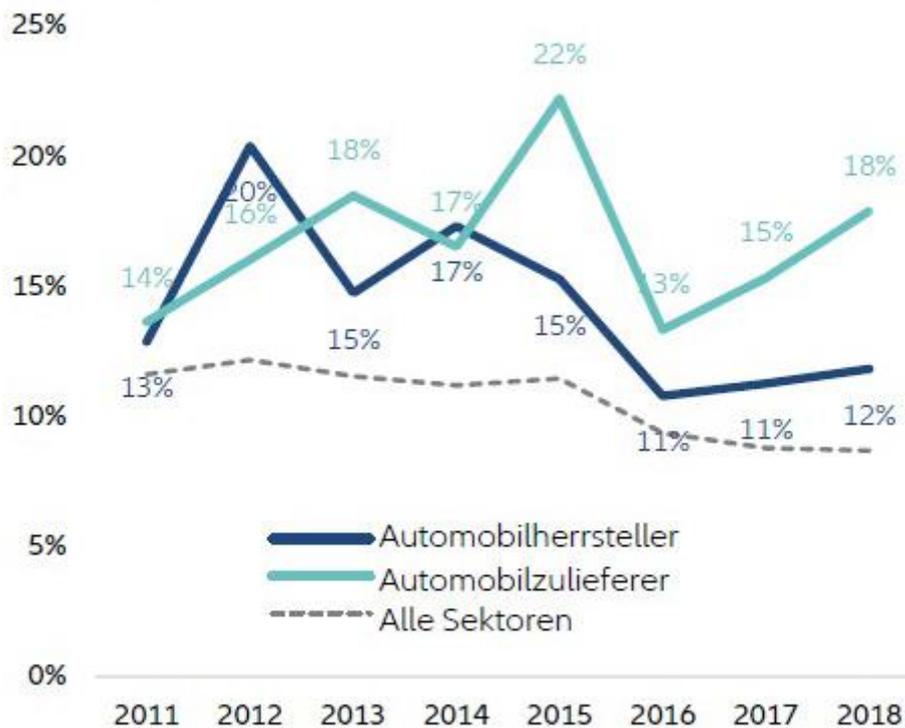
„All dies zwingt die Unternehmen zu Personalabbau und Stellenkürzungen, zur Anpassung ihrer Portfolios und Produktionskapazitäten, sowohl bei Produkte und Marken als auch bei Absatzmärkten“, sagt Van het Hof. „Hinzu kommt das ‚Finetuning‘ ihrer Investitionspläne. Das ist ein Spagat: Ziel ist es einerseits, ihre Liquidität zu schützen und bei den Ausgaben zu bremsen und andererseits, sich mit gezielten Investitionen eine gute Ausgangsposition zu sichern und Gas zu geben für den langsamen und holprigen Weg zurück in die Erfolgsspur.“

Die vollständige Studie finden Sie beigefügt sowie hier:

[https://www.eulerhermes.de/content/dam/onemarketing/ehndbx/eulerhermes\\_de/presse/202012-euler-hermes-studie-branchen-automotive.pdf](https://www.eulerhermes.de/content/dam/onemarketing/ehndbx/eulerhermes_de/presse/202012-euler-hermes-studie-branchen-automotive.pdf)

Grafik: Rund 18% der KMUs und Midcaps bei den Zulieferern sind gefährdet

**ABB. 6: ANTEIL DER GEFÄHRDETEN KMU & MIDCAPS**



Quelle: Euler Hermes

**Pressekontakt:**

**Euler Hermes Deutschland (Hamburg)**

**Antje Wolters**

Pressesprecherin

Telefon: +49 (0)40 8834-1033

Mobil: +49 (0)160 899 2772

[antje.wolters@eulerhermes.com](mailto:antje.wolters@eulerhermes.com)

**Euler Hermes** ist weltweiter Marktführer im Kreditversicherungsgeschäft und anerkannter Spezialist für Kautions- und Garantien, Inkasso sowie Schutz gegen Betrug oder politische Risiken. Das Unternehmen verfügt über mehr als 100 Jahre Erfahrung und bietet seinen Kunden umfassende Finanzdienstleistungen an, um sie im Liquiditäts- und Forderungsmanagement zu unterstützen.

Über das unternehmenseigene Monitoring-System verfolgt und analysiert Euler Hermes täglich die Insolvenzentwicklung von mehr als 80 Millionen kleiner, mittlerer und multinationaler Unternehmen. Insgesamt umfassen die Expertenanalysen Märkte, auf die 92% des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) entfallen.

Mit dieser Expertise macht Euler Hermes den Welthandel sicherer und gibt den weltweit über 66.000 Kunden das notwendige Vertrauen in ihre Geschäfte und deren Bezahlung. Als Tochtergesellschaft der Allianz und mit einem AA-Rating von Standard & Poor's ist Euler Hermes im Schadensfall der finanzstarke Partner an der Seite seiner Kunden.

Das Unternehmen mit Hauptsitz in Paris ist in über 50 Ländern vertreten und beschäftigt rund 5.800 Mitarbeiter weltweit. 2019 wies Euler Hermes einen konsolidierten Umsatz von EUR 2,9 Milliarden aus und versicherte weltweit Geschäftstransaktionen im Wert von EUR 950 Milliarden.

Weitere Informationen auf [www.eulerhermes.de](http://www.eulerhermes.de)

### Social Media



CEO Blog [Ron van het Hof](#)



LinkedIn [Euler Hermes Deutschland](#)



XING [Euler Hermes Deutschland](#)



YouTube [Euler Hermes](#) Deutschland



Twitter [@eulerhermes](#)



Hinweis bezüglich zukunftsgerichteter Aussagen: Die in dieser Meldung enthaltenen Informationen können Aussagen über zukünftige Erwartungen und andere zukunftsgerichtete Aussagen enthalten, die auf aktuellen Einschätzungen und Annahmen der Geschäftsführung basieren, und bekannte und unbekannt Risiken sowie Unsicherheiten beinhalten, aufgrund derer die tatsächlichen Ergebnisse, Entwicklungen oder Ereignisse von den hier gemachten Aussagen wesentlich abweichen können. Neben zukunftsgerichteten Aussagen im jeweiligen Kontext spiegelt die Verwendung von Wörtern wie „kann“, „wird“, „sollte“, „erwartet“, „plant“, „beabsichtigt“, „glaubt“, „schätzt“, „prognostiziert“, „potenziell“ oder „weiterhin“ ebenfalls eine zukunftsgerichtete Aussage wider. Die tatsächlichen Ergebnisse, Entwicklungen oder Ereignisse können aufgrund verschiedener Faktoren von solchen zukunftsgerichteten Aussagen beträchtlich abweichen. Zu solchen Faktoren gehören u.a.: (i) die allgemeine konjunkturelle Lage einschließlich der branchenspezifischen Lage für das Kerngeschäft bzw. die Kernmärkte der Euler-Hermes-Gruppe, (ii) die Entwicklung der Finanzmärkte einschließlich der „Emerging Markets“ einschließlich Marktvolatilität, Liquidität und Kreditereignisse, (iii) die Häufigkeit und das Ausmaß der versicherten Schadenereignisse einschließlich solcher, die sich aus Naturkatastrophen ergeben; daneben auch die Schadenkostenentwicklung, (iv) Stornoraten, (v) Ausmaß der Kreditausfälle, (vi) Zinsniveau, (vii) Wechselkursentwicklungen einschließlich des Wechselkurses EUR-USD, (viii) Entwicklung der Wettbewerbsintensität, (ix) gesetzliche und aufsichtsrechtliche Änderungen einschließlich solcher bezüglich der Währungskonvergenz und der Europäischen Währungsunion, (x) Änderungen der Geldpolitik der Zentralbanken bzw. ausländischer Regierungen, (xi) Auswirkungen von Akquisitionen, einschließlich der damit verbundenen Integrationsthemen, (xii) Umstrukturierungsmaßnahmen, sowie (xiii) allgemeine Wettbewerbsfaktoren jeweils in einem örtlichen, regionalen, nationalen oder internationalen Rahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit vieler dieser Faktoren kann durch Terroranschläge und deren Folgen noch weiter steigen. Das Unternehmen übernimmt keine Verpflichtung, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren.