

**DIE  
KAUTSCHUK-  
INDUSTRIE  
2018/2019**

## WENN DER WIND SICH DREHT

Ein Wechsel der Windrichtung muss nicht notwendigerweise von Nachteil sein. Es kommt darauf an, wo man hin will. Lebt man in der Phantasiewelt von Mary Poppins, so bringt neuer Wind die ultimative Problemlösung. Doch im realen Leben?

Ganz real spürt man, dass sich alles offenbar grundlegend verändert. Auch für die Kautschukbranche. Oder konkreter: Rund um die Kautschukbranche herum. Es hält ein neuer Wind Einzug. Aus Miteinander wird Gegeneinander, aus Dialog Autokratie, aus Faktenorientierung Populismus.

Niemand ist eine Insel — auch nicht die deutsche Kautschukindustrie und ihre Beschäftigten. Sie hat in den zurückliegenden 10 Jahren ihre weltweit führende technische Kompetenz weiter ausgebaut, Strukturdefizite behoben, ihre Internationalität gesteigert, sie hat sich Nachhaltigkeits-Anforderungen in den globalen Wertschöpfungsketten gestellt. Dennoch bewerten die Unternehmen der Branche zu Beginn des Jahres 2019 ihre wirtschaftliche Zukunft als ungewiss. National und international.

**National** fühlt sich die Industrie von den politischen Entscheidungsträgern und den Oberbehörden des Bundes zunehmend unverstanden. Der Ernüchterung einer quälend langsamen Regierungsbildung und eines Koalitionsvertrags, der den Fortbestand und die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Schlüsselindustrien quasi ausblendet und stattdessen auf breite Verteilungspolitik setzt, folgte 2018 die ideologiegetriebene und selbstzerstörerische Diskussion um Feinstaubgrenzwerte und Fahrverbote. Parallel verändert sich der Blick der Oberbehörden auf die Industrie. Einerseits eine Beweislastumkehr („Was nicht umfangreich als ungefährlich nachgewiesen wird, ist gefährlich“), andererseits eine Ideologisierung im Zuge des Generationenwechsels auf Behördenseite („die Bevölkerung muss vor der Industrie geschützt werden“). Die im Februar 2019 veröffentlichte „Nationale Industriestrategie“ des Bundeswirtschaftsministers muss sich an der Durchsetzungsfähigkeit

innerhalb der Bundesregierung und der Oberbehörden messen lassen. Dort entscheidet sich der Industriestandort Deutschland — auch der zukünftige Standort der deutschen Kautschukindustrie.

**International** ändern sich die Rahmenbedingungen in der Geschwindigkeit, in der sich Twitter-Nachrichten verfassen und absetzen lassen. Oder sie werden in Form eines „Chicken Games“ ausgespielt. Oder durch populistische Verführung denen zur Entscheidung angetragen, die am wenigsten über Faktenwissen und diplomatisches Geschick zum Interessenausgleich verfügen. Win — Win? Das war gestern. We Win! Das scheint die neue salonfähige Maxime internationaler Wirtschaftspolitik zu sein. Diplomatische Versuche zur Wiederbeatmung der WHO muten da geradezu rührend und nostalgisch an. Die Unabsehbarkeit von Handelsschranken, Strafzöllen und EU-Loyalitäten machen 2019 zu einem Entscheidungsjahr für viele Unternehmen der Kautschukindustrie. Wo platziert man sich zukünftig mit seinem Unternehmenssitz? Wo beschäftigt man Personal?

Ist Deutschland an einem Überleben seiner nationalen Kautschukindustrie interessiert? Dann gibt es nur eine Option: Behörden, Politik und Presse müssen raus aus der Ideologie-Ecke. Das aktuelle Wachstumsmodell kann man hinterfragen. Eine wirtschaftlich überlebbare Transition lässt sich aber nicht durch Diktate oder Ausgrenzung der Fachleute aus der Industrie definieren. Über die Wahrnehmung gemeinsamer Verantwortung kann und muss man streiten. Aber eben gemeinsam, im Dialog. Die deutsche Kautschukindustrie versteht sich als Dialogpartner. Sie steht nicht gegenüber der Gesellschaft. Sie ist Teil und mitten in der Gesellschaft. Sie ist auch Träger des technischen Überlebens und der wirtschaftlichen Stabilität unseres Staates.

Denn egal wohin der Wind sich dreht: Kautschuk, Gummi, Elastomere sind unverzichtbar. Und egal wohin die Reise geht, das Ziel erreichen Sie nur mit unseren Produkten: Rubber — We move our World!



# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM ÜBERBLICK

## Geschäftsverlauf

Mit einem Umsatzminus von 2,6% auf 11,44 Milliarden Euro beendete die deutsche Kautschukindustrie das Jahr 2018. Die Heterogenität der Branche spiegelt sich in diesem Ergebnis in aller Deutlichkeit wider, war 2018 doch für viele Unternehmen das wirtschaftlich erfolgreichste ihrer Firmengeschichte. Verantwortlich für den Umsatzrückgang war dann auch ausschließlich das automotive Zuliefergeschäft im Inland. Die starke Rücknahme der deutschen Fahrzeugproduktion traf sowohl die Reifenhersteller als auch die Kfz-Zulieferer mit technischen Produkten.

Dem sich immer deutlicher vollziehenden Wandel der Mobilität auf der einen Seite sowie der Prozesstechnologie auf der anderen Seite, haben die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mit erneut deutlich steigenden Investitionen Rechnung getragen. Das hat allerdings Spuren bei den Erträgen hinterlassen, die gerade in der automobilen Zuliefererindustrie zu einer Belastung der

lokalen Produktion geführt haben. Volatile Rohstoffpreis-Entwicklungen sowie Verfügbarkeitsengpässe bei wichtigen Vormaterialien verkürzten zudem den operativen Planungshorizont und erschwerten die Formulierung einer strategischen Ausrichtung.

Die Anbieter technischer Produkte, die in die non-automotiven Industriesektoren, an den Handel oder direkt an den Endverbraucher liefern, profitierten im Jahr 2018 von der hohen Nachfrage sowohl aus dem In- als auch aus dem Ausland. Zwar war auch hier das 1. Halbjahr noch deutlich expansiver, die Dynamik hielt aber bis zum Jahresende und brach nicht, wie bei den Automobilzulieferern, im 3. Quartal ein. Neben der hohen Nachfrage nach Gummiprodukten konnte erneut das TPE-Segment spürbar zulegen.

Im wichtigen Reifen-Ersatzgeschäft bleibt der europaweit gesättigte Markt hoch umkämpft. Insbesondere asiatische

Reifenhersteller drängen auf den Markt. Durch den Aufbau von zusätzlichen Produktionskapazitäten verschärfen sich die europäischen Überkapazitäten. Gerade der deutsche Fertigungsstandort gerät unter Druck, da die Wettbewerbsfähigkeit angesichts hoher Personal- und Energiekosten

sowie fehlender politischer Unterstützung im internationalen Vergleich leidet. Der Politik kommt eine hohe Bedeutung und Verantwortung für den Erhalt der mittelständischen deutschen (Kautschuk) Industrie zu – gerade in der sich für 2019 andeutenden konjunkturellen Schwächephase.

## Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)

Im Jahr 2018 brummte die Weltwirtschaft. Anders als in den Jahren zuvor expandierte die Konjunktur überall rund um den Globus. Selbst in den zuvor kriselnden Regionen gab es eine wirtschaftliche Trendwende, beispielsweise in Südamerika oder in Russland. Die Hersteller non-automotiver Technischer Elastomer-Erzeugnisse (TEE) profitierten von der hohen Nachfrage und stießen vielerorts sogar an Kapazitätsgrenzen. Dies gilt in erster Linie für das 1. Halbjahr 2018. Ab der Jahresmitte konnten aber nicht mehr alle Risiken – Handelskonflikte, Brexit, Währungsverfall zum Beispiel in der Türkei – ignoriert werden und erste dunkle Wolken zogen auf. Diese führten zunächst allerdings nur zu einer Verlangsamung der Dynamik. Die Schwierigkeiten der Automobilindustrie waren überwiegend auf Deutschland/deutsche Hersteller beschränkt und hausgemacht.

Für viele Mittelständler der deutschen Kautschukindustrie erhöhte sich die Reichweite des Auftragsbestands in 2018 signifikant. Selbst angesichts der Risiken der mittel- bis langfristigen konjunkturellen Entwicklung hätten die Unternehmen ihre Kapazitäten gerne erhöht. Doch weder bot der Arbeitsmarkt personelle Ressourcen, noch konnte die steigende Rohmaterial-Nachfrage immer bedient werden. Somit hätte das Umsatzwachstum bei non-automotiven TEE 2018 sogar noch höher ausfallen können. Ein weiteres Standbein der guten Branchenkonjunktur war auch 2018 die Geschäftsentwicklung bei TPE-Produkten. Das erweiterte Sortiment von Produkten, die auf diesem Werkstoff basieren, sorgte für deutliche Umsatzzuwächse.

Die Wachstumstreiber für TEE- und TPE-Produkte waren breit gefächert. Von der global in allen Weltregionen anziehenden Nachfrage profitierten die Unternehmen der Kautschukindustrie direkt und mittelbar. Die exportintensiven deutschen Industriebranchen Maschinenbau und Elektrotechnik verzeichneten deutliche Produktionssteigerungen im Inland. Dazu kamen steigende Ausgaben der privaten Haushalte in Deutschland – Stichwort Reallohnsteigerungen bei hohem Beschäftigtenstand – und eine weiterhin florierende Bauwirtschaft.

Im 1. Halbjahr 2018 partizipierten auch die Automobilzulieferer der Branche an der konjunkturellen Dynamik im In- und Ausland und es sah zunächst nicht nach einem markanten Einschnitt aus. Der folgte dann überraschend deutlich in der zweiten Jahreshälfte. Die Freigabe neuer Fahrzeuge nach dem seit dem 1. September 2018 verbindlich vorgeschriebenen neuen Testzyklus WLTP verursachte einen signifikant über den Erwartungen und Ankündigungen der deutschen Automobilhersteller liegenden Zulassungstau. Reihenweise wurde die Produktion ganzer Modellreihen ausgesetzt. Das vom VDA zum Jahresbeginn 2018 noch auf Stagnation prognostizierte Fertigungsvolumen von Pkw in den deutschen Werken brach bis zum Jahresende massiv ein. Minus 9% standen Ende Dezember für 2018 zu Buche. Kaum ein Kfz-Zulieferer der deutschen Kautschukindustrie blieb von dieser Entwicklung verschont. Die Auslastung bei diesen Kautschukverarbeitern gab deutlich nach – zum Teil mussten ganze Produktionsschichten abgesetzt werden. Der bis zum Halbjahr

kumulierte positive Inlandsumsatz verlor sukzessive und drehte im 2. Halbjahr deutlich ins Minus. Positiv blieb allein die Auslandsnachfrage, so dass insgesamt der automobiler Umsatz mit TEE annähernd stabil gehalten werden konnte. Die Hoffnungen auf eine nationale Stabilisierung der Lage

zum Jahreswechsel 2018/2019 haben sich nicht erfüllt. Die Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie sind auch für 2019 auf negatives Wachstum in Deutschland und auf den internationalen Leitmärkten eingestellt.

#### UMSATZ 2018 ELASTOMER-ERZEUGNISSE

	INLAND		AUSLAND		GESAMT	
	Mio. €	± %	Mio. €	± %	Mio. €	± %
Bereifungen	3.730	- 8,4	1.005	- 5,4	4.735	- 7,8
Technische Elastomer- Erzeugnisse (TEE)	3.800	- 0,8	2.900	+ 5,4	6.700	+ 1,8
Gesamt	7.530	- 5,0	3.905	+ 2,4	11.435	- 2,6

## Bereifungen

Das Jahr 2018 war für die deutschen Reifenhersteller von einem starken Umsatzrückgang gekennzeichnet, der auf gleich mehrere unvorteilhaft verlaufende Faktoren zurückzuführen war. Das Erstausrüstungsgeschäft der Reifenhersteller mit der Fahrzeugindustrie macht rund 30% des gesamten Absatzvolumens aus. In 2018 sank die Fahrzeugproduktion insbesondere in der zweiten Jahreshälfte deutlich. In Deutschland belief sich der Rückgang zum Jahresende auf 9% im Vergleich zum Jahr 2017. Das hatte natürlich unmittelbare Folgen für die Erstausrüstungslieferungen, die in Deutschland sogar noch stärker zurückgegangen sind als in den anderen europäischen Ländern mit Fahrzeugproduktion. Asiatische Anbieter konnten zusätzliche – wenn auch überschaubare – Marktanteile am Erstausrüstungsgeschäft gewinnen. Ein weiterer Grund für den starken Umsatzrückgang war der Kapazitätsabbau in der Reifenfertigung in Deutschland im Verlauf des vergangenen Jahres. So wurde in Deutschland ein Werk geschlossen. Dass europaweit einige weitere Standorte geschlossen wurden, belastete die Absatzmöglichkeiten der heimischen Reifenindustrie zusätzlich.

## Handelspartner

Von den Vereinten Nationen wird die völkerrechtliche Staatsqualität bei 195 Staaten anerkannt, in 186 davon hat die deutsche Kautschukindustrie im Jahr 2018 Waren exportiert. Das zeigt zum einen die weltumspannende Vernetzung der Branche, zum anderen auch in aller Deutlichkeit, wie stark die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mittlerweile vom Außenhandel abhängig sind. Dass diese Globalisierung freie Märkte zur vollständigen Entfaltung beiderseitiger Win-Situationen benötigt, wird an anderer Stelle noch thematisiert. Sicher ist, Kautschukprodukte „Made in Germany“ werden weltweit nachgefragt.

Die Rohstoffkosten hatten 2018, anders als noch im Vorjahr, wenig Einfluss auf die Herstellkosten und Verkaufspreise. Preissteigerungen bei Industrierußen, Chemikalien und Synthetikgummi wurden vom sinkenden Preisverlauf von Naturkautschuk weitgehend kompensiert.

Durch die Stichtagsbetrachtung zum 31.12.2018 ergab sich 2018 auch ein rückläufiger Reifenersatzmarkt. Das saisonale Winterreifen-Geschäft konnte im entscheidenden 4. Quartal 2018 im Vergleich zum Vorjahr nicht zulegen, erst der Januar 2019 brachte eine entlastende Nachfragedynamik. Das Exportgeschäft der Reifenhersteller in Deutschland, das traditionell keine große Relevanz aufweist, da der wesentliche Teil der Exporte konzerninterne Lieferungen umfasst, verbuchte aufgrund höherer Lokalisierung der Produktion im globalen Umfeld ebenfalls Rückgänge.

Gemessen am Umsatz exportierten die deutschen Hersteller technischer Produkte mehr als 43% des Gesamtvolumens. Die Reifenhersteller, deren internationale, konzerninterne Produktionsverflechtung „echte“ Exporte kaum nachvollziehbar macht, bleiben bei dieser Betrachtung außen vor. Nach wie vor sind die europäischen Staaten wichtige Handelspartner. Von den Top 20 Exportnationen liegen 15 in Europa, dazu kommen noch Russland und die Türkei. Von hoher Bedeutung sind aber auch die USA und China. Aus diesem Grund betrachten auch die deutschen Kautschukverarbeiter deren Handelskonflikte mit großer Sorge. Gleiches gilt für etwaige Zölle auf den Export von Pkw aus

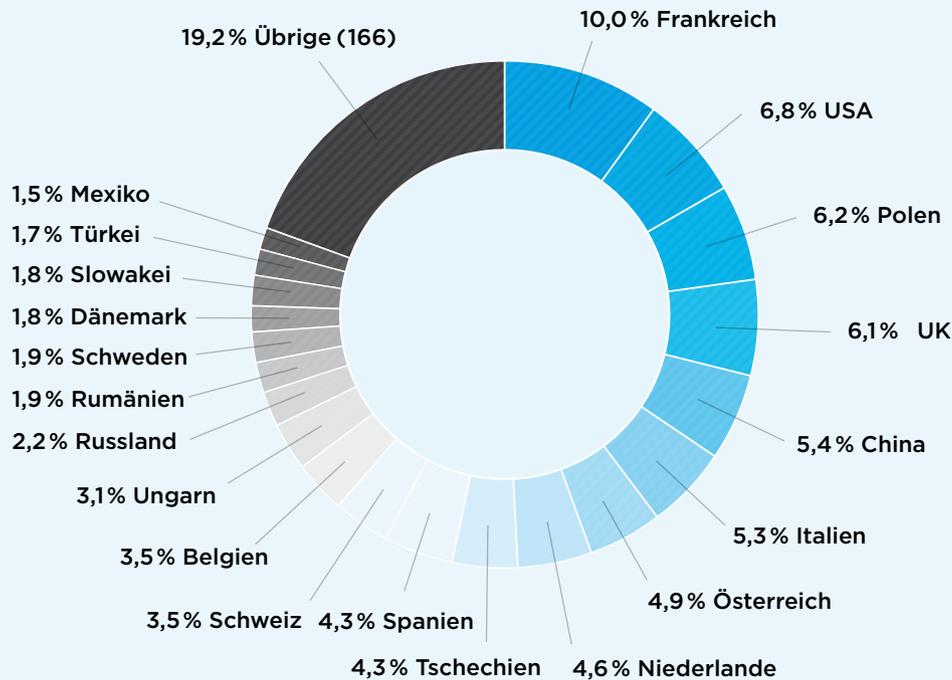
Deutschland. In diesen Fahrzeugen werden die Qualitätsprodukte der deutschen Kautschukindustrie in hohem Umfang verbaut. Die wichtigsten beiden europäischen Handelspartner sind Frankreich und Polen. Während Frankreich das Ranking bei den deutschen Exporten mit einem Anteil von 10% anführt, ist Polen der wichtigste und größte Importeur von Gummi-Produkten.

Großbritannien besetzt ebenfalls eine wichtige Position in den Außenhandelsbeziehungen der deutschen Kautschuk-

Branche. Beim Export liegt das Vereinigte Königreich auf Platz 4 und auch bei den Einfuhren spielt das Land unter den Top 5 mit. Insofern wäre ein harter Brexit aus handelspolitischer Sicht fatal für die betroffenen Unternehmen.

In Summe stiegen 2018 die Einfuhren von Gummi-Produkten nach Deutschland mengenmäßig um 1,3%. Wertmäßig erhöhte sich das Volumen um 3,0%. Nach 2017 lässt sich erneut eine Steigerung der Qualität der eingeführten Produkte verzeichnen.

### EXPORT-RANKING 2018 ELASTOMER-ERZEUGNISSE (WERTANTEIL IN %)



Quelle : Statistisches Bundesamt

## Vormaterialpreise

Nur sehr wenige Rohstoffe und Vormaterialien haben 2018 im Vorjahresvergleich nachgegeben. In der Breite legten die wesentlichen Materialien preislich zu. Prozentual gesehen lag der Strompreis mit einer Verteuerung von mehr als 40 % im Durchschnitt der beiden Jahre an der Spitze. Unter Mengengesichtspunkten fällt die gut 20-prozentige Verteuerung von Ruß merklich ins Gewicht. Auf der anderen Seite der Skala — reduzierte Preisentwicklungen — finden sich nur wenige Materialien. Mengenmäßig gehören aber sowohl Naturkautschuk als auch der Synthesekautschuk SBR zu den wesentlichen Einsatzstoffen der Kautschukverarbeitung. Zudem haben diese beiden Rohstoffe eine gewisse preisliche „Lead-Funktion“, da zum Naturkautschuk unmittelbar Börsennotierungen transparent und verfügbar sind und bei SBR die Preisverläufe der Feedstocks Styrol und Butadien vorliegen. Die Preisrückgänge in 2018 von knapp 20 % bei Naturkautschuk und etwa 9 % bei SBR haben die Verhandlungspositionen der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mit ihren in der Regel um ein vielfaches größeren Kunden nicht erleichtert.

Ursächlich für die Preissteigerungen des Gros der in der Kautschukindustrie eingesetzten Rohstoffe war die gestiegene Nachfrage angesichts einer global greifenden guten Konjunkturlage. Ein entscheidendes Zünglein an der Waage ist dabei die chinesische Wirtschaft. Zwar war das Expansionstempo in den zurückliegenden Jahren höher, nichtsdestotrotz stieg die Wirtschaftsleistung im Reich der Mitte auch 2018 spürbar.

Nicht alle Materialien standen 2018 in ausreichender Menge bezogen auf die hohen Auftragseingänge zur Verfügung. Kapazitätsengpässe traten insbesondere bei Silikonkautschuk, CR und einigen spezialisierten Fluorkautschuken auf. Die Knappheit und eingeschränkte Verfügbarkeit sorgte für deutlich steigende Preise. So stieg der Preis für Silikonkautschuk im Jahresverlauf um annähernd 16 % und bei CR lag das jahresdurchschnittliche Niveau um mehr als 11 % über dem des Jahres 2017. Die Unternehmen konnten bei Produkten aus diesen Materialien 2018 nicht alle Auf-

träge erfüllen, da eine Substitution durch andere Materialien nur selten möglich war.

Neben Nachfrage und Verfügbarkeit sowie der weitgehend guten konjunkturellen Lage spielten noch einige spezifische Einflussfaktoren eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Preisentwicklung wesentlicher Materialien für die Kautschukverarbeitung.

Die Preise von Naturkautschuk sind häufig starken Schwankungen ausgesetzt. Aufgrund des sehr hohen Anteils der Reifen- und Automobilindustrie am weltweiten Bedarf beeinflusst die Entwicklung in diesem Sektor sehr stark die Preisentwicklung — insbesondere im 2. Halbjahr 2018 machte sich die Schwäche der (deutschen) Automobilproduktion bemerkbar. Allerdings wirken nicht nur reale Entwicklungen auf den Naturkautschukpreis. Auch der Einfluss der Börsen ist zentral. Dort erfolgt die Preisbildung auch auf Basis von Informationen, die nicht immer „Hand und Fuß“ haben. So sorgten Meldungen über eine schwächelnde Nachfrage in China und übersteigerte „Hiobsbotschaften“ im Handelskonflikt der USA mit China für Druck auf den Naturkautschukpreis an den überwiegend asiatischen Börsenplätzen. In der Konsequenz sank beispielsweise der Preis für Naturkautschuk TSR CV im Jahresverlauf von knapp unter 2 US-\$ pro Kilogramm auf etwa 1,60 US-\$ pro Kilogramm. Erst gegen Jahresende 2018 — zur bevorstehenden Wintering-Periode — erhöhten sich die Preise sprunghaft auf über 2 US-\$ pro Kilogramm. Gerüchte über angeblich umfangreiche witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Ernte in Thailand, Spekulationen über hohe Lagerbestände in China und Ankündigungen der wichtigsten Anbauländer (Tripartite) über Exportbeschränkungen verstärkten und überzeichneten die Preisentwicklung. Grundsätzlich zeigt die Angebots-/Nachfragesituation für 2018 und auch für 2019 einen Verfügbarkeitsüberhang.

Für viele andere Synthesekautschuke und den wesentlichen Füllstoff Ruß stellt der Ölpreis einen wichtigen Indikator da. Dieser schlug 2018 wilde Kapriolen. Beginnend

bei 60 US-\$ pro Barrel erholte er sich wieder und erreichte Anfang Oktober ein Viereinhalbjahreshoch mit knapp 87 US-\$ pro Barrel (Brent). Im 4. Quartal ging es dann aber wieder abwärts in Richtung 50 US-\$ pro Barrel, um zum Jahresauftakt 2019 in eine erneute Hausse zu starten. Gemessen an dieser Volatilität war die zumeist aufwärts gerichtete Tendenz der Rohstoffe für die Kautschukindustrie recht stabil. Ausnahme war die Entwicklung bei Ruß, dessen Preisverlauf zeitverzögert stark mit dem des Ölpreises korreliert.

Chemikalien verteuerten sich 2018 ebenfalls auf breiter Front. Die am 31. Mai 2018 beendete dritte Stufe der Reach-Registrierungsfrist hat zu Portfolio-Bereinigungen bei vielen Lieferanten und auch Unternehmen der Branche geführt. Die danach noch verfügbaren beziehungsweise verwendeten Chemikalien konnten angesichts einer verbesserten Marktstellung ein höheres Preisniveau erzielen.

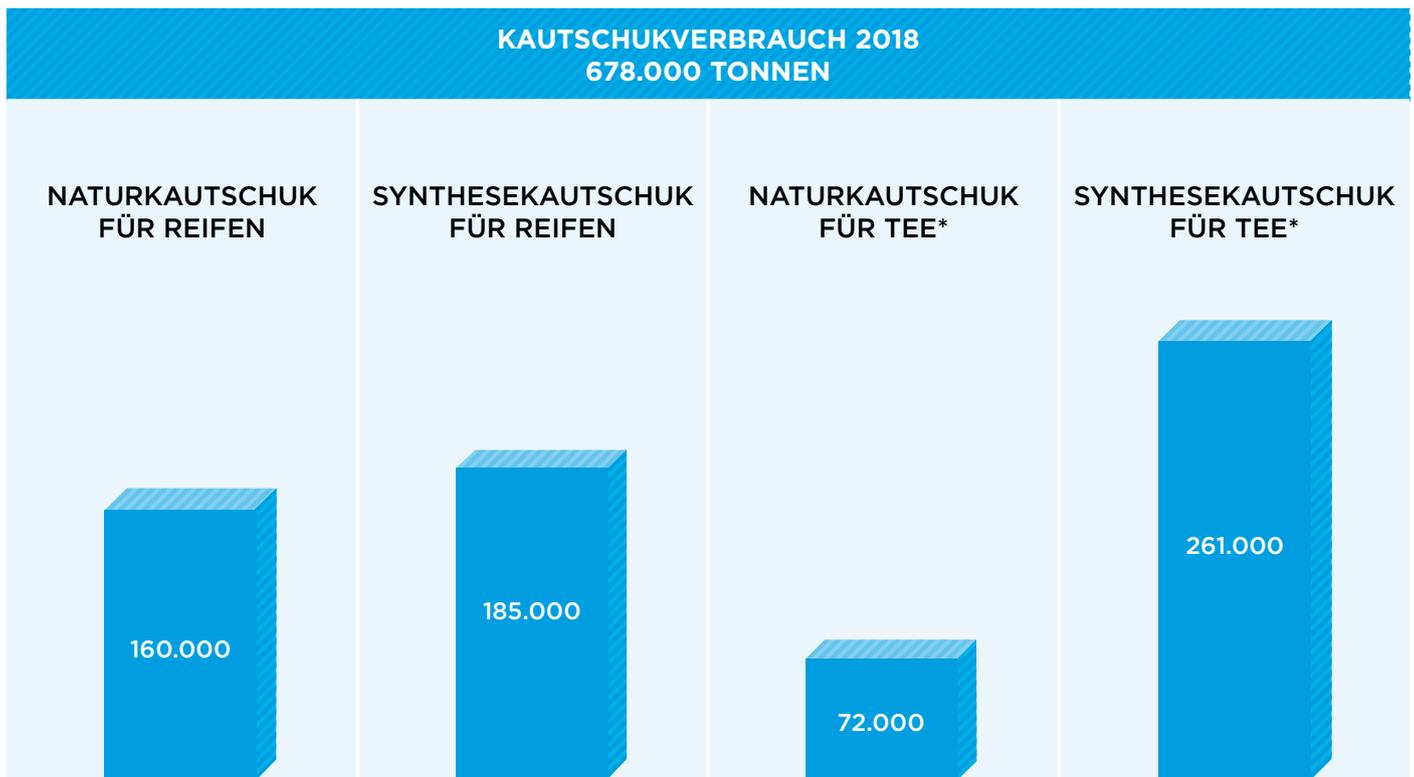
### PREISINDEX WICHTIGER VORMATERIALIEN 2017 UND 2018



\* TSR CV (technically specified rubber, constant viscosity)

Quelle : **wdk-Statistik**

# Verfügbarkeitsengpässe bei Chloropren- und Silikonkautschuk.



\* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Angaben in Tonnen

Quelle : **wdk-Statistik**

## Rohstoffverbrauch

Angesichts der guten Konjunkturlage und der zumindest im 1. Halbjahr 2018 vollen Auftragsbücher bei den Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie wäre eine Erhöhung des Rohstoffverbrauchs anzunehmen gewesen. Eine Vielzahl von Gründen haben allerdings genau das Gegenteil dieses Erwartbaren bewirkt. Der Rohstoffverbrauch ist in Summe und bei der Mehrzahl der eingesetzten Materialien in 2018 gesunken.

Die hohe Volatilität der Preisentwicklungen auf den Rohstoffmärkten hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass eine längerfristige (Jahres-) Bestellung auf Basis der eigenen Plandaten von den Unternehmen der Branche für die meisten Rohstoffe kaum noch praktiziert wird – auch die Zulieferer lassen ihrerseits aus dem gleichen Grund Pre-Orders und längerfristige Kontrakte immer seltener zu. Durch dieses zunehmend kurzfristige und operative Geschäftsverhalten beider Seiten wirkt sich eine Wachstumsdelle – wie in der Automobilindustrie im 2. Halbjahr 2018 – unmittelbar, mit wenig Zeitversatz aus.

Die stärkste Korrelation besteht aber weiterhin zwischen Produktion und Rohstoffeinsatz. Diese Verbindung lässt sich auch aus den Daten des Jahres 2018 herauslesen. Allerdings ging der Rohstoffverbrauch stärker zurück (-4,1%) als die Produktion (-1,9%). Zum einen haben die deutschen Kautschukverarbeiter angesichts schwieriger Standortverhältnisse in Deutschland den Anteil der Produktion in ihren ausländischen Fertigungsstandorten erhöht, zum anderen verlangen die Abnehmer zunehmend Innovationen bei den zugelieferten Gummi-Produkten in Sachen Leichtbau und Ressourceneffizienz.

Ein weiterer Grund für den recht deutlichen Rückgang des Rohstoffverbrauchs sind Veränderungen im Produktionsprozess und -mix. Die Optimierung der Prozesse führt zu exakteren Dosierungen und einem geringeren Anfall von Produktionsausschuss. Die Verschiebung des Produktmixes ist Folge der sich rasant ändernden Anforderungen der Abnehmer. Vorreiter ist hierbei die

Automobilindustrie in Sachen Emissionsminderung und auch zunehmend Elektromobilität.

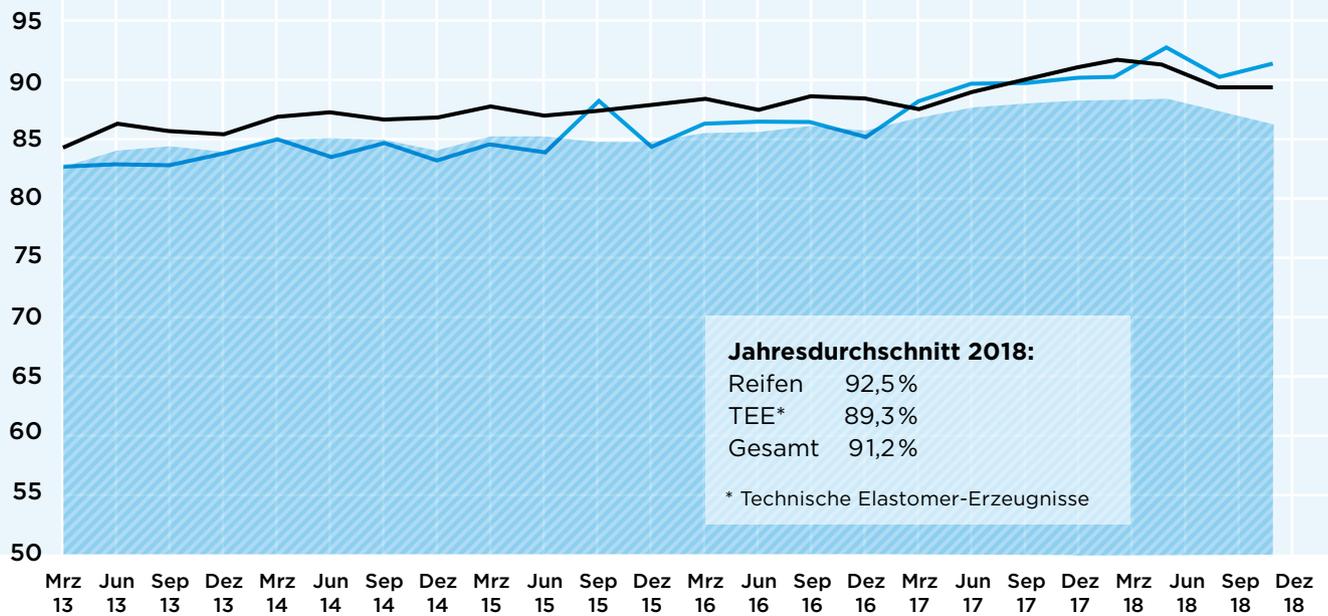
Die Veränderungen im Produktmix lassen sich deutlich in den Trends der Verbrauchsentwicklung einzelner Synthesekautschuke ablesen. Leider liefert die Datenlage keine belastbaren Effektivwerte, die Veränderungen der Verbrauchsvolumina auf der Zeitachse lassen sich aber erkennen. Spezialelastomere wie ACM, AEM und ECO oder auch FKM, die bis zuletzt steigende Verbräuche aufweisen konnten, erreichten 2018 das Vorjahresvolumen nicht. Diese Materialien finden breiten Einsatz im konventionellen Fahrzeugantrieb. In Zeiten anziehender Zulassungen von Hybriden oder reinen Elektrofahrzeugen reduziert sich der Bedarf. 2018 könnte das Jahr der Trendumkehr gewesen sein. Die auch durch eine Standortschließung reduzierte Reifenproduktion in Deutschland hat den Bedarf an SBR gemindert. Bei CR liegen Verfügbarkeitsengpässe dem Rückgang der Mengenabnahme durch die Kautschukverarbeiter zu Grunde.

Eine stabile Verbrauchsentwicklung verzeichnete EPDM. Rückgängen im Fahrzeugbau standen Zuwächse in der Bauwirtschaft und im Maschinenbau gegenüber. Trotz sehr eingeschränkter Verfügbarkeit stieg der Einsatz von Silikonkautschuk. Die Materialeigenschaften des Silikons werden in immer mehr Produkten notwendig. NBR scheint sich als Substitut für teure oder nicht verfügbare Rohstoffe in 2018 angeboten zu haben. Auf jeden Fall erhöhte sich der Verbrauch spürbar. Den größten Zuwachs verzeichneten aber neue elastomere Werkstoffe – darunter auch TPE –, die den skizzierten Anforderungen an die Produktgeneration von morgen gerecht werden.

In Summe reduzierte sich 2018 der Einsatz von Naturkautschuk um 2,9% auf 231.000 Tonnen, und die Unternehmen der Branche verarbeiteten 446.000 Tonnen Synthesekautschuk (-4,9%) in Deutschland. Parallel zur Produktion verlief mit einem Minus von rund 2% der Verbrauch von Füllstoffen und Chemikalien.

# TEE-Hersteller mit hoher Kapazitätsauslastung.

## KAPAZITÄTSAUSLASTUNG IN % DER BETRIEBSÜBLICHEN VOLLAUSNUTZUNG



Verarbeitendes Gewerbe

Investitionsgüter

Kautschukindustrie

# WLTP schwächt Auslastung im 3. Quartal.

## Kapazitätsauslastung

Das Phänomen einer höheren Kapazitätsauslastung bei einem gleichzeitigen Rückgang der Produktion ließ sich nach 2016 auch 2018 beobachten. Die Unternehmen konnten im Jahresdurchschnitt ihre Auslastung auf 91,2% der betriebsüblichen Vollaussnutzung erhöhen. Dies entspricht einer um zwei Prozentpunkte gestiegenen Kapazitätsauslastung im Vergleich zum Vorjahr.

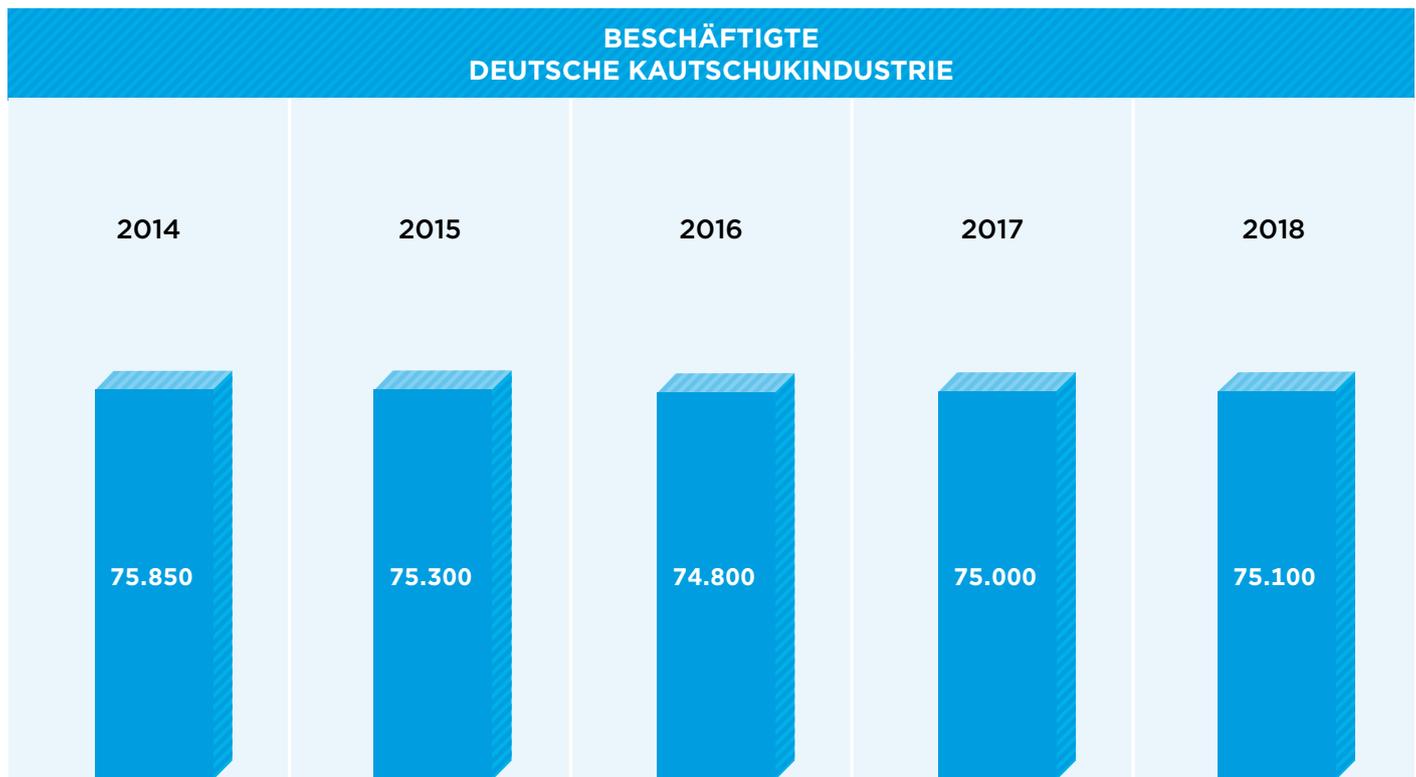
Dieser Zuwachs beruht jedoch ausschließlich auf der um 4,8% und damit auf insgesamt 89,3% gestiegenen Auslastung der Fertigungsstätten bei den Herstellern Technischer Elastomer-Erzeugnisse, die im 1. Halbjahr 2018 eine Flut an Aufträgen aus dem In- und Ausland verbuchen konnten. Die Kapazitätsauslastung bei den deutschen Reifenherstellern sank hingegen um 1,8% auf insgesamt 92,5%. Dies war fast ausschließlich auf die deutlich zurückgefahrenen Lieferabrufe seitens der deutschen Fahrzeughersteller ab dem 3. Quartal 2018 zurückzuführen.

Die Produktion der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie sank im Jahr 2018 insgesamt um 1,9%. Ausschlaggebend war der Rückgang in der Reifenindustrie – hier verlor die Produktion 4,6% gegenüber dem Vorjahr und

umfasste nur noch 725.000 Tonnen. Bei den Technischen Elastomer-Erzeugnissen konnte die Produktion dagegen – dank der starken Nachfrage nach non-automotiven Anwendungen – leicht um 0,6% auf 820.000 Tonnen ausgedehnt werden.

Die Ursache für die Rückgänge von Kapazitätsauslastung und Produktion im Geschäft der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie mit der Automobilindustrie findet sich vordergründig für das Jahr 2018 im Fertigungsstau, der durch WLTP (Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure), einem weltweit einheitlichen Messverfahren zur Bestimmung von Abgasemissionen und Spritverbrauch bei leichten Kfz, bedingt wurde. Durch die Geltung des WLTP-Standards ab 1. September 2018 sank die Fahrzeugproduktion in Deutschland signifikant. Aktuell stellt sich allerdings die Frage, ob der Kern des niedrigeren Produktionsvolumens der Automobilindustrie in Deutschland nicht tiefer liegt und struktureller Natur ist. Auf jeden Fall kann auch nach Ende des 1. Quartals 2019 noch keine Trendumkehr verzeichnet werden – ohne dass die Freigaben nach WLTP noch einen signifikant hemmenden Einfluss hätten.

# Beschäftigungsaufbau bei mittelständischen Unternehmen der Kautschukindustrie. Facharbeitermangel setzt weiterhin Kapazitätsgrenzen.



## Beschäftigte

Nachdem die Zahl der Beschäftigten der Branche zwischen den Jahren 2014 bis 2016 von 75.850 auf 74.800 zurückgegangen war, konnte für die Jahre 2017 und 2018 ein leichter Personalaufbau auf 75.100 verzeichnet werden. Allerdings ist dieser nur bei den Unternehmen, die Technische Elastomer-Erzeugnisse herstellen, mit einem Zuwachs von 2,0% auf 52.000 Beschäftigte zu verzeichnen. Die Zahl der Beschäftigten in der Reifenindustrie sank um 3,8% auf 23.100. Dies ergibt ein Beschäftigtenwachstum von 0,1% für die gesamte Branche.

Grundsätzlich wird die Zahl der MitarbeiterInnen in den Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie auch bei Umsatzrückgängen gehalten oder leicht ausgeweitet. Durch steigende Anforderungen — beispielsweise in den Bereichen Digitalisierung von Produkten und Prozessen sowie Zertifizierungsanforderungen — erhöht sich der Bedarf an qualifizierten ArbeitnehmerInnen unabhängig vom aktuellen Geschäftsverlauf.

Diesen Bedarf zu decken, fällt mehr und mehr Unternehmen der Branche schwer. Viele ausgeschriebene Stellen sind vakant, da die Unternehmen auf dem Arbeitsmarkt

kaum Bewerber finden — bezogen sowohl auf die Verfügbarkeit als auch auf die notwendigen grundlegenden Fachkenntnisse. Die Kautschukindustrie benötigt zwar kaum ungelernete Hilfskräfte, angesichts der Situation auf dem deutschen Arbeitsmarkt werden aber zunehmend auch fachlich nicht qualifizierte Bewerber mit Fortbildungspotenzial eingestellt. Aktuell erweisen sich die Lücken am deutschen Arbeitsmarkt als limitierender Faktor und Wachstumsverhinderer am Standort Deutschland.

Die skizzierte Situation spiegelt sich auch in den Ergebnissen der wdk-Jahresumfrage 2019 wider: 28,6% der befragten Unternehmen sehen für 2019 eine steigende Beschäftigungsentwicklung, 57,1% immerhin eine gleichbleibende, nur 14,3% der befragten Unternehmen gehen von einer Abnahme ihrer Beschäftigten in 2019 aus. Darüber hinaus beklagen 54,8% der befragten Unternehmen einen Facharbeitermangel. Durch neue Trends und vielfältige Anforderungen, beispielsweise bei den Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Mobilität, steigen die Anforderungen an die Unternehmen. Speziell Ingenieure und qualifizierte Facharbeiter werden dringend gesucht.

## Investitionen

Nachdem im Jahr 2017 die Investitionen der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie in Anlagen und Maschinen bereits spürbar angestiegen sind, zeigte sich diese Entwicklung mit einem Plus von 75 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr auch im Jahr 2018. Diese Investitionssteigerung entspricht einem Zuwachs von 12,3%. Investitionen in Höhe von 435 Millionen Euro wurden im Inland getätigt, während 250 Millionen Euro im Ausland investiert wurden. Dem Investitionsanstieg um 6,1% in Deutschland stehen gut 25% im Ausland zur Seite. Gründe für die hohen Investitionen lassen sich in den fortschreitenden Anforderungen in den Bereichen Nachhaltigkeit oder auch Digitalisierung von Prozessen und Produkten finden.

In der wdk-Jahresumfrage gaben die befragten Unternehmen an, dass der deutsche Anteil an der Gesamtproduktion im Jahr 2018 durchschnittlich 71,8% betrug. Für 2019 gehen die befragten Unternehmen von einem sinkenden Anteil aus, der damit einen seit einigen Jahren sinkenden Trend verstärkt. Knapp 10% der befragten Unternehmen gaben zudem an, 2019 Produktionsverlagerungen ins Ausland vorzunehmen. Trotz einer schwächeren Geschäftsdynamik bleibt das Investitionsvolumen 2019 hoch, eine weitere signifikante Steigerung wird jedoch nicht erwartet.

# Vor allem **Auslandsinvestitionen** steigen deutlich.



Allgemein hat sich das Risiko einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Investitionsbereitschaft in Deutschland durch wirtschaftspolitische Fehlentwicklungen – etwa durch steigenden Protektionismus, Handelskonflikte, den Brexit, aber auch durch wenig investitionsfreundliche Signale aus Reihen der deutschen Politik bezüglich Umwelt-, Energie- und Steuerpolitik – erhöht. Eine Zunahme von Prüf- und Dokumentationspflichten sowie von bürokratischen Prozessen wirkt sich zudem negativ auf den

Industriestandort Deutschland aus. Da Planungssicherheit aber den Grundstein für inländische Investitionen darstellt, führen Ungewissheiten und fehlende Planungsspielräume zu Zurückhaltung bei den Unternehmen. Den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit kann man jedoch nur durch Investitionen in F&E, Produkte und Prozesse erreichen. Dazu müssen die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen gesetzt werden.

## Forschung und Entwicklung

Wie schon im vorangegangenen Jahr konnte es sich auch 2018 kaum ein Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie leisten, seine Anstrengungen in Forschung und Entwicklung (F&E) nicht zu erhöhen. Zu existenziell und vielschichtig sind die Zukunftsanforderungen an die Produkt-, Prozess- und Unternehmensentwicklung. Zudem ziehen kontinuierlich die regulatorischen Vorgaben an. Die Nachhaltigkeit, Umweltverträglichkeit, Ressourceneffizienz und Wiederverwertbarkeit von Produkten und eingesetzten Materialien im gesetzlichen Rahmen zu halten, erfordert beständige Weiterentwicklungen auf allen Unternehmensfeldern. Dies spiegelt sich auch in der andauernden Suche der deutschen Kautschukbranche nach Chemikern, Ingenieuren und qualifiziertem Fachpersonal wider und verdeutlicht noch einmal mehr den hohen Stellenwert von Forschung und Entwicklung für die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie.

Neben steigenden Forderungen aus dem Inland und dem sich dadurch erhöhenden Anspruch und Spektrum an Werkstoffen, Prozessen und Produkten wird eine rasante Weiterentwicklung zudem auch durch stetig neue Anbieter im internationalen Wettbewerb vorangetrieben. Hohe Investitionen in neue Produkte und Prozesse sind gleichzeitig für steigende Kosten im Bereich F&E verantwortlich.

Laut wdk-Jahresumfrage betrug der Anteil an F&E am Umsatz 2018 durchschnittlich 5,7%. Rund ein Viertel der befragten Unternehmen wird diesen Anteil im Jahr 2019 noch weiter erhöhen, zwei Drittel werden versuchen, dieses hohe Niveau zu halten. Dabei sehen rund 62% der befragten Unternehmen eine Einführung von neuen Produktsegmenten als wichtig an, 77% wollen ihre Digitalisierungsmaßnahmen verstärken und rund 80% setzen auf das Thema Nachhaltigkeit.

Im Jahr 2018 wurden mehr als 650 Millionen Euro, und damit mehr als jemals zuvor, von den Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie für F&E bereitgestellt.



# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM EINZELNEN

## Bereifungen

Unter den deutschen Reifenherstellern werden in diesem Bericht die Anbieter verstanden, die eine europäische Reifenfertigung vorhalten und über nationale Organisationen den Reifenabsatz in Deutschland auch entsprechend fakturieren. Dagegen stehen die Importeure von Reifen, die keine europäische Fertigung haben und auch nur zum Teil mit lokalen Vertriebsorganisationen in Deutschland operieren. Wie in der gesamten Reifenbranche, die zusätzlich noch die Distributionslandschaft umfasst, ist in diesem globalen und wettbewerbsintensiven Marktumfeld viel Bewegung. Das betrifft zum einen permanente Akquisitionen und Konsolidierungen, zum anderen aber auch den Aufbau von Fertigungskapazitäten durch neue „europäische“ Anbieter in der EU. So hat beispielsweise ein koreanischer Reifenhersteller in 2018 ein Werk in der Tschechischen Republik eröffnet. Ein chinesischer Hersteller plant eine Fertigung in Serbien.

Sowohl die heimischen Anbieter als auch die Reifenimporteure versorgen den deutschen Markt. Einerseits gehen Erstausrüstungslieferungen an die Produktionsstandorte

der deutschen Fahrzeugindustrie, andererseits wird der Reifenersatzmarkt bedient. Diese Industrielieferungen bezeichnet man als Sell-In.

Den Sell-Out — also das Endverbrauchergeschäft mit Reifen — übernimmt ein Absatzmittler. Die Reifenindustrie selber steht hier außen vor. Die im Sell-In an die Distributionslandschaft gelieferten Reifen werden klassischerweise vom Reifenfachhandel und von markengebundenen Autohäusern inklusive Service an den Endkunden vermarktet. Neben den genannten beiden „alteingesessenen“ Anbietern von Reifen und Service, haben in den letzten Jahren auch Kfz-Werkstätten, freie Autohäuser, Fast-Fit-Ketten, Online-Portale und selbst Baumärkte, Tankstellen und andere die Distributionslandschaft im Reifenersatzgeschäft erweitert. Zum einen verschwimmen hier die Grenzen der einzelnen Absatzkanäle, zum anderen bedeutet diese Vielzahl an Marktteilnehmern gleichzeitig auch sehr viel Bewegung und Veränderung.

Zwischen der Ebene Sell-In der Reifenhersteller und Sell-Out des „Reifenhandels“ hat sich in den letzten Jahren noch der Großhandel als feste Größe etabliert. Die Vielfalt an Reifengrößen für den in den letzten Jahren ebenfalls erheblich diversifizierten und individualisierten Kraftfahrzeugbestand in Deutschland vorzuhalten und die mit der Verteilung verbundenen logistischen Anforderungen zu meistern, ist Kernkompetenz dieser Unternehmen.

Diese grundsätzliche Beschreibung des Reifenmarktes in Deutschland stellt die Basis für die nachfolgende Analyse

des Geschäftsjahres 2018 dar, denn der für die Geschäftsentwicklung der Kautschukindustrie relevante Sell-In der heimischen Reifenhersteller differiert durchaus vom in der Öffentlichkeit kommunizierten Sell-Out des Handels.

Im Jahr 2018 ist der Inlandsumsatz der deutschen Reifenhersteller deutlich geschrumpft. Neben einem Absatzeinbruch bei den Reifen-Erstausstattungslieferungen an die deutschen Fahrzeughersteller, mit Schwerpunkt im 2. Halbjahr 2018, ging auch der Absatz im Reifenersatzgeschäft, insbesondere durch eine gegenüber dem Vorjahr schwache

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



■ Sommer-/Ganzjahresreifen      ■ Winterreifen

Quelle: **wdk**

Winterreifensaison, zurück. Zudem gaben im Jahresverlauf die Rohstoffpreise der wesentlichen Einsatzmaterialien Naturkautschuk und SBR spürbar nach. Trotz eines tendenziell höheren Umsatzes mit zunehmend nachgefragten Ganzjahres- und SUV-Reifen konnte der Einfluss der sinkenden Materialpreise auf den Umsatz nicht kompensiert

werden. Letztlich sank der für die Reifenhersteller maßgebliche Inlandsumsatz — der Exportumsatz spielt wegen des hohen Anteils konzerninterner Lieferungen nur eine untergeordnete Rolle — um 8,4% auf 3,73 Milliarden Euro und damit stärker als der mengenmäßige Sell-In.

## Pkw- und 4x4-Reifen

Mehr als eine halbe Million Pkw wurden 2018 in Deutschland weniger produziert als 2017. Mit 5,12 Millionen Fahrzeugen blieb das Fertigungsvolumen um 9,3% unter der allgemein erwarteten Stagnation. Da ist es nur ein schwacher Trost, dass die deutschen Automobilhersteller in ausländischen Werken ein Plus von 3,7% erreichen konnten, denn für die deutschen Reifenhersteller zählt in erster Linie der lokale Markt. Nur ganz wenige Fahrzeugsegmente konnten sich in der Produktion dem Negativsog in Deutschland entziehen. Sogar das bislang von stetigem Wachstum gekennzeichnete Segment der SUVs ging um 8,0% in die Knie.

Für die Reifen-Erstausstattungslieferungen der deutschen Reifenindustrie brachte diese Entwicklung einen starken Absatz- und Umsatzrückgang, der noch dadurch verstärkt wurde, dass sich auch 2018 Importeure von Reifen — wenn auch kleinere — Kontingente an einigen Fahrzeugmodellen sichern konnten.

Nachdem das Volumen der Reifenlieferungen der deutschen Anbieter 2017 noch über 30 Millionen Pkw- und 4x4-Reifen umfasst hatte, konnten 2018 nur noch knapp mehr als 28 Millionen Stück an inländische sowie einige europäische Produktionsstätten ausgeliefert werden. Der prozentuale Rückgang betrug mehr als 10%. Der Anteil von SUV-Reifen konnte erstmals nicht erhöht werden und stagnierte bei 16%.

In den letzten Jahren haben sich Überkapazitäten in der europäischen Reifenherstellung dadurch ergeben, dass Prozessoptimierungen in bestehenden Werken vorgenommen wurden und vor allem neue Kapazitäten von asiatischen Reifenherstellern in Europa entstanden sind. Gleichzeitig wächst der europäische Reifenersatzmarkt kaum. Nach 2018 stellt sich zudem die Frage, ob die deutsche Fahrzeugproduktion eine Zäsur erlebt hat. Viele etablierte Produktionsstandorte in Europa stehen unter Druck und auf dem Prüfstand. Ein Reifenwerk wurde 2018 auch in Deutschland geschlossen.

Dass der Reifenersatzmarkt in Deutschland und Europa weitgehend gesättigt ist, liegt daran, dass sich der Fahrzeugbestand als wichtigste Einflussgröße für den Ersatzbedarf auf sehr hohem Niveau befindet und nur sehr moderat wächst. Gleiches gilt für die Fahrleistung, die pro Fahrzeug seit Jahren eine hohe Konstanz aufweist und nur durch die Zunahme im Fahrzeugbestand wächst. Gegenläufig zu diesen generell positiven Einflussfaktoren wirken stetige Produktverbesserungen der Reifenhersteller. Impulse für den Reifen-Ersatzbedarf setzen des Weiteren die Fahrzeug-Neuzulassungen. Auf den Absatz von Sommerreifen wirken sie negativ — Neufahrzeuge werden fast ausschließlich mit Sommerreifen ausgeliefert, somit entfällt in den ersten Jahren ein Ersatzbedarf — dafür aber stimulierend auf den Absatz von Winterreifen. Letztlich bedarf es aber auch einer winterlichen Witterung, um den

Autofahrer zum Kauf neuer Winterreifen zu bewegen. Ausschlaggebend sind dabei Schneedeckentage, d. h. der Autofahrer muss den Winter mit Schnee „sehen“. Da solche Schneedeckentage in den letzten Jahren in Deutschland – bundesweit und über mehrere Tage hinweg – sehr rar gewesen sind, hat sich die Kaufbereitschaft für Winterreifen, über die letzten Jahre betrachtet, nicht weiter erhöht. Stattdessen haben Ganzjahresreifen – mit nach den Vorschriften für den Betrieb eines Fahrzeuges im Straßenverkehr konformen Wintereigenschaften – massiv an Popularität gewonnen. Geographisch ist dabei in Deutschland ein starkes Nord-Süd-Gefälle zu verzeichnen.

Somit stellte sich das Ersatzgeschäft mit Pkw- und 4x4-Reifen 2018 wie folgt dar: Der Sell-In lag fast exakt auf Vorjahresniveau. Allerdings konnten im Sell-Out nicht alle Reifen an den Endverbraucher abgesetzt werden, sondern erhöhten die Lagerbestände im Handel. Betroffen von der Einlagerung waren in erster Linie Winterreifen, die angesichts eines „warmen“ Dezembers keine Käufer gefunden haben. Der Trend zu Ganzjahresreifen brachte im Sell-Out und im Sell-In kräftige Zuwächse.

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

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Consumer gesamt (Pkw, 4x4, Lkw)</b>	<b>49,5</b>	<b>49,7</b>	<b>50,4</b>	<b>51,2</b>	<b>50,5</b>
- All Season	5,5	6,2	7,0	8,2	9,1
- M + S	24,7	24,8	25,3	25,5	24,5
- Sommer	19,3	18,7	18,1	17,5	16,9
<b>Pkw und 4x4</b>	<b>46,0</b>	<b>46,1</b>	<b>46,9</b>	<b>47,4</b>	<b>46,7</b>
- All Season	4,8	5,5	6,2	7,2	8,0
- M + S	22,9	22,9	23,5	23,7	22,8
- Sommer	18,3	17,7	17,2	16,5	15,9
<b>Lkw</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>	<b>3,6</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>
- All Season	0,7	0,7	0,7	1,0	1,1
- M + S	1,7	1,7	1,9	1,8	1,7
- Sommer	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0
<b>Lkw gesamt (neu &amp; runderneuert)</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>
- neu	1,8	1,8	2,0	1,9	2,0
- runderneuert	1,0	0,9	0,8	0,8	0,8

Konstatiert werden muss, dass das Bestandswachstum von 1,3% auf 47,1 Millionen Pkw und die damit einhergehende Ausweitung der Fahrleistung als positive Einflussfaktoren durch Verbesserungen neuer Reifenmodelle in Sachen Laufleistung kompensiert wurden. Da die Pkw-Neuzulassungen 2018 bei 3,44 Millionen Fahrzeugen stagnierten, war deren Einfluss auf den Reifenersatzmarkt neutral.

Insgesamt ergab sich 2018 ein Sell-Out-Markt für Pkw- und 4x4-Reifen im deutschen Reifen-Ersatzgeschäft von 46,7 Millionen Reifen. Das entspricht einem Rückgang von 1,6% gegenüber dem Vorjahr. Sommerreifen gaben um 3,5% auf 15,9 Millionen Stück nach, Winterreifen um 3,9% auf

22,8 Millionen Stück. Ausgeglichen wurde diese negative Entwicklung annähernd durch höhere Verkäufe von Ganzjahresreifen, die 2018 im Sell-Out mit knapp 8 Millionen Stück und einem Zuwachs von 10,6% punkten konnten.

Seit einigen Jahren drängen asiatische Reifenhersteller auf den deutschen Markt. Während japanische Anbieter ihre Marktposition schon gefestigt haben, sind es aktuell vor allem koreanische und chinesische Importeure, die auf dem deutschen Markt Anteile gewinnen möchten. Insgesamt dürften 2018 rund 11 Millionen Importreifen im Consumer-Segment einen Anteil am Sell-In von knapp 20% gehalten und gegenüber dem Jahr 2017 leicht erhöht haben.

## Transporter-Reifen

Neben Pkw- und 4x4-Reifen gehören auch Reifen für leichte Nutzfahrzeuge zum Consumer-Segment. Bei diesen Reifen spielen zusätzlich zu den skizzierten Einflussfaktoren die Wirtschaftsentwicklung und hier insbesondere die Konsumneigung eine Rolle für den Sell-Out. Der Beschäftigtenstand in Deutschland ist hoch, die Reallöhne steigen und die Konsumfreude spiegelt sich in einer hohen inländischen Nachfrage. Das kurbelt den Verteilerverkehr mit Transportern spürbar an, da große Internetplattformen Hochkonjunktur haben und viele Pakete ausgeliefert werden müssen. Die Fahrzeug-Neuzulassungen legen seit Jahren kräftig zu – so auch im Jahr 2018 mit 5,4%. Der Fahrzeugbestand wächst überproportional zum Gesamtbestand und lag 2018 bei einem Plus von mehr als 4%.

Dass der Sell-Out 2018 dennoch nicht gegenüber 2017 gesteigert werden konnte, lag auch in diesem Reifensegment an einer höheren Laufleistung neuer Modelle, die durch beständige Produktinnovationen der deutschen Reifenhersteller erreicht wurden. Mit knapp 3,8 Millionen Reifen lag das Volumen um 0,7% unter dem des Jahres 2017. Ins Minus kippte der Sell-Out allerdings erst im wenig winter-

lichen Monat Dezember. Betrachtet man den Zeitraum Dezember 2018 bis Januar 2019 zusammen, wird der positive Einfluss der maßgeblichen Indikatoren aber sichtbar.

Im Segment der Winterreifen für Transporter reduzierte sich der Absatz an Endverbraucher in 2018 um 6,8% auf gut 1,7 Millionen Reifen, Sommerreifen verloren 2,8% und verblieben mit rund 940.000 Stück unter der Millionen-Grenze. Diese übertreffen konnte hingegen der Abverkauf von Ganzjahresreifen, der 2018 gut 1,1 Millionen Stück und ein Plus von 12,9% verzeichnete. Gerade im innerstädtischen Verteilerverkehr mit starkem Bezug zu Ballungsräumen werden Ganzjahresreifen von den gewerblichen Endabnehmern priorisiert.

Die Fahrzeugproduktion von Modellen ging 2018 ob der hausgemachten Probleme der deutschen Fahrzeughersteller um mehr als 9% zurück. Parallel dazu verringerten sich auch die Lieferungen der Reifen-Erstausrüstung um fast 10%. Nach gut 2,2 Millionen ausgelieferten Transporter-Reifen in 2017 summierte sich der Lieferumfang 2018 auf knapp unter 2 Millionen Stück.

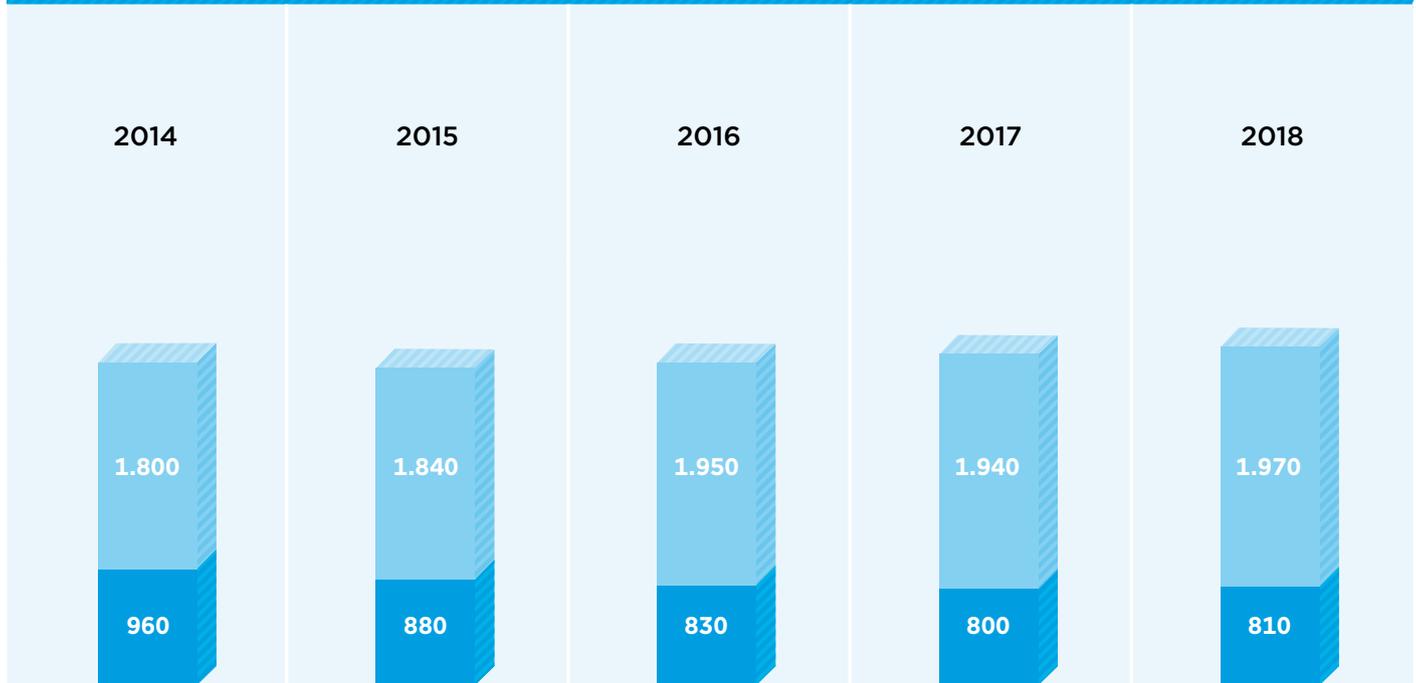
## Lkw-Reifen – neu und runderneuert

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 europäi-

sche Vorschriften besonderen Wert auf Kraftstoffersparnis, Sicherheit, Mobilität bei jeder Witterung und Emissionen.

Bei Lkw-Reifen wird deutlich, dass es sich bei Reifen grundsätzlich um ein Hightech-Produkt handelt, das höchste Leistungsanforderungen auf der kleinen Kontaktfläche zwischen Fahrbahn und Reifenprofil erfüllen muss. Umso mehr verwundert es bisweilen, dass auch beim Erwerb von Lkw-Reifen nicht die Qualität allein ausschlaggebend für die Kaufentscheidung ist. Auch dieses Reifensegment ist äußerst wettbewerbsintensiv und preisliche Vorteile

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



■ Runderneuerte Reifen

■ Neureifen

Quelle : wdk

kommen häufig als alleiniges Auswahlkriterium zum Zug. Die EU-Kommission hat 2018 allerdings reagiert und in Bezug auf die Einfuhr von Lkw-Reifen aus China den unlauteren Preiswettbewerb korrigiert und Antidumpingzölle verhängt. Das hat bereits 2018 zu einer Marktanteilskorrektur geführt und den deutschen Premium-Anbietern die Möglichkeit gegeben, den Fokus der Kunden beim Reifenkauf wieder stärker auf Qualitäts- und Leistungseigenschaften zu richten.

Deutschland ist als Transitland und größter Binnenmarkt in Europa auch für ausländische Transportunternehmer höchst attraktiv. Immer größer wird der Anteil am Transportvolumen in Deutschland, der durch ausländische Spediteure abgedeckt wird, d.h. im Umkehrschluss, dass Reifenersatz, der zwar in Deutschland anfällt, zunehmend im Ausland bedient wird. Durch diesen nicht neuen Trend ist der deutsche Ersatzmarkt in den letzten Jahren geschrumpft, obwohl die Transportumfänge gestiegen sind. Verstärkt wird dieser Effekt durch verbesserte Produkteigenschaften.

Bei Lkw-Reifen spielen neben Neureifen auch runderneuerte Reifen eine maßgebliche Rolle im Ersatzgeschäft. Der Unterbau von qualitativ hochwertigen neuen Reifen – die Karkasse – ist auch nach Abnutzung des Profils noch geeignet, in einem „zweiten Leben“ runderneuert und damit wieder hochwertig einsatzfähig gemacht zu werden. Durch die Verlängerung des Lebenszyklus leisten runderneuerte Reifen einen wichtigen Beitrag zu den Eckpfeilern einer Kreislaufwirtschaft: Wiederverwendung, Ressourcenschonung und Effizienz. Dennoch erlebt die Runderneuerungsbranche derzeit schwierige Zeiten. Preisgünstige neue Reifen – insbesondere Importe – verzerren die Wettbewerbsfähigkeit. Trotz einer sehr guten Konjunkturlage in 2018 stieg der Reifenersatzmarkt mit neuen und runderneuten Lkw-Reifen in Deutschland nur um 1,3% auf 2,77 Millionen Stück – neben den skizzierten Rahmen-

bedingungen sorgt eine fortschreitende Optimierung von Logistikprozessen für einen gestreckten Bedarf. Auch steigt der Fahrzeugbestand nur moderat.

Die Antidumpingzölle der EU-Kommission auf die Einfuhr chinesischer Lkw-Reifen traten Mitte des Jahres 2018 in Kraft. Nach Daten der Europäischen Statistikbehörde Eurostat ging die Einfuhr bis zum Jahresende um etwa 30% gegenüber 2017 zurück. Allerdings war deren Volumen in den Jahren 2008 bis 2017 auch von 200.000 Stück auf über 600.000 Stück gewachsen. 2018 nutzten andere Importeure das Vakuum. Insgesamt reduzierten sich 2018 die Einfuhren von Lkw-Reifen „nur“ um gut 11% auf etwas unter 600.000 Stück.

Die Runderneuerungsbranche in Deutschland profitierte nur partiell von diesem Rückgang der Einfuhren. Mit 806.000 Einheiten stieg der Sell-Out um 1,3%. Erfolgreicher waren die deutschen Neureifen-Hersteller. Hier konnten Marktanteile zurückerobert werden. Der Sell-In stieg um 6,4% auf 1,5 Millionen Lkw-Reifen.

Über die Produktionsentwicklung von schweren Nutzfahrzeugen am Standort Deutschland gibt es – bei mittlerweile nur noch zwei Herstellern – keine quantitativen Aussagen. Tendenziell muss davon ausgegangen werden, dass das Volumen nicht wächst. Zum einen greift der Trend zur Verlagerung deutscher Fertigung in lokale Märkte wachsender Weltregionen. Zum anderen gehen auch bei Lkw-Reifen Marktanteile der deutschen Anbieter in der Erstausrüstung an den ausländischen Wettbewerb verloren. In Europa sieht dieses Bild für 2018 etwas freundlicher aus. Der europäische Dachverband der Kautschukindustrie ETRMA veröffentlichte Anfang 2019 die Zahl von knapp 6,4 Millionen Lkw-Reifen in Europa für die Erstausrüstung, was einem Zuwachs gegenüber 2017 von etwa 4% entspricht.



## Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)

Rund 120 mittelständische Unternehmen bilden in Deutschland den Bereich der Hersteller technischer Produkte aus Kautschuk, TPE und elastomeren Sekundärrohstoffen ab. Die elastischen Eigenschaften werden nahezu in allen industriellen Anwendungen, im Bergbau und Baugewerbe, für Mobilität und bei Verbraucherprodukten benötigt und sorgen für eine Vielschichtigkeit der Kundenanforderungen, die eine extrem breite Produktpalette erfordern, aber auch ermöglichen. So ist es nicht verwunderlich, dass die deutsche Kautschukindustrie viele Unternehmen umfasst, die mit ihren Produktlösungen als Spezialisten, Nischenanbieter und „Hidden Champions“ auftreten. Entsprechend heterogen kann sich auch der Geschäftsverlauf dieser Unternehmen – mit dem Werkstoff Kautschuk als verbindendem Element – in einem Jahr darstellen. Die Abhängigkeit von Anwendungsbereich und Kundenstamm ist hoch. Insofern kann eine Beschreibung der Branchenkonjunktur nur die allgemeinen Trends, die Entwicklung in größeren Produktbereichen und eine aggregierte Datenanalyse umfassen.

Alle Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie teilen die Sorge um den Unternehmens- und Produktionsstandort Deutschland. Den fast ausschließlich mittelständisch und lokal geprägten Unternehmen macht die sinkende internationale Wettbewerbsfähigkeit zu schaffen. Dazu tragen viele Faktoren bei, die sich zuletzt ungünstiger dargestellt haben. Zu nennen ist vor allem der Arbeitskräftemangel in Deutschland, der mittlerweile nicht nur Fachkräfte betrifft. Mehr als 50 % der Unternehmen der Branche finden weder ausreichend noch geeignete Bewerber, die die ausgeschriebenen Stellen besetzen können. Das limitiert zum einen die Entwicklungsmöglichkeiten, stellt die Unternehmen zum anderen in der Frage des anstehenden Generationswechsels in der Belegschaft vor lokal kaum lösbare Aufgaben. Des Weiteren belasten die hohen Lohn- und Energiekosten sowie eine hohe Unternehmenssteuerlast. Hierbei handelt es sich um Kostenfaktoren, die weder im europäischen noch im globalen Kontext harmonisiert und zudem in Deutschland im

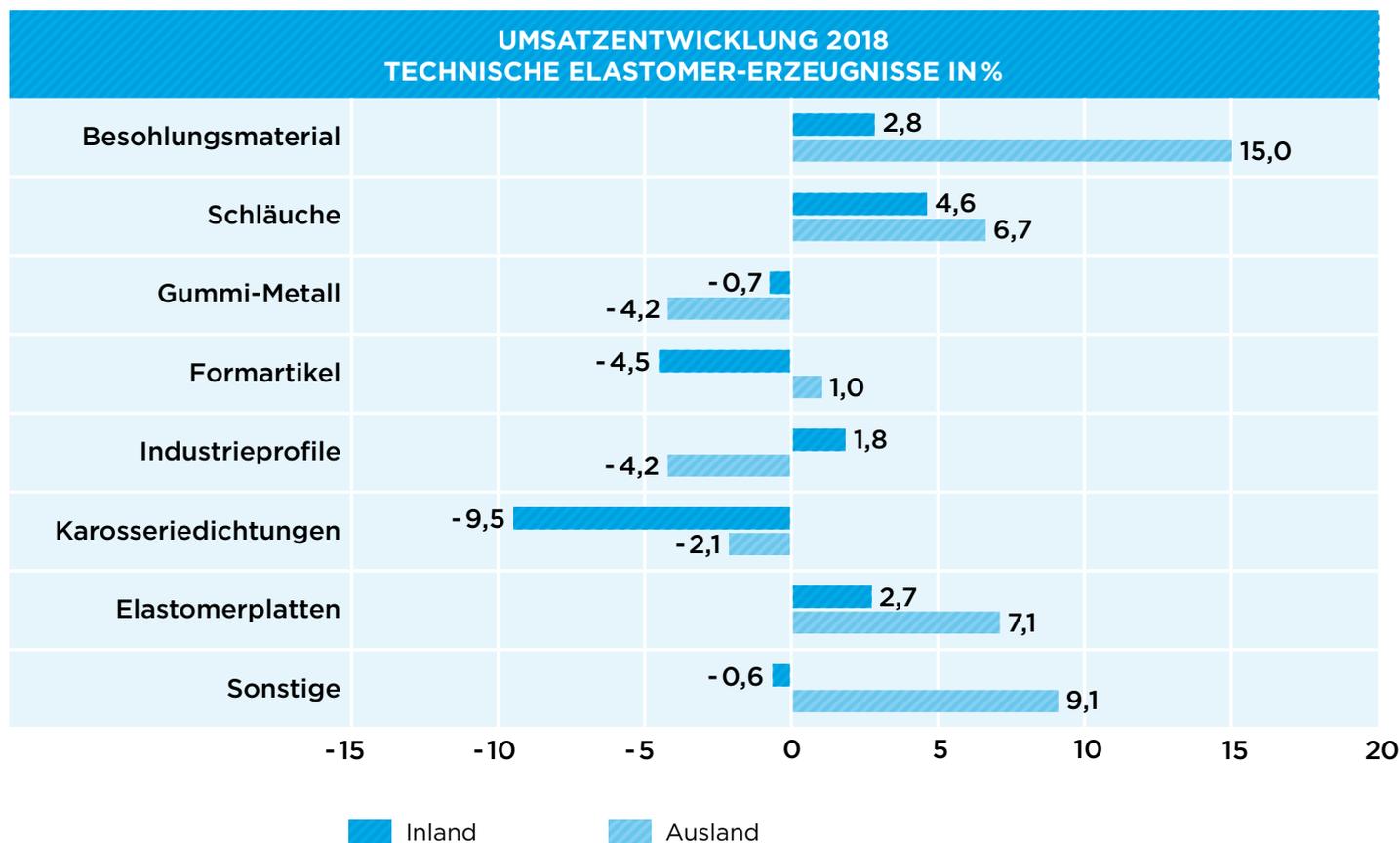
internationalen Vergleich sehr hoch sind. Selbst die Spezialisten, Nischenanbieter und „Hidden Champions“ spüren aktuell eine globale Intensivierung des Wettbewerbs, von dem sie hart getroffen werden.

Die Hoffnung richtet sich auf eine deutsche Wirtschaftspolitik, die den Mittelstand – als Garanten für Beschäftigung in Deutschland – zum einen kurzfristig durch wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen unterstützt, zum anderen aber auch die politischen Weichen für eine langfristige Perspektive stellt. Die standorttreuen Mittelständler der Kautschukindustrie teilen die gesellschaftlichen und ökologischen Ziele und stehen bereit, an deren Erreichung aktiv mitzuwirken. Dazu bedarf es eines wirtschaftspolitischen Umfeldes, das entsprechende Innovationen und Veränderungen befördert, d.h. eine finanzielle Entlastung von Investitionen sowie Forschung und Entwicklung zur Umsetzung der Anforderungen der gemeinsamen Zielsetzungen bei gleichzeitiger Überlebenschance der Unternehmen.

Eine grobe Einteilung der Hersteller von TEE fußt auf der Abnehmerstruktur. So können zwei große Kategorien unterschieden werden: die Zulieferer an die Automobilindustrie und die Unternehmen, die kein Automobilgeschäft haben. Für Letztere lässt sich generell sagen, dass 2018 ein hervorragendes Geschäftsjahr war, das allenfalls „Luxusprobleme“ bereithielt. Die Automobilzulieferer der Branche, die mehr als die Hälfte des gesamten TEE-Umsatzes tragen, haben dagegen im Jahresverlauf böse Überraschungen hinnehmen müssen. Im Ausmaß vollkommen unerwartet und von den Automobilherstellern so auch nicht kommuniziert, brach die Nachfrage im 3. Quartal 2018 deutlich ein.

Kautschukanwendungen für die Automobilbranche lassen sich weiter kategorisieren. Einen Großteil der Produkte umfasst man mit der Einteilung in Fluidsysteme, Schwingungstechnik, Formartikel und Karosseriedichtungen. Alle anderen automotiven Anwendungen wie Membrane,

# Non-automotive Produkte **verzeichnen Hochkonjunktur**, Automobilzulieferer erleben Einbruch im zweiten Halbjahr.



Motorendichtungen u.ä. sind in der Regel kundenindividuelle Anfertigungen und werden in einer Gruppe zusammengefasst.

Im 1. Halbjahr 2018 lief das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern nach Plan. Bereits 2017 mussten Anpassungen bei den Zulieferern vorgenommen werden, da die Fahrzeughersteller ihre Abrufe bei Dieselfahrzeugen reduziert und dafür die Losgrößen von Benziner-Modellen und anderen Antriebsarten erhöht hatten. Alle entsprechenden organisatorischen und logistischen Veränderungen waren durchgeführt worden. Zwar gab es warnende Stimmen, dass die Freigabe von Fahrzeugen nach dem neuen Prüfmodus WLTP zu Stockungen im Produktionsablauf bei vereinzelt Modellen führen würde, von mehr als einer leichten Abschwächung im 3. Quartal ging aber niemand aus. Im Rückblick ist man schlauer. Die Produktion in Deutschland brach deutlich ein und erholte sich auch im Jahresverlauf nicht mehr. Dazu kam eine international auf breiter Front schwächere Auslandsnachfrage am Jahresende.

Der Inlandsumsatz der Kfz-Zulieferer, der zum Halbjahr nur knapp unter dem starken Vorjaheresergebnis gelegen hatte, sank bis zum Jahresende auf ein Minus von über 5%. Der Exportumsatz — Ende Juni noch bei +7% — verlor an Dynamik, konnte aber einen Zuwachs von gut 5% erhalten. Der Gesamtumsatz sank damit allerdings 2018 um gut 1%.

Im Einzelnen konnte sich nur der Fluid-Bereich behaupten. Hier ist der Internationalisierungsgrad der deutschen Anbieter sehr hoch und die Abhängigkeit von den durch die Produktionsrückgänge am stärksten betroffenen deutschen Fahrzeugherstellern schlägt weniger durch. Alle anderen automotiven Anwendungsbereiche mussten zumindest im Inland Umsatzrückgänge verkraften. Bei Formartikeln und sonstigen automotiven Produkten und Systemen lagen die Exportumsätze noch über Vorjahr.

In den non-automotiven Geschäftsfeldern der deutschen Kautschukindustrie zeigte sich im Jahr 2018 allenfalls eine zum Jahresende abschwächende Dynamik. Das wurde von vielen Unternehmen sogar gerne in Kauf genommen, denn die hohe Nachfrage im 1. Halbjahr brachte das Gros der Unternehmen an ihre Kapazitätsgrenzen sowohl bei Personal als auch bei Materialien und Fertigungskapazitäten. Bei industriellen Anwendungen stützte die gute Konjunktur der wesentlichen Abnehmerbranchen Maschinenbau und Elektrotechnik. Baunahe Bereiche profitierten von der Investitionsfreudigkeit sowohl privater als auch gewerblicher und öffentlicher Bauherren. Verbraucherprodukte fanden dank der ausgeprägten Kaufbereitschaft der Privathaushalte starken Absatz. Im Geschäft mit dem technischen Handel berichteten viele Unternehmen von historischen Rekordumsätzen. In Summe stieg der Inlandsumsatz um 3,4% und der Auslandsumsatz um 5,8%.

In der aggregierten Branchen-Übersicht stehen für 2018 somit 3,8 Milliarden Euro Umsatz im Inland 2,9 Milliarden Euro im Exportgeschäft gegenüber — insgesamt 6,7 Milliarden Euro (+1,8%). Von den maßgeblichen Produktgruppen steigerten Fluidsysteme den Umsatz um rund 40 Millionen Euro auf etwa 720 Millionen Euro im In- und Ausland. Nach 990 Millionen Euro Umsatz in 2017 erreichte das Geschäft mit Schwingungstechnik 2018 ein Volumen von 970 Millionen Euro. Starke Rückgänge — weil sehr automobilastig — gab es bei Karosseriedichtungen. Nach 675 Millionen Euro Umsatz in 2017 erwirtschafteten die beteiligten Unternehmen der Branche in 2018 noch 635 Millionen Euro. Der Formteile-Bereich, der 2017 erstmals nach Jahren ein Umsatzplus verzeichnet hatte, ging 2018 auf 320 Millionen Euro zurück (-2,7%). Ein starkes Auslandsgeschäft brachte für alle anderen Produkte insgesamt ein Umsatzplus von 3,3%. Das Inlandsgeschäft ging parallel um 0,6% zurück. Die Vielfalt der Branche zeigt sich in dieser großen Gruppe. 60% des gesamten TEE-Umsatzes wird hier erwirtschaftet.



# DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE 2019

## Rahmenbedingungen

Einige der Rahmenbedingungen für die deutsche Kautschukindustrie haben keinen ausschließlichen Einfluss auf das Jahr 2019, sondern sind sich fortschreibende Trends oder markieren Meilensteine des Wandels in der industriellen Wertschöpfungskette. Andere hingegen, beispielsweise die Kostenentwicklung bei Rohstoffen und Personal oder der Investitionszwang durch Abweichungen von den Produktionsplänen, beeinflussen spezifisch das Jahresergebnis.

Im Einzelnen lassen sich die Entwicklungen der wichtigsten, die Geschäftsentwicklung 2019 unmittelbar tangierenden, Einflussfaktoren folgendermaßen skizzieren.

Die gesamtwirtschaftlichen Perspektiven haben sich zuletzt immer deutlicher eingetrübt und Politik und Experten dazu gebracht, die Prognosen für das Wirtschaftswachstum deutlich nach unten zu revidieren. Zuerst kappte die OECD Anfang März 2019 die alten Vorhersagen, dann

warnte die IWF-Chefin Christine Lagarde, dass sich die Weltwirtschaft in einer heiklen Phase befindet. Wegen der anhaltenden Handelsspannungen wird sich die Wirtschaftsgeschwindigkeit in rund 70% der Länder der Erde verlangsamen. Und Anfang April hat auch das deutsche Frühjahrgutachten – die Gemeinschaftsdiagnose der führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute – das BIP-Wachstum in Deutschland für 2019 deutlich auf 0,8% reduziert.

Leichte Bremsspuren bei der Nachfrage aus den wichtigsten industriellen Abnehmerbranchen wie Maschinenbau und Elektrotechnik sind erkennbar und auch die Exporte weisen nicht mehr die Dynamik des starken Vorjahres auf. Nichtsdestotrotz ist in diesen Industriebranchen auch 2019 mit Wachstum zu rechnen. Große Sorgen bereitet hingegen die Entwicklung in der deutschen Automobilindustrie. Zwar berichtet der VDA von einem starken deutschen Pkw-Markt im 1. Quartal 2019, dies bezieht sich

aber allein auf stabile Neuzulassungen. Die Produktion ist dagegen um 10 % gefallen und das lastet schwer auf den Aufträgen der Automobilzulieferer in der Kautschukindustrie. Für diesen gewichtigen Bereich der deutschen Kautschukindustrie hat sich jetzt schon eine Hypothek für das Gesamtjahr aufgebaut, die schwerlich zu kompensieren ist. Ob das Jahr für die deutsche Fahrzeugindustrie noch einen Aufschwung bereithält, ist fraglich. Aktuell muss von Rückgängen auf allen automobilen Leadmärkten inklusive Deutschland ausgegangen werden. Besser sieht es in der Bauwirtschaft und bei Verbraucherprodukten aus. Bauaufträge und Baubedarf sind weiterhin in hohem Umfang vorhanden. Eine Verschlechterung auf dem Arbeitsmarkt ist zwar mittelfristig zu befürchten, für 2019 aber noch nicht zu erwarten. Das hält die Kaufkraft hoch.

Insgesamt ist der Rohstoffmarkt für die Produkte der deutschen Kautschukindustrie durch hohe Volatilität gekennzeichnet. Im Einzelnen sehen die aktuellen Tendenzen für 2019 wie folgt aus: Bei Naturkautschuk sind die Preise zum Jahresbeginn aufgrund von Gerüchten über zerstörte Kautschukplantagen in Thailand, leeren Lagern in China sowie angesichts der Wintering-Phase deutlich gestiegen. Für Mitte des Jahres wird angesichts eines Angebotsüberschusses aber mit Entspannung gerechnet. Allerdings dürften die Preise insgesamt höher als 2018 liegen. Bei Synthetikautschuken sollte eine schwächere Nachfrage für Entspannung sorgen. Der Ölpreis steigt seit Beginn des Jahres 2019 deutlich an. Die Krise in Libyen und die mögliche Blockade des Hafens in Tripolis, die starke Förderzurückhaltung Saudi-Arabiens sowie eine reduzierte Ölförderung in den USA sind Treiber einer weiteren Verknappung. Es sieht nicht nach einem neuerlichen Preisverfall aus. Das hat entsprechende Auswirkungen auf die ölabhängigen Rohstoffe der Kautschukindustrie. Sorge bereitet die Verfügbarkeit von Silikon-, Fluor- und Chloropren-Kautschuk. Eine Verbesserung der Versorgungslage ist im laufenden Jahr nicht abzusehen.

Der Blick auf deutlich steigende Investitionen bedingt durch die Veränderungen in der Automobilindustrie sowie getrieben von Anforderungen aus der Digitalisierung von Prozessen und Produkten und nicht zuletzt deutlich erhöhten Zertifizierungsanforderungen (z. B. Nachhaltigkeit, IT-Sicherheit) verdeutlicht, dass die Branche auch die mittel- und langfristigen Herausforderungen erkannt hat und sich entsprechend strategisch wappnet. Vorreiter der technologischen Veränderungen ist – vielleicht auch selbstverschuldet und gezwungenermaßen – die deutsche Automobilindustrie. Hier ist der Richtungskampf zwischen Technologieoffenheit und fokussierter Hinwendung zur Elektromobilität entbrannt. Die Automobilzulieferer der Branche müssten eigentlich auf beide „Pferde“ setzen und gleichzeitig die bestehenden Technologien pflegen. Das ist ein Spagat, der kaum zu meistern ist. Auf jeden Fall ist eine faire und partnerschaftliche Zusammenarbeit, die beiderseitiges Auskommen ermöglicht, ebenso unabdingbar wie ein wirtschaftspolitischer Rahmen, der die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland stärkt.

Die deutschen Wirtschaftsforscher haben in Frühjahrsgutachten darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung dringend die heimischen Standortbedingungen verbessern muss, denn Einfluss auf die externen Faktoren der globalen Konjunkturentwicklung sowie die internationale Handelspolitik hat sie kaum. Der Abbau von Steuernachteilen der Unternehmen, die Beseitigung mangelnder Arbeitsanreize im Steuer- und Transfersystem, die Entlastung bei den Energiepreisen und eine Investitions- und F&E-Förderung stehen auf der To-do-Liste. Auch die Arbeitskosten am Standort Deutschland sind nicht außer Acht zu lassen. Neben Tarifabschlüssen, die sich am Produktivitätswachstum orientieren, darf der Staat auch die Abgabenbelastung nicht uferlos nach oben treiben.

# Umsatzwachstum möglich, auch wenn Plandaten verfehlt werden.

## Situation zum Jahresbeginn

Im 1. Quartal 2019 verbuchte die deutsche Kautschukindustrie in Summe ein Umsatzplus. Das gelang trotz eines sehr unerfreulichen Geschäftsverlaufs bei den Automobilzulieferern der Branche, weil sowohl das Reifen-Ersatzgeschäft als auch der Non-Automotive-Sektor technischer Produkte gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal zulegen konnte. Außer in der Automobilindustrie liefen auch die Exportgeschäfte für die Unternehmen der Branche noch rund. Sicherlich spielte gerade im Reifen-Ersatzgeschäft und bei baunahen Produkten die Witterung eine Rolle. Im Vergleich zu 2018 setzte die Sommerreifen-Saison früher ein und die Anzahl an Schlechtwettertagen in der Bauwirtschaft war äußerst überschaubar.

Die Frühindikatoren der deutschen Kautschukindustrie weisen auf ein schwächeres 2. Quartal hin. Der Auftragszugang zeigt sich verhalten. Dies dürfte auf die Verunsicherung der Abnehmer nach den jüngsten negativen Konjunkturprognosen zurückzuführen sein. Für technische Produkte besteht aber aktuell kein Anlass, einen Order-Einbruch befürchten zu müssen. Das stockende Geschäft mit China betrifft in erster Linie die Automobilzulieferer – im Non-Automotive-Sektor sind die Exportaussichten auch auf Jahresfrist gesehen derzeit solide.

Untermauert wird diese Perspektive durch die aktuellen Produktionsprognosen der wichtigen Abnehmerbranchen

Maschinenbau und Elektrotechnik, die zwar eine abgeschwächte Dynamik voraussagen, aber dennoch immer noch Wachstum. Zudem steigen die Bauinvestitionen in Deutschland und für Verbrauchsgüter sind weiterhin Kaufkraft und Konsumlaune der Privathaushalte gegeben.

In der Automobilindustrie ruht die Hoffnung auf dem 2. Halbjahr. Das gilt sowohl für Deutschland als auch für den aktuell stark schwächelnden Nachfragemarkt in China. In 2018 verzeichnete das 2. Halbjahr einen starken Einbruch, so dass zumindest ein Basiseffekt möglich scheint. Die bei Geschäftsabschluss vereinbarten Lieferungen werden allerdings dadurch nicht erreicht. Das Kfz-Zulieferergeschäft wird sicher unter den Planungen verlaufen, im unterjährigen Umsatzvergleich könnte das Bild aber etwas besser aussehen.

Gleiches gilt für die Reifen-Erstausrüstungslieferungen. Im Ersatzgeschäft erwarten Marktexperten eine leichte Belebung gegenüber 2018. Insbesondere bei Lkw-Reifen dürften die ganzjährig greifenden Antidumpingzölle auf die Einfuhr chinesischer Marken positive Auswirkungen für die lokalen Anbieter haben. Die im 1. Quartal 2019 bereits eingetretenen steigenden Materialkosten der mengenmäßig bedeutenden Rohstoffe Naturkautschuk, SBR und Ruß dürften sich in den Verkaufspreisen spiegeln und für einen zusätzlichen Umsatzschub sorgen.

## ECKDATEN DER KAUSCHUKINDUSTRIE

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Kautschukverbrauch</b> (wdk)					
- in 1.000 t	680	672	675	707	678
- Index 2015 = 100	101	100	100	105	101
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 5,2	- 1,2	+ 0,4	+ 4,7	- 4,1
<b>Beschäftigte</b> (Stat. Bundesamt)					
- in Personen	75.850	75.300	74.800	75.000	75.100
- Index 2015 = 100	101	100	99	100	100
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 1,0	- 0,7	- 0,7	+ 0,3	+ 0,1
<b>Herstellung</b> (wdk)					
- in 1.000 t	1.565	1.555	1.545	1.575	1.545
- Index 2015 = 100	101	100	99	101	99
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 1,6	- 0,6	- 0,6	+ 1,9	- 1,9
<b>Umsatz</b> (wdk + Stat. Bundesamt)					
- in Mio. €	11.320	11.560	11.265	11.740	11.435
- Index 2015 = 100	98	100	97	102	99
- Veränderung zu Vj. (%)	- 1,9	+ 2,1	- 2,6	+ 4,2	- 2,6
<b>Einfuhr</b> (Stat. Bundesamt)					
- in 1.000 t	1.933	1.979	2.138	2.033	2.059
- Index 2015 = 100	98	100	108	103	104
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 5,7	+ 2,4	+ 8,0	- 4,9	+ 1,3
<b>Ausfuhr</b> (Stat. Bundesamt)					
- in 1.000 t	1.528	1.567	1.653	1.696	1.747
- Index 2015 = 100	98	100	105	108	111
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 2,1	+ 2,6	+ 5,5	+ 2,6	+ 3,0

## Aussichten für die Kautschukindustrie

Mit einem über Vorjahr liegenden 1. Quartal 2019 auf der Habenseite und der Aussicht auf ein stabiles 2. Halbjahr wird die sich für das 2. Quartal andeutende Delle im Geschäftsverlauf bei den Herstellern non-automotiver technischer Gummiprodukte für industrielle Anwendungen kompensiert werden können. Mit Bau- sowie Verbraucherprodukten ist eine Umsatzsteigerung in 2019 ganzjährig möglich. Das Reifenersatzgeschäft verspricht einen moderaten Zuwachs. Die deutsche Kautschukindustrie dürfte damit als Branche insgesamt Umsatzeinbußen bei den Reifen-Erstausstattungslieferungen und im Automobilzulieferer-Geschäft kaschieren können. Über alle Produktsparten hinweg scheint ein Umsatzplus von 2% für das Jahr 2019 möglich.

Im Jahresdurchschnitt tendenziell steigende Rohstoffkosten lassen dabei eine gegenüber dem Mengenabsatz überproportionale Umsatzausweitung erwarten.

Kritisch wird es auf der Ertragsseite. Die Automobilzulieferer werden 2019 Umsätze unter Plan erwirtschaften, aber dennoch ihre auf mehr Umsatz und Absatz ausgelegten Kapazitäten vorhalten müssen. Die vielen neuen technologischen und zusätzlichen regulatorischen Anforderungen müssen weiterhin erfüllt werden. Gleiches gilt – bei etwas besserer Geschäftslage – für die anderen Unternehmen der Branche. Allein die operativen und strategischen Anforderungen in den Unternehmen werden die Erträge 2019 bis an die Schmerzgrenze belasten.

## Flagge zeigen

Deutschland ist als international wettbewerbsfähiger Standort gefährdet. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen kontinuierlich verschlechtert. Insbesondere die hohen Kosten für Arbeit und Energie sowie die Unternehmensbesteuerung haben das internationale Ranking verschlechtert. Das darf nicht mehr auf die leichte Schulter genommen werden. Zu deutlich sind die Warnzeichen – zunehmende Ankündigungen großer Unternehmen zu Produktions-Stilllegungen und massivem Personalabbau in Deutschland sind die Vorzeichen der Entwicklung im Mittelstand. Deutschland muss sich jetzt entscheiden, ob es die Ausgewogenheit zwischen Industrie und Dienstleistungs-Sektor, die seit 1949 Garant für einen hohen Lebensstandard und für Freiräume zur individuellen Lebensgestaltung ist, aufgeben möchte.

Wenn auch nicht im Jahr 2019, so ist dennoch abzusehen, dass die aktuellen globalen Tendenzen des politischen und gesellschaftlichen Verhaltens in für die Weltwirtschaft maßgeblichen Ländern unweigerlich zu einem markanten Ein-

schnitt in der Wirtschaft führen werden. Irgendwann überdreht die Spirale aus Protektionismus, Geltungssucht und Populismus – ein erschreckendes Szenario. Es gibt Lösungen für die Herausforderungen der Zukunft, die im gemeinsamen Dialog und Diskurs beschlossen und gesellschaftlich für alle verträglich umgesetzt werden können. Die deutsche Industrie ist dabei nicht Gegner und Verhinderer, sondern ganz im Gegenteil Träger eines fließenden und sozialverträglichen Wandels. Populisten, die die Gesellschaft gegen die Industrie aufbringen, muss Einhalt geboten werden. Und die Bundesregierung muss sich an Fakten orientieren und danach gestalten – auch durch ihre Oberbehörden. Die deutsche Kautschukindustrie steht zum konstruktiven Dialog bereit und möchte eine nachhaltige Zukunft mitgestalten. Sie wird auf diesem Weg Garant für Arbeitsplätze und Standorttreue sein – wenn sie wettbewerbsfähig bleibt. Konkret heißt das für die Politik: Die große Koalition hat lange genug die Hände in den Schoß gelegt. Jetzt ist Zeit für planvolles Vorgehen, Aktionismus ist überflüssig. Es ist fünf vor zwölf und damit höchste Zeit.

# 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