

DIE DEUTSCHE AUTOMOBILINDUSTRIE IST STRATEGISCH UNTER DRUCK • RENDITEN IN 2024 GESUNKEN

Die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen in der EU ist seit 2018, als es noch über 15 Millionen neue Fahrzeuge gab, deutlich zurückgegangen.

Unterauslastung von Werken, hohe Investitionen für Elektromobilität, Digitalisierung und verstärkter Wettbewerb vor allem aus China führt zu Renditerückgängen.

AUTOMOBILMARKT 2024/2025 – RÜCKKLÄUFIGE GEWINNSITUATION BEI DEN EUROPÄISCHEN OEM'S

Die etablierten deutschen Autohersteller haben derzeit mit einer Vielzahl an Problemen zu kämpfen: Die schwache Konjunktur und zurückhaltende Nachfrage nach Fahrzeugen, hohe Kosten bei Unterauslastung der Werke sowie der verzögerte Hochlauf der E-Mobilität. Hinzu kommt der sich reduzierende Marktanteil im chinesischen Markt, auf dem einheimische Player insbesondere im Bereich der Elektromobilität die bisherigen westlichen Marktführer verdrängen.

Des Weiteren wirken sich globale Handelsstreitigkeiten und die Erhebung von gegenseitigen Zöllen negativ auf die Hersteller aus und belasten die Ergebnisse weiter.

Eine Analyse von EY der Jahresabschlüsse 2024 von 16 ausgewählten Autoherstellern zeigt, dass vor allem die deutschen und europäischen Hersteller unter den oben genannten Einflüssen leiden. Die drei deutschen Autokonzerne BMW, Mercedes-Benz und VW mussten im Vergleich zu den Wettbewerbern deutlichere Rückgänge bei Umsatz und EBIT verzeichnen. Nur bei Stellantis lief es schlechter. Die Opel-Mutter verzeichnete ein Minus von 17 Prozent, die EBIT-Marge reduzierte sich von 11,8% auf 2,6%. VW erwirtschaftete 2024 noch ein leichtes Umsatzplus, BMW und Mercedes-Benz machten weniger Geschäft. Insgesamt sanken ihre Erlöse um 2,8%.

Bei der Entwicklung der EBIT-Marge blieben in 2024 VW, BMW und Mercedes hinter vielen Mitkonkurrenten zurück. Besser als die deutschen Unternehmen (Umsatz -3%, Gewinn -27%) entwickelten sich demnach vorwiegend japanische (Umsatz +8%, Gewinn -1%) und US-Hersteller (Umsatz +6%, Gewinn +5%).

Auch im ersten Quartal 2025 setzte sich diese Entwicklung fort. Während sich die Krise der etablierten Autokonzerne weiter vertieft hat, bleiben die führenden asiatischen – insbesondere die chinesischen – Autokonzerne auf Wachstumskurs. So stieg der Umsatz der 20 weltweit führenden Autokonzerne im ersten Quartal dieses Jahres zwar um 1,3%. Dabei verzeichneten aber die deutschen und die US-amerikanischen Autobauer Umsatzrückgänge von -2,3% bzw. -2,9%. Die japanischen Autobauer konnten ihren Umsatz hingegen um 5,8% steigern, die vier führenden chinesischen Autobauer – das sind BYD, Geely, SAIC und Great Wall Motor – legten zusammen sogar um knapp 15% zu.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Gewinnen. Bei den deutschen und amerikanischen Automobilherstellern gingen diese deutlich zurück, um -33% bzw. -32 %, während die japanischen Hersteller einen Rückgang von lediglich -16 % verzeichneten. Die chinesischen Hersteller hingegen konnten ihre Gewinne um 66 % steigern.

Die Hersteller müssen sich neu ausrichten, da ihr bisheriges Geschäftsmodell ins Wanken gerät (siehe auch Newsletter 2/2024), während die Herausforderungen auf den Hauptmärkten zunehmen. Im ersten Quartal 2025 verzeichneten westliche Hersteller, darunter deutsche Autokonzerne, einen Absatzrückgang im wichtigen chinesischen Markt um

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

+49 (0)681 / 9 54 13-0

info@info-institut.de

www.info-institut.de

Referenzen:

Automobil-Industrie

Zdf.de

EY

ntv.de

CAM (Center of Automotive Management)

-10%. Der Anteil Chinas am weltweiten Absatz deutscher Konzerne sank von 32,1% (2024) auf 30,1% (Q1 2025). Zum Vergleich: 2020 lag dieser Anteil noch bei 39,4%. Der chinesische Markt ist hart umkämpft und die Preise erodieren.

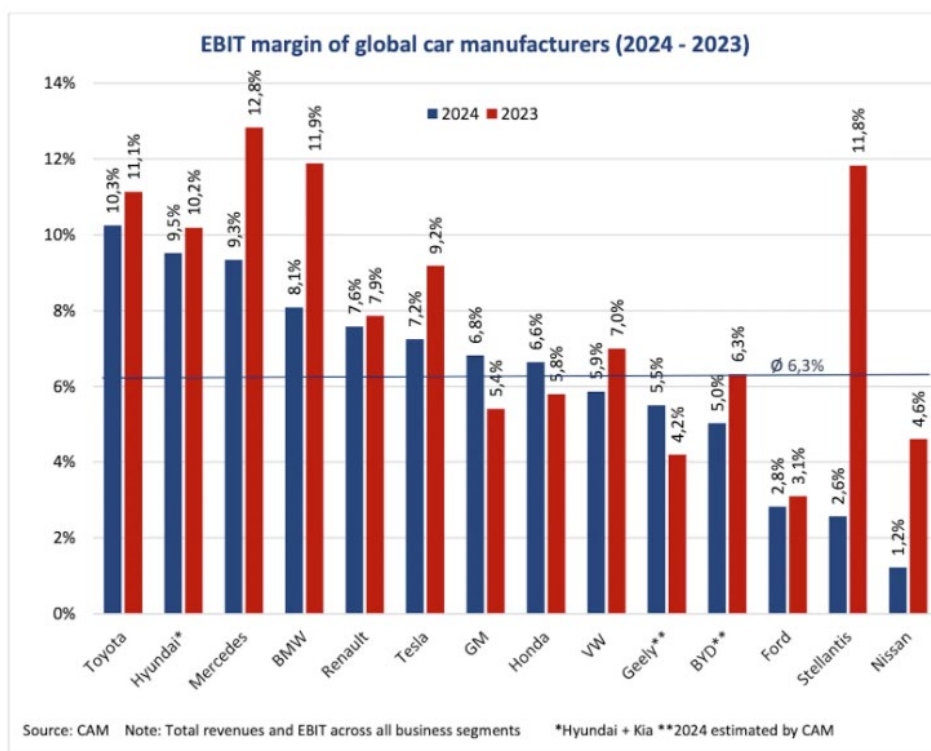


Abb: EBIT-Marge von globalen Automobilherstellern (2024 – 2023)

Die Autoren einer Studie vom Center of Automotive Management gehen aufgrund der anhaltenden Herausforderungen von zukünftig verstärkten Konsolidierungen in der Automobilbranche aus.

Diese Entwicklung lasse sich an den sinkenden Gewinnen und Profitmargen

der Automobilhersteller bereits ablesen. Viele Unternehmen haben schon umfangreiche Effizienzprogramme eingeleitet. Der erwartete Selektionsprozess betreffe sowohl Newcomer im Bereich der Elektromobilität als auch etablierte Automobilhersteller und -zulieferer. Die Studie sieht die Erforderlichkeit nach strategischen Allianzen Ausschau zu halten, da viele Unternehmen die weiterhin hohen Investitionskosten für technologischen Wandel in Bereichen wie Elektromobilität, Software-definierte Fahrzeuge sowie automatisiertes Fahren nicht mehr alleine tragen können. Innovation, Geschwindigkeit sowie Kosteneffizienz und Flexibilität seien entscheidende Merkmale für eine erfolgreiche Zukunft.

WAS BEDEUTET DIE FLEXIBILISIERUNG DER CO2-GRENZWERTE?

Zum 1. Januar dieses Jahres sank der erlaubte Grenzwert für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bei PKW von 115 Gramm auf 93,6 Gramm. Wenn diese Grenzwerte nicht eingehalten werden, müssen die Hersteller pro Gramm und Fahrzeug 95 Euro Strafe zahlen. Da es bereits früh im Jahr 2025 abzusehen war, dass die Automobilhersteller mehrere Milliarden Euro Strafe zahlen müssten, hatten sich Verbände dafür eingesetzt diese Regelungen zu überarbeiten. Anfang Mai hat nun das EU-Parlament beschossen, dass Autohersteller, die den vorgeschriebenen niedrigeren Kohlendioxid-Ausstoß bei ihren in Europa verkauften Fahrzeuge nicht einhalten, in diesem Jahr keine Strafe zahlen müssen. Hersteller können jetzt den Kohlendioxid-Ausstoß ihrer Neuwagen des laufenden Jahres mit den Werten der kommenden zwei Jahre verrechnen. Wer die Grenzwerte in diesem Jahr verfehlt, kann das also 2026 und 2027 noch ausgleichen. Insgesamt bleiben die CO₂-Ziele der Europäischen Kommission bestehen, verschafft den Herstellern jedoch etwas mehr Zeit in der Umsetzung.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.