



6. September 2024

Deutsche Autoindustrie

Zu viel Schwerkraft

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

www.dbresearch.de

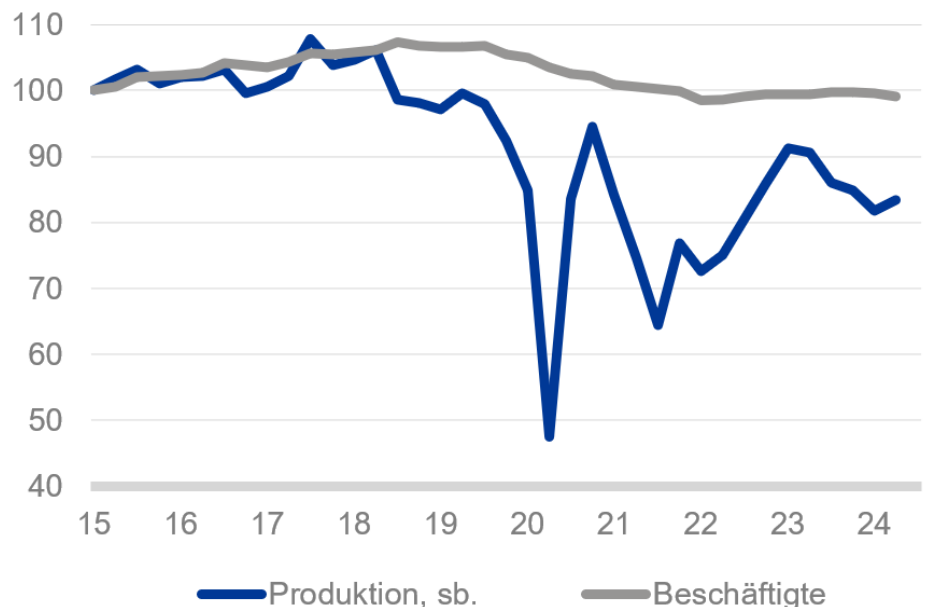
Deutsche Bank Research Management
Robin Winkler



Die jüngsten öffentlichen Überlegungen von Volkswagen, möglicherweise Werke in Deutschland zu schließen und Mitarbeiter betriebsbedingt zu entlassen, schlugen ein wie eine Bombe. Gleichwohl weisen wir schon seit einiger Zeit darauf hin, dass das Gleichgewicht zwischen Produktion und Beschäftigung in der Automobilindustrie in Deutschland gestört ist. Derzeit liegt die Inlandsproduktion (Produktionsindex) um fast 23% unter den früheren Höchstständen. Zwar ist auch die Beschäftigung in den letzten Jahren gesunken, der Rückgang gegenüber dem früheren Hoch fällt mit -8% aber deutlich geringer aus. Dies deutet auf eine gesunkene Produktivität hin.

Beschäftigung in der Automobilindustrie dürfte sinken

Automobilindustrie in Deutschland, Jan. 2015=100



Quelle: Statistisches Bundesamt

Wir haben argumentiert, dass der Rückgang der inländischen Automobilproduktion teilweise strukturell bedingt ist. Er hängt u.a. mit dem Wandel zur Elektromobilität zusammen, der netto zu einem Verlust an Bruttowerterschöpfung in Deutschland führen wird. Es zeichnet sich ebenfalls ab, dass sich die deutschen Automobilhersteller stärker auf das Premiumsegment kon-



Deutsche Autoindustrie

zentrieren und die Produktion von Autos im Volumensegment zumindest in Deutschland zurückfahren. Dies ist auf Kostennachteile gegenüber anderen Standorten zurückzuführen. Bereits in diesem [Bericht](#) aus dem Jahr 2021 haben wir argumentiert, dass die Produktion von „Autos für den Durchschnittsbürger“ in Hochlohnländern wie Deutschland unter Druck geraten könnte.

Hinzu kommt, dass die Nachfrage nach Elektroautos in Europa derzeit schwach ist. Viele der leicht zu überzeugenden Kunden haben sich bereits für den Kauf eines Elektroautos entschieden, [wie wir schon erläutert haben](#). Andere potenzielle Autokäufer sind derzeit jedoch zurückhaltend. Daher zahlen sich die hohen Investitionen der Industrie in die Umrüstung ihrer Fabriken noch nicht aus. Die Kapazitätsauslastung in der Automobilindustrie ist im 3. Quartal 2024 auf den niedrigsten Stand seit der COVID-19-Krise gefallen. Wir erwarten zwar, dass die Nachfrage nach Elektroautos aufgrund des absehbaren technischen Fortschritts früher oder später wieder steigen wird. Angesichts der aktuellen Situation ist es jedoch nicht verwunderlich, dass es in der Branche Diskussionen über den Abbau von Arbeitsplätzen gibt. In der Zuliefererindustrie dürften diese noch intensiver sein, auch wenn sie nicht immer in den Schlagzeilen der Medien auftauchen werden.

Originalfassung in Englisch vom 5. September 2024: "German auto industry: Too much gravity"



Deutsche Autoindustrie

© Copyright 2024. 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 Anlageentscheidung treffen.