

DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE 2017/2018

WOHIN GEHT DIE REISE?

Die Kautschukbranche und ihre Produkte stehen für Bewegung. Doch auch die Richtung dieser Bewegung muss stimmen. Die deutsche Kautschukindustrie hat vor wenigen Jahren in ihrer „Agenda 2022“ die mittel- und langfristigen Entwicklungsszenarien für die Branche analysiert, die allgemeinen Rahmenbedingungen sowie die Entwicklung in den verschiedenen Produktgruppen. Viele der Analysen und der Projektionen haben auch heute Bestand. Aber: die Volatilitäten nehmen dramatisch zu.

Dies beginnt mit zunehmend autokratisch agierenden politischen Entscheidern – mit entsprechenden globalen Auswirkungen: eine neue zentrale und auf unbegrenzt gewählte Führerfigur in China, Russland weitere 6 Jahre unter der bisherigen Präsidentschaft, die USA geleitet durch die Maxime „America First“. Aber auch im unmittelbaren Umfeld Europas und Deutschlands haben Autokraten ihre politische Macht ausgebaut. Die auf Einzelpersonen und deren Machterhalt zugeschnittene Politik – auch und insbesondere die entsprechende Wirtschafts- und Handelspolitik – wird immer emotionaler, sprunghafter und unberechenbarer. Tabus werden gebrochen, das bisher Undenkbare wird salonfähig.

Stellen wir in Deutschland dieser internationalen Entwicklung politische und wirtschaftliche Stabilität entgegen?! Die Bundestagswahl 2017 und die Erfahrungen mit der anschließenden 5-monatigen Regierungsbildung lässt aus Sicht der Kautschukindustrie zumindest Fragen am politischen Gestaltungswillen deutscher Mandatsträger zu. Eigenes politisches Überleben scheint Priorität vor der Übernahme von (Regierungs-)Verantwortung zu genießen. Und auch das Ergebnis der Koalitionsverhandlungen 2018 stellt die Wirtschaft vor Rätsel. Mit großer Ernüchterung hat die Kautschukindustrie festgestellt, dass die deutsche Wirtschaft zwar Träger der aktuellen wirtschaft-

lichen Stabilität Deutschlands ist, dass ihr Fortbestand und die Sicherung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit im Koalitionsvertrag aber quasi ausgeblendet wird.

Die deutsche Kautschukindustrie sieht sich auch innerhalb ihrer Wertschöpfungskette Volatilitäten ausgesetzt. So begann 2017 mit ungekannten Preisausschlägen bei den Rohstoffen – mehr dazu im folgenden Bericht. Im Produktsegment der Automobilzulieferer ergaben und ergeben sich ungeahnte Nachfrageschwankungen, bedingt durch die öffentliche Diskussion über die Zukunft des Diesels. Dazu kamen plötzliche Handelshürden für Kautschukerzeugnisse – z. B. beim Export von Baby-Care- und Agrarprodukten nach China. Im März 2018 hat die globale Diskussion um Protektionismus und Freihandel nochmals massiv an Fahrt aufgenommen.

Unter optimistischen Annahmen – und die deutsche Kautschukindustrie und ihr Verband sind unverbesserliche Optimisten – werden die vorgenannten Volatilitäten und Unwägbarkeiten die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Branche 2018 nicht wesentlich beeinträchtigen. Damit wären auch die in der „Agenda 2022“ skizzierten Wachstumsszenarien realisierbar und das laufende Jahr wird ein erfolgreiches Jahr für die Kautschukindustrie und ihre Beschäftigten.

Eines ist klar: Kautschuk, Gummi, Elastomere sind unverzichtbar. Die EU-Kommission hat Naturkautschuk deshalb 2017 neu in die Liste kritischer Rohstoffe der EU aufgenommen. Denn egal wo die Reise hingehet, das Ziel erreichen wir nur mit unseren Produkten: Rubber – We move our World!

(www.wemoveourworld.com)



DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM ÜBERBLICK

Geschäftsverlauf

Die konjunkturellen Eckdaten des Wirtschaftsjahres 2017 für die deutsche Kautschukindustrie sehen auf den ersten Blick durchweg positiv aus. So konnte der Branchenumsatz um 4,2% auf 11,74 Milliarden Euro ausgeweitet werden. Das Umsatzplus der Branche setzte sich 2017 gleichermaßen aus einem Zuwachs im Inlandsgeschäft und einem Exportanstieg zusammen.

Die Inlandsinvestitionen zogen spürbar an, die Kapazitätsauslastung stieg und Produktion und Beschäftigung konnten leicht zulegen. Im Detail stellt sich die Branchensituation aber deutlich komplexer dar und offenbart eine Vielzahl struktureller Herausforderungen für die überwiegend mittelständischen Unternehmen.

Sowohl die Reifenhersteller als auch die Hersteller von Technischen Elastomer-Erzeugnissen (TEE) konnten den Umsatz im Jahr 2017 erhöhen. Ausschlaggebend für das Umsatzplus waren eine Absatzsteigerung sowie massive

Rohstoffpreiserhöhungen im 1. Halbjahr. Die Verkaufserlöse wurden entsprechend auch durch die Rohstoffpreise bestimmt.

Diese Gesamtmarktbeobachtung trifft in Summe auf die Branchenentwicklung zu, setzt sich aber aus hochgradig heterogenen Einzelentwicklungen der Unternehmen der Branche zusammen. So finden sich dynamische Entwicklungen von Nischenanbietern und „Hidden Champions“ genauso wie deutlich rückläufige Ergebnisse bei angestammten deutschen Mittelständlern mit hohem internationalem Wettbewerbsdruck.

Das Inlandsgeschäft bestimmt für die Reifenhersteller im Wesentlichen das Geschäftsergebnis. Der Stückabsatz an die Erstausrüstungskunden und in die Distribution im Endverbrauchermarkt (Ersatzbedarf) konnte 2017 nur marginal erhöht werden. Das Reifengeschäft in Deutschland bzw. in Europa weist einen hohen Sättigungsgrad auf.

Absatzausweitungen einzelner Unternehmen gehen in einem Verdrängungswettbewerb zu Lasten der Konkurrenz. Die Vielzahl zusätzlicher Anbieter insbesondere aus China verschärft diese Situation kontinuierlich.

Für die Hersteller von TEE — überwiegend industrielle Zulieferer — erweist sich die gute Binnenkonjunktur in der Bauwirtschaft und beim Maschinenbau als stabile Stütze des Inlandsgeschäfts. Die Aufträge aus der Automobilindustrie konnten dagegen im Inland nicht an das Vorjahr heranreichen. Kompensation brachten zum Teil kräftig steigende Bestellungen von europäischen Handelspartnern sowie eine insgesamt gegenüber 2016 verbesserte Weltkonjunktur.

Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)

2017 kamen die wesentlichen Impulse für den Absatz von TEE aus den non-automotiven Sektoren der Branche. Das war 2016 noch anders. Aber in erster Linie der deutsche Maschinenbau und die Elektroindustrie konnten die Schwächephase des Vorjahres überwinden und 2017 die inländische Produktion steigern. Das brachte auch für die deutsche Kautschukindustrie ein spürbares Auftragsplus.

Zwei weitere Absatzmärkte sorgten zusätzlich für eine positive Geschäftstätigkeit der Kautschuk verarbeitenden Unternehmen. Zum einen floriert die deutsche Bauwirtschaft dank niedriger Zinsen und steigenden Wohnungsbedarfs, zum anderen hat sich die deutsche Kautschukindustrie im Bereich von Endverbraucherprodukten breiter aufstellen können. Dank des elastomeren Werkstoffs TPE konnten neue Produkte ins Branchenportfolio aufgenommen werden und bei einem hohen Beschäftigtenstand mit steigenden Reallöhnen in Deutschland auch Nachfrage generieren.

Der automotive Sektor in Deutschland konnte nicht mit dieser positiven Entwicklung Schritt halten. Die inländische Fahrzeugproduktion sank 2017. Zudem erforderten die fortschreitenden Veränderungen im Produktionsmix der deutschen Autobauer hohe Investitionen in Anlagen, Pro-

Für das laufende Jahr erwartet die Branche eine Verschärfung der existenziellen Anforderungen an die Unternehmensausrichtung. Insbesondere der Investitionsbedarf ist enorm.

Hilfreich ist der anhaltend positive gesamtwirtschaftliche Konjunkturzyklus. Eine abrupte Beendigung der hohen globalen Nachfrage könnte fatale Folgen für die Unternehmen der Branche haben. Insofern fällt dem wirtschaftspolitischen Kurs der neuen Bundesregierung eine hohe Bedeutung und Verantwortung für den Erhalt der mittelständischen deutschen Industrie zu.

zesse, Strukturen und in Forschung und Entwicklung. Während der niedrigere Produktionsumfang auf den Um- und Absätzen der Unternehmen der Branche lastete, schmälerte der Investitionszwang die ohnehin knappen Margen der Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie.

Die in 2017 stärkste Veränderung des Produktionsverhaltens der Fahrzeugbauer (OEM) betraf die Motorisierung der in Deutschland gefertigten Modelle. Einem massiven Rückgang der Dieselnachfrage in Deutschland stand eine erhöhte Produktion von mit Benzin angetriebenen Fahrzeugen gegenüber und erhöhte den Bedarf entsprechender Zulieferkomponenten bei gleichzeitiger Reduzierung geplanter Zulieferteile für Dieselfahrzeuge — die entsprechenden organisatorischen Umstellungen bei den Zulieferern bezüglich Einkauf, Logistik und Prozess erhöhten die Kostenbelastung spürbar.

Ähnlich wie im Reifensektor stagnierten die Inlandsabsätze von elastomeren Kfz-Zulieferteilen und der Umsatzzuwachs hielt sich, gemessen an den Steigerungen in den anderen Produktbereichen und angesichts der massiven Rohstoffverteuerungen, mit +3,2% auf 2,11 Milliarden Euro in Grenzen.

Kompensation brachte das durchweg positiv verlaufende Auslandsgeschäft. Nahezu in allen Weltregionen wuchs die Wirtschaft und damit auch die Nachfrage nach Kautschukprodukten „made in Germany“. Das betraf insbesondere auch zuvor kriselnde Regionen wie Russland und Lateinamerika.

Insgesamt stieg der Auslandsumsatz der Branche um 6,3%. Dadurch konnten die Reifenhersteller die bestehenden Produktionen besser auslasten und den Exportumsatz – überwiegend konzerninterne Lieferungen – um fast 9%

steigern. Bei TEE erhöhte sich der Umsatz im Branchendurchschnitt um 5,4%, dabei leicht überproportional für automotiv Zulieferteile. Mit Komponenten und Systemen zur Schwingungsdämpfung, Abdichtung von Türen und Scheiben, Schläuchen zum Transport von Kühl-, Brems- und Kraftstoff-Flüssigkeiten sowie mit einer Vielzahl weiterer elastomerer Lösungen konnte der Exportumsatz um 5,8% auf knapp 1,5 Milliarden Euro gesteigert werden. Protektionistische Einfuhrhemmnisse nach China bremsten im non-automotiven Bereich die Dynamik der Exporte, die trotzdem um 4,8% zulegen konnten.

UMSATZ 2017 ELASTOMER-ERZEUGNISSE

	INLAND		AUSLAND		GESAMT	
	Mio. €	± %	Mio. €	± %	Mio. €	± %
Bereifungen	4.075	+ 2,0	1.065	+ 8,7	5.140	+ 3,3
Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)	3.850	+ 4,6	2.750	+ 5,4	6.600	+ 4,9
Gesamt	7.925	+ 3,3	3.815	+ 6,3	11.740	+ 4,2

Bereifungen

Im Jahr 2016 war der Umsatz der Reifenhersteller zurückgegangen, obwohl der Mengenabsatz als Summe aus Erstausrüstungs- und Ersatzbedarfslieferungen leicht gesteigert werden konnte. Ausschlaggebend waren in dem Jahr niedrige Rohstoffkosten, die an die Abnehmer weitergegeben wurden. 2017 haben sich die Voraussetzungen gedreht. Der Stückabsatz blieb unter Vorjahr. Aber die Rohstoffkosten für Reifen — insbesondere für Naturkautschuk, SBR und Ruß — stiegen phasenweise exorbitant. Dagegen wirkt der Umsatzzuwachs von 3,3% auf 5,14 Milliarden Euro eher zu gering. Zumal da der maßgebliche Inlandsumsatz nur um 2,0% ausgeweitet werden konnte. Der Exportumsatz stieg zwar um fast 9%, da es sich aber überwiegend um konzerninterne Verrechnungen handelt, ist die Bedeutung für den Geschäftsverlauf gering. In der arbeitsteiligen Produktionsvernetzung der internationalen Reifenkonzerne fertigen die deutschen Standorte Premiumreifen, die konzernintern verteilt und dann global, jeweils über die lokalen Vertriebsorganisationen, an den Kunden gebracht werden.

Mittlerweile ist auch die Reifenerstausrüstung für die europäischen Produktionsstätten der deutschen Autobauer ein international hart umkämpftes Geschäft. Immer öfter können sich auch außereuropäische Reifenhersteller Erstausrüstungs-Chargen im zunehmend kosten- statt qualitätsorientierten Ausschreibungswettbewerb der OEM's sichern. In Verbindung mit einem im Jahr 2017 in Summe — wegen einer niedrigeren Fahrzeug-Produktion im Inland sowie dem zunehmenden Verzicht auf einen vollwertigen Ersatzreifen zum Zweck einer Gewichtsreduktion neuer Modelle — gesunkenen Gesamtvolumen ergab sich 2017 ein Mengenrückgang der Erstausrüstungslieferungen der deutschen Reifenindustrie.

Das prägnanteste Beispiel für die Strukturveränderungen im Reifenersatzgeschäft ist die rasante Entwicklung bei

Ganzjahresreifen. 2017 stieg der Verkauf dieser Reifen um fast 20%. Für den Umsatz der Reifenhersteller wirkte dieser Trend leicht positiv, da Ganzjahresreifen durch ihre Wintereigenschaften höhere Herstellkosten verursachen, was sich in den Verkaufserlösen widerspiegelt. Für den Gesamtumsatz ist der Ganzjahresreifen-Trend hingegen ohne Wirkung. Ganzjahresreifen kannibalisieren den Verkauf klassischer Sommer- und Winterreifen.

Ein sehr starker Dezember brachte für das Jahr 2017 in Summe noch einen beachtlichen Sell-Out-Zuwachs für Consumer-Reifen von 1,6% auf 51,234 Millionen Reifen. Danach hatte es Ende November noch nicht ausgesehen. Eine winterliche Witterung und zwei Arbeitstage mehr als im Vorjahr ließen den Dezember zu einem rekordverdächtigen Verkaufsmonat für Winter- und Ganzjahresreifen werden.

Es zeigte sich deutlich, dass eine winterliche Witterung die Verbraucher dazu bringt, anstehenden Ersatzbedarf nicht zu schieben, wie es bei den milden Wintern in den letzten Jahren ungeachtet des Zustands der Reifen üblich war. Sicherheitsbedenken bei einer niedrigen Restprofiltiefe der Reifen greifen offenbar erst bei winterlichen Straßenverhältnissen und werden ansonsten eher außer Acht gelassen.

Positiv auf das Winterreifengeschäft wirkten sich auch die hohen Neuzulassungszahlen bei Pkw und Transportern, insbesondere bei SUV-Fahrzeugen, aus. Dazu kamen 2017 ein steigender Fahrzeugbestand, eine konstant hohe Fahrleistung pro Fahrzeug und ein positives gesamtwirtschaftliches Umfeld mit einem hohen Beschäftigungsgrad. Bei Transportern boomt zusätzlich der gewerbliche Verteilerverkehr in der innerstädtischen und regionalen Paketzustellung. Allerdings blieb der Ersatzbedarf an Lkw-Reifen 2017 hinter dem Volumen des Jahres 2016 zurück.

Handelspartner

Die Top 10 der internationalen Exportpartner der deutschen Kautschukindustrie haben sich 2017 im Vergleich zum Vorjahr nur an einer Position verändert. Die Tschechische Republik und Spanien haben an den Positionen 9 und 10 die Plätze getauscht. Der Export von Kautschukprodukten in die Tschechische Republik konnte 2017 um 10 % ausgeweitet werden, der nach Spanien deutlich moderater um 1,5%. Dass beide Veränderungsraten positiv sind, ist charakteristisch für die Exportmöglichkeiten der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie im Jahr 2017. In nahezu allen Ländern und Regionen der Welt zeigte sich die Wirt-

schaft robust oder nach Krisenjahren erholt, beispielsweise in Russland und Lateinamerika. Das wertmäßige Exportplus von 5,4%, das die Branche 2017 verbuchen konnte, basierte auf einer breiten internationalen Nachfrage.

An der Spitze des Rankings der deutschen Exportpartner standen 2017 unverändert in dieser Reihenfolge Frankreich, die USA, Großbritannien und China. Insgesamt stieg der Absatz in Tonnage der deutschen Ausfuhren von Kautschukprodukten 2017 um 2,6%.



Quelle : Statistisches Bundesamt

Bei den Einfuhren von Kautschukwaren standen der Absatz in Tonnage und der damit verbundene Umsatz in einem größeren Missverhältnis. Eine höhere Wertigkeit der eingeführten Kautschukprodukte im Vergleich zum Vorjahr ist deutlich erkennbar. Einem Rückgang bei der Tonnage um mehr als 6 % stand 2017 ein Umsatzzuwachs in gleicher prozentualer Größenordnung gegenüber.

Die wichtigsten Einfuhrländer der vergangenen Jahre behaupteten auch in 2017 ihre Position im Ranking der

Vormaterialpreise

Das Jahr 2017 war durch eine in dieser Form noch nicht gekannte extreme Volatilität wesentlicher Rohstoffe für die Kautschuk verarbeitende Industrie in Deutschland gekennzeichnet. Insbesondere Naturkautschuk und Butadien basierte Synthetikautschuke waren zunächst betroffen. In der zweiten Jahreshälfte zog der Rohölpreis, Taktgeber für die Preisentwicklung petrochemischer Erzeugnisse, spürbar an und in seinem Sog die Preise für abhängige Synthetikautschuke, Chemikalien und Ruß.

Bereits im 4. Quartal 2016 waren die Preise für Naturkautschuk stark gestiegen. Zum Jahresbeginn 2017 folgten die auf dem Feedstock Butadien basierenden Synthetikautschuke – in erster Linie SBR und NBR. Betroffen waren aber auch Polyisopren, Polybutadien sowie Chloropren-Kautschuk. Ausschlaggebend war eine staatlich verordnete Förderung der Produktion von großen Lkw in China. Der dirigistischen Wirtschaftspolitik in der Volksrepublik war die Kapazitätsauslastung der staatlichen Betriebe zu niedrig. Die Folge war eine Produktionsausweitung von Lkw, die allein durch die gigantische Größe Chinas ein global wirkendes Volumen umfasste. Der Bedarf an Lkw-Reifen für diese Fahrzeuge und damit nach den benötigten Rohstoffen – eben in erster Linie Naturkautschuk und SBR – stieg sprunghaft und verursachte, verstärkt durch zunehmende Spekulationen an den Rohstoffbörsen, eine exorbitante Preiserhöhung, die bis ins 2. Quartal 2017 anhielt. In der Spitze stieg der Preis für den Standard Naturkautschuk

Top-Einfuhrnationen. Polen führt die Rangliste weiterhin an, gefolgt von Frankreich und Italien. China liegt in der Liste der Top 10 auf Position 6, wobei Reifen das mit Abstand wichtigste Einfuhrprodukt darstellen. Das Außenhandelsaldo der deutschen Kautschukindustrie, die immerhin fast 33 % ihres Umsatzes mit Exportgeschäften macht, war auch im Jahr 2017 deutlich positiv.

TSR CV auf über 2,50 €. Im Jahresdurchschnitt 2016 hatte dieser bei knapp 1,60 € gelegen. Beim Synthetikautschuk SBR lag der Preis zu Beginn des 2. Quartals 2017 um 80 % über dem 2016er-Durchschnitt.

Mitte des Jahres 2017 – mit Beendigung der Subventionierung des Lkw-Baus in China – beruhigte sich die Preisexplosion schlagartig und die Rohstoffpreise gingen deutlich zurück. Zum Jahresende 2017 lag der Naturkautschukpreis wieder in etwa auf dem Niveau des Jahres 2016. Bei den Synthetikautschuken fiel dieser Rückgang allerdings bei weitem nicht so stark aus und das Preisniveau zum Jahresende 2017 lag deutlich über dem des Jahres 2016. Soweit die Zeitpunktbeurteilung; bezogen auf die Jahresdurchschnittspreise landeten fast ausnahmslos alle in der Kautschukindustrie eingesetzten Rohstoffe auf einem höheren Niveau als 2016.

Dass bei Synthetikautschuken der Preisrückgang zur Jahresmitte 2017 stockte und gegen Jahresende eine erneute Aufwärtsbewegung einsetzte, hat seine Ursache in der Entwicklung des internationalen Rohölmarktes. Denn hier startete Mitte des Jahres 2017 für etliche Synthetikautschuke, Chemikalien und vor allem den Füllstoff Ruß die nächste Preishaube. Die Rohölnotierungen stiegen wegen diverser globaler Einflüsse von etwa 50 US-\$ pro Barrel auf in der Spitze mehr als 70 US-\$.

Unterm Strich endeten die jahresdurchschnittlichen Rohstoffkosten der Vormaterialien der deutschen Kautschukindustrie im Jahr 2017 merklich über dem Vorjahr. Im Jahr 2018 setzt sich der Aufwärtstrend der Preise für Synthesekautschuke, Chemikalien und Ruß des 2. Halbjahres 2017 fort; allerdings ohne die exorbitanten Ausschläge des Vorjahres. Im Jahresdurchschnitt ist für 2018 mit einem leicht höheren Preisniveau als 2017 zu rechnen. Der starke Euro mildert die Kostenbelastung der Unternehmen in Deutschland etwas.

In der Phase der starken chinesischen Nachfrage nach Naturkautschuk und SBR war es vereinzelt zu Verfügbarkeitsengpässen in Europa gekommen. Das hat sich aktuell beruhigt. Anders stellt sich die Situation bei Fluor-, Chloropren- und Silikonkautschuk dar. Bei diesen Rohstoffen schränken Unterkapazitäten die Verfügbarkeit spürbar ein und sorgen für ein hohes Preisniveau.

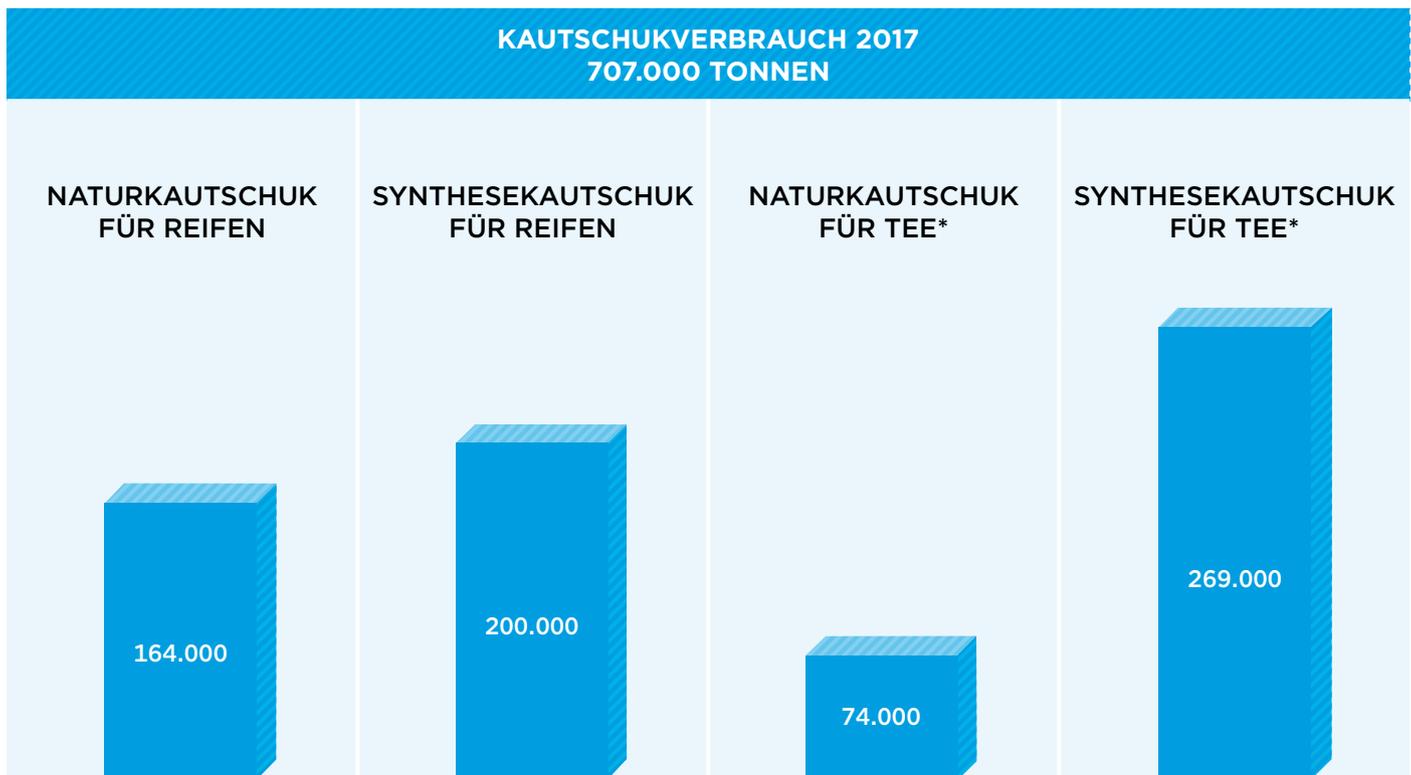
PREISINDEX WICHTIGER VORMATERIALIEN 2016 UND 2017



* TSR CV (technically specified rubber, constant viscosity)

Quelle : **wdk-Statistik**

Rohstoffverbrauch steigt mit der Produktion. Substitution teurer Synthekautschuke.



* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Angaben in Tonnen

Quelle : wdk-Statistik

Rohstoffverbrauch

Die Preisentwicklung der Rohstoffe für die Kautschukverarbeitung hat im Jahr 2017 Spuren beim Rohstoffverbrauch hinterlassen. Dies bezieht sich allerdings nicht auf das absolute Volumen, das parallel zur ausgeweiteten Geschäftstätigkeit um insgesamt 4,7% auf mehr als 700.000 Tonnen anstieg, sondern auf die Substitution teurer Materialien überall dort, wo eine entsprechende Möglichkeit gegeben war. Insbesondere beim SBR-Verbrauch der Hersteller non-automotiver Technischer Elastomer-Erzeugnisse TEE zeugt ein deutliches Minus von dieser Tendenz. Gleiches gilt für die zum einen schlecht verfügbaren und zum anderen extrem im Preis gestiegenen Chloropren- und Fluorkautschuke. Zuwächse verzeichneten dagegen EPDM, NR und Spezialelastomere sowie Compounds, die von der extremen Preisvolatilität des Jahres 2017 nicht betroffen waren.

Gegen den Preis- und Verfügbarkeitstrend zog der Verbrauch von Silikonkautschuk deutlich an. Dies liegt zum einen am breiteren Produktangebot der deutschen Kautschukindustrie in diesem Sektor, zum anderen an der gestiegenen Nachfrage seitens wichtiger Abnehmer (Automobilindustrie) nach den Eigenschaften von Silikonkautschuk: dazu zählen insbesondere die Verwendbarkeit in einem weiten Temperaturbereich sowie eine ausgezeichnete Alterungsbeständigkeit.

Die Reifenhersteller und Automobilzulieferer der Branche sind allerdings wenig flexibel bei der Substitution von Rohstoffen ihrer von der Automobilindustrie freigegebenen Zulieferteile und Systemlösungen. Daher konnte der Einsatz von Naturkautschuk für Reifen und, als größter technischer Abnehmerbereich, Anti-Vibrations-Lösungen

nicht zurückgefahren werden. Gerade die hohe Nachfrage nach Winterreifen im Reifen-Ersatzgeschäft bei den Reifenherstellern sowie die global deutlich ausgeweitete Fahrzeug-Produktion erhöhten den notwendigen Einsatz von Naturkautschuk. In Summe verarbeitete die deutsche Kautschukindustrie im Jahr 2017 238.000 Tonnen Naturkautschuk und damit 5,3% mehr als im Vorjahr. Die Reifenindustrie verbuchte mit 164.000 Tonnen wie gewohnt den Löwenanteil.

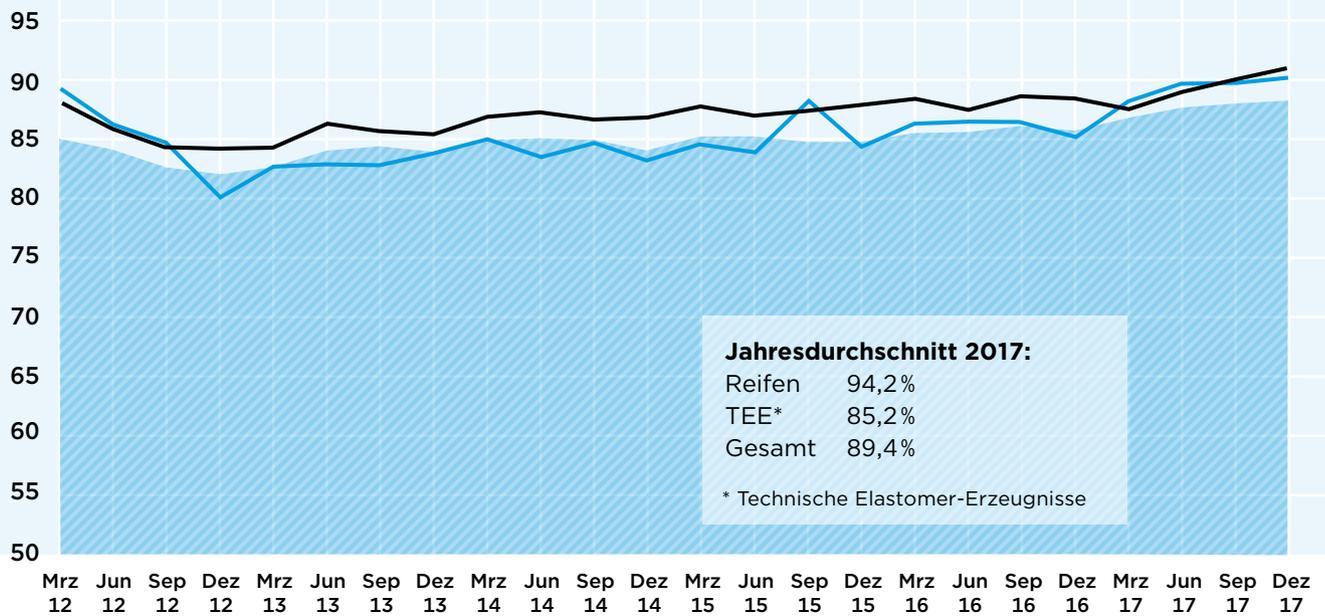
Das Volumen des Synthetikautschuk-Verbrauchs in Deutschland erhöhte sich auf 469.000 Tonnen. Hier stellen die Hersteller von TEE die größte Verbrauchergruppe. Rund 270.000 Tonnen wurden verarbeitet. Den Gesamtzuwachs von 4,0% trugen technische Produkte nahezu alleine (+7,1%). Der Verbrauchszuwachs der Reifenhersteller lag bei weniger als 1%.

Die skizzierte Substitution von hochpreisigen Synthetikautschuken wo möglich fand zum einen durch den Austausch gegen andere Elastomere mit vergleichbaren Eigenschaften statt, die positive Geschäftsentwicklung von TPE-Compounds ist aber auch ein Effekt dieses (temporären) Substitutionsprozesses – neben einer eigenen Geschäftsausweitung durch neue Produktfelder.

Der Einsatz der sonstigen Vormaterialien neben dem Kautschuk verlief 2017 parallel zur positiven Produktionsentwicklung der Branche. Das Produktionsplus von fast 2% findet sich in den Verbrauchsdaten für Chemikalien, Kunststoffe, Metalle und Füllstoffe weitgehend wieder. Der Verbrauch von Industrierußen stieg 2017 beispielsweise um knapp 3% auf rund 300.000 Tonnen.

Temporärer Anstieg der Kapazitätsauslastung bei den Herstellern von TEE.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG IN % DER BETRIEBSÜBLICHEN VOLLAUSNUTZUNG



Jahresdurchschnitt 2017:

Reifen 94,2%

TEE* 85,2%

Gesamt 89,4%

* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Verarbeitendes Gewerbe

Investitionsgüter

Kautschukindustrie

Anpassung von Kapazitäten in der Reifenindustrie.

Kapazitätsauslastung

Im Jahr 2017 konnten die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie zwar ihre Produktion am Standort Deutschland um 1,9% auf 1,58 Millionen Tonnen ausweiten, dieser Zuwachs beruhte aber ausschließlich auf einer Ausweitung der lokalen Fertigung der Hersteller von TEE. Während diese meist mittelständischen Unternehmen ein Produktionsplus von 4,4% auf 815.000 Tonnen erreichten, sank die Reifenproduktion in Deutschland um knapp 1% auf 760.000 Tonnen.

Damit muss man die hohe Kapazitätsauslastung, die die Reifenhersteller für ihre deutschen Werke ausweisen können, dahingehend relativieren, dass dieser Wert durch den Abbau von Kapazitäten erreicht wurde. Besonders zu Buche schlägt dabei die Schließung eines Fertigungsstandortes in der zweiten Jahreshälfte. Insgesamt lag die Kapazitätsauslastung in den verbliebenen Reifenwerken bei 94,2%.

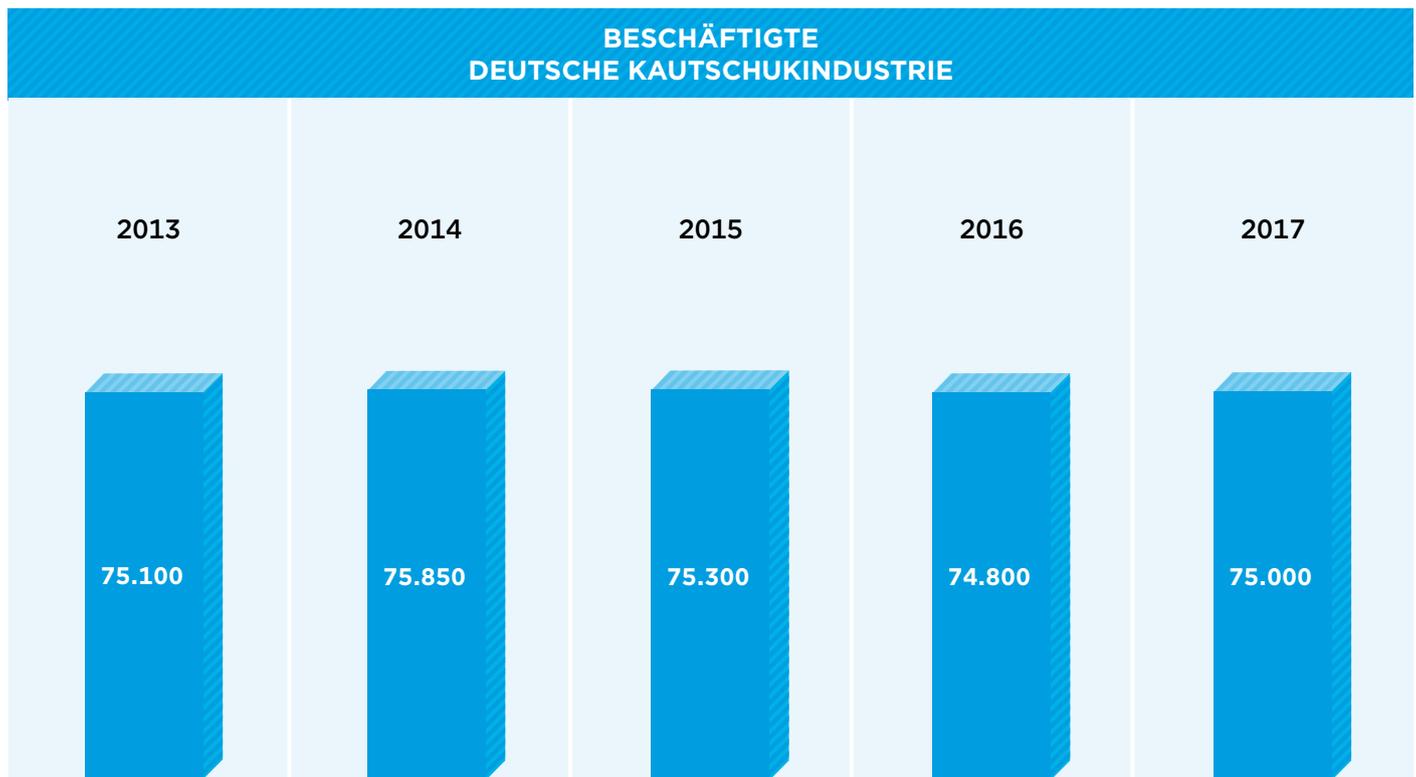
Die Hersteller von TEE konnten die Kapazitätsauslastung ihrer Fertigungsstandorte in Deutschland dank eines gestiegenen Produktionsumfangs im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr und auch kontinuierlich im Jahresverlauf deut-

lich erhöhen. Mit für eine diskontinuierliche Fertigung sehr hohen 85,2% lag der Auslastungsgrad fast fünf Prozentpunkte über dem Jahreswert 2016.

Die hohe Kapazitätsauslastung der Branche mit insgesamt 89,4% im Jahresdurchschnitt 2017 und einem noch höheren Wert zum Jahresende sowie im 1. Quartal 2018 darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieser Auslastungsgrad zum einen nur unter größten Anstrengungen der Unternehmen möglich war und zum anderen nicht ausschließlich positiv zu bewerten ist. Limitierende und erschwerende Faktoren verhindern eine rein positive Bewertung und stehen darüber hinaus einer dauerhaft und nicht nur temporär hohen Kapazitätsauslastung bei gleichem Umfang der verfügbaren Produktionsstätten im Weg.

Limitierend ist die Situation auf dem deutschen Arbeitsmarkt, der kaum noch die benötigten Fachkräfte hergibt. Erschwerend ist die sinkende internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland. Wesentlich sind in diesem Kontext die in Deutschland spezifisch hohen Personal- und Energiekosten.

Mittelständische Unternehmen sorgen für leichten Beschäftigungsaufbau.



Nicht alle ausgeschriebenen Stellen der Branche können besetzt werden.

Beschäftigte

Nachdem in den Jahren 2015 und 2016 die Anzahl der Beschäftigten in der deutschen Kautschukindustrie zurückgegangen war, konnte die Branche für 2017 wieder einen leichten Personalaufbau vermelden. Allerdings betraf diese Zunahme ausschließlich den Bereich der Hersteller technischer Produkte (TEE). Die Zahl der Beschäftigten in der Reifenindustrie sank durch die Schließung einer Produktionsstätte um 1,2% auf rund 24.000 Mitarbeiter. Insgesamt waren zum Jahresende 2017 75.000 Mitarbeiter in der Kautschukverarbeitung in Deutschland tätig.

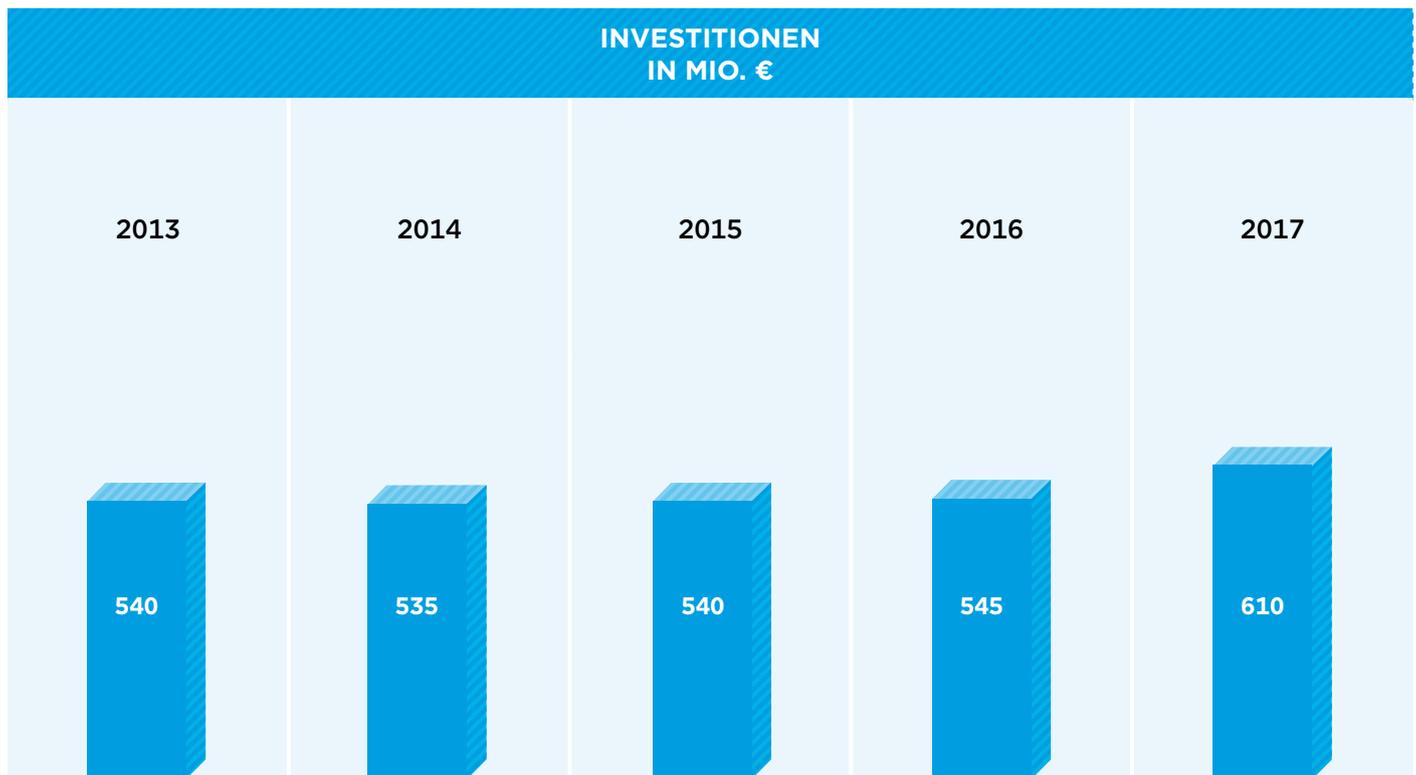
Was hat zu der Trendumkehr bei den Mitarbeiterzahlen der Hersteller von TEE geführt? In den beiden vorangehenden Jahren wurde aufgrund einer sinkenden Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland die Personal- und Kapazitätsaufstockung im Inland weitgehend vermieden. Stattdessen wurden ausländische Produktionsstätten priorisiert. Im Jahr 2017 haben nun, ohne dass eine Verbesserung der Standortbedingungen erkennbar war, die hohen Auftragseingänge, Teileverschiebungen innerhalb der mit Kunden vereinbarten Lieferungen sowie die Notwendigkeit, massiv in die strategische Unternehmens-Ausrichtung

und in Forschung und Entwicklung zu investieren, zu einem gestiegenen Bedarf an Fachkräften an den deutschen Standorten geführt.

Insgesamt stellten die mittelständischen Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie, die technische Produkte für automotive und andere industrielle Sektoren sowie für Handel und Verbraucher fertigen, rund 500 neue Mitarbeiter ein. Mit mehr als 51.000 Beschäftigten stieg die Anzahl um gut 1%. Möglich wäre eine merklich höhere Anzahl von Neueinstellungen gewesen. Allerdings konnte der deutsche Arbeitsmarkt die Nachfrage der Unternehmen nicht vollständig bedienen und viele Stellen blieben unbesetzt.

Zumindest aktuell erweist sich der Facharbeitermangel in Deutschland als limitierender Faktor. Die Lücken am Arbeitsmarkt zeigen sich erstmals deutlich als Wachstumsverhinderer für die Kautschukindustrie am Standort Deutschland.

Inlandsinvestitionen ziehen kräftig an, Geschäftslage nur bedingt ausschlaggebend.



Investitionen

Die Investitionen der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie in Anlagen und Maschinen sind im Jahr 2017 sprunghaft angestiegen. Anders als in den Vorjahren bestimmten die Inlandsinvestitionen die Dynamik. Die Investitionen in ausländische Märkte und Fertigungsstätten erhöhten sich zwar wie auch in den letzten Jahren kräftig und umfassten bei einem Zuwachs von gut 8 % etwa 200 Millionen Euro, nach einer weitgehend stagnativen Phase in den letzten fünf Jahren erhöhten sich aber die Inlandsinvestitionen um fast 14 % auf über 410 Millionen Euro. Insgesamt stieg das Investitionsvolumen um 11,9 % auf 610 Millionen Euro.

Die Dynamik der Inlandsinvestitionen im Jahr 2017 hat nichts damit zu tun, dass sich ein Stau aufgeschobener Investitionen aufgrund verbesserter Rahmenbedingungen aufgelöst hat, sondern ist auf die spezifische Situation des Jahres zurückzuführen. Treiber des „Booms“ ist auch nicht

in erster Linie die Branche selbst — diese hat in den letzten Jahren stets intelligent investiert —, sondern die Expansion des Investitionsvolumens geht auf die starken Veränderungen auf Kundenseite, insbesondere in der Automobilindustrie zurück.

Eine Ausweitung der Investitionen war auch in den Jahresplänen der Unternehmen der Branche hinterlegt. Die strategische Unternehmensausrichtung, mehrgleisige Forschung und Entwicklung in zukunftsfähige Produkte und Prozesse sowie Digitalisierungsprojekte waren für 2017 vorgesehen. Durch den zusätzlichen Investitionszwang, der von Abnehmerseite durch einerseits eine gute Konjunktur, bei der Automobilindustrie andererseits aber durch Veränderungen der Produktionspläne in Bezug auf die Motorisierung — Stichwort Diesel — entstanden ist, gerieten die Erlöse der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie unter starken Druck.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2017 konnte es sich kein 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 Umweltverträglichkeit, Ressourceneffizienz und Wiederverwertbarkeit von Produkten und eingesetzten Materialien im gesetzlichen Rahmen zu halten, erfordert beständige Weiterentwicklungen auf allen Unternehmensfeldern.

Das Investitionsvolumen der Branche ist 2017 gemessen am Umsatz wie auch absolut auf Rekordwerte geklettert. Rund 8 % des Inlandsumsatzes — im Vorjahr wurden schon beachtliche 7 % erreicht — wurden von den Unternehmen für F&E bereitgestellt. Eine besonders hohe Dynamik

wiesen im Jahr 2017 Gemeinschaftsforschungsprojekte sowohl industrieseitig als auch in Kooperation mit öffentlichen Institutionen auf.

In Summe wurden 2017 rund 640 Millionen Euro durch die lokalen Hersteller von TEE und die deutschen Reifenhersteller in die vielfältigen Anforderungen der Produkt-, Prozess- und Unternehmensentwicklung investiert.



DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE IM EINZELNEN

Bereifungen

Reifen gelangen ausschließlich über Absatzmittler zum Endverbraucher. Der Reifenhersteller selber ist in jedem Fall Zulieferer – in der Reifen-Erstausrüstung für die Neuwagenproduktion der Fahrzeugindustrie, im Reifen-Ersatzgeschäft ist er Lieferant der Distributionslandschaft im Handel (Sell-In). Der Handel wiederum ist vielschichtig strukturiert und hat sich in den letzten Jahren durch neue Marktteilnehmer spürbar verändert. War der Verkauf von Reifen an den Endverbraucher (Sell-Out) lange Zeit eine Domäne des Reifenfachhandels und von markengebundenen Autohäusern, sind heute auch Fast-Fit-Ketten, Werkstätten und freie Autohäuser sowie Online-Portale signifikante Player. Dazu kommen Großhändler, die den Sell-In kanalisieren. Diese Unterscheidung zwischen Sell-In und Sell-Out ist wichtig, um die nachstehenden Details zum Umsatz und Absatz mit und von Reifen in Deutschland zuordnen zu können.

Der Sell-In von Reifen setzt sich in Deutschland aus Lieferungen der heimischen (europäischen) Hersteller sowie aus

Einfuhren aus außereuropäischen Regionen zusammen, wobei chinesische Reifenlieferungen den Großteil der Einfuhren ausmachen. Umsatzrelevant für die deutsche Kautschukindustrie ist der Sell-In der europäischen Reifenhersteller in Deutschland.

Dem Zuwachs des Inlandsumsatzes von 2,0 % auf 4,08 Milliarden Euro im Jahr 2017 standen ein Absatzrückgang in der Reifen-Erstausrüstung von etwa 400.000 Reifen sowie ein Zuwachs von rund 100.000 Reifen im Ersatzgeschäft gegenüber. Ein solches Ungleichgewicht war schon 2016 aufgetreten. Während 2016 die wesentlichen Rohmaterialien für die Reifenherstellung Naturkautschuk, der Synthesekautschuk SBR sowie Ruß im Mittel des Jahres merklich niedriger im Anschaffungspreis als im Vorjahr lagen, stiegen die Preise für diese Rohstoffe im Jahresmittel 2017 mit zweistelligen Veränderungsraten. 2016 senkten die Reifenhersteller die Verkaufspreise, 2017 mussten diese wieder der neuen Kostensituation angenähert werden.

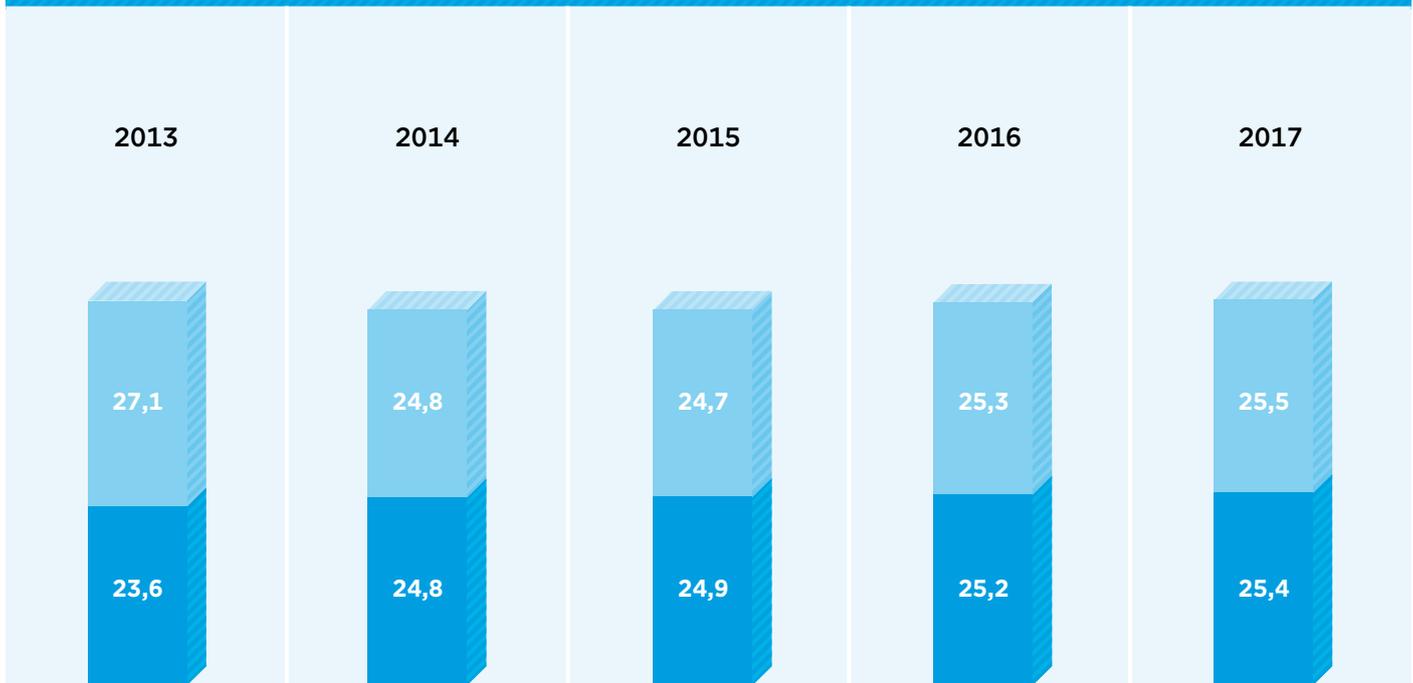
Pkw- und 4x4-Reifen

2017 liefen 5,65 Millionen Pkw von deutschen Montagebändern, das entsprach einem Rückgang von 2%. Hintergrund ist die zunehmende Produktion vor Ort, die den Zweck hat, näher an den wachsenden Absatzmärkten außerhalb Europas zu sein. Das wichtigste Segment blieb auch 2017 die Kompaktklasse mit einem Produktionsvolumen von 1,61 Millionen Stück, das nahezu das Vorjahreslevel erreichte. An zweiter Stelle stand mit 1,24 Millionen Einheiten die Mittelklasse, die um 2% nachgab. Geländewagen und SUVs konnten den dritten Rang halten, sie verharrten mit 1,12 Millionen Fahrzeugen auf dem Niveau von 2016. Die Pkw-Auslandsproduktion der deutschen OEM in Europa ist

2017 um 5% auf die Rekordmarke von 3,6 Millionen Einheiten angestiegen.

Im Wesentlichen bestimmt diese Fahrzeugproduktion die Abgrenzung des potentiellen Reifen-Erstausstattungs-Volumens der deutschen Reifenindustrie. Tatsächlich werden aber nicht alle ausländischen Standorte von Deutschland aus beliefert. Und mittlerweile haben die deutschen Anbieter auch keinen Exklusiv-Status mehr. Zunehmend akzeptieren die Autobauer auch Importreifen in der Erstausstattung – etwas, das in der Vergangenheit dem Qualitätsanspruch der deutschen Fahrzeugbauer nicht gerecht

CONSUMER-REIFEN ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN MIO. STÜCK



■ Sommer-/Ganzjahresreifen

■ Winterreifen

Quelle: **wdk**

wurde. Zwei Begründungen: zum einen haben die ausländischen Reifenhersteller in Sachen Qualität Fortschritte gemacht, zum anderen ist aber auch eine höhere Priorisierung von Kostenaspekten bei den OEM's feststellbar. Insgesamt wurden im Jahr 2017 gut sieben Millionen Fahrzeuge mit Reifen aus Deutschland beliefert, was einem Erstausrüstungsumfang von rund 30,6 Millionen Reifen entsprach. Gegenüber 2016 sank das Volumen um 1,3%. Ungefähr 16% der an die lokalen und ausländischen Fertigungsstätten der deutschen Autobauer in 2017 gelieferten Erstausrüstungsreifen entfielen auf 4x4-Reifen.

Während die Fahrzeugproduktion den entscheidenden Impuls für die Reifenerstausrüstung setzt, sind es für den Reifenersatzbedarf die Entwicklungen des Bestandes sowie der Neuzulassungen. Für 2017 weisen die Pkw-Bestandsdaten des KBA einen Zuwachs von 1,5% auf 46,5 Millionen Fahrzeuge aus. Überdurchschnittliche Zuwachsraten kommen dabei wie bereits in den Vorjahren aus dem Fahrzeugsegment SUV. Die seit August 2017 ausgerufenen Umstiegsprämien der Hersteller sorgten für Rückenwind bei den Pkw-Neuzulassungen. Weiterhin stimuliert von einer erfreulichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, wurden im Jahr 2017 3,44 Millionen Pkw neu zugelassen. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete der Zuwachs ein Plus von 2,7%. Geprägt war das Jahr zwar durch die Debatte um die Zukunft des Diesels, daraus hat sich allerdings keine Kaufzurückhaltung ergeben – unabhängig von sich ändernden Trends der Modell- und Motorisierungsauswahl. Der Trend zum Geländewagen und SUV ging auch 2017 unvermindert weiter. Erstmals war es das mit 23,8% am stärksten nachgefragte Fahrzeugsegment.

Die weiteren Rahmenbedingungen für das Reifen-Ersatzgeschäft wiesen mit einer Ausnahme nur leichte Änderungen zum Vorjahr auf. Positiv wirkte weiterhin eine steigende Fahrleistung. Die Erhöhung der Laufleistung von modernen Reifen kompensierte allerdings diesen Effekt weitgehend. So blieb als echter Stimulus, anders als 2016, die Witterung.

Im ansonsten eher schwachen Verkaufsmonat Dezember konnten 2017 bei winterlichen Wetterverhältnissen die

Industriellieferungen gegenüber dem Dezember 2016 um nahezu 80% erhöht werden. Selbst das reichte aber nicht, die hohe Verbrauchernachfrage zu bedienen. Der Handel konnte seinen im Vorjahr aufgebauten Lagerbestand von rund 850.000 Winterreifen ebenfalls noch vollständig absetzen. Insgesamt konnte das Winterreifensegment bei Pkw- und 4x4- Reifen im Jahr 2017 im Sell-Out um 1,3% auf 23,7 Millionen Reifen gesteigert werden.

Einem stärkeren Zuwachs stand die rasante Entwicklung bei Ganzjahresreifen entgegen. Dadurch dass in dieses Segment mittlerweile zusätzliche Premium-Reifenhersteller eingetreten sind, Marketing-Aktivitäten die Verbraucher zum Kauf animieren, Verleihflotten ihre Fahrzeuge mit Ganzjahresbereifung in den Gebrauchtwagenmarkt überführen und selbst aus der Fahrzeugindustrie zunehmend Neuwagen mit Ganzjahresbereifung geliefert werden, konnte dieses Reifensegment bei Pkw- und 4x4- Reifen im Jahr 2017 ein zweistelliges Wachstum verbuchen. Knapp 7,2 Millionen Ganzjahresreifen bedeuteten ein Plus von 16,1% gegenüber dem Vorjahr. Viele Händler dürften allerdings angesichts der steigenden Nachfrage und des verbreiterten Produktangebots ihre Vor-Ort-Verfügbarkeit angepasst haben.

2017 ging der Ganzjahresreifen-Trend zwar zu Lasten sowohl des klassischen Sommer- als auch Winterreifens, die winterliche Witterung verhalf dem Winterreifen aber in Summe noch zu einem Absatzplus. Anders stellte sich die Situation bei Sommerreifen dar. Hier reduzierte sich der Sell-Out um 5,8% auf 16,2 Millionen Pkw- und 4x4-Reifen.

Die Reifenindustrie in Asien, insbesondere in China, hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Zahlreiche neue Hersteller haben Produktionsstätten aufgebaut und damit hohe Kapazitäten geschaffen. Zu deren Auslastung wurde der Reifenexport gefördert. Neben den USA sind die EU-Staaten und deren größter Absatzmarkt Deutschland Ziel dieser Exporte. An Einfuhren außereuropäischer Reifen verzeichnete der deutsche Ersatzmarkt im Jahr 2017 ein Volumen von knapp 10,5 Millionen Stück. Mit einem Plus von 3,8% gegenüber dem Vorjahr wuchsen die Einfuhren überproportional zum Gesamtmarkt.

Mittlerweile ist der Export von Reifen durch den Handel organisatorisch ausgebaut und die internationale Verflechtung gefestigt. Die starke Nachfrage nach Winter- und Ganzjahresreifen führte in Summe aber zu einem Rückgang der Händler-Exporte.

Der Sell-In der europäischen Reifenhersteller lag 2017 bei knapp 44,5 Millionen Pkw- und 4x4-Reifen und erreichte damit nahezu exakt das Niveau des Jahres 2016. Betrachtet man das gesamte Consumer-Reifen-Segment, d.h. zusätzlich noch den Sell-In von Transporter-Reifen, so lag der Sell-In mit einem Plus von 0,3% und einem Volumen von gut 48 Millionen Stück immerhin leicht über dem Vorjahr.

Ursächlich ist, dass die für den Sell-Out günstige Witterung vom Handel zunächst durch eine Lagerbereinigung bedient wurde.

Der Strukturwandel in der Distributionslandschaft von Ersatzbedarfs-Reifen, der in den letzten Jahren zu Verschiebungen der Marktanteile zu Lasten des klassischen Reifenfachhandels geführt hatte, scheint sich im Jahr 2017 nicht fortgesetzt zu haben. Der Reifenfachhandel hat offensichtlich auf die Situation reagiert und geeignete Maßnahmen ergriffen. Auch haben Konsolidierungen und Kooperationen zu einem gefestigten Distributionsanteil beigetragen.

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

	2013	2014	2015	2016	2017
Consumer gesamt (Pkw, 4x4, Lkw)	50,7	49,6	49,6	50,5	50,9
- All Season	5,2	5,5	6,2	7,0	8,2
- M + S	27,1	24,8	24,7	25,3	25,5
- Sommer	18,4	19,3	18,7	18,2	17,2
Pkw und 4x4	47,4	46,3	46,3	46,9	47,1
- All Season	4,6	4,8	5,5	6,2	7,2
- M + S	25,3	23,1	23,0	23,4	23,7
- Sommer	17,5	18,4	17,8	17,2	16,2
Lkw	3,3	3,3	3,3	3,6	3,8
- All Season	0,6	0,7	0,7	0,7	1,0
- M + S	1,8	1,7	1,7	1,8	1,9
- Sommer	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
Lkw gesamt (neu & runderneuert)	2,7	2,8	2,7	2,8	2,7
- neu	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9
- runderneuert	1,0	1,0	0,9	0,8	0,8

Dadurch dass das Autohaus im Winterreifengeschäft ein starkes Standbein hat und eben dieses Segment 2017 Absatzzuwächse verzeichnete, fällt der Sell-Out von Winter-

reifen beim Reifenfachhandel allerdings leicht unterproportional zum Gesamtmarkt aus. Den Trend zu Ganzjahresreifen konnte der Reifenfachhandel dagegen nutzen.

Transporter-Reifen

Der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge (Llkw) schloss 2017 mit einem Rekordniveau. 2017 lag das Neuzulassungsvolumen bei 470.000 mit Llkw-Reifen bestückten Fahrzeugen (+ 4,0%). Der wichtigste Treiber war der Online- und Versandhandel und hier der Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Markt. Die wachsende Bevölkerung in den Städten und das zunehmende Angebot sind gleichermaßen ausschlaggebend für diesen Boom.

Der starke Anstieg der Fahrzeugbestände von Nutzfahrzeugen reflektiert die anhaltend positiven Neuzulassungen der Vorjahre. 2017 stieg der Bestand an Fahrzeugen, die mit Transporter-Reifen ausgestattet werden, um fast 3% auf über 4,75 Millionen Fahrzeuge. Allerdings werden nicht nur Transporter mit Transporter-Reifen (Llkw-Reifen) ausgestattet. Dies gilt auch für das Fahrzeugsegment der sogenannten Utilities und für Wohnmobile. Erstere sind Fahrzeuge wie der VW Caddy oder der Citroën Berlingo.

Die hervorragende Konjunktur im Verteilerverkehr sowie die stark steigenden Fahrzeug-Neuzulassungen und -Bestände haben den Reifen-Ersatzbedarf im Jahr 2017 kräftig stimuliert. Um fast 7% konnte der Sell-Out gesteigert werden und erreichte damit ein Volumen von annähernd 3,8 Millionen Llkw-Reifen. Der Sell-In der europäischen Reifenindustrie konnte um 5,3% auf 3,5 Millionen Stück erhöht werden. Auch in diesem Reifensegment gewinnen allerdings außereuropäische Importeure zunehmend Marktanteile.

Im Llkw-Segment ist die Nachfrage nach Ganzjahresreifen am stärksten ausgeprägt. Deren Anteil lag 2017 bei fast 26% – bei Pkw-Reifen sind es knapp 16%. So konzentrierte sich das Wachstum der Ersatzbedarfsnachfrage 2017 auch auf Ganzjahresreifen. Während Sommerreifen um 0,6% nachgaben und der Absatz von Winterreifen trotz der förderlichen Witterung nur um 0,4% ausgeweitet werden konnte, erreichte der Ganzjahresreifenabsatz ein Rekordvolumen von knapp 1 Million Stück bei einem prozentualen Zuwachs von mehr als 30%.

Die Reifen-Erstausrüstung aus Deutschland konnte im Jahr 2017 nicht an die „Erfolgsstory“ des Ersatzgeschäfts heranreichen. Die Produktion des entsprechenden Fahrzeugsegments, das neben reinen Transportern auch Utilities umfasst, sank recht deutlich. Ausschlaggebend war, dass die lokale Produktion wichtiger Modelle wie der Mercedes Sprinter oder der VW Transporter gekürzt wurde. Der Exportanteil verringerte sich, da zunehmend ausländischer Bedarf nicht mehr über den Export, sondern durch Vor-Ort-Fertigung bedient wird. Europäische Standorte stehen dabei nicht im Fokus.

Das Produktionsminus der mit Transporter-Reifen gefertigten Fahrzeuge, die von der deutschen Reifenindustrie mit Erstausrüstungs-Reifen bestückt werden, verringerte sich 2017 in Summe um etwa 8%. Das Volumen an ausgelieferten Reifen reduzierte sich folglich von knapp 2,4 Millionen auf gut 2,2 Millionen Stück.

Lkw-Reifen – neu und runderneuert

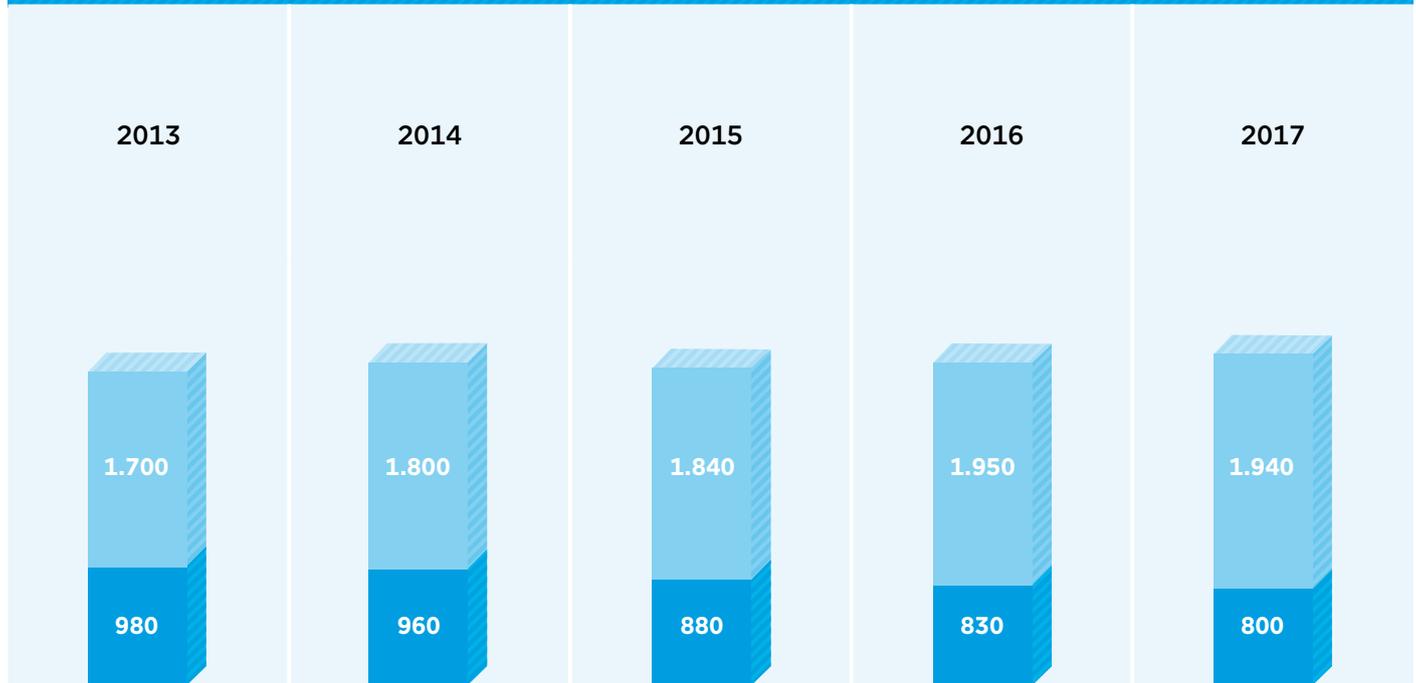
Deutschland ist aufgrund seiner zentralen geografischen Lage inmitten Europas, seiner Rolle als Logistikstandort und seiner starken industriellen Basis der größte Markt für schwere Nutzfahrzeuge in der EU. Die führende Rolle als Logistikmarkt in Europa hat die Neuzulassungen beflügelt. Diese verzeichneten in 2017 erneut einen guten Zuwachs. Fast alle Fahrzeug-Segmente entwickelten sich positiv. Der Absatz von Lkw und Trailern stieg insgesamt um 1,8 %.

Über die Produktionsentwicklung von Lkw und Trailern am Standort Deutschland gibt es – bei mittlerweile nur noch zwei Herstellern – keine quantitativen Aussagen. Das

erstreckt sich auch auf die verfügbaren statistischen Daten zum Erstausrüstungsumfang von Lkw- und Trailerreifen. Tendenziell muss davon ausgegangen werden, dass das Volumen nicht wächst. Zum einen greift der Trend zur Verlagerung der Fertigung in wachsende Weltregionen. Zum anderen gehen auch bei Lkw-Reifen Marktanteile der deutschen Anbieter an den ausländischen Wettbewerb verloren.

Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat einen gewichtigen Einfluss auf das Ersatzgeschäft mit Lkw-Reifen. Weitere wichtige Einflussfaktoren sind die Entwicklung des Güterverkehrs, der Fahrzeug- und Trailer-Neuzulassungen sowie

LKW-REIFEN ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN TSD. STÜCK



■ Runderneuerte Reifen

■ Neureifen

Quelle : wdk

des Fahrzeugbestandes. Für Umbereifungen in der Wintersaison, nicht unbedingt auf spezielle Winterreifen, sondern auf frische Profile, spielt auch die Witterung eine Rolle. Wie bei Consumer-Reifen beeinflusst die Entwicklung der Laufleistung von Reifen den Ersatzbedarf. Im Jahr 2017 kamen noch die staatliche Förderung „de minimis“ sowie die Entwicklung der Rohstoffkosten als bestimmende Faktoren hinzu.

Der Ersatzbedarf an Lkw-Reifen ist 2017 hinter dem Volumen des Jahres 2016 zurück geblieben. Mit 2,74 Millionen neuen und runderneuerten Lkw-Reifen fiel der Sell-Out um 1,5% niedriger aus. Das verwundert im ersten Augenblick, brummt doch die deutsche Wirtschaft. Zwar zeigte sich die gesamtwirtschaftliche Konjunktur in Deutschland im Jahr 2017 von ihrer besten Seite, für den Reifenersatzbedarf an Lkw-Reifen setzte dies aber keinen positiven Impuls. Hohe Neuzulassungen brachten 2017 viele neue Fahrzeuge auf den Markt, die keinen Reifenersatz in dem Jahr mehr benötigten. Der positive Effekt eines erhöhten Fahrzeugbestandes wurde mithin kompensiert.

Auch die Zusammensetzung des deutschen Nfz-Fuhrparks veränderte sich zu Ungunsten des Lkw-Reifen-Ersatzbedarfs — ein schon länger feststellbarer Trend. Der Boom im innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr erfordert kleinere Fahrzeuge mit weniger Achsen/Reifen, die zudem zum Teil mit Lkw-Reifen ausgerüstet werden. Auch die Kilometerleistung dieser Fahrzeuge bleibt hinter den zurückgelegten Entfernungen im Langstrecken/Fernverkehr zurück. Dieser wiederum wird zunehmend von ausländischen Spediteuren bedient. Ein Blick auf die Mautstatistik 2017 des BAG zeigt, dass deutsche Spediteure kaum Anteil an den gestiegenen Transportkilometern auf deutschen Autobahnen und mautpflichtigen Landstraßen hatten. Diese Steigerungen konnten fast ausschließlich von osteuropäischen Transportunternehmen abgeschöpft werden. Die Professionalisierung der Warenverteilung in Deutschland

führte 2017 zu einer neuerlichen Optimierung von Reifenwartung, -auslastung und -nutzung. Auch dies ist ein sich seit Jahren fortschreibender Trend, der den Reifenfaktor insgesamt senkt. Und schließlich steigt seit einigen Jahren — spätestens seit Einführung des Reifenlabels — die Laufleistung moderner Premiumreifen.

Bezogen auf den Sell-In zeigte das Jahr 2017 einen zweiseitigen Verlauf. Einem bisweilen schon überhitzten ersten Halbjahr folgte eine zweite Jahreshälfte mit deutlichen Bremsspuren. Ausschlaggebend für diesen Verlauf waren massive Vorkäufe des Handels in den ersten Monaten des Jahres, bedingt durch angekündigte Preisanpassungen der Reifenhersteller wegen hoher Rohstoffkosten sowie durch die Ausnutzung staatlicher Fördermöglichkeiten im Zuge des „de minimis“-Programms.

Weiterhin auf dem Vormarsch waren 2017 nicht-europäische, vornehmlich chinesische Neureifen-Einfuhren. Um knapp 5% konnten die Reifeneinfuhren auf ein Volumen von rund 670.000 Stück gesteigert werden. Der Import nach Deutschland von chinesischen Lkw-Reifen stieg 2017 nach Angaben von EUROSTAT sogar um mehr als 10%. Gerade in der in Deutschland florierenden Bauwirtschaft, in der Reifen häufig bis zum Defekt gefahren werden, konnten die Importreifen die Produkte der heimischen Anbieter durch eklatante Preisvorteile verdrängen. Dies gilt sowohl für Neureifen der europäischen Anbieter als auch im Besonderen für runderneuerte Lkw-Reifen. Der verzerrte Preiswettbewerb hat auch die EU-Kommission auf den Plan gerufen. Für 2018 stehen Anti-Dumping-Zölle auf die Einfuhr chinesischer Lkw-Neureifen im Raum.

Leicht steigende Exporte deutscher Händler bei einer guten globalen Großwetterlage entlasteten den Sell-In der europäischen Reifenhersteller kaum, deren Absatzvolumen 2017 um 2,4% auf 1,41 Millionen Lkw-Neu- und um 4,0% auf 798.000 runderneuerte Lkw-Reifen zurückging.



Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)

Die Analyse und Darstellung der wirtschaftlichen Branchenentwicklung der Hersteller von Technischen Elastomer-Erzeugnissen (TEE) und zunehmend auch von Thermoplastischen Elastomeren (TPE) sowie von Produkten aus Sekundärrohstoffen (Recycling-Erzeugnisse) fällt angesichts der Heterogenität der rund 120 Unternehmen der Branche schwer und kann letztlich nur aggregiert zusammengefasst werden.

Diese Zusammenfassung spiegelt tendenziell die wesentlichen Trends der Kautschukindustrie korrekt wider, wird den singulären Geschäftsentwicklungen der einzelnen Unternehmen aber selten gerecht. Das trifft zumeist für die in der Branche vielfach vertretenen Spezialisten, Nischenanbieter und „Hidden Champions“ zu, deren Auftragsbücher in der Regel gut gefüllt sind und die in ihren Geschäftsberichten Expansion und Umsatzwachstum dokumentieren können. Während in den Vorjahren der Trend der Geschäftsentwicklung zwischen den expansiven und den klassischen Produkthanbietern der Branche oft gegenläufig verlief, konnten 2017 nahezu alle Unternehmen der Branche vom positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld profitieren und Umsatzzuwächse verzeichnen. Allerdings verläuft die Entwicklung der Erlöse weiterhin zweiseitig. Im klassischen Zuliefergeschäft sind die Margen traditionell klein — das gilt nicht nur für den automotiven Bereich. Der skizzierte Investitionszwang, steigende Personalkosten und hohe Energie- und Rohstoffkosten sind nur die markantesten Beispiele der belasteten Erlöseseite des Jahres 2017.

Grundsätzlich sind die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie gefordert, sich perspektivisch von ihrer bisherigen Produktpalette zu lösen und den Schwerpunkt auf die Entwicklung zukunftsfähiger Produkte zu setzen. Die enormen Aufwendungen in Forschung und Entwicklung sowie die Zunahme von Digitalisierungsprojekten zeigen, dass die Branche in einer entsprechenden Aufbruchstimmung ist. Ohne die Weitervermarktung der aktuellen Produkte in den nächsten Jahren lässt sich der Wandel indes nicht finanzieren. Grundsätzlich gut also, dass sich die Ver-

änderung der Unternehmensausrichtung nicht disruptiv, sondern fließend vollzieht — allerdings mit hoher Geschwindigkeit.

Die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie müssen in den nächsten Jahren den Spagat vollbringen, sich einerseits neu zu erfinden, andererseits aber bewährte Zulieferer der aktuellen passgenauen Produkte und Systemlösungen zu bleiben. Dieser Spagat stellt hohe Anforderungen an die Fertigung. Die Prozesse müssen sich gegen aufkommende internationale Konkurrenz behaupten. Das erfordert Chancengleichheit bezüglich der Standortbedingungen, denn eine Verlagerung nicht dauerhaft zukunftsfähiger Produkte ist strategisch nicht sinnvoll. Um am Standort Deutschland weiter ein verlässlicher und maßgeblicher Arbeitgeber sein zu können, bedarf es einer Standortpolitik, die den Erhalt der Fertigung und damit der Arbeitsplätze in Deutschland ermöglicht.

Die deutschen Standortbedingungen haben sich aus Sicht der deutschen Kautschukindustrie im Bereich der Regulierung und hier insbesondere bezüglich der Energiekosten, der Lohn- und Lohnnebenkosten, der Umweltauflagen, der Investitionsunterstützung, der Einhaltung von Sozialstandards in der gesamten Lieferkette und der Regelung der Unternehmensnachfolge in den letzten Jahren nachteilig entwickelt. Stark ansteigend sind die Belastungen durch Datenschutz und IT-Sicherheit. Nachteilige und einseitige Veränderungen der Bestimmungen der Kreislaufwirtschaft, wissenschaftlich unangebrachte Prüfmethode für Konsumgüter und im internationalen Vergleich unzureichende Entlastungen von Investitionsausgaben in Forschung und Entwicklung sind weitere Beispiele für zunehmend die Geschäftsentwicklung von Deutschland aus erschwerende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen.

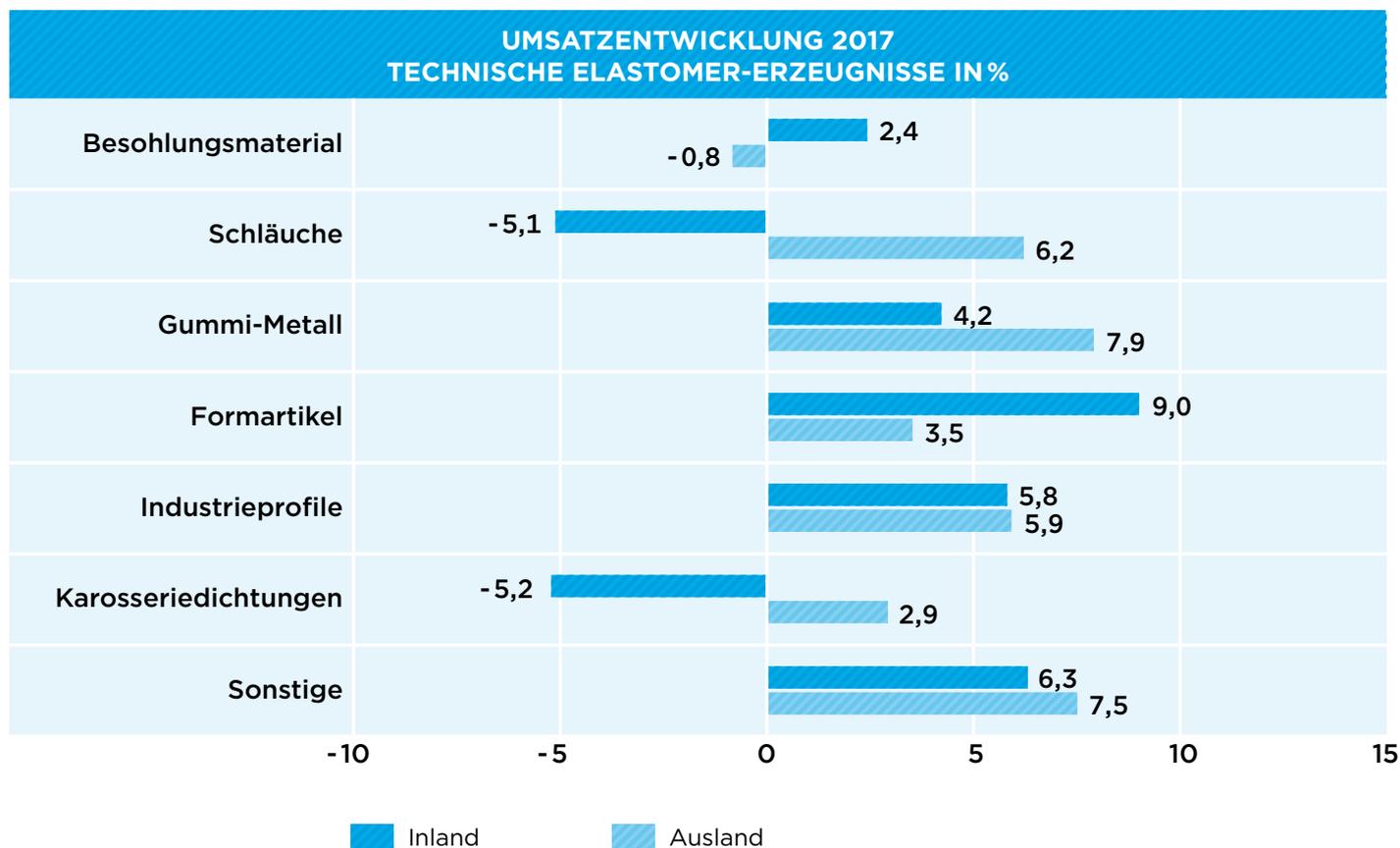
Die wesentlichen wirtschaftlichen Trends des Jahres 2017 für die Hersteller von TEE lassen sich wie folgt skizzieren: die non-automotiven Industriebranchen erwiesen sich als die stärksten Auftragsbringer. Die gute Konjunktur im

Maschinenbau, in der Elektroindustrie und in der Bauwirtschaft sorgte für eine hohe Nachfrage. Weniger Impulse kamen aus der Automobilindustrie in Deutschland. Dafür zog hier die Auslandsnachfrage kräftig an. Während die Hersteller non-automotiver Produkte den Großteil ihrer Kundschaft in Europa haben, erhöhen im Automotive-Bereich zusätzlich die Überseeregionen in Asien und den USA den Exportumfang.

Während 2015 und 2016 fast ausschließlich die gute Baukonjunktur die Aufträge und Umsätze für non-automotive Kautschukanwendungen stärken konnte, belebten 2017 auch die wichtigen Abnehmerindustrien Maschinenbau und Elektrotechnik die Nachfrage. Insbesondere der

Produktionsaufschwung von gut 3 % im deutschen Maschinenbau sorgte für einen steigenden Bedarf an Dichtungen, Membranen, Fluid-Systemen und Dämpfungselementen.

Positiv wirkte zudem, dass sich die Nachfrage breit aufgestellt präsentierte. Aus dem gesamten Verarbeitenden Gewerbe in Deutschland erfuhren elastische Komponenten steigenden Zuspruch. Daneben erschließen sich die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie neue Geschäftsfelder bei Verbraucherprodukten sowie international auf neuen Märkten. Hohe Investitionen vermeldeten 2017 viele Bereiche der deutschen Industrie. Dadurch angefallener Ersatzbedarf an Produktions-Hilfsmitteln – Schmierstoffen, Arbeitsbekleidungen, Armaturen, etc. – beflügelte



den Technischen Handel, der stark in diesem Geschäftszweig vertreten ist. Die Zulieferer der Kautschukindustrie an den Technischen Handel, der immerhin etwa 5 % des Gesamtumsatzes der Branche ausmacht, partizipierten an diesem Geschäftsaufschwung. Mit hohen regulatorischen Hürden hat die Verwendung von Produkten aus Sekundärrohstoffen zu kämpfen. Obwohl die als politisches Ziel ausgegebene Kreislaufwirtschaft eigentlich einen Boom bei diesen Produkten auslösen sollte, sieht die tatsächliche Situation gänzlich anders aus. Überregulierung und falsche Analysemethoden verhindern die Ausweitung des Einsatzes von Produkten aus Altgummi.

In Summe erreichte der non-automotive Bereich der Branche einen Umsatzzuwachs von 5,7 % auf 3,04 Milliarden Euro. Stark präsentierte sich das Inlandsgeschäft mit einem Zuwachs von 6,4 % auf 1,74 Milliarden Euro. Ein Wermutstropfen waren protektionistische Maßnahmen, insbesondere in China, die die Exportdynamik ausbremsen. Hervorzuheben sind hier Handelsbeschränkungen für Babycare- und Farm-Produkte. Dennoch konnte der Auslandsumsatz um 4,8 % auf 1,3 Milliarden Euro gesteigert werden.

Nahezu jeder Autobauer gehört zum Kundenstamm der deutschen Kautschukverarbeiter und bezieht Gummi-Metall-Verbindungen zur Schwingungsdämpfung, Schlauchleitungen, die die verschiedensten Fahrzeug-Aggregate verbinden und eine optimale und sichere Versorgung mit Luft, Kraftstoff oder Öl garantieren, Karosserie-Dichtungen für Türen, Fenster, Dächer und Klappen sowie eine Vielzahl von maßgeschneiderten Elastomer-Formteilen. Die Zulieferer im automotiven Sektor gehören zu den Unternehmen, die an vorderster Front mit dem Wandel von Produkten konfrontiert sind. Grundsätzlich war 2017 noch keine signifikante Änderung des Lieferportfolios geplant, die abrupt eintretende Veränderung des Einkaufsverhaltens von Endverbrauchern bei der Motorisierung ihrer Neufahrzeuge erzwang dann aber doch starke Eingriffe in die Komponentenfertigung. Die Produktion von Dieselfahrzeugen in Deutschland hat 2017 um 10 % nachgegeben, andere Motorisierungs-Varianten haben diesen Rückgang weitgehend

kompensiert. Dadurch ergaben sich bei der Produktion von elastomeren Zulieferkomponenten für Verbrennungsmotoren massive Kapazitätsengpässe, die die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie vor hohe Herausforderungen stellten.

Der Gesamtumsatz mit automotiven Zuliefer-Produkten betrug 2017 3,56 Milliarden Euro. Der Zuwachs von 4,2 % resultiert in erster Linie aus einem dynamischen Exportgeschäft (+5,8 %). Im Inland stagnierte die Tonnage und die hohen Rohstoffkosten konnten zumeist nur unzureichend durch einseitige Weigerungen zur Preisgleitung auf Seiten der Fahrzeughersteller weitergegeben werden. Der Inlandsumsatz erhöhte sich nur um 3,2 % auf 3,1 Milliarden Euro.

Im Einzelnen konnten die wesentlichen automotiven Produktgruppen von TEE in 2017 – mit einer Ausnahme – alle einen steigenden Umsatzverlauf ausweisen. Die Auslandsumsätze in wichtigen Märkten wie China, Indien und den USA stützten. Der Umsatz mit Antivibrations-Komponenten stieg von 940 auf 990 Millionen Euro. Die auf Naturkautschuk basierenden Zulieferprodukte konnten im Ausland einen Zuwachs von 7,9 % und im Inland von 4,2 % verzeichnen. Mit Karosseriedichtungen konnte der Umsatz nur im Ausland erhöht werden (+2,9 %). Im Inland belasteten Überkapazitäten, die 2017 teilweise abgebaut wurden. Der Gesamtumsatz sank um 2,2 % auf 675 Millionen Euro. Der Bereich der Fluid-Systeme, der durch die Zukunftstrends der Mobilität womöglich am stärksten unter Druck geraten könnte, verbuchte 2017 noch ein leichtes Umsatzplus von 0,7 % auf 690 Millionen Euro. Allerdings musste ein Zuwachs im Ausland von 6,2 % das Inlandsminus von 5,1 % kompensieren. Nach vielen Jahren mit rückläufigen Umsätzen konnten Kfz-Formteile den Trend brechen und das Umsatzvolumen auf 330 Millionen Euro steigern (+6,5 %). Eine noch stärkere Expansion des Umsatzes brachte das Geschäft mit Neuanwendungen und kundenspezifischen Speziallösungen. Im Branchendurchschnitt erreichte dieser Teilmarkt ein Umsatzwachstum von knapp 11 % auf 875 Millionen Euro.



DIE KAUTSCHUK- INDUSTRIE 2018

Rahmenbedingungen

Einige der Rahmenbedingungen für die deutsche Kautschukindustrie haben keinen ausschließlichen Einfluss auf das Jahr 2018, 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 maßgeblich das Jahresergebnis.

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

Das konjunkturelle Umfeld bleibt stabil. Die deutsche Wirtschaft wächst weiter mit unverminderter Dynamik und trotz auch 2018 den Hemmnissen, die durch Protektionismus, geopolitische Unruhen und innenpolitische Zu-

rückhaltung den positiven Konjunkturzyklus gefährden. Grundsätzlich bleibt auch das Exportklima freundlich, da BIP-Zuwächse in allen Weltregionen Außenhandelsbarrieren kompensieren. Das wirkt sich mittelbar über Produktionsausweitungen der Abnehmer von Kautschukprodukten sowie auch unmittelbar wachstumssteigernd für die Branche aus.

Die Nachfrage nach dem aktuellen Produktportfolio der deutschen Kautschukindustrie wird dabei nicht von heute auf morgen abreißen. In vielen Weltregionen kann der Absatz mit klassischen Kautschukprodukten „made in Germany“ weiterhin wachsen.

In der Automobilindustrie wird der Wandel der Mobilität zwar voranschreiten, 2018 dürften aber die aktuellen Zulieferkomponenten noch gefragt sein. Neue Produkte werden weiterhin nur in ersten kleineren Neuanläufen

Kostenbelastungen und ein hoher Investitionsdruck lasten auf den Erträgen.

Einsatz finden. Schätzungsweise ab dem Jahr 2020 wird sich der Wandel aber sehr konkret auch im Volumen zeigen. Bis dahin müssen die Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie ihr Unternehmen, d.h. Organisation, Prozesse und Produkte, zukunftsfähig aufgestellt haben.

Das bedeutet weiterhin hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie in digitalisierte Prozesse, Produkte und Lieferabläufe. Das Tagesgeschäft muss also so einträglich sein, dass diese Investitionen sich amortisieren können. Die industrielle Prozesskette braucht verlässliche Zusammenarbeit, d.h. auch auskömmliche Geschäftsergebnisse. Damit kommt einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit ein noch höheres Gewicht zu. Der oftmals lediglich als Lippenbekenntnis propagierte faire Umgang innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette von Lieferanten über Zulieferer aus der Kautschukindustrie bis zum Kunden wird wichtiger als je zuvor.

2018 werden zusätzlich zu hohen Energiekosten auch die Lohnkosten deutlich steigen und die Handlungsfähigkeit der Unternehmen beschneiden. Hier wäre es bei dem Erstgenannten Aufgabe der Politik, Entlastung für den industriellen Mittelstand zu schaffen. Ansonsten droht die schizophrene Situation, dass Arbeitsplätze verloren gehen, obwohl eigentlich ein Stellenaufbau zur Bewältigung der vielfältigen Aufgaben erforderlich wäre.

Die mittelständischen Unternehmen zeigen seit Jahrzehnten Standorttreue und Sozialverantwortung, vielfach in ländlichen Regionen als wichtigste Arbeitgeber. An dieser

Einstellung hat sich nichts geändert und die Unternehmen sind mehr als gewillt, ihren Part zur Erhaltung der lokalen Standorte und Arbeitsplätze beizutragen.

Auch wenn 2018 keine Preisexplosionen wie im ersten Halbjahr 2017 am Rohstoffmarkt in Sicht sind, dürfte die Kostenbelastung der Unternehmen steigen. Durch den hohen Ölpreis und die anhaltend hohe Nachfrage nach Kautschukprodukten ist mit einem über Vorjahr liegenden Preisniveau im Jahresdurchschnitt zu rechnen. Größere Probleme könnten eingeschränkte Verfügbarkeiten wichtiger Rohstoffe verursachen. Einige Synthesekautschuke wie CR, Silikon und FKM sind aktuell schon knapp und limitieren das Wachstum der entsprechenden elastomeren Produktgruppen.

Der positive konjunkturelle Zyklus in Deutschland darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Unternehmen weiter unter den lokalen Standortbedingungen leiden, die im Zuge einer immer intensiver werdenden internationalen Wettbewerbssituation und einer nur unzureichend auf die Belange der mittelständischen verarbeitenden Industrie ausgerichteten Wirtschaftspolitik die eigene Position gegenüber ausländischen Konkurrenten schwächen.

Und nicht zuletzt beruht das Geschäftsmodell des Industriestandortes Deutschland auf wettbewerbsfähigen Standortbedingungen und offenen Märkten. Dass für beide Säulen der deutschen Wirtschaft der Trend derzeit in die umgekehrte Richtung geht, bereitet der Branche große Sorgen.

Moderates Wachstum ist möglich, das Risiko externer Schocks allerdings hoch.

Situation zum Jahresbeginn

Die deutsche Kautschukindustrie ist mit viel Schwung in das Jahr 2018 gestartet und konnte die Dynamik des 4. Quartals 2017 mitnehmen. Im 1. Quartal 2018 stieg insbesondere der Auslandsumsatz weiter an. Im Inland hemmte die winterliche Witterung die wetterabhängigen Geschäftsbereiche, insbesondere bei der Umrüstung im Reifen-Ersatzgeschäft und bei Produkten für die Bauwirtschaft. In diesen Bereichen besteht aber Bedarf. Die Saisonalität verschiebt sich, die inländischen Umsatzrückgänge sollten im 2. Quartal kompensiert werden.

Die Frühindikatoren der Branche zeigen insgesamt für 2018 einen stabilen Geschäftsverlauf mit moderaten Wachstumsmöglichkeiten an. Das Geschäftsklima für die nächsten sechs Monate ist auf hohem Niveau. Trotz vieler (geo)politischer Unwägbarkeiten machen die Produktionsprognosen der wichtigen Abnehmerindustrien Mut. So gehen die Branchenverbände für 2018 durchweg von Produktionszuwächsen aus. Maschinenbau und Elektroindustrie erwarten beispielsweise ein Produktionsplus von 3,0%. Die weltweite Fahrzeugherstellung wird erneut dynamisch, die deutsche leicht wachsen.

Für die Industrielieferungen von TEE und Reifen ergeben sich aus dieser Nachfragesituation Impulse für eine leichte Mengen- und Umsatzausweitung sowohl des industriellen Inlands- als auch des Exportgeschäfts.

Die Rahmenbedingungen weisen für das Reifen-Ersatzgeschäft nur leichte Änderungen zum Vorjahr auf. So dürften die Neuzulassungen von Pkw das Vorjahresniveau knapp verfehlen. Kaufzurückhaltungen für Fahrzeuge insgesamt sind nicht zu erkennen – unabhängig von sich ändernden Trends der Modell- und Motorisierungsauswahl. Nach einem Zuwachs des Fahrzeugbestands von mehr als 1% in 2017 erwarten Experten für 2018 ein leicht zurückgenommenes Wachstum von unter 1%. Positiv wirken sicherlich weiterhin Fahrleistung, Verteilerverkehr sowie die allgemeinen konjunkturellen Wachstumsindikatoren, bspw. die hohe Beschäftigung und steigende Reallöhne. Die Erhöhung der Laufleistung von modernen Reifen drückt den Ersatzbedarf hingegen weiterhin. Im gesättigten europäischen Reifenmarkt ist im Ersatzgeschäft mit Consumer- und Lkw-Reifen daher eher Stagnation bei den Stückzahlen zu erwarten. Der Trend zu Ganzjahresreifen hält an.

ECKDATEN DER KAUSCHUKINDUSTRIE

	2013	2014	2015	2016	2017
Kautschukverbrauch (wdk)					
- in 1.000 t	646	680	672	675	707
- Index 2005 = 100	99	104	103	103	108
- Veränderung zu Vj. (%)	- 1,4	+ 5,2	- 1,2	+ 0,4	+ 4,7
Beschäftigte (Stat. Bundesamt)					
- in Personen	75.100	75.850	75.300	74.800	75.000
- Index 2005 = 100	104	105	104	103	103
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 0,5	+ 1,0	- 0,7	- 0,7	+ 0,3
Herstellung (wdk)					
- in 1.000 t	1.540	1.565	1.555	1.545	1.575
- Index 2005 = 100	98	99	99	98	100
- Veränderung zu Vj. (%)	- 2,5	+ 1,6	- 0,6	- 0,6	+ 1,9
Umsatz (wdk + Stat. Bundesamt)					
- in Mio. €	11.545	11.320	11.560	11.265	11.740
- Index 2005 = 100	110	108	110	107	111
- Veränderung zu Vj. (%)	- 1,7	- 1,9	+ 2,1	- 2,6	+ 4,2
Einfuhr (Stat. Bundesamt)					
- in 1.000 t	1.829	1.933	1.979	2.138	2.000
- Index 2005 = 100	125	132	135	146	136
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 2,4	+ 5,7	+ 2,4	+ 8,0	- 6,5
Ausfuhr (Stat. Bundesamt)					
- in 1.000 t	1.496	1.528	1.567	1.653	1.696
- Index 2005 = 100	113	115	118	124	128
- Veränderung zu Vj. (%)	+ 1,0	+ 2,1	+ 2,6	+ 5,5	+ 2,6

Aussichten für die Kautschukindustrie

In einem komplexen Umfeld scheint aktuell ein Umsatzplus von etwa 2% im Jahr 2018 für die deutsche Kautschukindustrie realisierbar zu sein. Sowohl der Inlands- als auch der Auslandsumsatz dürften in dieser Größenordnung liegen können. Gegenüber 2017 schwächt sich die Dynamik ab. Das liegt zum einen an den weniger stark steigenden Rohstoffkosten, zum anderen an eingeschränkten Exportchancen durch einen sich zuspitzenden internationalen Protektionismus sowie an einem starken Euro.

Bei den industriellen Mengenabsätzen ist für das Jahr 2018 im Inland eine über den Umsatzzuwachsen liegende Steigerungsrate möglich. Die wesentlichen Abnehmerbranchen

halten die Dynamik des Vorjahres und in der Automobilindustrie ist eine leichte Ausweitung der 2017 noch rückläufigen inländischen Fahrzeugproduktion zu erwarten. Durch die Einschränkungen des freien Handels werden neben den Umsätzen auch die Absätze der deutschen Kautschukindustrie im Exportgeschäft an Expansionstempo einbüßen. Beim Reifen-Ersatzbedarf ermöglichen die Rahmenbedingungen in einem gesättigten Marktumfeld nur eine marginale Ausweitung des Sell-Out.

Das skizzierte konjunkturelle Umfeld und vor allem die Notwendigkeit für die Unternehmen, massiv in ihre Zukunft zu investieren, belasten auch 2018 die Erträge.

Gefangen im Erfolg

Deutschland geht es wirtschaftlich gut. Die Wirtschaft funktioniert. Sie ist Träger des allgemeinen Wohlstands. Und sie schafft die Finanzbasis für die 2018 im Koalitionsvertrag vereinbarten Ausgabenprogramme der Bundesregierung.

Dennoch braucht die Wirtschaft — insbesondere die verarbeitende Industrie — 2018 und darüber hinaus dringend politische Unterstützung. Sowohl in den Wahl- als auch in den Regierungsprogrammen des Bundes fanden sich kaum Aussagen zum Erhalt und zum Fortbestand der exportorientierten, verarbeitenden Industrie oder zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Offenbar hat sich bei vielen politischen Akteuren die irriige Annahme durchgesetzt, die deutsche Wirtschaft sei ein Selbstläufer und benötige keine Aufmerksamkeit. Dies ist nicht der Fall. Im Gegenteil.

Die staatliche Regulierung stellt die verarbeitende Industrie vor — zum Teil unlösbar — Herausforderungen. Die Industrie braucht in der Legislaturperiode bis 2021 auf allen Ebenen der staatlichen Regelsetzung dringend eine echte

Folgenabschätzung. Sie braucht eine Koordination zwischen den Bundesminister/Innen. Und zwar nicht im Hinblick auf eine Forderungsmaximierung an die Industrie. Sondern zur Abwägung berechtigter und realisierbarer Umweltaforderungen, einer finanzierbaren Energiewende, eines fairen Interessenausgleichs bei Beschäftigungsquoten und Zeitarbeitsverträgen, bei der internationalen Durchsetzung deutscher Sozialstandards, um nur einige Beispiele zu nennen. Wenig hilfreich ist, wenn staatlich finanzierte Anzeigenkampagnen (z.B. BMAS-Kampagne „Achtung Menschenrechte“) gegen die Industrie mit einer Dialogverweigerung auf politischer Seite einhergehen. Vorbildlich ist vielmehr der von beiden Seiten gesuchte sachlich harte, aber faire wirtschaftspolitische Dialog, so z. B. mit dem BMWi. Es geht nicht um Klientelpolitik oder einseitige Beeinflussung. Es geht um Interessenausgleich zum Wohle des Gemeinwesens und um Sicherung des Verbleibs der verarbeitenden Industrie am Wirtschaftsstandort Deutschland. Und das ist politisch definitiv kein Selbstläufer.

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
www.wdk.de
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