



**DIE  
KAUTSCHUK-  
INDUSTRIE  
2021|2022**

## TRANSFORMATION

„Die Jahre bis 2027 werden weitere disruptive Umbrüche beinhalten. Neben dem Tagesgeschäft ist eine Vorbereitung auf Krisen wichtiger denn je“, so die im April 2021 erschienene ‚Agenda 2027‘ des wdk zur Entwicklung der deutschen Kautschukindustrie und ihres Verbandes. Geschrieben im dritten „Lockdown“ seit Ausbruch der COVID-Pandemie hatte das wdk-Team keine Vorstellungen davon, was wenige Monate später Realität wurde: Stillstand der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer, gestörte Lieferwege und explodierende Frachtraten, Rohstoffmangel und Materialpreissteigerungen unbekanntes Ausmaßes. Und dann: Am 24. Februar 2022 marschiert Russland in der Ukraine ein.

Bis zu diesem Zeitpunkt war das COVID-Infektionsgeschehen und der Zeitpunkt einer zu erwartenden Erholung – gerade im Mobilitätssektor – bestimmendes Thema. Zuvor hatte der Mangel an Halbleitern der wirtschaftlichen Erholung der deutschen Kautschuk- und Elastomerindustrie im Jahr 2021 ein jähes Ende gesetzt. Ab Oktober 2021 ließen fehlende Computer-Chips die Bänder bei den Automobilherstellern stottern und wenig später auch stillstehen. An sich schon ein Umstand mit massiven wirtschaftlichen Folgen, der jedoch nochmals deutlich verschärft wurde durch eine erratische Krisenkommunikation. Teile-Abrufe wurden nicht angepasst. Bereits gepackte Lkw mussten wieder entladen werden oder beim Kunden umdrehen. In der Vorlieferkette stiegen parallel Logistik- und Rohstoffkosten, bei den Zulieferunternehmen stapelten sich die zwar bestellten, aber nicht abgeholten Bauteile. Eigenkapitalbindung, wohin man schaute – und auch heute noch schaut.

Wiederholen und verschärfen sich diese Probleme jetzt angesichts eines Kriegs auf europäischem Terrain? Vieles spricht dafür. Und der Ausblick „Die Kautschukindustrie 2022“ auf den letzten Seiten dieser Publikation verlangt einem fast hellseherische Qualitäten ab. Tritt man einen Schritt zurück und betrachtet das Gesamtbild, so erkennt man als Kulisse eine groß angelegte Transformation der

Europäischen Kommission unter der Präsidentschaft von Ursula von der Leyen. Eine Transformation, die bereits seit 2019 der europäischen Mobilitätswirtschaft – und nicht nur dieser – das Äußerste abverlangt. Und zu deren Instrumenten eine intensive Industrie-Regulierung bis hin zur staatlichen Steuerung von Unternehmensfinanzierungen gehört. Das Ziel, Klimaschutz, ist edel. Erstaunlich ist aber, dass der Regulierungswille und die Geschwindigkeit des Gesetzgebungsverfahrens zum „EU Green Deal“ angesichts der vorgeannten, globalen Disruptionen eher zugenommen haben.

Der „normativen Kraft des Faktischen“ wird sich aber auch der Legislativ-Apparat in Brüssel früher oder später nicht entziehen können. Die seit Ende 2021 amtierende neue deutsche Koalitionsregierung zeigt sich hier deutlich realitätsnäher. Die seit 2020 in Deutschland politisch getriebene Strategie zur Verteuerung von Energie steht angesichts der jetzt völlig unsicheren Versorgung mit fossilen Energieträgern aus Russland zur Disposition. Und damit eröffnet sich für die Unternehmen der Kautschuk- und Elastomerindustrie ein dringend notwendiger politischer Dialog. Insbesondere zur Frage des „Carbon Leakage“, d. h. einer unternehmerischen Zukunft innerhalb der EU.

Eine Chance ergibt sich auch aus der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, FDP und Bündnis 90/DIE GRÜNEN vereinbarten „Allianz für Transformation“, insbesondere der in diesem Kontext geplanten Plattform „Transformation Automobilwirtschaft“. Die Kautschukbranche ist eine Mobilitätsbranche. Und sie präpariert sich für die Mobilität von übermorgen. Für Mobilität mit einer umfassenden CO<sub>2</sub>-Neutralität, deren Betrachtung nicht am Auspuff endet. Doch auch die vielen innovativen und systemrelevanten Unternehmen unserer Branche jenseits der Automobilwirtschaft sind Partner in der nun erforderlichen „Allianz für Transformation“. Partner und Leistungsträger, die die Branche 2021 „über Wasser gehalten haben“. Rubber – We move our World!

# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM ÜBERBLICK

## Geschäftsverlauf

Das Jahr 2021 war für die deutsche Kautschukindustrie erneut ein sehr ungewöhnliches Jahr mit schnell wechselnden Phasen wirtschaftlichen Aufholprozesses sowie konjunktureller Rückschläge.

Was sich schon in der 2. Jahreshälfte 2020 abzeichnete, bestätigte sich im Jahr 2021: Der Lockdown großer Teile der Industrie war definitiv einfacher zu realisieren als der schnelle Wiederanlauf. Dabei war die Auftragslage in weiten Bereichen der Branche hoch. Der von vielen Experten prognostizierte Nachholbedarf und wirtschaftliche Aufschwung war erkennbar. Als problematisch und brüchig erwies sich die Lieferkette und damit zum einen die Rohstoffversorgung, zum anderen die Nachfrage industrieller Kunden, bei denen Rohstoff- und Komponentenmangel zu Fertigungsunterbrechungen führte. Die Kautschukindustrie betraf insbesondere die eklatante Unterversorgung der Automobilindustrie mit Halbleitern.

Im Jahresverlauf 2021 häuften sich die Engpässe und Hindernisse bei der Materialbeschaffung. Die Lieferkette stockte zum einen durch Logistikstaus sowohl im Schiffs- als auch im Straßengüterverkehr. Zum anderen summierten sich in einer nie zuvor dagewesenen Anzahl und Frequenz Force Majeure-Meldungen bei Vorprodukten der Kautschukverarbeitung. Corona war dabei nur eine der Ursachen. Dazu kamen Naturkatastrophen, Betriebsunfälle und Maschinenschäden. Die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mussten größte Anstrengungen unternehmen, die Lieferkette aufrecht zu erhalten. Dies gelang zwar, brachte aber längere Lieferzeiten und insbesondere enorme Preissteigerungen der benötigten Rohmaterialien mit sich.

Alles in allem lag der Branchenumsatz im Jahr 2021 bei knapp 10 Mrd. €. Das Umsatzvolumen vor der Pandemie – der Branchenumsatz 2019 betrug rund 1 Mrd. € mehr – wurde trotz eines prozentualen Zuwachses von mehr als 6% deutlich verfehlt.

**DER KOPF IST RUND, DAMIT  
DAS DENKEN DIE RICHTUNG  
ÄNDERN KANN.**

Francis Picabia

Die Geschäftsentwicklung der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie unterschied sich 2021 je nach Spezialisierung deutlich. Im Geschäft mit non-automotiven Produkten war 2021 durchgängig ein Erholungsprozess zu verzeichnen, der zu einem zweistelligen Umsatzzuwachs führte. Ohne die Störungen der Wertschöpfungskette hätte der Zuwachs noch weitaus höher liegen können – eine

## Technische Elastomer-Erzeugnisse (GRG)

Im Jahresverlauf 2021 wurde die Rohstoffverfügbarkeit der für die Kautschukverarbeitung eingesetzten Materialien immer angespannter. Das lag an den skizzierten Unterbrechungen der Wertschöpfungs- und Lieferkette sowie an stockenden Logistikdienstleistungen. Alle Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mussten einen starken operativen Fokus auf die Sicherstellung der eigenen Lieferfähigkeit legen. Die durch die angespannte Versorgungslage kontinuierlich und stark steigenden Transport- und Rohstoffpreise führten aber nicht zu Einschränkungen beim Materialeinkauf – auch wenn das sicherlich des Öfteren betriebswirtschaftlich sinnvoll gewesen wäre, da eine angemessene Kostenweitergabe an die Abnehmer in der Regel unmöglich war –, sondern wurden wegen der vertraglich bindenden Lieferverpflichtungen zum Kunden „geschluckt“. Diese alternativlose „Strategie“ sicherte die Wertschöpfungskette von Kautschukprodukten.

Die Verknappung und Verteuerung von Rohstoffen war 2021 kein singuläres Problem der Kautschukindustrie, sondern betraf weite Teile der industriellen Fertigung in Deutschland. Und in einigen Bereichen des Verarbeitenden Gewerbes hielt die Lieferkette nicht. Insbesondere in der Automobilindustrie führte der Mangel an „Chips“ zu Produktionsstopps im deutschen, europäischen und globalen Fahrzeugbau. Damit zerbrach die Lieferkette – ab August/September 2021 – nicht in der eigenen Wertschöpfung der Kautschukverarbeitung, sondern die „Welle schwappte“ vom Ende zurück. Die fehlenden Halbleiter im Automobilbau verursachten Produktionsunterbrech-

entsprechende Nachfrage war gegeben. Die Automobilzulieferer der Branche konnten nach einem verheißungsvollen Jahresauftakt mit zweistelligen Umsatzzuwächsen im Gesamtjahr 2021 nur ein marginales Plus gegenüber dem schwachen Jahr 2020 erwirtschaften. Spätestens ab August/September drehten die Umsatzzahlen ins Minus.

ungen mit der Folge, dass vorgelagerte Komponenten (aus der Kautschukindustrie) nicht abgerufen wurden. Dabei ist zum Leidwesen der Zulieferer auch die Kapazitätsplanung der Automobilhersteller aus dem Ruder gelaufen. Die Kommunikation zu tatsächlich benötigten Stückzahlen der Zulieferbauteile war derart kurzfristig und unzuverlässig, dass sie für die Produktionsplanung und -steuerung der Kautschukverarbeiter nicht nutzbar war. Als Konsequenz summierten sich bei den Zulieferern immense vermeidbare Kosten für Versorgungssicherheit, Kapazitätsbereitstellung und Produktion, denen eben überaus kurzfristig und sehr deutlich reduzierte Abrufvolumina (Absätze) gegenüberstanden. Das belastete den Umsatz der Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie, mehr aber noch die ohnehin durch Corona-Pandemie und industrielle Transformation angespannte Ertragslage.

Neben der Automobilindustrie gehören die Wirtschaftszweige Maschinenbau, Elektrotechnik und Bauindustrie zu den größten Abnehmern von Kautschukprodukten. Zwar kam es in diesen Branchen zu keinen nennenswerten und ausgedehnten Produktions- und damit Abrufunterbrechungen, die schwierige Versorgungslage bei der Materialbeschaffung nahm aber auch hier dem Aufschwung reichlich „Wind aus den Segeln“. Die in diesen Sektoren tätigen Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie verzeichneten zwar spürbare Umsatzzuwächse gegenüber dem Vorjahr, konnten aber nicht an die Volumina der Jahre bis 2019 heranreichen.

Das Produktspektrum im non-automotiven Sektor von GRG weist im Vergleich zu den Zulieferbauteilen für den Fahrzeugbau – im Wesentlichen Komponenten zur Schwingungsdämpfung und Lagerung, Fluid-Systeme, Karosseriedichtungen und kundenspezifische Formteile – eine unendlich größere Spreizung auf. Dadurch ist der Spezialisierungsgrad und damit die Positionierung als Nischenanbieter oder „Hidden Champion“ der in diesem weit gefassten Segment tätigen Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie sehr ausgeprägt. Davon profitierten die Unternehmen trotz der skizzierten Schwierigkeiten. Nachholbedarf und konjunkturelle Erholung brachten den Unternehmen einen hohen Auftragsbestand und einen zweistelligen Umsatzzuwachs. In manchen Produkt-

segmenten bzw. für einige Unternehmen der Branche ergaben sich höhere Umsätze als im Vor-Corona-Jahr 2019.

Exorbitante Zuwächse verzeichnete das Segment von medizinischen und hygienischen Produkten. Der durch die Corona-Pandemie entstandene Bedarf an Masken, Handschuhen, weiteren Schutzbekleidungen sowie medizinischen Verbrauchsmaterialien – Spritzen, Kanülen, etc. – war immens. Allerdings profitierten nicht nur die heimischen Anbieter. Der Bedarf im Inland überstieg die verfügbare Kapazität um ein Vielfaches, so dass große Mengen der benötigten Kautschukprodukte (aus Asien/China) importiert wurden.

### UMSATZ 2021 ELASTOMER-ERZEUGNISSE

	Inland		Ausland		Gesamt	
	Mio. €	± %	Mio. €	± %	Mio. €	± %
<b>Bereifungen</b>	<b>2.895</b>	<b>+ 2,4</b>	<b>905</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>3.800</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>Technische Elastomer-Erzeugnisse (GRG*)</b>	<b>3.410</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>2.740</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>6.150</b>	<b>+ 8,1</b>
<b>Gesamt</b>	<b>6.305</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>3.645</b>	<b>+ 7,4</b>	<b>9.950</b>	<b>+ 6,2</b>

\* General Rubber Goods

Quelle : wdk-Statistik

## Bereifungen

Das in die industrielle Lieferung von Reifen an die Fahrzeugindustrie (Erstausrüstung) und den Absatz von Reifen über den Handel an den Endverbraucher (Ersatzgeschäft) zweigeteilte Geschäftsmodell der Reifenindustrie konnte sich im Jahr 2021 zwar gegenüber dem Jahr 2020 erholen, tiefgreifende Veränderungen der automobilen Produktion in Deutschland (Transformation) einerseits und ein stark verändertes Mobilitätsverhalten der Autofahrer auf der anderen Seite verhinderten aber die Rückkehr zu vorpandemischen Umsatzergebnissen.

Durch die Hinwendung zur Elektromobilität und Produktionsunterbrechungen im Fahrzeugbau wegen Chipmangel lagen die Erstausrüstungslieferungen der Reifenhersteller an die Autobauer in Deutschland noch unter dem stark zurückgegangenen Volumen des Jahres 2020. Lockdowns und Homeoffice führten auch 2021 zu einer im langfristigen Vergleich reduzierten Fahrleistung der deutschen Verkehrsteilnehmer, wenngleich gegenüber 2020 eine Entspannung erkennbar war. So waren Umsatzzuwächse im Reifen-Ersatzgeschäft im einstelligen Prozentbereich möglich. Diese Entwicklung skizziert grob den Geschäftsverlauf für Pkw-Reifen und wird im Detail im Weiteren noch beschrieben.

Einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der Reifenhersteller haben aber auch die zahlreichen anderen Produktsegmente von Reifen: Zweiradreifen,

Agrarreifen, Spezialreifen und insbesondere Nutzfahrzeugreifen für kleine und große Lkw. Für letztere entwickelte sich im Jahr 2021 eine starke Nachhol- und Bedarfskonjunktur. Der Warentransport auf der Straße kehrte sowohl im Verteiler- als auch im Fernverkehr im Jahresverlauf schnell wieder auf das Ausgangsniveau des Jahres 2019 – oder leicht darüber – zurück. Das setzte in der Erstausrüstung und im Ersatzgeschäft positive Impulse für den Um- und Absatz von Nfz-Reifen.

Das Reifengeschäft unterscheidet ferner zwischen Premium-, Budget- und Low-Budget-Reifen. Im Großen und Ganzen bedienen die deutschen/europäischen Reifenhersteller die beiden erstgenannten Segmente, während das Low-Budget-Segment fest in der Hand asiatischer/chinesischer Importeure ist. Der Wettbewerb exportsubventionierter Importe von „Billigreifen“ mit am teuren Standort Deutschland hergestellten Reifen führt schon seit längerem zu einem massiven Druck auf die Kapazitätsauslastung der deutschen/europäischen Reifenhersteller. Die wirtschaftlichen Einbußen durch die Corona-Pandemie haben den hieraus resultierenden Anpassungsdruck derart verschärft, dass deutsche/europäische Fertigungskapazitäten aus dem Markt gedrängt/genommen wurden. Auch das übte im Jahr 2021 maßgeblichen Einfluss auf Geschäftsverlauf, Beschäftigung und weitere wirtschaftliche Kennziffern der betroffenen Unternehmen bzw. das aggregierte Branchenergebnis aus.

4. Quartal, brachten aber wieder eine Trendwende und negative Exportumfänge gegenüber den Vorjahren. Letztlich summierte sich ein Umsatzplus von 7,4 % gegenüber 2020 und ein Minus von etwa 7 % zum Jahr 2019. Ursächlich für diese Entwicklung waren auch hier die durch Komponentenmangel hervorgerufenen Produktionsunterbrechungen bei wichtigen Abnehmern von Kautschukprodukten.

## Handelspartner

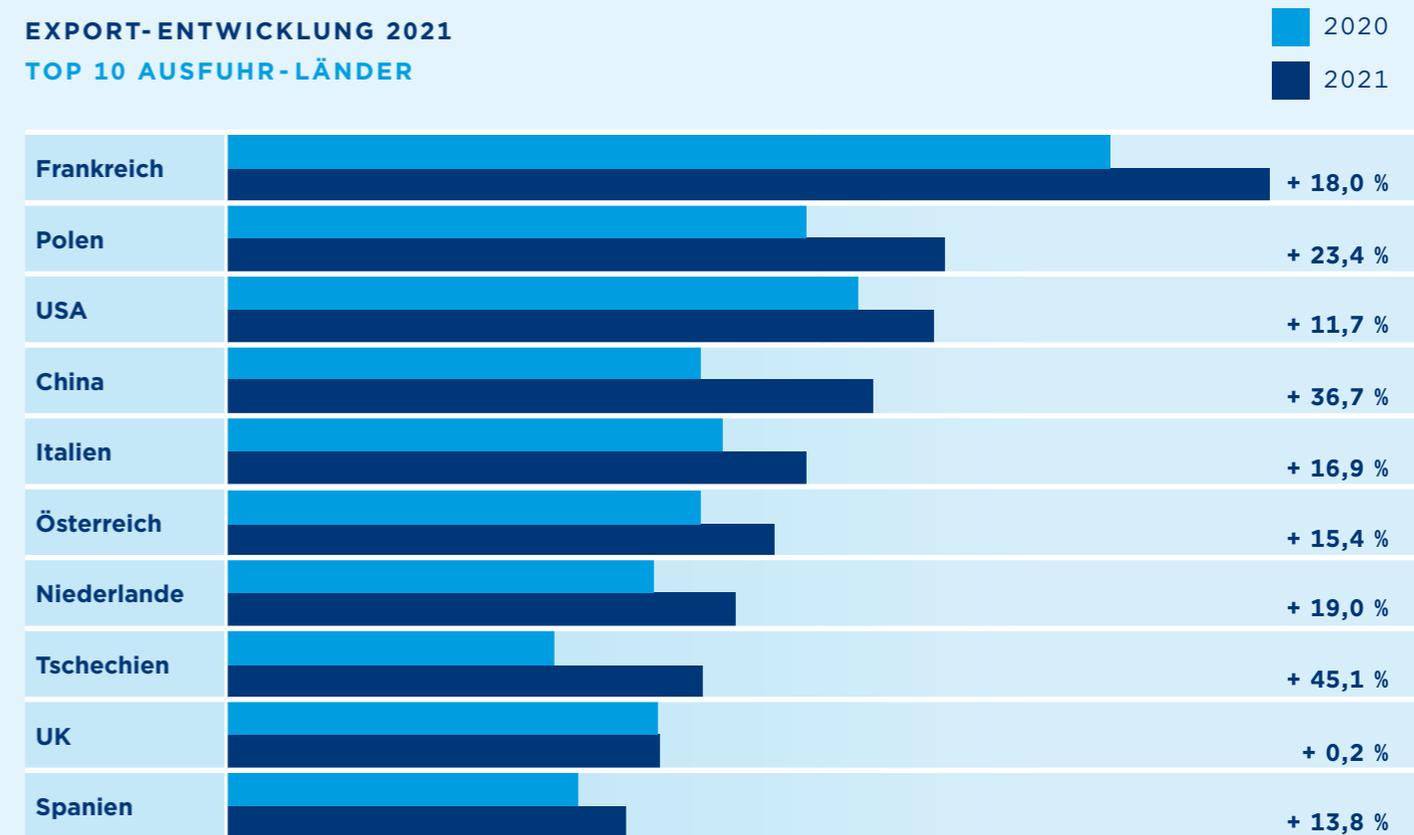
Der Export von Kautschukprodukten erwies sich im Jahr 2021 wieder als Stütze der Geschäftsentwicklung der Branche. Einem vom Corona-Lockdown geprägten schwachen 1. Quartal folgten zwei expansive Quartale mit starken Zuwächsen gegenüber dem Vorjahr. In diesen Monaten sprach der Trend sogar für eine Dynamik, die ein Jahresergebnis über dem Niveau des Jahres 2019 hätte ergeben können. Schon der September, insbesondere aber das

Bei der Struktur und Zusammensetzung der wichtigsten Abnehmerländer von Kautschukprodukten verteidigte Frankreich seine Spitzenposition. Knapp 10 % aller Ausfuhr der Branche gingen ins deutsche Nachbarland. Im Vergleich zu 2020 nahm das Exportvolumen um 18 % zu. Immer wichtiger werden polnische Kunden als Destination von deutschen Kautschukprodukten. Das liegt zum einen an einer wachsenden heimischen Kautschukbranche, zum anderen aber auch an neuen und ausgelagerten Produktionslinien deutscher und internationaler Kautschukverarbeiter.

Einige Plätze „gut gemacht“ hat China als Abnehmer deutscher Exporte von Kautschukprodukten. Die Volksrepublik rangiert jetzt an vierter Stelle und damit zwei Plätze besser als zuletzt. Ausschlaggebend ist hier in erster Linie, dass bereits im 1. Quartal eine weitgehend uneingeschränkte Nachfrage gegeben war.

Mächtig Plätze verloren hat Großbritannien nach dem Brexit. Nicht nur dass das Vereinigte Königreich sich gerade so noch in den Top 10 halten konnte – auch der Exportzuwachs von mageren 0,2 % im Jahr 2021 weist den Trend.

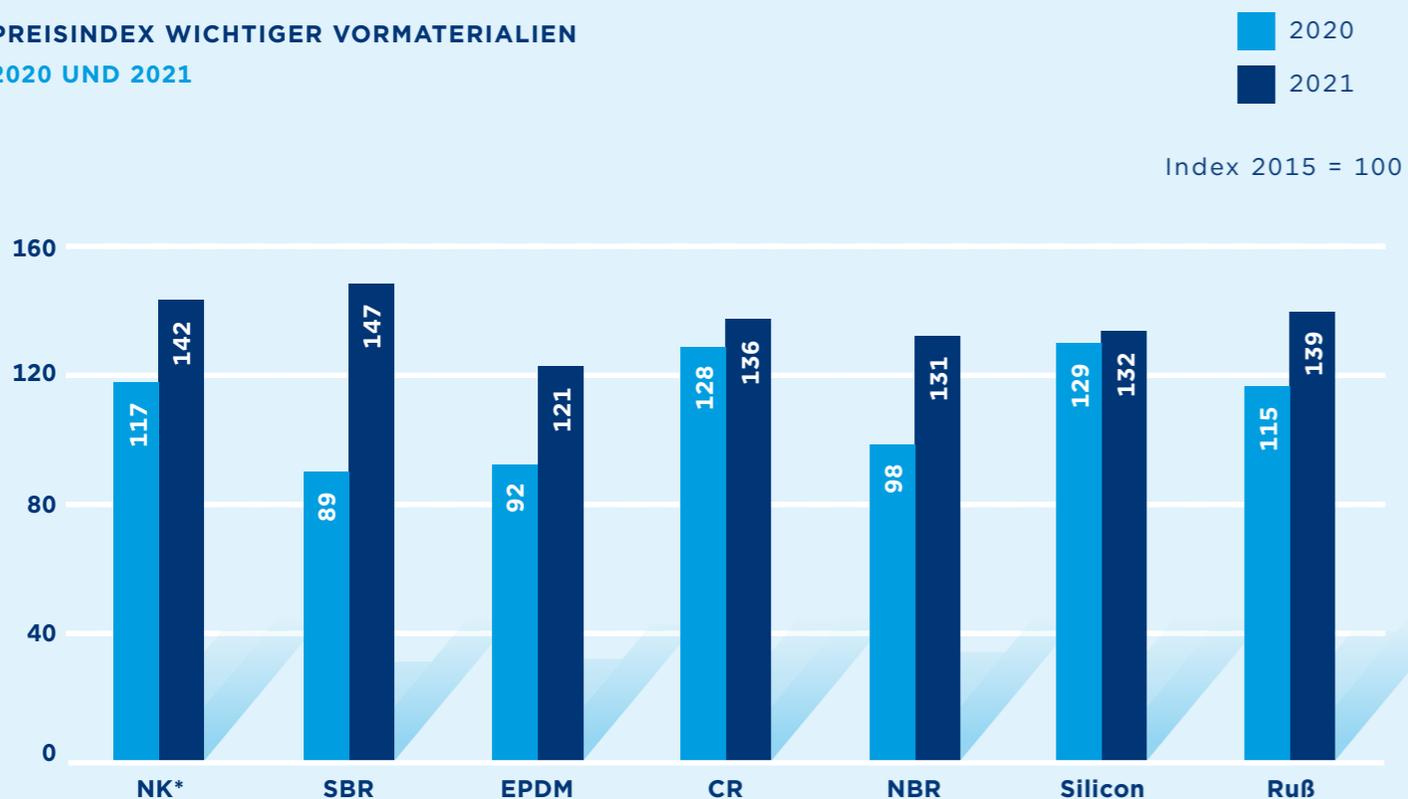
### EXPORT-ENTWICKLUNG 2021 TOP 10 AUSFUHR-LÄNDER



Beim ersten Blick auf die Einfuhrzahlen des Jahres 2021 mag man an einen Druckfehler denken. Ein Zuwachs bei der Tonnage um 130 % ist sicherlich alles andere als gewöhnlich. Dieser ist aber sehr schnell erklärt: Die Einfuhr von medizinischen und hygienischen Produkten – im Wesentlichen Einweghandschuhe – aus Südostasien ist förmlich explodiert und hat die Menge „aufgebläht“. Beim Importwert spiegelt sich das – betrachtet über alle Produktgruppen von Kautschukwaren – nur deutlich abgeschwächt wider.

Wichtigster Importeur von Kautschukprodukten war 2021 erneut Polen. Allerdings lag mit Malaysia der Top-Lieferant von Latex-Handschuhen nahezu gleichauf. Insgesamt stieg der Wert der importierten Kautschukprodukte um rund 25 % gegenüber dem Jahr 2020 und um 11 % gegenüber 2019. Letzteres impliziert, dass die Einfuhren von „klassischen“ Kautschukprodukten 2021 das Niveau von vor Corona noch nicht wieder erreicht haben.

## PREISINDEX WICHTIGER VORMATERIALIEN 2020 UND 2021



\* TSR (technically specified rubber)

Quelle : wdk-Statistik

## Vormaterialpreise

Die Corona-Krise hat das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bei Rohstoffen stark aus dem Gleichgewicht gebracht. Noch während die industriellen Hersteller Produktion und Lagerbestände pandemiebedingt herunterfahren mussten, stieg die Nachfrage wieder an. Dazu kamen im Jahresverlauf ungünstige Naturereignisse, die zu Engpässen führen. Lieferketten, die durch Lockdowns unterbrochen oder gestört waren, mussten sukzessiv reaktiviert werden. Der Stau im Suezkanal sowie die Blockade eines der weltweit größten Container-Häfen in China haben die Situation zusätzlich verschärft. Die Folge: die Rohstoffpreise sind nahezu explodiert. Im Durchschnitt über die wichtigsten eingesetzten Rohstoffe gab es 2021 Preissteigerungen im Vergleich zum Vorjahr von rund 25 % – mit Spitzen von 65 % beispielsweise beim mengenmäßig größten Synthetikautschuk SBR.

Mit dem Erstarren der Wirtschaft – insbesondere ab dem 2. Quartal 2021 – hat auch der Bedarf an Produkten der Petrochemie gegenüber 2020 angezogen. Dies schlug sich in monatlich steigenden Marktpreisen für die wesentlichen petrochemischen Feedstocks als Basismaterialien für Synthetikautschuke nieder und brachte eine Umkehr des Marktes in einen Nachfragemarkt bzw. eine Angebotslücke.

Das Jahr 2021 endet mit Rohölpreisen knapp unter 80 Dollar je Barrel. Wenn man nur auf den steigenden Preisverlauf blickt – um über 50 % legte der Preis für Brent-Rohöl zu –, könnte man nicht vermuten, dass die Welt von einer Pandemie betroffen ist und dass die Weltwirtschaft mit schweren Lieferkettenproblemen und hoher Inflation zu kämpfen hat. Die wichtigste Ursache war im Verhalten Russlands und Saudi-Arabiens zu finden, denn das politisch bunt zusammengewürfelte Ölkartell OPEC+ stellte sich als unerwartet stabil und handlungsfähig heraus. Das Ölangebot blieb auch in Lockdown-Zeiten knapp, so dass die Öllager weltweit immer weiter schrumpften. Das verhinderte einen Preiserutsch auch in nachfrageschwachen

Monaten. Die zweite Ursache ist die im Jahr 2021 relativ erfolgreiche Eindämmung der Corona-Pandemie in Ostasien. Die chinesische Wirtschaft blieb stabil. Auch Taiwan, Südkorea und Japan kamen in 2021 weitaus besser durch die Pandemie als Europa oder die USA. Hier sorgten jedoch Wirtschaftshilfen und Konjunkturprogramme rechtzeitig dafür, dass die Weltwirtschaft und damit die Ölnachfrage in Takt blieben. Die gute Versorgung mit wirksamen Impfstoffen hielt ab dem Sommer auch die Stimmung über Wasser.

Seit dem Sommer 2021 haben sich die Gaspreise in Deutschland zeitweise verachtfacht. Auch hier war eine politische Verknappung des Gasangebots ausschlaggebend. Gazprom lieferte weitaus weniger Erdgas als erwartet und ließ seine Speicher in Westeuropa schon im Sommer leerlaufen.

Von einem Höchstpreis zum nächsten und das in rasendem Tempo: Dass die Strompreise in den letzten 10 Jahren zwar kontinuierlich, aber langsam gestiegen sind, ist heute ein Zustand, den man sich sehnlichst zurückwünscht. Im Jahr 2021 stiegen die Strompreise rapide an. Lange Zeit waren es vor allem die hohen Steuern und die EEG-Umlage, die den Strompreis für Verbraucher auf immer neue Höhen getrieben haben. Seit dem coronabedingten Tief im Jahr 2020 steigt zudem der reine Beschaffungspreis für Strom von einem Allzeithoch zum nächsten. Die noch am ehesten greifbaren Faktoren sind der Strukturwandel der Energieversorgung, die CO<sub>2</sub>-Preise, die Höchstpreise für Brennstoffe wie Gas und die wegfallenden Grundlastkraftwerke.

Ein Mix aus verschiedenen Ursachen führte 2021 auch dazu, dass der weltweite Güterverkehr an seine Belastungsgrenze gekommen ist. Zum einen wirbelte die Corona-Pandemie die weltweiten Lieferketten durcheinander. Zum anderen zog die Nachfrage kräftig an. Die Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal setzte ein weiteres i-Tüpfelchen. In der Folge zogen die Logistikkosten massiv an und umfassten alle Güterverkehrsträger.

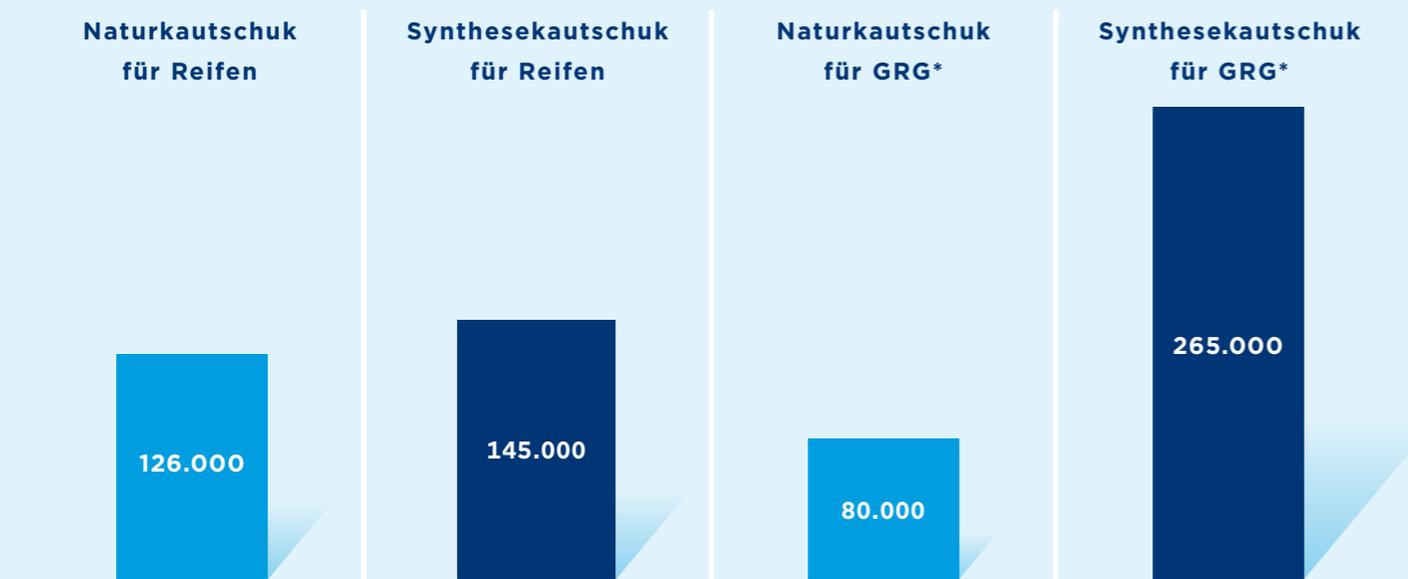
Für die deutsche Kautschukindustrie stellt sich im Jahr 2021 eine Situation dar, die selbst langjährige Branchenkenner in dieser Volatilität und Umfänglichkeit noch nicht erlebt haben. Force Majeure, Unfälle, Naturkatastrophen, Unwirtschaftlichkeit und Betriebseinstellung – von allem und für alle Materialien hat das Jahr 2021 reichlich Beispiele im Angebot. Global haben beispielsweise die Schäden des Hurrikans Ida in den USA zu starken Einschränkungen der Versorgung der Kautschukindustrie geführt. National sorgten Explosionen und Hochwasser für Beeinträchtigungen. Für alle in der Kautschukindustrie eingesetzten Rohstoffe bedeutete das Mangelwirtschaft, Allokation, lange Lieferzeiten und vor allem exorbitante

Preissteigerung. Davon waren alle Materialien – Kautschuke, Füllstoffe, Chemikalien, Metalle – betroffen und die Preiserhöhungen lagen durchweg im hohen zweistelligen Prozentbereich und bewirkten überaus kritische Belastungen der Erträge der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie.

Leider ist kein Ende der existenzbedrohenden Preisspirale in Sicht. Aktuell haben der Krieg in der Ukraine und die damit zusammenhängenden Sanktionen gegen Russland großen Einfluss auf weiterhin rasant steigende Preise für Rohstoffe und Energie.

## KAUSCHUKVERBRAUCH 2021

616.000 TONNEN



\* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Angaben in Tonnen

Quelle : wdk-Statistik

## Rohstoffverbrauch

Das Thema Rohstoffverbrauch beinhaltet immer neben der reinen Beschaffung von Materialien zur Aufrechterhaltung der Produktion der Unternehmen auch das Thema Lagerhaltung. An dem Punkt unterscheiden sich die Jahre 2020 und 2021 kolossal. Waren 2020 durch Lockdown und Nachfragerückgang in den meisten Monaten des Jahres aus Liquiditätsgründen niedrige Lagerstände angesagt, so bewirkten die zunehmend brüchigen Lieferketten und sukzessive stark steigenden Materialpreise eine eher großzügige Lagerbevorratung in 2021. Insofern erklärt sich auch die Diskrepanz zwischen der prozentualen Entwicklung des Rohstoffverbrauchs und der realen Produktion – jeweils im Vorjahresvergleich.

2020 ging der Rohstoffverbrauch in der deutschen Kautschukindustrie um rund 16% und damit in etwa parallel zur Produktion zurück. Im Jahr 2021 stieg die Produktion von Kautschukprodukten in Deutschland dann um knapp 5%. Der Rohstoffverbrauch erhöhte sich aber um mehr als 14%. Gerade in der Phase der kräftigen Konjunkturerholung der Branche ab dem 2. Quartal mehrten sich auch die Anzeichen von Versorgungsengpässen, Logistikschwierigkeiten und stark steigenden Rohstoffpreisen. Das veranlasste viele Unternehmen dazu, ihre Bedarfe längerfristiger als üblich abzusichern – um selbst lieferfähig und damit vertragstreu gegenüber den Kunden zu sein. Wenn alle Bestellungen zeitnah von den Vorlieferanten hätten bedient werden können, wäre zum Jahresende sicherlich ein noch höherer Rohstoffverbrauch bzw. Lageraufbau eingetreten. Dadurch, dass im 4. Quartal des Jahres 2021 die Produktion der Branche – insbesondere bei den Automobilzulieferern – durch eine schwächere bis rückläufige Nachfrage ein- oder ausgebremst wurde, öffnete sich die Schere zwischen Produktions- und Verbrauchsentwicklung. Gleichzeitig gingen die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mit überproportional befüllten Lagern ins Jahr 2022.

Die Zulieferer von Schwingungstechnik für den Fahrzeugbau sind neben den Reifenherstellern die größten Ver-

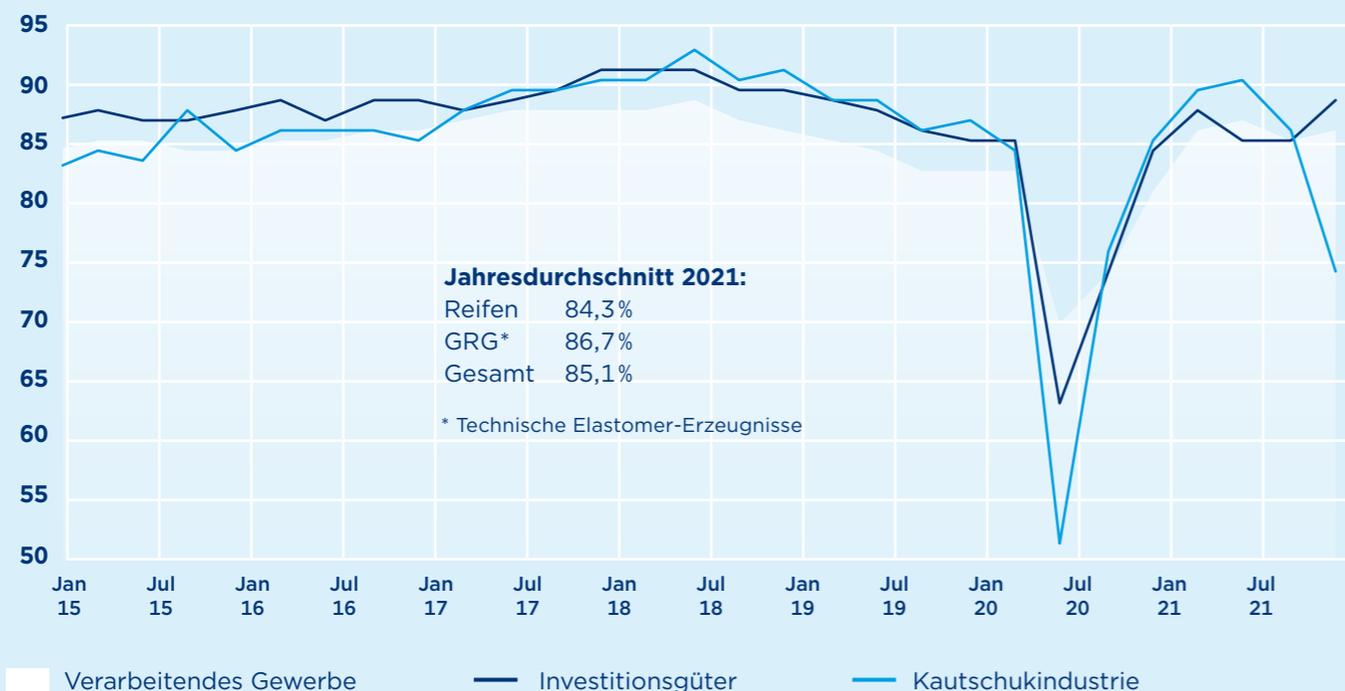
braucher von Naturkautschuk. Sie sind auf den Import per Schiff aus Südostasien und Westafrika angewiesen. Gerade in der Container-Schifffahrt waren die Kapazitäten in 2021 ausgereizt und die Kosten hoch. Naturkautschuk ist zudem relativ schwer und stand nicht unbedingt auf der Prioritätenliste der Reeder. Damit hatten die im Naturkautschukgeschäft agierenden Handelshäuser, die insbesondere die mittelständischen Zulieferer für die Fahrzeugindustrie beliefern, zu kämpfen. Auf Jahressicht konnte der Bedarf gedeckt werden – allerdings zu entsprechenden Preisen. Der Zuwachs des Verbrauchs von Naturkautschuk für technische Produkte von 31% auf 80.000 Tonnen ist dadurch erklärt. Etwas weniger überproportional im Verhältnis zur Produktionsentwicklung stellte sich der Naturkautschukverbrauch der Reifenhersteller, die größere Mengen und über eigene Agenten beziehen, für das Jahr 2021 dar. 126.000 Tonnen (+11,5%) wurden für die Produktion von Reifen in Deutschland eingekauft.

Beim Verbrauch von Synthetikautschuk, Füllstoffen und Chemikalien ergab sich 2021 eine vergleichbare Entwicklung. Für Reifen wurden 145.000 Tonnen Synthetikautschuk (+7,4%) beschafft, für GRG 265.000 Tonnen (+15,2%). Da die Produktion bei non-automotiven technischen Produkten ganzjährig auf hohe Nachfrage traf, war auch der Bedarf an Rohstoffen entsprechend hoch. Bei Füllstoffen – hier in erster Linie Ruß und Silica – lag der Verbrauch 2021 um etwa 11% höher als im Vorjahr und umfasste etwa 250.000 Tonnen.

Im Jahr 2021 verstärkte sich auch wieder der in 2018 einsetzende Trend der Transformation der Fahrzeugindustrie und ihrer Zulieferer. Am Standort Deutschland werden zunehmend Elektroautos gebaut. Die Spezialelastomere, die in der klassischen Verbrenner-Technologie verbaut werden, verloren dadurch anteilmäßig an Boden. Hoch blieb der Einsatz von Silikonkautschuk und TPE. Deren Materialeigenschaften sind bei vielen der neu entstehenden Produkte stark gefragt.

## Kapazitätsauslastung bricht im 4. Quartal ein.

### KAPAZITÄTSAUSLASTUNG IN % DER BETRIEBSÜBLICHEN VOLLAUSNUTZUNG



\* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Quelle: ifo München

## Kapazitätsauslastung weiterhin 3 Prozentpunkte unter normalem Niveau.

### Kapazitätsauslastung

Die zur Verfügung stehenden Daten zur Kapazitätsauslastung in der deutschen Kautschukindustrie haben das Manko, dass immer nur ein relativer Wert – Auslastungsgrad zur möglichen Vollaussnutzung – verfügbar ist. Das absolute Niveau der Produktion in Deutschland muss also immer hinzugezogen werden, um ein Verständnis der Standortbeschaffenheit in Deutschland zu entwickeln.

Der durch Lieferengpässe entstandene Rückgang der Produktion schlug sich auch in einer geringeren Kapazitätsauslastung der deutschen Industrie im 4. Quartal 2021 nieder. Nach Angaben des ifo Institutes sank der Auslastungsgrad der Maschinen im Verarbeitenden Gewerbe zum Jahresende um 2,1 Prozentpunkte auf 84,8%. Trotz des Rückgangs waren die Kapazitäten aber immer noch im Vergleich zum Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre gut ausgelastet. In den einzelnen Branchen zeigt sich ein differenziertes Bild. Eine überdurchschnittlich hohe Auslastung meldeten die Hersteller von Datenverarbeitungsgeräten (90,8%), elektronischen Geräten (88,4%) und der Maschinenbau (89,8%). Dagegen sank im Fahrzeugbau der Auslastungsgrad im zweiten Halbjahr 2021 um 12,1 Prozentpunkte auf 78,2%. Das waren 8,4 Prozentpunkte weniger als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Diese Entwicklung spiegelte sich auch bei den Herstellern technischer Produkte der deutschen Kautschukindustrie, die einen hohen Abhängigkeitsgrad vom Fahrzeugbau

haben. Im 4. Quartal 2021 sank die Kapazitätsauslastung rapide auf 74% der betriebsüblichen Vollaussnutzung. Die stillstehenden Produktionslinien beim Fahrzeugbau bewirkten gleiches bei den Zulieferern. Das konnte im non-automotiven Bereich trotz überwiegend und weiterhin gut gehender Geschäfte nicht kompensiert werden.

Die Kapazitätsauslastung der Reifenfabriken in Deutschland lag 2021 unter dem langjährigen Durchschnitt. Das ist einerseits angesichts der skizzierten Nachfrage im 4. Quartal 2021, die auch die Reifenhersteller im Erstausrüstungsgeschäft mit den Fahrzeugherstellern betrifft, nachvollziehbar, bereitet andererseits aber Sorgen, wenn man berücksichtigt, dass die Reifenhersteller durch Werkschließungen in letzter Zeit umfangreiche Kapazitäten reduziert haben. Der internationale Wettbewerbsdruck lastet also weiterhin massiv auf der deutschen und europäischen Produktion.

Für das Gesamtjahr 2021 weisen die Zahlen eine Kapazitätsauslastung der Branche von 85,1% aus. Damit liegt der Auslastungsgrad um gut 11 Prozentpunkte und 15% höher als im letzten Jahr. Die höchste Auslastung verzeichneten die Unternehmen der Branche im 2. Quartal mit mehr als 90%. Die Produktionsstätten für GRG waren im Jahresmittel zu knapp 87% ausgelastet, die Reifenfabriken kamen auf einen Wert von 84%.

## Zum Jahresende erneute Kurzarbeit in Teilen der Branche.

### BESCHÄFTIGTE DEUTSCHE KAUSCHUKINDUSTRIE



Quelle : wdk-Statistik

### Beschäftigte

Nach einer Dekade mit jährlich leicht steigendem Beschäftigtenstand erreichte die deutsche Kautschukindustrie im Jahr 2018 mit über 75.000 Beschäftigten einen Höchststand. In den darauffolgenden Jahren reduzierte sich die Anzahl der Beschäftigten aber kontinuierlich und spürbar – erst um 2,4% im Jahr 2019, dem ersten Jahr der grundlegenden Transformation in der deutschen und europäischen (Automobil-)Industrie, dann um 4,5% und 3,4% in den zusätzlich von der Corona-Pandemie beeinträchtigten Jahren 2020 und 2021. Im Vergleich zum gesamten Verarbeitenden Gewerbe in Deutschland setzte der negative Beschäftigungstrend eher und stärker ein.

Sowohl die Hersteller von Technischen Elastomer-Erzeugnissen GRG als auch die Reifenhersteller reduzierten im Zeitraum von 2018 bis 2021 ihre Belegschaften recht deutlich. Gegenüber dem Jahr 2018 arbeiten aktuell in der deutschen Reifenfertigung mit knapp 21.000 Mitarbeitenden rund 2.500 Personen weniger. In Europa zusätzlich errichtete Kapazitäten asiatischer Reifenhersteller bauten einen derart hohen preislichen Wettbewerbsdruck auf die heimischen Reifenhersteller auf, dass diese eigene Kapazitäten reduzieren mussten. In Deutschland stehen die meisten Reifenwerke unter Anpassungszwang. Ein Werk wurde bereits geschlossen, weitere (Teil-)Schließungen sind geplant. Bei den Herstellern von GRG ist es insbesondere der Teilssektor der Automobilzulieferer, der für einen Beschäftigtenrückgang von fast 5.000 Mitar-

beitenden seit 2018 verantwortlich war. Deutlich niedrigere Fahrzeug-Produktionsumfänge in Deutschland verursachten den Aderlass an Beschäftigten bei den Automobilzulieferern. Dazu kam ein enormer und stetig sich verstärkender Kostendruck – steigende Betriebskosten ohne Möglichkeit von Preisanpassungen bei den Automobilherstellern. Auch Kurzarbeit konnte diese betriebswirtschaftliche Notwendigkeit nur abfangen, aber nicht gänzlich aufhalten.

Ein weiteres Problem, das den Rückgang des Beschäftigtenstandes in der deutschen Kautschukindustrie beförderte, war und ist der Mangel an geeigneten Führungs-, Fach- und Nachwuchskräften. Ein Teil des Beschäftigtenabbaus hätte bei besserer Personalverfügbarkeit auf dem deutschen Arbeitsmarkt abgedeckt oder kompensiert werden können.

Die Enge des Arbeitsmarkts und sich zu verschärfen drohende Wettbewerbsnachteile für den Industriestandort Deutschland, die einerseits zu einer reduzierten Inlandsproduktion und damit Nachfrage wichtiger Käufer von deutschen Kautschukprodukten, andererseits zu nicht mehr aufrecht zu erhaltenden eigenen Produktionen der Branche führen, legen leider perspektivisch keine Trendänderung bei der Beschäftigtenentwicklung in der deutschen Kautschukindustrie nahe.

### Investitionen

Handelskonflikte und Protektionismus, geopolitische Unsicherheit sowie die Abschwächung des Wachstums durch die Corona-Pandemie haben sich in den vergangenen Jahren insgesamt negativ auf die Investitionsbereitschaft der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie ausgewirkt. Neue Investitionen sind in den Unternehmen dringend erforderlich – in den Feldern Dekarbonisierung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Infrastruktur, Ausbildung

und steigende Regulierungsdichte. Der im Jahr 2020 und spätestens ab dem 2. Quartal 2021 einsetzende Aufschwung, Erholungs- und Nachholprozess der deutschen und globalen Wirtschaft, schürte den Optimismus der deutschen Industrieunternehmen – auch in der deutschen Kautschukindustrie – und löste zahlreiche auf „hold“ gesetzte oder verschobene Investitionsvorhaben aus. Die Unternehmen investierten kräftig in den Sommermonaten des Jahres,

# Aufschwungshoffnungen, neue Produkte und Digitalisierung treiben Investitionen.

## INVESTITIONEN IN MIO. €



Quelle : wdk-Statistik

bevor zunächst die brüchigen Lieferketten (Chipmangel), hohen Energiekosten und nun in 2022 auch der Ukraine-Krieg den Optimismus ad absurdum führten.

Schon in den Kapiteln „Kapazitätsauslastung“ und „Beschäftigte“ dieses Berichts wurde skizziert, dass etliche Unternehmen und Teilbereiche der deutschen Kautschukindustrie aber kaum Möglichkeiten für Erweiterungsinvestitionen in Deutschland hatten. Aus den betroffenen Unternehmen tragen in erster Linie Ersatz- und Rationalisierungsinvestitionen zum gesamten Investitionsvolumen der Branche im Jahr 2021 bei. In Summe fielen die Umfänge dieser Investitionen aber größer aus als im Vorjahr.

Die schon erwähnten Rahmenbedingungen der Transformation der Industrie sowie des Fachkräftemangels sorgten für einen hohen Investitionsbedarf an neuen Maschinen

und automatisierten Prozessen. Der Fachverband der Gummi- und Kunststoffmaschinenhersteller im Verband der deutschen Maschinenbauer VDMA berichtete für 2021 von einem Rekordjahr.

Die Corona-Pandemie hat zudem die gesamte Branche quasi gezwungen, ihre Investitionen für die Digitalisierung aller Geschäftsprozesse deutlich zu beschleunigen bzw. unmittelbar zu initiieren oder vorzuziehen – und das galt nicht nur für Videokonferenz-Software.

Einen maßgeblichen Anteil an den mit einem zweistelligen Zuwachs von 12,7% auf 710 Millionen Euro im Jahr 2021 gestiegenen Investitionen der Branche hatten auch die Wachstumssegmente im Bereich non-automotiver GRG und insbesondere bei neuen Produkten aus Kautschuk und thermoplastischen Elastomeren TPE.

## Forschung und Entwicklung

Die Stärke der mittelständisch geprägten deutschen Kautschukindustrie liegt auch in ihrer Innovationsfähigkeit. Deshalb kommt dem Bereich Forschung und Entwicklung in den Unternehmen eine herausragende Bedeutung zu. Sie ist der Schlüssel zur Behauptung ihrer Spitzenposition auf den weltweiten Märkten.

In dem vom Stifterverband für die deutsche Wissenschaft ausgewiesenen Ranking der Wirtschaftszweige befindet sich die Kautschukindustrie unter den zehn forschungsintensivsten Wirtschaftszweigen des Verarbeitenden Gewebes. Zwischen 2010 und 2019 stiegen die FuE-Aufwendungen der Kautschukindustrie um mehr als 50%. Nachdem die Investitionsquote in Relation zum Umsatz viele Jahre zwischen 3 und 4% lag, erhöhte sich diese im Jahr 2021 sprunghaft. Insgesamt investierte die Branche 5,3% ihres Umsatzes – das entspricht rund 530 Millionen Euro – in interne FuE. Das zeigt zum einen den Innovationsdruck, der auf den Unternehmen lastet, zum anderen

aber auch die Innovationsfähigkeit und -bereitschaft der deutschen Kautschukindustrie. Und noch etwas ist bemerkenswert: Die Investitionen stiegen deutlich, obwohl das Tagesgeschäft im Jahr 2021 derart fordernd war, dass alle verfügbaren Personalkapazitäten operativ benötigt wurden.

2021 verteilten sich die FuE-Investitionen der Branche zu 58 Prozent auf experimentelle Forschung, zu etwa 37 Prozent auf angewandte Forschung und zu sechs Prozent auf Grundlagenforschung. Annähernd 40% der Unternehmen der Branche erhöhten ihre Investitionsumfänge in FuE, 55% hielten die Ausgaben auf hohem Niveau stabil und nur 5% mussten die FuE-Budgets reduzieren.

Damit die deutsche Kautschukindustrie auch in Zukunft Vorreiter der technologischen Entwicklung sein kann, ist sie auf entsprechende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und eine starke Forschungsförderung angewiesen.

# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM EINZELNEN

## Bereifungen

Der Mangel an Vorprodukten erwies sich für die Fahrzeug-Produktion in Deutschland als schwerwiegender Bremsfaktor. Im Gesamtjahr 2021 verzeichnete die wichtige Pkw-Inlandsproduktion erneut einen zweistelligen Rückgang; das Produktionsniveau von 2019 wurde gar um ein Drittel unterschritten. Diese Entwicklung ist wichtig, denn sie beeinflusst neben der Geschäftsentwicklung der Automobilzulieferer von technischen Gummiprodukten auch einen nicht unerheblichen Teil des Geschäftsmodells der Reifenindustrie – die Reifen-Erstausrüstung. Hier werden Reifen unmittelbar von den Herstellern in die Produktionswerke der Automobilhersteller geliefert, so dass Neuwagen an ihre Käufer ausgeliefert werden können. Der Umfang dieses Geschäftszweigs liegt in Deutschland bei etwa 30 % des Gesamtgeschäfts.

Das – mit 70 % Anteil an der Geschäftstätigkeit der deutschen Reifenhersteller – größere Reifenersatzgeschäft besteht aus den Sell-In-Lieferungen an die Distributionslandschaft. Nicht unerheblich ist dabei der Marketing-

effekt aus der Erstausrüstung. Viele Käufer vertrauen auch im Ersatzgeschäft auf die Reifenmarke der Erstausrüstung ihres Fahrzeugs. Einmal an die Distributionskanäle ausgeliefert, werden die Reifen dann – klassischerweise vom Reifenfachhandel und von markengebundenen Autohäusern – inklusive Service an den Endkunden vermarktet. Die Geschäftsentwicklung der Reifenindustrie und der Endverbrauchermarkt durch den Handel ist zwar eng verwoben, dennoch laufen die Entwicklungen nicht zwangsläufig parallel. Gerade in volatilen Zeiten ist es nicht gesichert, dass die vom Handel geplanten und darauf basierend bei den Reifenherstellern bestellten Mengen auch tatsächlich an den Autofahrer abgesetzt werden können.

Zwischen den Ebenen Sell-In der Reifenhersteller und Sell-Out des Reifenhandels hat sich der Großhandel als feste Größe etabliert. Die Vielfalt an Reifengrößen vorzuhalten und die mit der Verteilung verbundenen logistischen Anforderungen zu meistern, ist hier die Kernkompetenz.

**RICHTE DEIN GESICHT IMMER  
ZUR SONNE UND DIE SCHATTEN  
WERDEN HINTER DICH FALLEN.**

Walt Whitman

Zwischen der Neuwagen-Produktion und dem Umfang der Reifen-Erstausrüstungslieferungen besteht in Deutschland ein Höchstmaß an Korrelation. Wenn also wie im Jahr 2021 die deutsche Pkw-Fertigung zurückgeht, verringern sich auch die Absätze der Lieferanten aus der Reifenindustrie. Im Erstausrüstungsgeschäft spielt regionale Lokalisierung eine bedeutende Rolle. Reifen sind für die Fahrwerksabstimmung entscheidend. Dabei geht es um Sicherheit, Nachhaltigkeit und Komfort. Dazu kommt die Notwendigkeit, im überaus wettbewerbsintensiven Reifengeschäft Logistikkosten zu minimieren. Die Reifenlieferungen der deutschen Anbieter haben daher nahezu eine 1:1-Relation zur Fahrzeugproduktion.

Nach Angaben des Reifenfachhandelsverbandes BRV wurden im Jahr 2021 rund 48,4 Millionen Reifen im deutschen Reifenersatzgeschäft verkauft, rund eine Million mehr als im Vorjahr. Nach einem 11-prozentigen Rückgang im Jahr 2020 wurde damit 2021 der Stückabsatz im Sell-Out im Durchschnitt aller Produktsegmente um etwa 2 Prozent gesteigert. Die Branchenlage konnte sich nach dem massiven coronabedingten Rückgang im Vorjahr leicht erholen, ohne jedoch auf das Vor-Corona-Niveau aufschließen zu können. Im Vergleich zu 2019 lag der Mengenabsatz im Gesamtmarkt noch um etwa 9% zurück. Die vorhergesagte Markterholung hat sich damit in der Tendenz bestätigt, doch im Marktsegment Consumer-Reifen, das das Mengenergebnis mit rund neun Zehnteln des Stückabsatzes entscheidend beeinflusst, fiel der

#### CONSUMER-REIFEN ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN MIO. STÜCK



Zuwachs im Jahr 2021 mit rund 2% auf insgesamt 43,7 Millionen Stück geringer aus als von der Branche erhofft.

Geliefert werden diese Reifen von den deutschen Reifenherstellern und von Importeuren. Auch wenn die Reifenhersteller große internationale Konzerne sind, kann man von der deutschen Reifenindustrie sprechen und darunter die Anbieter verstehen, die eine europäische Reifenfertigung vorhalten und über nationale Unternehmensorganisationen den Reifenabsatz in Deutschland fakturieren. Dagegen stehen die Importeure von Reifen, die keine europäische Fertigung haben und auch nur zum Teil mit lokalen Vertriebsorganisationen in Deutschland operieren.

In den letzten Jahren hat die aufstrebende und rasant wachsende Reifenindustrie Asiens, insbesondere Chinas, Europa – mit eigenen, neu aufgebauten Fertigungskapazitäten sowie mit Exporten – als Absatzmarkt auserkoren und seitdem beständig Marktanteile von den etablierten Premiumherstellern gewonnen. Dadurch, und weil die europäischen Reifenmärkte gesättigt sind und nur wenig Wachstum zeigen, sind in Europa schon vor Corona in puncto Reifenfertigung deutliche Überkapazitäten entstanden. Angesichts des immensen Importdrucks, basierend auf einer Schieflage der preislichen Wettbewerbsfähigkeit der Produktionsstandorte – exportsubventionierte Produktion in asiatischen Niedriglohnländern versus Produktion am teuren Standort Europa – vollzieht sich die Anpassung der bestehenden Überkapazitäten bei den Premiumherstellern. Deutschland macht diesbezüglich besonders schmerzhaft Erfahrungen.

Die Erwartungen der deutschen Reifenhersteller an das Ersatzgeschäft im Jahr 2021 waren höher, als es der Sell-Out letztlich widerspiegeln konnte. Die Lieferumfänge der Reifenhersteller müssen immer antizipiert werden, da die entsprechende Reifenproduktion deutlich im Vorfeld des Abverkaufs des Handels erfolgt. Das Jahr 2021 erwies sich durch seine vielen kurzfristigen Veränderungen – Corona-Pandemie, Materialmangel, brüchige Lieferketten, Produktionsstillstände – als derart volatil, dass es nicht planbar war. Die Lieferungen der Reifenindustrie überschritten das absetzbare Volumen des Handels.

Ein Erklärungsversuch: Der Pkw-Bestand ist trotz rückläufiger Neuzulassungszahlen um 1,1% auf 48,2 Millionen Pkw gewachsen. Der Einfluss des Bestandes auf den Reifenersatzbedarf ist allerdings durch die Corona-Pandemie ausgehebelt, weil die Mobilität durch Lockdown-Phasen deutlich abgenommen hat. Insofern ist die Fahrleistung das aktuell ausschlaggebende Kriterium. Zwar dürfte die Mobilität mittlerweile wieder das 2019er-Niveau erreicht haben, die im Lockdown nicht gefahrenen Kilometer wurden aber nicht kompensiert. Das Ausmaß der dadurch ausgelösten Rückgänge und Verlagerungen ist in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ohne Beispiel. Den „normalen“ Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs kam im vergangenen Jahr keine Bedeutung zu. Dieser Effekt auf den Reifenersatz ist somit nur schwer evaluierbar – es gab nie Vergleichbares. Allerdings bleibt der Individualverkehr mit dem Auto der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger und konnte in der Pandemie seinen Marktanteil gegenüber den öffentlichen Verkehrsträgern erhöhen.

Auch ein weiterer Trend für das Reifenersatzgeschäft erschwerte die Absatzprognose. Seit der Einführung des Reifenlabels hat sich nach Einschätzung von Marktexperten die Laufleistung neuer Reifenmodelle signifikant erhöht. Die Emissionsvorgaben für Neufahrzeuge erfordern zunehmend entsprechend optimierte Erstausrüstungs-(Sommer-) Reifen. Dagegen stehen das rasante – durch die Kontaktbeschränkungen der Corona-Pandemie noch verstärkte – Wachstum bei Ganzjahresreifen, steigende Fahrzeuggewichte (Batterie und Crossover) und höhere Drehmomente (Elektrofahrzeuge), die tendenziell zu einem gegenläufigen Trend führen.

Das Zusammenspiel dieser Rahmenbedingungen führte 2021 zwar zu einer Erholung gegenüber dem Jahr 2020, diese blieb aber weiterhin hinter den Umfängen der Jahre bis 2019 und eben auch hinter den Erwartungen für 2021 zurück. Letzteres wird Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf im Jahr 2022 haben. Insgesamt stieg der Umsatz der deutschen Reifenhersteller in 2021 um 3,3% auf 3,8 Milliarden Euro.

## Consumer-Reifen

Consumer-Reifen umfassen die Reifen für Fahrzeuge aus den Segmenten Pkw, SUV und Transporter sowohl für die Erstausrüstung als auch für den Ersatzbedarf und gleichermaßen für private und gewerbliche Endabnehmer. Unterschieden wird bei den Reifen zudem bezüglich der Saisonalität.

Ausschlaggebend für die Reifen-Erstausrüstung ist im Großen und Ganzen die Pkw-Produktion in Deutschland. Zunächst gingen alle Marktbeobachter von einer spürbaren

Erholung der im Jahr 2020 massiv eingebrochenen Nachfrage respektive Produktion aus, die auch die Reifenlieferungen beflügeln würde – die Auftragsbücher der Autobauer waren gut gefüllt. Die Annahme war, dass der Chipmangel kurzfristig überwunden werden könnte. Diese Erwartung erwies sich als trügerisch. Im Laufe des Jahres 2021 verstärkten sich die Lieferprobleme und führten ab September sogar dazu, dass die Pkw-Produktion in Deutschland vielfach gestoppt werden musste. Sinnbildlich lässt sich das daran festmachen, dass der Verband der deutschen

Automobilindustrie VDA seine Absatz- und Produktionsprognose gleich dreimal im Jahresverlauf nach unten anpassen musste. Schlussendlich brach die Produktion im 4. Quartal so stark zusammen, dass selbst das historisch niedrige Niveau des Jahres 2020 deutlich verfehlt wurde. In Deutschland liefen im Jahr 2021 nur knapp 3,1 Millionen Pkw vom Band. Der Rückgang gegenüber 2020 von 12% schlug 1:1 auf die Reifenlieferungen durch.

Das Reifen-Ersatzgeschäft unterliegt anderen Rahmenbedingungen. Den großen Rahmen setzen die Konsummöglichkeiten und das Konsumverhalten der Verbraucher. Es hat sich gezeigt, dass der Konsum in Deutschland stark an die Pandemie-Vorgaben gekoppelt ist. Im Jahr 2021 sprang der Konsum entsprechend erst im Jahresverlauf an. Gegen Jahresende hemmte dann allerdings schon wieder die aufkommende hohe Inflation, die eine spürbare Verteuerung der Lebenshaltungskosten brachte, insbesondere bei Energie, Lebensmitteln und industriellen Gütern.

Skizziert wurde bereits die Wirkung der Pandemie-Einschränkungen auf den Individualverkehr. Laut den Erhebungen der Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums BMVI erhöhte sich die Fahrleistung in Deutschland im Jahr 2021 zwar wieder, verfehlte aber das Niveau von 2019 weiterhin deutlich. Für den Reifen-Ersatzbedarf bedeutet das: Es gibt keine Kompensation nicht gefahrener Strecken, Reifen werden nicht beansprucht und der Ersatzbedarf verschiebt sich zeitlich nach hinten. Zu den verteuerten Gütern gehörte 2021 auch Kraftstoff. Der hohe Benzinpreis hemmte ebenfalls die Autonutzung.

Die Pkw-Neuzulassungen sind im Jahr 2021 in Deutschland um 10% auf 2,62 Millionen Fahrzeuge zurückgegangen. Das hatte einen großen negativen Einfluss auf den Absatz von Winterreifen. Gerade Neufahrzeuge werden von ihren Haltern in hohem Maße mit Winterreifen ausgestattet. Der Einfluss des Fahrzeugbestandes auf den Reifen-Ersatzbedarf wurde durch die Corona-Pandemie ausgehebelt. Jahrelang konnte man sich an der Bestandsentwicklung orientieren, da die Fahrleistung pro Pkw weitgehend konstant blieb. Das hat sich komplett gewandelt.

Die Auswirkungen von Reifen-Gesetzgebung und Reifentechnologie auf das Absatzvolumen sind diffizil, vielschichtig und nur näherungsweise quantifizierbar. Das regulatorische Umfeld bestimmt sehr stark die Reifenentwicklung, Abrieb und Rollwiderstand stehen aktuell im Fokus. Die Elektrifizierung des Fahrzeugbestands setzt zudem veränderte technologische Reifenanforderungen. Während die Regulierung die Lebensdauer von Reifen durch Abrieboptimierung tendenziell verlängert, bewirken E-Fahrzeuge mit hohem Gewicht und starkem Drehmoment tendenziell einen höheren Verschleiß.

Der lange Corona-Lockdown von November 2020 bis Mai 2021 hatte negative Auswirkungen auf Mobilität, (Winter-) Urlaub, Konsum, Pkw-Anschaffung etc. Sowohl der Sommer- als auch der Winterreifenabsatz mit Consumer-Reifen wurden dadurch stark beeinträchtigt. Sichtbar wird diese Corona-Lücke im Vergleich zum Jahr 2019. Im Vorjahresvergleich zeigte sich eine moderate Erholung ab der Jahresmitte. Ein Nachholprozess ist allerdings nicht eingetreten. Die nicht gefahrenen Kilometer fehlen.

Das schwache 4. Quartal bei den Pkw-Neuzulassungen hatte massive Auswirkungen auf den Winterreifenabsatz. Die Neuzulassungen gingen zum Jahresende derart stark zurück, dass das gesamte Jahr ins Minus drehte. Insbesondere im Autohaus, wo in der Regel die Halter von Neufahrzeugen auch den Reifenservice in Anspruch nehmen, drückte das die Winterreifennachfrage.

Corona hat auch den Trend zu Ganzjahresreifen gestützt und dürfte diesen sogar verstärkt haben. Ursachen sind beispielsweise Kontakteinschränkungen (am PoS), höhere Sparneigungen (beim Reifenwechsel), Homeoffice (bei Winterwetter kann das Auto stehen bleiben), der Wegfall von Winterurlaub, aber auch Marketingaktivitäten von Herstellern und Handel. Der höhere Absatz von Ganzjahresreifen geht prinzipiell zu Lasten von Sommer- und Winterreifen. Bei Sommerreifen spielten neben dem Einfluss verstärkter Ganzjahresreifen-Verkäufe und der reduzierten Fahrleistung Einschränkungen am PoS durch Lockdown oder Kontaktbeschränkungen eine Rolle.

### GESAMTMARKT-ENTWICKLUNG REIFEN-ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN MIO. STÜCK

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Consumer gesamt (Pkw, 4x4, Lkw)</b>	<b>51,2</b>	<b>50,5</b>	<b>48,5</b>	<b>42,8</b>	<b>43,6</b>
- All Season	8,2	9,1	10,2	10,9	12,2
- M + S	25,6	24,5	22,7	18,7	17,9
- Sommer	17,5	16,9	15,6	13,2	13,5
<b>Pkw und 4x4</b>	<b>47,4</b>	<b>46,7</b>	<b>44,8</b>	<b>39,4</b>	<b>39,8</b>
- All Season	7,2	8,0	9,0	9,7	10,8
- M + S	23,7	22,8	21,1	17,2	16,3
- Sommer	16,5	15,9	14,7	12,5	12,7
<b>Lkw</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>	<b>3,4</b>	<b>3,8</b>
- All Season	1,0	1,1	1,2	1,2	1,4
- M + S	1,8	1,7	1,6	1,5	1,6
- Sommer	1,0	1,0	0,9	0,7	0,8
<b>Lkw gesamt (neu &amp; runderneuert)</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>	<b>2,8</b>
- neu	1,9	2,0	2,0	1,9	2,0
- runderneuert	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8

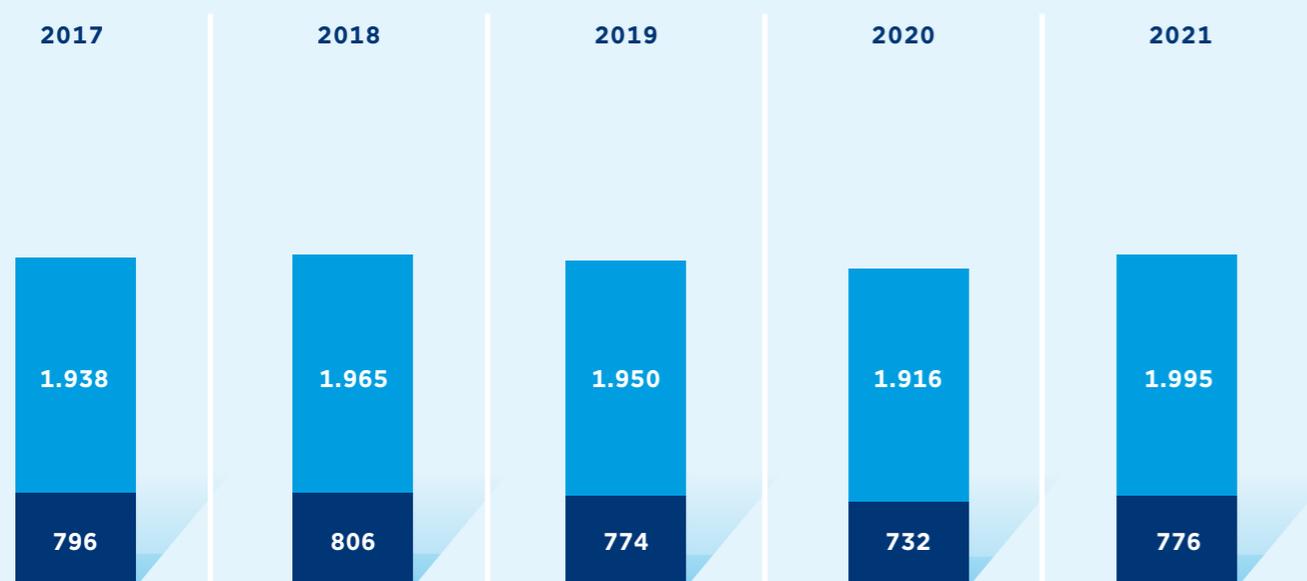
Quelle: BRV

Die Einschränkungen des Handels in den ersten Monaten des Jahres 2021 gingen in erster Linie zu Lasten von Sommerreifen. Bezogen auf die Fahrleistung hatte der lange Lockdown aber einen stärkeren Einfluss auf das Winterreifengeschäft. Gleichwohl reduziert der Rückgang auch den Reifenbedarf insgesamt. Die zurückgehenden Pkw-Neuzulassungen sorgten für weitere Nachfragereduzierungen.

2021 belebte sich zwar der Händlerexport von Consumer-Reifen, noch immer galten aber regionale Beschränkungen. Dazu kamen die angespannten Logistikmärkte. Insbesondere der „Flaschenhals“ beim Transport von Schiffscontainern sorgte 2021 dafür, dass die Reifeneinfuhren nur unterproportional zunehmen konnten.

Angesichts hoher Rohstoffkosten und enger Verfügbarkeiten war der Sell-In – die Lieferungen der Reifenhersteller an die Distributionslandschaft – im Jahr 2021 von Vorzieheffekten zum Jahresende gekennzeichnet. Lager wurden in Erwartung weiterhin anziehender Materialpreise vorsorglich und insbesondere im Reifen-Großhandel aufgebaut. Das wird eine signifikante Auswirkung auf den Sell-In im Jahr 2022 haben. Insgesamt konnten die deutschen Reifenhersteller 2021 rund 45,6 Millionen Consumer-Reifen an den Handel verkaufen. Das waren fast 9 % mehr als im Vorjahr. Das Minus aus der Reifen-Erstausrüstung konnte sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz so kompensiert werden. Nichtsdestotrotz ist die Lücke zu den Jahren bis 2019 erkennbar: Es fehlen weiterhin mehr als 2 Millionen Reifen allein im Ersatzgeschäft.

#### LKW-REIFEN ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN TSD. STÜCK



■ Runderneuerte Reifen

■ Neureifen

Quelle: BRV

## Lkw-Reifen – neu und runderneuert

Die Vermarktung von Lkw-Reifen unterscheidet sich grundsätzlich von der von Consumer-Reifen. Abnehmer sind ausschließlich gewerbliche Kunden sowohl in der Fahrzeugindustrie als auch in den großen und kleinen Fuhrparkunternehmen der Logistikbranche. Während bei Consumer-Reifen durchaus Design, Marke und Dimension eine Rolle spielen, zählt bei Lkw-Reifen das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Anforderungen an diese Reifen sind vielschichtig. Je nach Anwendungsgebiet – Langstrecke, Baustelle, Achsposition, etc. – fallen unterschiedliche Pflichtenhefte seitens der Kunden an. Dazu legen europäische Vorschriften besonderen Wert auf Kraftstoffersparnis, Sicherheit, Mobilität bei jeder Witterung und Emissionen.

Bezüglich der Fahrleistung von Lkw in Deutschland wird auf die Daten des Bundesamtes für Güterverkehr BAG zurückgegriffen. Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Jahr 2021 konstant auf hohem Niveau und phasenweise über dem Vorkrisenniveau. Das untermauern auch die Analysen des BMVI zur Verkehrskonjunktur. Nach einem Rückgang der Transportleistung um 2,3% im Jahr 2020 stellten die Experten im Jahr 2021 einen mehr als ausgleichenden Zuwachs fest. Zudem blieb der Straßengütertransport der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Zu begründen ist diese Dynamik zum einen mit der Erholung der Wirtschaft und dem Anziehen des Privaten Verbrauchs der Haushalte, zum anderen aber auch mit der brüchigen Lieferkette. Aufgestaute Container in Häfen mussten verteilt, reduzierte Luftfrachttransporte kompensiert und Schiffsladungen wegen zeitweise nicht befahrbarer Flüsse und Binnenkanäle (Hochwasser) auf Lkw umgeleitet werden. Die Fahrzeugbestände lagen im Jahr 2021 auf Höchstwerten. Die Transportkapazitäten waren stark nachgefragt.

So konnten im vergangenen Jahr knapp 2,8 Millionen Lkw-Reifen vom Handel im Sell-Out verkauft werden. Das entsprach einem Absatzzuwachs von fast 5 % im Vergleich

zum Vorjahr. Das erhöhte Transportaufkommen mit einer gestiegenen Transportleistung spiegelt sich im Reifen-Ersatzbedarf. Der Absatz von neuen Lkw-Reifen stieg um rund 4 %, die verkaufte Menge an runderneuerten Lkw-Reifen um 6 %. Der Absatz von runderneuerten Lkw-Reifen profitierte gleichermaßen wie der Absatz von Neureifen von der anziehenden Konjunktur. Die Runderneuerer profitierten aber auch dadurch von der starken Nachfrage nach Neureifen, dass diese insbesondere bei Importreifen nicht entsprechend und zeitnah bedient werden konnte. Die knappen internationalen Transportkapazitäten verbesserten also die Wettbewerbsposition zu günstigen Importreifen (Neureifen). Auch verstärkte politische Signale (Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung) pro Runderneuerung setzten positive Impulse. Der Anteil runderneuerter Reifen am Lkw-Reifenersatzgeschäft lag zum Ende des Jahres 2021 bei 28 %.

Auch bei Lkw-Reifen war 2021 gegen Jahresende durch einen vorgezogenen Sell-In überzeichnet. Insgesamt konnten die deutschen Reifenhersteller mehr als 1,6 Millionen neue Lkw-Reifen an den Handel liefern. Das waren fast 10 % mehr als im Vorjahr und auch mehr als in den Jahren davor. Der Vorzieheffekt wegen erwartbarer höherer Reifenpreise zum Jahresende wird allerdings den Absatzverlauf im Jahr 2022 beeinflussen. Realistischerweise müssen einige 10.000 Reifen dem Geschäftsjahr 2022 zugerechnet werden.

2021 war ein positives Jahr der Erholung nicht nur im Reifen-Ersatzgeschäft. Das Segment der Lkw-Reifen für die Erstausrüstung verzeichnete in Europa ein bedeutendes Wachstum von 25%. Daraus lässt sich folgern, dass auch die Fahrzeugproduktion in Europa, für die es keine frei verfügbaren statistischen Daten gibt, starke Zuwächse verzeichnen konnte. Daraus lässt sich weiterhin ableiten, dass auch für den größten Absatzmarkt von Lkw-Reifen in Europa – den deutschen Markt – ein hohes zweistelliges Plus verbucht werden konnte.

## Technische Elastomer-Erzeugnisse (GRG)

Das vielschichtige Spektrum von Technischen Elastomer-Erzeugnissen GRG, das die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie anbieten, lässt sich grob in vier Bereiche einteilen. Den größten Umsatzanteil tragen die Automobilzulieferer bei, die mit Schwingungstechnik, Fluidsystemen, Karosseriedichtungen und kundenspezifischen (Form-)Teilen die deutschen und internationalen Automobilhersteller (OEMs) und Tier 1-Lieferanten zu ihren Kunden zählen. Diese Gruppe von fast ausnahmslos mittelständischen Unternehmen ist seit 2017/2018 mit immer neuen Rahmenbedingungen für ihr Geschäft konfrontiert. Das macht es notwendig, nachstehend eine besonders intensive Analyse des Geschäftsverlaufs vorzunehmen. Die weiteren Teilsektoren der deutschen Kautschukindustrie lassen sich wie folgt kategorisieren: Zulieferer von Systemlösungen für non-automotive industrielle Wirtschaftszweige (Maschinenbau, Elektrotechnik, u. a.), Anbieter von bau- und bergbaunahen Zulieferkomponenten und Hersteller von Endverbraucherprodukten. Alle vier Teilsegmente der Herstellung von GRG konzipieren Produktlösungen aus den Werkstoffen Kautschuk und TPE (Thermoplastische Elastomere).

Die vielzitierte Transformation der deutschen Industrie hin zu mehr Nachhaltigkeit – mit den Zielen Emissionsfreiheit und Kreislaufwirtschaft – und Digitalisierung hat insbesondere in der deutschen Automobil- und Automobilzulieferer-Branche seit 2017/2018 zu verstärkten Veränderungen des Produktportfolios und der eingesetzten Prozess-technik geführt. Die Hinwendung zur Elektromobilität verändert die Anforderungen an alle Zulieferkomponenten – so auch für die deutsche Kautschukindustrie. Die Unternehmen der Branche haben seitdem viel Geld investiert, ihre Geschäftsmodelle entsprechend auszurichten.

Die Corona-Pandemie hat dann die Rahmenbedingungen erneut verschoben und die Unternehmen in der Transformation schwer getroffen. Den hohen Investitionen stand urplötzlich kein entsprechendes Geschäft mehr gegenüber. Im Jahr 2021 sollte sich die angespannte Situation, die im

Vorjahr nur durch Kurzarbeit und weitergehende staatliche Unterstützung überstanden wurde, bessern – so die Erwartungen. Zum Jahresbeginn füllten sich auch die Auftragsbücher und ein Aufhol- und Erholungsprozess deutete sich an. Der weitere Jahresverlauf ist bekannt: Immer fragilere Lieferketten brachten enorme Verteuerungen von Energie, Rohstoffen und Logistikdienstleistungen. Toxisch wurde die Situation für die Zulieferer, als sich der Mangel an Halbleitern zuspitzte, die Produktion der OEMs immer stärker beeinträchtigte und dies auf die Zulieferer anderer Komponenten zurückschlug. Erneut brach die Nachfrage weg und Kapazitätsanpassungen – über Kurzarbeit – mussten vorgenommen werden. Spätestens jetzt – ab August 2021 – war klar, dass auch das Jahr 2021 nicht die dringend benötigte Geschäftserholung für die Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie bringen würde.

Diese Situation lässt sich zwar aus der Umsatzentwicklung dieses Branchensegments ablesen – der Inlandsumsatz in der Automobilzulieferung sank noch unter das historisch niedrige Niveau des Jahres 2020, der Auslandsumsatz schwächte sich zum Jahresende auf ein minimales Plus ab –, wesentlich entscheidender ist aber der Wegfall von Erträgen. Die Automobilzulieferer waren in dem Dilemma gefangen, dass sie einerseits allzeit und vollumfänglich lieferfähig gegenüber den Bedarfen der OEMs sein sollten, andererseits aber die – nur unzulänglich und überaus kurzfristig kommunizierten – drastischen Reduzierungen von Abrufmengen akzeptieren mussten. Die Aufrechterhaltung der Lieferfähigkeit verursachte angesichts der explosionsartig gestiegenen Energie-, Rohstoff- und Logistikkosten ein enormes Defizit bei den Zulieferern, das in doppelter Hinsicht nicht durch Zahlungen der OEMs kompensiert wurde. Weder gab es Zugeständnisse für die gestiegenen Kosten – trotz Unverschulden (höhere Gewalt) –, noch wurden die vertraglich vereinbarten Lieferumfänge bezahlt – lediglich die wesentlich niedrigeren tatsächlich abgenommenen Volumina. Das führte zu der abstrusen Situation von Rekordgewinnen bei den OEMs und Margen- und Eigenkapitalverlusten bei den Zulieferern.

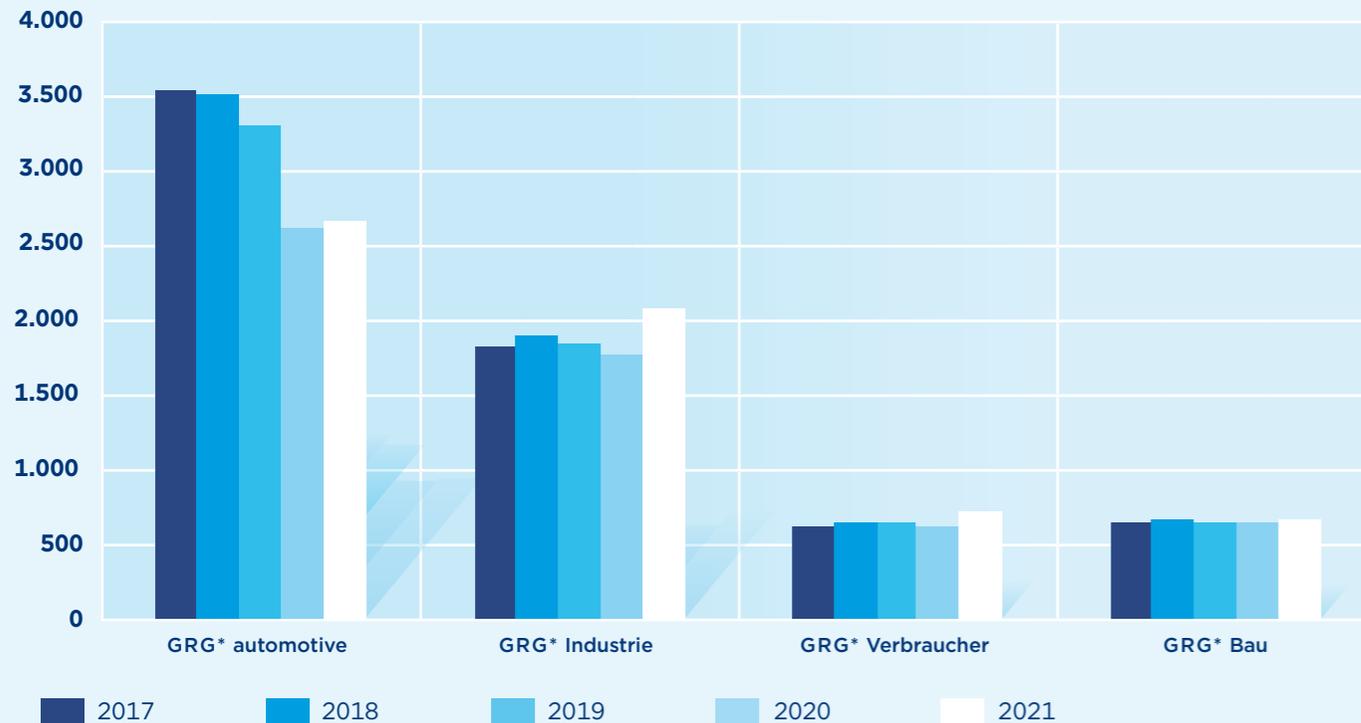
**WEGE ENTSTEHEN  
DADURCH, DASS  
MAN SIE GEHT.**

Franz Kafka

# Enorme Ertragsbelastungen durch stark gestörtes Geschäftsumfeld.

## UMSATZENTWICKLUNG 2017 - 2021

### TECHNISCHE ELASTOMER-ERZEUGNISSE (GRG)



\* Technische Elastomer- Erzeugnisse

Quelle : wdk-Statistik

Zwar mussten auch die Hersteller von GRG für non-automotive und baunahe Produkte den Mangel auf der Materialbeschaffungsseite bewältigen und die hohen Kosten tragen, ihnen gelang es aber deutlich besser, diese Rahmenbedingungen zu absorbieren. Das lag in erster Linie daran, dass die Nachfrage hoch blieb und nicht durch Produktionsunterbrechungen schrumpfte. Die hohe Qualität und gute Wettbewerbsposition der deutschen Kautschukverarbeiter ermöglichte zudem die Weitergabe – zumindest in Teilen – der erhöhten Kosten. Insbesondere mit neuen, innovativen Produktlösungen konnte dieses Branchensegment bei den nationalen und internationalen Abnehmern aus nahezu allen industriellen Wirtschaftszweigen punkten.

Spätestens mit der Aufhebung des Corona-Lockdowns im Mai 2021 erfuhr die Nachfrage nach Verbraucherprodukten eine rasante Erholung. Ein starker Nachholbedarf trieb die Konsumausgaben der Haushalte. Davon profitierten auch die Anbieter von Endverbraucherprodukten aus der deutschen Kautschukindustrie. Insbesondere neue TPE-Anwendungen legten bei Umsatz und Absatz spürbar zu.

Eine sich aus dem Jahr 2020 fortsetzende und ganzjährig auf hohem Niveau verharrende Sonderkonjunktur verzeichneten die hygienischen und medizinischen Produkte aus Kautschuk. Die inländischen Anbieter zeigten sich gar nicht in der Lage, den Umfang der Nachfrage zu bedienen, obwohl alle Kapazitäten am Anschlag waren. Importe schlossen hier die Angebotslücke.

Mit den nicht für die Automobilindustrie bestimmten Produkten konnten die betreffenden Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie im Jahr 2021 den Umsatz um fast 14 % ausweiten. Das entspricht ziemlich exakt den zu Jahresbeginn formulierten Erwartungen. Ohne die Einschränkungen und Verzögerungen auf der Beschaffungsseite und in der Lieferkette hätte der Zuwachs noch höher ausfallen können.

Das Fazit des Jahres 2021 fällt somit zweigeteilt aus. Die Unternehmen der Branche liefern innovative und kundenspezifische Lösungen in höchster Qualität. Dadurch behaupten sie sich im Wettbewerb. Allerdings müssen die Standortbedingungen in Deutschland den Rahmen dafür setzen. Beispielsweise werden die Energiepreise in Deutschland durch Abgaben, Umlagen und Steuern erheblich verteuert und sind dadurch bereits seit langer Zeit nicht mehr international wettbewerbsfähig. Das Problem fällt Deutschland aktuell auf die Füße. Neben der vorübergehenden Aussetzung aller nationalen Zusatzbelastungen, die Mitbewerber in Europa und international nicht haben, muss deshalb ein Energiekostenniveau etabliert werden, das wieder fairen Wettbewerb zulässt.

Die deutsche Kautschukindustrie ist international konkurrenzfähig. Das hat aber nur Bestand, wenn die Unternehmen in Deutschland unter den gleichen Bedingungen wirtschaften können wie die Wettbewerber in anderen Ländern. Wenn aber Standortfaktoren in anderen Ländern wesentlich günstiger sind, kann das zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die Industrieunternehmen in Deutschland führen. Die deutsche Industriepolitik muss helfen, derartige Konstellationen zu verhindern oder die Nachteile auszugleichen.

Angesichts der Verwerfungen auf der Beschaffungsseite ist die Überlebensfähigkeit der Unternehmen auch auf das Miteinander in den Geschäftsbeziehungen angewiesen. Da wo ein Gegeneinander mit einseitiger Kostenabwälzung praktiziert wird, stehen die betroffenen Unternehmen vor dem existenziellen Aus. Im Automobilzuliefergeschäft war das leider im Jahr 2021 wieder die vorherrschende Realität. Trotz der Außergewöhnlichkeit des Jahres ist „pain sharing“ weiterhin ein Fremdwort.

# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE 2022

## Rahmenbedingungen

Bereits zum Jahreswechsel 2021/2022 zeichnete sich eine Fortsetzung der angespannten Beschaffungsseite für Rohstoffe, des hohen Kostenniveaus und der brüchigen Lieferketten ab. Nichtsdestotrotz waren die Erwartungen für den Jahresverlauf positiv dahingehend, dass die Höchststände bei den Rohstoffpreisen und die Verfügbarkeitsengpässe sukzessive überwunden werden könnten. Bereits nach dem 1. Quartal ist das aber Makulatur und es steht fest, dass auch das Jahr 2022 unter keinem guten Stern für die deutsche Kautschukindustrie steht. Die Rahmenbedingungen stellen sich wieder vollständig neu dar und verleihen der ohnehin angespannten Situation zusätzliche Schärfe.

Maximal im Bewusstsein aller ist der Überfall und Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine. Dadurch geht die anhaltende Realität, dass Corona die Märkte weiterhin in Atem hält, fast unter. Die Rückkehr des Virus in China birgt wegen der Null-Covid-Strategie der Volksrepublik hohe Risiken für die Weltwirtschaft und die globale Lieferkette. Der moralische Standpunkt der absoluten Verurteilung

der kriegerischen Handlungen Russlands und der Solidarität mit der Ukraine ist für die deutsche Kautschukindustrie eindeutig. Zu den abschätzbaren konjunkturellen Auswirkungen beider Ereignisse lassen sich aber nur vage Annahmen formulieren. Die Unwägbarkeiten der künftigen Entwicklung sind riesig. Seit dem Einmarsch russischer Truppen in der Ukraine am 24. Februar 2022 bestimmen nicht mehr ökonomische Parameter den industriellen Geschäftsverlauf, sondern die Entscheidungen auf dem politischen Parkett. Und es ist auch nicht allein ausschlaggebend, wie sich Deutschland in diesem Konflikt positioniert. Der Krieg hat weltpolitische Ausmaße angenommen. Allerdings gehört Deutschland zu den wirtschaftlich mit den höchsten Risiken belegten Staaten.

Für die deutsche Kautschukindustrie leiten sich die Annahmen zu den Rahmenbedingungen des Jahres 2022 aus sechs zentralen Parametern ab: Energiekosten, Energieverfügbarkeit, Rohstoffverfügbarkeit, Nachfrage, Sicherheit und Regulierung.

**BESORGT MIR INGENIEURE,  
DIE NOCH NICHT GELERNT  
HABEN, WAS NICHT GEHT.**

Henry Ford

Aller Voraussicht nach dürften die Energiepreise, die zuletzt sprunghaft angestiegen sind, auch dauerhaft auf hohem Niveau – sehr deutlich über den Preisen der letzten Jahre – verbleiben. Die Abkehr von der russischen Energieabhängigkeit, der Ausbau erneuerbarer Energien, neue Infrastruktur für LNG-Gas und die angestrebten Klimaschutzziele sorgen für einen engen Angebotsmarkt und hohe Investitionslasten. Die Streichung der EEG-Umlage ab Juli 2022 vermag diese Einflussgrößen bei Weitem nicht zu kompensieren. Das Thema Energiepreise birgt für den industriellen Standort Deutschland ein erhebliches Bedrohungspotenzial. Sollte hier keine international konkurrenzfähige Wettbewerbsstruktur geschaffen werden, drohen Marktanteilsverluste an internationale Wettbewerber und massive Produktionsverlagerungen ins Ausland mit entsprechenden Streichungen von inländischen Arbeitsplätzen in der Branche.

Die Versorgung mit Energie ist essenziell für die industrielle Produktion der deutschen Kautschukindustrie. Rund 70 % der Fertigungsbetriebe der Branche nutzen Gas als Energieträger. Sollten hier Sanktionen greifen, steht die Branche still und die Belieferung der Gesellschaft mit den systemrelevanten Produkten aus Kautschuk für medizinische Anwendungen, Lebensmittel- und Trinkwasserversorgung, Mobilität und zivile und militärische Infrastruktur entfällt.

Der Anteil Russlands an der Rohstoffversorgung der deutschen Kautschukindustrie ist nicht unerheblich. Rund ein Drittel des für die Kautschukverarbeitung eingesetzten Füllstoffs Ruß stammt aus russischen oder weißrussischen Werken. Fast die Hälfte der Unternehmen der Branche setzen russischen Ruß ein. Es gibt zwar starke Bestrebungen, diese Abhängigkeit abzubauen, kurzfristig ist aber eine Kompensation nicht möglich. Die vorhandenen Kapazitäten in Europa sind bei Weitem nicht ausreichend und auch global ist ein Austausch der Lieferanten mehr als problematisch. Das liegt an logistischen Einschränkungen des Transports aus Asien, an nicht akzeptablen bzw. kompatiblen Qualitätsunterschieden oder schlicht an

astronomischen Preisen, die einen Einsatz wirtschaftlich nicht darstellbar machen. Experten taxieren eine halbwegs realistische Übergangszeit auf etwa drei Jahre. Auch Synthesekautschuke aus Russland spielten bislang eine nennenswerte Rolle. Angesichts der Enge der Rohstoffmärkte ist auch hier ein schneller Ersatz unrealistisch. Dazu kommen die Produktions- und Liefereinschränkungen des chinesischen Marktes durch den strikten Corona-Lockdown in wichtigen Wirtschaftsregionen. Auch von hier beziehen die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie Rohstoffe für ihre Produkte – vornehmlich Chemikalien. Ein Ende der Beschränkungen ist derzeit nicht abzusehen.

Die Einschränkungen auf dem chinesischen Markt reduzieren auch die Nachfrage nach Kautschukprodukten aus Deutschland sowohl unmittelbar als viertgrößter Exportmarkt der Branche als auch im Zuge von reduzierten Warenexporten mit im Inland verbauten Kautschukkomponenten. Stärker schlagen allerdings die neuerlichen Bandstillstände der Automobilhersteller in Deutschland und Europa zu Buche. Neben den weiterhin fehlenden Halbleitern, die ohnehin nur eine zaghafte Erhöhung des Produktionsvolumens ermöglicht hätten, fehlen nun weitere wichtige Zulieferteile (Kabelbäume). Erneut werden die Produktionsprognosen der Fahrzeugherstellung nach unten korrigiert. In Deutschland ist nicht einmal mehr der historisch niedrige Fertigungsumfang des Corona-Jahres 2020 möglich. Damit fehlen im Vergleich zu den Jahren bis 2019 pro Jahr mehr als 2 Millionen Pkw allein am Standort Deutschland.

**EXKURS:** Die Situation der Automobilzulieferer der Branche, die bereits Ende des Jahres 2021 als dramatisch eingestuft werden musste, hat sich aufs Äußerte zugespitzt. In der aktuellen Situation ist ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb nicht möglich. Das bei den mittelständischen Automobilzulieferern der Branche noch vorhandene Eigenkapital wird derzeit regelrecht verbrannt. Es droht ein massiver Ausverkauf dieses Branchensegments. Gerade die OEMs – auch die Politik – müssen die Situation deeskalieren, bevor es zu spät ist. Die in der Presse kommunizierten

Rekordgewinne der Autobauer wirken skurril angesichts der Lage der Zulieferer und geben ein „pain sharing“ auf jeden Fall her.

Bleiben die Parameter Sicherheit und Regulierung: Die Investitionen und Ausgaben für Sicherheit von Mitarbeitern und Infrastruktur steigen angesichts der Bedrohungen durch Pandemie und Kriminalität (cyberwar). Die ambitionierte Regulierung der EU und Deutschlands zum Klimaschutz wird weiterhin beschleunigt. Daraus resultieren vielfältige Aufgaben für die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie, die in der angespannten Lage zusätzlich geschultert werden müssen.

## Situation zum Jahresbeginn

Die Geschäftsentwicklung in der deutschen Kautschukindustrie hat, wie alle anderen Wirtschaftszweige auch, durch den 24. Februar 2022 einen heftigen Einschnitt erfahren, der ein Höchstmaß an Ungewissheit für den weiteren Jahresverlauf hinterlässt. Bis dahin liefen die Geschäfte auf dem Niveau des letzten Jahres weiter – schlecht in der Automobilzulieferindustrie, ordentlich in den anderen Bereichen. Die Nachfrage in der Automobilindustrie ist noch schwächer geworden, da eine Vielzahl von Produktionslinien durch zusätzlichen Materialmangel – aus den Kriegsgebieten – gestoppt wurde. In den anderen Geschäftsbereichen steht die Nachfrage (noch), die Beschaffungs- und Kostenseite stellt sich aber als erhebliche Hürde für den Geschäftsbetrieb dar. Risikoaufschläge haben nicht nur die Energiepreise, sondern auch die Rohstoffkosten auf vorher nicht vorstellbare schwindelerregende Höhen gebracht. Zu Beginn des 2. Quartals 2022 weisen die Daten der Verbandsstatistik durchweg zweistellige Zuwachsraten bei den Material-

Die klassischen Einflussgrößen für die weitgehend von den Branchenkonjunkturen der wesentlichen Abnehmerindustrien abhängende Geschäftsentwicklung der deutschen Kautschukindustrie geben aktuell nur wenige Fingerzeige für die konjunkturelle Perspektive. Die meisten Branchenverbände haben ihre Jahresprognose 2022 „kassiert“ und keine neue aufgestellt. Damit bleibt auch die Aussicht für die Kautschukindustrie vage. Sicher ist, dass die zum Jahreswechsel aufgestellte Umsatzprognose von +7 % nicht haltbar ist. Derzeit muss man für die Automobilzulieferer mit dem Schlimmsten rechnen, in den anderen Bereichen der Branche hängt der Geschäftsverlauf entscheidend davon ab, wann Krieg und Pandemie die wirtschaftlichen Marktkräfte wieder zur Entfaltung kommen lassen.

kosten für die in der Kautschukverarbeitung eingesetzten Rohstoffen aus und die aktuellen Preise erreichen damit Rekordhöhen der für die zurückliegenden 15 Jahre verfügbaren Datenreihe. Die Zuwächse lagen allein von April auf März 2022 beispielsweise bei den wichtigen Synthesekautschuken SBR, NBR, EPDM, FKM und Silikon zwischen 10 und 18 Prozent. Zum Vorjahr – ebenfalls schon hochpreisig im langjährigen Verlauf – betragen die prozentualen Zuwächse über 40 und bis zu 75 Prozent. Dazu kam ein gewaltiger Preisaufschlag bei Ruß von mehr als 20 Prozent allein im April und bei Chemikalien und Ölen, die sich im selben Monat um bis zu 30 Prozent verteuerten.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts präsentiert sich die Geschäftslage der deutschen Kautschukindustrie also in einer überaus prekären Situation: Höchstpreise für kaum verfügbare Rohstoffe und Energie auf der einen Seite, nachlassende bis stark reduzierte Nachfrage auf der anderen Seite. Und, eine nicht planbare Zukunft.

## ECKDATEN

## DER KAUSCHUKINDUSTRIE

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Kautschukverbrauch</b> (wdk)					
– in 1.000 t	<b>707</b>	<b>678</b>	<b>641</b>	<b>539</b>	<b>616</b>
– Index 2015 = 100	<b>105</b>	<b>101</b>	<b>95</b>	<b>80</b>	<b>92</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>+ 4,7</b>	<b>- 4,1</b>	<b>- 5,5</b>	<b>- 15,9</b>	<b>+ 14,3</b>
<b>Beschäftigte</b> (Stat. Bundesamt)					
– in Personen	<b>75.000</b>	<b>75.100</b>	<b>73.300</b>	<b>70.000</b>	<b>67.600</b>
– Index 2015 = 100	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>97</b>	<b>95</b>	<b>90</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>+ 0,3</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>- 2,4</b>	<b>- 4,5</b>	<b>- 3,4</b>
<b>Herstellung</b> (wdk)					
– in 1.000 t	<b>1.575</b>	<b>1.545</b>	<b>1.485</b>	<b>1.215</b>	<b>1.275</b>
– Index 2015 = 100	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>95</b>	<b>82</b>	<b>86</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>+ 1,9</b>	<b>- 1,9</b>	<b>- 3,9</b>	<b>- 18,2</b>	<b>+ 4,9</b>
<b>Umsatz</b> (wdk + Stat. Bundesamt)					
– in Mio. €	<b>11.740</b>	<b>11.435</b>	<b>10.958</b>	<b>9.365</b>	<b>9.950</b>
– Index 2015 = 100	<b>102</b>	<b>99</b>	<b>95</b>	<b>85</b>	<b>90</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>+ 4,2</b>	<b>- 2,6</b>	<b>- 4,2</b>	<b>- 14,5</b>	<b>+ 6,2</b>
<b>Einfuhr</b> (Stat. Bundesamt)					
– in 1.000 t	<b>2.033</b>	<b>2.119</b>	<b>2.067</b>	<b>1.838</b>	<b>6.069</b>
– Index 2015 = 100	<b>103</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>88</b>	<b>294</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>- 4,9</b>	<b>+ 4,2</b>	<b>- 6,6</b>	<b>- 11,9</b>	<b>+ 230,2</b>
<b>Ausfuhr</b> (Stat. Bundesamt)					
– in 1.000 t	<b>1.696</b>	<b>1.747</b>	<b>1.598</b>	<b>1.390</b>	<b>1.550</b>
– Index 2015 = 100	<b>108</b>	<b>111</b>	<b>102</b>	<b>89</b>	<b>99</b>
– Veränderung zu Vj. (%)	<b>+ 2,6</b>	<b>+ 3,0</b>	<b>- 8,5</b>	<b>- 13,0</b>	<b>+ 11,5</b>

## Aussichten für die Kautschukindustrie

Ein bekanntes Zitat des Komikers Otto Waalkes lautet: „Und aus dem Chaos sprach eine Stimme zu mir: Lächle und sei froh, es könnte schlimmer kommen! Und ich lachte und war froh – denn es kam schlimmer.“ Dieser witzig gemeinte Spruch ist für die deutsche Kautschukindustrie mittlerweile bittere Realität geworden. Während die Corona-Krise mit all ihren wirtschaftlichen Verwerfungen auch im dritten Jahr noch nicht ausgestanden ist, rief der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine ein immer weiter verschärftes Sanktionsregime des Westens hervor, unter dem auch einheimische Unternehmen zu leiden haben. Gleichzeitig explodieren die Preise von Rohstoffen, Energie und Logistik. Auf schwierige Zeiten folgen noch schwierigere Zeiten.

Zwar gehört der Umgang mit Unsicherheiten zum unternehmerischen Alltag, doch haben die Beeinträchtigungen der Weltwirtschaft ein Maß erreicht, das planvolles Handeln schwierig macht. Ein Befund, der ebenso für die Wirtschaft gilt wie für die Politik. Während die Unternehmen auf das Licht am Ende des langen Tunnels warten, glimmt zumindest in deutschen Regierungskreisen ein Licht der Erkenntnis auf. Während zuletzt in Brüssel und Berlin immer neue Klimaschutz- und Regulierungsmaßnahmen erdacht wurden, ohne deren potenzielle Auswirkungen auf den deutschen und europäischen Wirtschaftsstandort näher zu würdigen, scheint zumindest in Kreisen der Bundesregierung ein Umdenken einzusetzen. Dies zeigt sich etwa bei der Frage eines Gasembargos gegen Russland. Wie das Wirtschaftsministerium selbst in einem Bericht festgehalten hat, ist Gas der Rohstoff, bei dem es Deutschland am schwersten fallen wird, sich von der Abhängigkeit von Russland schnell zu befreien. Während übereifrige Scharfmacher unter Berufung auf (umstrittene) Studien ein schnelles Gasembargo fordern, beweisen führende Politiker der Ampelkoalition Augenmaß und verweisen auf die Konsequenzen. Die Folgen

für die Industrie und für den gesellschaftlichen Zusammenhalt seien gravierend.

Genau auf diesen Punkt weisen aber Industrievertreter seit Jahren hin. Paradebeispiel ist das Brennstoffemissionshandelsgesetz, das einen nationalen CO<sub>2</sub>-Preis eingeführt hat. Ursprüngliches Ziel dieser Klimaschutzmaßnahme waren die Sektoren Gebäude und Verkehr. Als Kollateralschaden wurde das Verarbeitende Gewerbe gleich miteinbezogen. Der vielfache Verweis ganzer Branchen auf die ökonomischen Folgen stieß in der Politik auf taube Ohren. Die schwache Antwort auf die drohende Abwanderung ins Ausland, auf die Gefahr von Insolvenzen und den möglichen Verlust vieler Arbeitsplätze war eine hochbürokratische Carbon-Leakage-Verordnung, die viel zu wenigen Sektoren eine viel zu geringe Beihilfe zuspricht.

Vielleicht ist dieser Schwenk hin zu einer wirtschaftsfreundlichen Politik von Dauer. Und vielleicht gelingt es wirklich, in der von der Ampel-Koalition angekündigten und vom wdk geforderten „Allianz für Transformation“ einen pragmatischen Ausgleich zwischen notwendigem Industrie- und erforderlichem Klimaschutz zu finden. Dies könnte dann auch ein deutliches Signal nach Brüssel senden.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Corona und Russlandsanktionen sind jedenfalls enorm. Die Bewältigung dieser Doppelkrise kann nur mit einer kraftvollen deutschen Industrie gelingen. Es liegt nun an der Politik, diese zu stärken und nicht zusätzlich zu schwächen. Davon wird nicht nur die Zukunft der Kautschukindustrie abhängen, sondern die des ganzen Landes.

## Impressum

Wirtschaftsverband  
der deutschen  
Kautschukindustrie e. V.

Zeppelinallee 69  
60487 Frankfurt am Main  
Tel. +49 69 7936 - 0  
Fax +49 69 7936 - 140  
[info@wdk.de](mailto:info@wdk.de)  
[www.wdk.de](http://www.wdk.de)  
[www.wemoveourworld.com](http://www.wemoveourworld.com)



Wirtschaftsverband  
der deutschen  
Kautschukindustrie e. V.

Zeppelinallee 69 • 60487 Frankfurt am Main  
Tel. 069-7936-0 • Fax 069-7936-140  
info@wdk.de • www.wdk.de