



Deutsche Autoindustrie

Weitere Schritte aus der Diesel-Krise notwendig

3. August 2017

Autor

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

www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider

Die Ergebnisse des gestrigen Diesel-Gipfels dürften nur eine Zwischenlösung sein. Angesichts der aktuellen Stimmungslage dürfte der Diesel-Antrieb mittel- bis langfristig nur dann eine Chance haben, wenn es der Automobilindustrie glaubhaft gelingt, die Schadstoffemissionen auch im realen Fahrbetrieb und bei (nahezu) allen meteorologischen Bedingungen unter dem festgesetzten Grenzwert zu halten. Gelingt dies nicht, dürften sich immer mehr Kunden vom Diesel abwenden, weil sie übermäßig hohe Wertverluste oder strengere Regulierungen befürchten müssen.

Die erfolgsverwöhnte deutsche Automobilindustrie steht im Kreuzfeuer der Kritik von Medien, Politik, Verbraucherschützern, Kunden, NGOs und anderen Interessengruppen. Auslöser für die Image- und Glaubwürdigkeitskrise waren zunächst der Diesel-Skandal sowie der aktuelle Vorwurf, deutsche Autohersteller hätten durch unerlaubte Absprachen z.B. über bestimmte Fahrzeugspezifikationen gegen das Kartellverbot verstoßen. Zudem wird kritisiert, dass sich zwischen Automobilindustrie sowie Politik und Behörden über die Jahrzehnte ein zu enges Verhältnis aufgebaut habe. Dies hätte die jüngsten Skandale stark begünstigt oder überhaupt erst ermöglicht.

Die Vorwürfe gegen die Automobilindustrie wiegen schwer. In den nächsten Monaten dürften sich die zuständigen Stellen damit beschäftigen, wie die Kartellvorwürfe zu bewerten sind. Dies würde enorme Management-Kapazitäten in den Unternehmen binden. Kurzfristig ist für die Branche und die Autobesitzer jedoch entscheidend, wie es in der Diesel-Frage weitergeht. Dazu hat der heutige „Diesel-Gipfel“ in Berlin etwas Klarheit gebracht.

Der Politik stehen grundsätzlich mehrere Instrumente zur Verfügung, um auf die überhöhten Schadstoffemissionen vieler Diesel-Pkw im realen Fahrbetrieb zu reagieren. Das Urteil des Verwaltungsgerichts in Stuttgart zeigt, dass dazu im Extremfall auch (regional begrenzte) Fahrverbote für Diesel-Pkw zählen können. Fahrverbote wären vor allem für betroffene Kunden ein massiver Einschnitt. Aber natürlich will auch die Autoindustrie Fahrverbote oder einen Flickenteppich regional unterschiedlicher Regulierungen verhindern, denn dies würde potenziell Kunden abschrecken und zu einem Wertverlust des Bestandes an Diesel-Pkw führen.

Zuletzt ging es vor allem um die Frage, ob bei den betroffenen Fahrzeugen ein vergleichsweise günstiges Softwareupdate ausreichen würde, um die Grenzwerte einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden oder ob hierzu auch teurere



Nachrüstungen an der „Hardware“ notwendig wären. Nach den Ergebnissen des Diesel-Gipfels wird zunächst die „kleine Lösung“ von Softwareupdates für die betroffenen Diesel-Pkw (gut 5 Mio. Autos) als ausreichend angesehen.

Softwareupdates wohl nur Zwischenlösung

Voraussichtlich wird dies jedoch nur eine Zwischenlösung sein. Angesichts der aktuellen Stimmungslage dürfte der Diesel-Antrieb mittel- bis langfristig nur dann eine Chance haben, wenn es der Automobilindustrie glaubhaft gelingt, die Schadstoffemissionen auch im realen Fahrbetrieb und bei (nahezu) allen meteorologischen Bedingungen unter dem festgesetzten Grenzwert zu halten. Gelingt dies nicht, dürften sich immer mehr Kunden vom Diesel abwenden, weil sie übermäßig hohe Wertverluste oder strengere Regulierungen befürchten müssen. Zudem ist sehr wahrscheinlich, dass verschiedene Interessengruppen und auch Teile der Politik beim Diesel-Thema nicht lockerlassen werden, bis die Grenzwerte auch im alltäglichen Einsatz auf der Straße eingehalten werden. Die ersten Reaktionen von NGOs gehen in diese Richtung. Zugegebenermaßen ist die Diesel-Frage für manche NGOs ideologisch besetzt; hier stößt der (Diesel)-Pkw per se auf Ablehnung.

Ein weiter sinkender Diesel-Marktanteil ist aber selbst dann wahrscheinlich, wenn die Automobilindustrie alle ökologischen Anforderungen erfüllt. Denn saubere Diesel-Pkw künftiger Generationen verteuern sich gegenüber Benzinern. Auch der relative Preisabstand zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien wird sich verringern. Gerade im Volumensegment wird dadurch der Diesel-Pkw weniger interessant. Gleichwohl bleibt der Diesel-Pkw für viele europäische Kunden (z.B. gewerbliche Vielfahrer) angesichts des geringen Verbrauchs attraktiv, vor allem solange der steuerliche Vorteil an der Zapfsäule in den meisten EU-Ländern erhalten bleibt. Immerhin entfielen im 1. Halbjahr 2017 in Westeuropa noch rd. 46% aller Pkw-Neuzulassungen auf Diesel-Pkw. Dies ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zwar ein Rückgang um 4%-Punkte. Gegenüber Autos mit alternativen Antriebstechnologien liegen Diesel-Pkw aber noch immer um Welten voraus. Zur Erinnerung: Außerhalb Europas spielt Diesel als Kraftstoff im Pkw-Segment keine (große) Rolle.

Am Diesel-Gipfel ist positiv zu werten, dass keine staatlichen Kaufprämien für moderne Diesel-Pkw beschlossen wurden. Ohnehin sollte sich die Politik davon verabschieden, den Kauf eines Autos (unabhängig von der Antriebstechnologie) aus ökologischen Gründen staatlich zu subventionieren. Dies ist ökologisch nicht sehr effektiv, ökonomisch nicht effizient und sozialpolitisch fragwürdig. Zudem wäre es nach dem Verursacherprinzip richtig, auch die künftig anfallenden Kosten der Automobilindustrie anzulasten. Abzuwarten bleibt dann, inwieweit es den Unternehmen gelingen wird, die höheren Kosten zu überwälzen.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen dämpfen negative Regulierungseffekte

Die aktuelle Image- und Glaubwürdigkeitskrise fällt in eine Zeit, in der die deutschen Automobilhersteller aus betriebswirtschaftlicher Sicht sehr gut positioniert sind und hohe Erträge erwirtschaften. Dies erleichtert es den Unternehmen, die in den nächsten Monaten und Jahren wohl eher steigenden Kosten zu tragen. Gleichwohl ist zu beachten, dass sich die Autokonjunktur in den USA, in China und UK zuletzt abgekühlt hat. Ferner bleibt abzuwarten, wie viele Autokäufer



Deutsche Autoindustrie

sich in den kommenden Monaten aufgrund der aktuellen Skandale und Krisen gegen ein Fahrzeug deutscher Hersteller entscheiden. Bislang hielten sich die Marktverschiebungen auf globaler Ebene in Grenzen. Dass Glaubwürdigkeit und Vertrauen für Unternehmen besonders bedeutsam sind, hat die langjährige Krise des Finanzsektors, die der Autor dieser Zeilen durchlebt hat, nachdrücklich gezeigt.



Deutsche Autoindustrie

© Copyright 2017. 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.