DIE KAUTSCHUK-INDUSTRIE 2016

wdk

Moving, Keeping, Focussing

2016: Jahr verhaltenen Wachstums für die deutsche Kautschukindustrie. Aber auch ein Jahr der strategischen Positions- und Entwicklungsbestimmung des Branchen-Netzwerks wdk. Die zum Tag der Kautschukindustrie 2016 verabschiedete „Agenda 2022“ macht sehr deutlich: Nur mit nationalen und internationalen Kooperationen lässt sich die Leistungsfähigkeit einer für das Überleben der Menschheit existenziell bedeutsamen Branche sichern.

„Verhaltenes Wachstum“, ein Selbstläufer? Nein, keinesfalls. Was die Betrachtung der Kenndaten des zurückliegenden Jahres nicht auf den ersten Blick offenbart: Nur mit einem massiven Einsatz des wdk für die Branche war es möglich, die Existenz bestimmter Produktgruppen zu erhalten.

Beispiel Material für die Reifen-Runderneuerung: Unerfüllbare Anforderungen an die Förderung des Einsatzes von nachhaltigen Produkten im Speditionsbereich bei gleichzeitiger Verweigerung der EU eines Schutzes vor chinesischen Billigimporten konnten erst in letzter Sekunde entschärft werden. Beispiel Gummi-Rezyklate: Eine totale Blockade durch unabgestimmte staatliche Regulierung im Bereich Bau, Verbraucherschutz, thermische Verwertung und Bedarfsgegenstände beförderte die vorbildliche deutsche Kreislaufwirtschaft Gummi vor das Aus. Alle Abteilungen des wdk waren und sind im Einsatz, um mit den politischen Entscheidungsträgern Schäden aus unkoordinierten und immer kleinteiligeren staatlichen Eingriffen zu reparieren. Beispiel Trinkwasserdichtungen: Obwohl die nationale Trinkwasserversorgung unbestritten weltweit qualitativ federführend ist, steht sie aktuell durch staatliches Handeln vollständig zur Disposition. Die von den Bundesoberbehörden für Gummidichtungen nun verlangten Nachweise lassen sich wirtschaftlich nicht erbringen und führen in der Konsequenz zur Aufgabe der Dichtungsproduktion in Deutschland. Aber auch keine andere Dichtung weltweit wird die deutschen Regulierungsvorgaben bestehen. Ohne Dichtung keine Trinkwasser-Rohrleitung, -Pumpe oder -Speicherung. Ende der Trinkwasserversorgung in Deutschland?!

Erstaunlich, dass die Branche vor dem Hintergrund unermüdlicher europäischer und nationaler Regelsetzer insbesondere im Umwelt- und Chemikalienbereich auch 2016 ihre Handlungsfähigkeit bewahrt hat. Das tragfähige Elastomer-Verbands-Netzwerk sowie der faire und sachliche Dialog mit politischen Entscheidungsträgern und den Fachleuten aus wirtschaftsaffinen Ministerien und Behörden haben hier sehr geholfen. Die deutsche Kautschukindustrie bekennt sich mit ihrer Nachhaltigkeits-Charta zum Schutz von Menschen und Umwelt. Unsere Produkte bewegen tatsächlich die Welt. Die „Herstellung“ von Gesetzen und Normen ist keine Wertschöpfung an sich. Vielmehr muss dabei die Bewegungsfreiheit im Blick bleiben. Die Alternative: Stillstand. Nicht mit der Kautschukindustrie!

WENN DU ALLES GIBST,
KANNST DU DIR
NICHTS VORWERFEN.

DIRK NOWITZKI

DIE KAUTSCHUK-INDUSTRIE IM ÜBERBLICK

Geschäftsverlauf

Die deutsche Kautschukindustrie bewegt die Welt und schaut gleichzeitig auf ein bewegtes Jahr 2016 zurück. Allein der Blick auf die Mengen- und Umsatzentwicklung des Jahres 2016 verdeutlicht dies. Während der Mengenabsatz der Unternehmen der Branche leicht ausgeweitet werden konnte, reduzierte sich der Branchenumsatz um 2,6 % auf rund 11,3 Milliarden Euro.

Die Mengenausweitung lag an einer gestiegenen Nachfrage seitens der Automobilindustrie – dem wichtigsten Abnehmersektor von Reifen und Technischen Elastomer-Erzeugnissen (TEE). Die gestiegene Produktion von Fahrzeugen in Deutschland erhöhte den Erstausrüstungsabsatz im OE-Geschäft mit Reifen und automotiven technischen Kautschukprodukten. Aus anderen industriellen Branchen verzeichneten die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie in Summe nur geringe Auftragszuwächse. Insbesondere die Produktion im deutschen Maschinenbau und in der Elektroindustrie stagnierte.

Ein parallel verlaufendes Bild zeichnete die Auslandsnachfrage. Zwar konnte das zuletzt noch kriselnde Europageschäft wieder Fuß fassen, dafür zeigten aber die transatlantischen und transpazifischen Absätze Schwächen und Wellentäler gegenüber dem Vorjahr. Dazu kamen rückläufige Märkte in der Türkei, in Nahost sowie weiterhin in den Rezessionsregionen Lateinamerikas und in Russland.

Für das Reifengeschäft im Besonderen, aber in gewissem Umfang auch für den Absatz von technischen Kautschukprodukten, spielt der Ersatzbedarf, also das Aftermarket-Geschäft, eine wichtige Rolle. Das Inlandsgeschäft sowie die Bedienung europäischer Nachfrage decken dabei nahezu komplett die Wiederbeschaffung im Aftermarket ab. Hier zeigte sich auch im Jahr 2016 die hohe Sättigung der entwickelten Märkte Westeuropas. In Summe lagen daher auch die Absätze deutscher Kautschukprodukte für den Ersatzbedarf nur unwesentlich über dem Vorjahresvolumen.

Der Branchenumsatz konnte 2016 weder im OE- noch im Aftermarket-Geschäft mit der Entwicklung der Absätze gleichziehen. Ausschlaggebend waren die im Vorjahresvergleich niedrigeren Rohstoffkosten, die auf die Verkaufspreise und damit auf die Umsatzerlöse durchschlugen.

Diese Gesamtmarktbetrachtung trifft zwar 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.

Letzterer hat sich nämlich 2016 deutlich verschärft. Neben höheren Einfuhren und neuen, zumeist preisaggressiven und zum Teil auch staatlich unterstützten Marktteilnehmern sind dafür auch verschlechterte Standortbedingungen in Deutschland verantwortlich. Insbesondere die ausschließlich in Deutschland extrem hohen Energiekosten für Strom machen den heimischen Unternehmen zu schaffen.

Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)

Das Geschäftsjahr 2016 war für die Hersteller Technischer Elastomer-Erzeugnisse (TEE) durch ein stärkeres erstes Halbjahr mit einem guten 2. Quartal gekennzeichnet. Zur Jahresmitte lag der Gesamtumsatz noch bei einem Plus von 1,3 %. Allerdings deutete die Umsatzstagnation im Inland bereits an, dass trotz höherem Mengenausstoß kein Umsatzplus für das Gesamtjahr zu erwarten war. Neben den niedrigen Rohstoffkosten waren erneut auch massive Preiszugeständnisse gegenüber marktmächtigen Kunden zu verzeichnen.

Die nachlassende Dynamik im Auslandsgeschäft lag innerhalb Europas sicherlich am Brexit-Schock, auch aber an der konjunkturellen Schwäche wichtiger Expansionsmärkte wie der Türkei. Außerhalb Europas gaben im zweiten Halbjahr die Aufträge aus den USA nach, ein Effekt, der sich insbesondere für die Automobilzulieferer nachteilig auswirkte.

Die rückläufige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland im internationalen Vergleich erfasst nicht nur die Produktion von Kautschukwaren, sondern die inländische Fertigung im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt.

Nach Jahren einer Priorisierung von Inlandsinvestitionen in bestehende und neue Produktionsstätten ist ein deutlicher Wandel zu erkennen. Investitionen, ohnehin angesichts der vielen geopolitischen Unsicherheiten mit Zurückhaltung von den Unternehmen getätigt, fließen wieder stärker in bestehende Fertigungskapazitäten im Ausland – hier erlebt Osteuropa eine „Renaissance“.

2016 blieben positive Impulse aus den wichtigen non-automotiven Abnehmerindustrien aus. Die Bauinvestitionen in Deutschland ziehen zwar aufgrund des Booms im Wohnungsbau an, vielfach landen die Auftragsvergaben aber bei ausländischen Anbietern, da in der Regel Kosten vor Qualität als Entscheidungskriterium maßgeblich sind.

Das betrifft auch die steigenden Bauausgaben der „Öffentlichen Hand“, die in ihren Auschreibungen oftmals allein nach dem Preis entscheiden (müssen).

Die Zulieferer aus der deutschen Kautschukindustrie an non-automative Industriebranchen konnten folglich nicht an die Umsätze des Jahres 2015 anknüpfen. Im Inland kumulierte sich ein Umsatzminus von 3,2 % auf 1,64 Milliarden Euro. Im Auslandsgeschäft fiel der Rückgang mit 1,2 % etwas milder aus. Der Umsatz lag damit bei 1,24 Milliarden Euro.

Die Fahrzeugproduktion in Deutschland verlor zwar im Laufe des Jahres 2016 ebenfalls an Dynamik, erreichte aber wegen eines sehr guten ersten Halbjahres ein Plus von rund 1 %. Entsprechend konnten die Automobilzulieferer der deutschen Kautschukindustrie den Lieferumfang erhöhen. Gleichwohl stagnierte der Umsatz im Inland gegenüber dem Jahr 2015 bei 2,05 Milliarden Euro.

Die Auslandsfertigung deutscher Autobauer wurde 2016 deutlich ausgeweitet. In Europa fuhren insbesondere osteuropäische Werke ihre Kapazitäten hoch. Für die Kautschukverarbeiter brachte der parallel verlaufende eigene Produktabsatz ein Umsatzplus von 1,5 % auf 1,37 Milliarden Euro.

UMSATZ 2016
ELASTOMER-ERZEUGNISSE

	INLAND		AUSLAND		GESAMT	
	Mio. €	± %	Mio. €	± %	Mio. €	± %
Bereifungen	3.995	- 5,6	980	- 0,9	4.975	- 4,7
Technische Elastomer-Erzeugnisse (TEE)	3.680	- 1,4	2.610	+ 0,1	6.290	- 0,8
Gesamt	7.675	- 3,6	3.590	- 0,1	11.265	- 2,6

Quelle : **wdk-Statistik**

Bereifungen

Die Umsatzentwicklung im Reifengeschäft hinkte der Absatzentwicklung noch stärker hinterher, als dies bei technischen Produkten der Fall war. Die starke Abhängigkeit von den Rohmaterialien Naturkautschuk, Ruß und dem Synthesekautschuk SBR gab den Ausschlag, denn diese Materialien sanken im Jahresverlauf 2016 preislich mit am deutlichsten. In Summe gab der Inlandsumsatz um 5,6 % auf knapp 4 Milliarden Euro nach. Das Auslandsgeschäft spielt eine untergeordnete Rolle, da es im Wesentlichen durch konzerninterne Lieferungen der internationalen Produktionsverbunde der weltweit agierenden Reifenkonzerne bestimmt ist. Der Auslandsumsatz von 980 Millionen Euro lag um knapp 1% unter dem Vorjahresniveau.

Der Geschäftsverlauf in der Reifenerstausrüstung weist Parallelen zu anderen OE-Geschäften der Branche auf. Die Lieferungen stehen nahezu in einer Eins-zu-Eins-Abhängigkeit vom Produktionsvolumen der Abnehmer. Da die Fahrzeugproduktion in den deutschen Werken und in von Deutschland aus mit Reifen belieferten, europäischen Produktionsstandorten 2016 gestiegen ist, konnten auch die Erstausrüstungslieferungen erhöht werden.

Auf den ersten Blick sieht der Sell-Out von Consumer-Reifen im Ersatzgeschäft Deutschland im Jahr 2016 genauso aus, wie man sich den Absatz in einem gesättigten Markt vorstellt. 2016 konnten 50,53 Mio. Consumer-Reifen an die Endverbraucher abgesetzt werden, was einem Zuwachs von 1,7 % entspricht. Das Winterreifen-Segment verzeichnete mit einem Plus von 2,4 % eine recht hohe Steigerung. Dies ist mit Blick auf die gestiegenen Neuzulassungen von Fahrzeugen, für die von ihren Haltern zum Großteil im Jahr der Erstzulassung auch neue Winterreifen gekauft werden, mehr als plausibel. Der Sell-Out von Sommer- und Ganzjahresreifen stieg um 1,0 % auf 25,2 Mio. Stück.

Auf den zweiten, intensivierten Blick war 2016 aber sehr viel Bewegung im Markt. Strukturelle Veränderungen sind dafür verantwortlich. Das betrifft zum einen den Kompensationseffekt des von der Neuzulassungs- und vor allem Fahrzeugbestands-Entwicklung sowie von der Fahrleistung insgesamt getriebenen Reifen-Ersatzbedarfs durch höhere Laufleistungen moderner Reifen. Die zuerst genannten Faktoren wirken durch ihre steigende Entwicklung seit Jahren, so auch 2016, positiv, letzterer Effekt reduziert den Bedarf.

Zum anderen verändert sich die Distributionslandschaft. Online-Handel und Werkstätten, die bei Internet-Shops gekaufte Reifen montieren, legen beachtlich an Marktanteil zu, markengebundene Autohäuser versuchen, ihr Zusatzgeschäft Reifen zu erhöhen und der Spezialist im klassischen Reifenfachhandel gerät durch diese Konkurrenz in die Defensive.

Darüber hinaus verursacht die dynamische Expansion der Nachfrage nach Ganzjahresreifen eine Veränderung des angebotenen Reifen-Mixes und der Anbieter in Industrie und Handel.

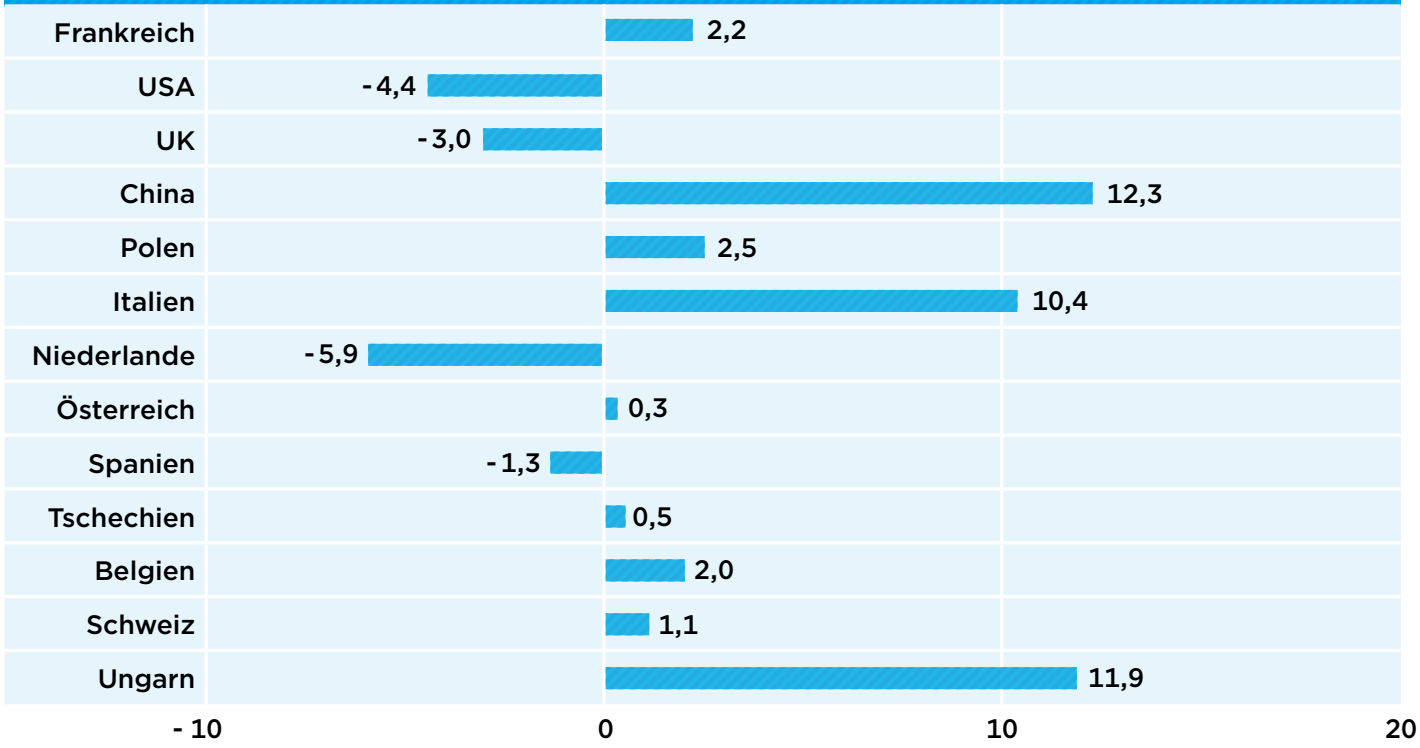
Industrieseitig, d.h. bei den Sell-In-Lieferungen an die Distributionskanäle, erhöht sich der Wettbewerb. Zum einen durch steigende Importe, vornehmlich aus Asien/China und überwiegend mit Budget- und Low-Budget-Reifen, zum anderen durch eine Internationalisierung des Großhandels in Deutschland und den benachbarten EU-Staaten – insbesondere den Niederlanden, Belgien und Polen. Der Händlerexport von in Deutschland von der Industrie bezogenen Reifen nimmt einen immer größeren Umfang an.

Handelspartner

Der chinesische Markt wird für die exportierenden Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie immer wichtiger. Rangierte die Volksrepublik 2015 noch auf Platz sechs, ist sie 2016 zum viertwichtigsten Handelspartner aufgestiegen, mit einer sehr dynamischen Entwicklung des Auftragsvolumens. Das Spitzentrio bleibt unverändert. Rang eins belegt weiterhin Frankreich vor den USA und Großbritannien. Das Fortbestehen der EU-Sanktionen gegen Russland behindert weiterhin eine Rückkehr des Landes in die Liste der 13 wichtigsten Handelspartner.

Während der Auslandsumsatz mit 3,59 Milliarden Euro nahezu konstant blieb (-0,1%), zeigten sich die einzelnen Märkte sehr volatil. Verzeichneten die USA 2015 bei den Importen von deutschen Elastomer-Erzeugnissen noch den stärksten Zuwachs unter den wichtigsten Handelspartnern, so ging die Quote 2016 um 4,4 % zurück. Im Gegenzug stiegen die Exporte nach China mit einem Plus von 12,3 % stark an. Kräftige Wachstumsimpulse für den Branchenexport gingen auch von Ungarn (+11,9 %) und Italien (+10,4 %) aus.

EXPORT-RANKING 2016
ELASTOMER-ERZEUGNISSE (± % zum Vorjahr, Wert)



Quelle : **Statistisches Bundesamt**

Durch die immer stärker werdende internationale Verflechtung des globalen Handels erhöhen sich auch die Einfuhren von Kautschukprodukten nach Deutschland. Im Jahr 2016 stiegen die Einfuhren insgesamt um mehr als 6 %. Viele Produkte stammen sicherlich aus den Auslandsproduktionen der deutschen Hersteller selber, gerade aus Asien erhöht sich aber der Anteil neuer Marktteilnehmer. Besonders deutlich fällt hierbei die Reifeneinfuhr aus China ins Gewicht. Mit deutlich zweistelligen Zuwachsraten intensivieren chinesische Reifeneinfuhren den Wettbewerb auf einem gesättigten Markt gerade im Segment von sogenannten Budget-Reifen spürbar. Insbesondere bei Lkw-Reifen verschärft sich der existenzbedrohende Einfluss der Importe für die mittelständisch geprägten deutschen Hersteller von Ressourcen schonenden und qualitativ hochwertigen Reifenrunderneuerungen, die im preislichen Wettbewerb klare Nachteile haben.

Wie schon im Vorjahr rangiert China auf Platz 6 der größten Einfuhrstaaten für Kautschukprodukte. Der Abstand zu den Top 5 – Polen, Frankreich, Tschechische Republik, Italien und die Niederlande – hat sich aber deutlich verringert.

Vormaterialpreise

Der Rohölpreis, Taktgeber für die Preisentwicklung petrochemischer Erzeugnisse, fiel zum Jahresbeginn kurzfristig unter die Marke von 30 US-Dollar und markierte damit den niedrigsten Stand seit 11 Jahren. Dies war zugleich der Wendepunkt zu einem über das gesamte Jahr 2016 anhaltenden Aufwärtstrend auf dem Rohölmarkt, der von der OPEC und Russland durch die Limitierung der Fördermengen abgesichert wurde. Bis zum Jahresende hat sich der Rohölpreis nahezu verdoppelt.

Mit Ausnahme von Styrol, das im 3. Quartal den überproportionalen Anstieg im ersten Halbjahr kompensierte, folgten die Feedstocks der Entwicklung des Rohölpreises weitgehend synchron. Im Jahresdurchschnitt lagen die Feedstockpreise zwar unter dem Niveau in 2015, sie holten aber zum Jahresende 2016 und nach dem Jahreswechsel mit wachsender Dynamik auf.

Der rückläufige Trend des Vorjahres prägte auch noch in den ersten Monaten 2016 das Geschehen bei den Synthesekautschuken. Der sich anschließenden Konsolidierungsphase folgte im letzten Quartal ein Preisanstieg, der sich zu Beginn des neuen Jahres extrem beschleunigte. Insbesondere Styrol-Butadien-Kautschuk (SBR) verteuerte sich im 4. Quartal im Branchendurchschnitt um mehr als 10 %. Dem folgte im neuen Jahr ein mehr als 50 %iger Aufschlag.

Obwohl sich zum Jahresende ein ansteigender Preistrend verfestigte, blieb das jahresdurchschnittliche Preisniveau technischer Kautschuke unter dem des Vorjahres. Während sich EPDM- und Chlorkautschuk recht moderat entwickelten, lag Nitrilkautschuk am Jahresende um fast 10 % über dem niedrigsten Monatswert. Wie zuvor schon bei SBR, zogen die Preise nach dem Jahreswechsel auch hier merklich an.

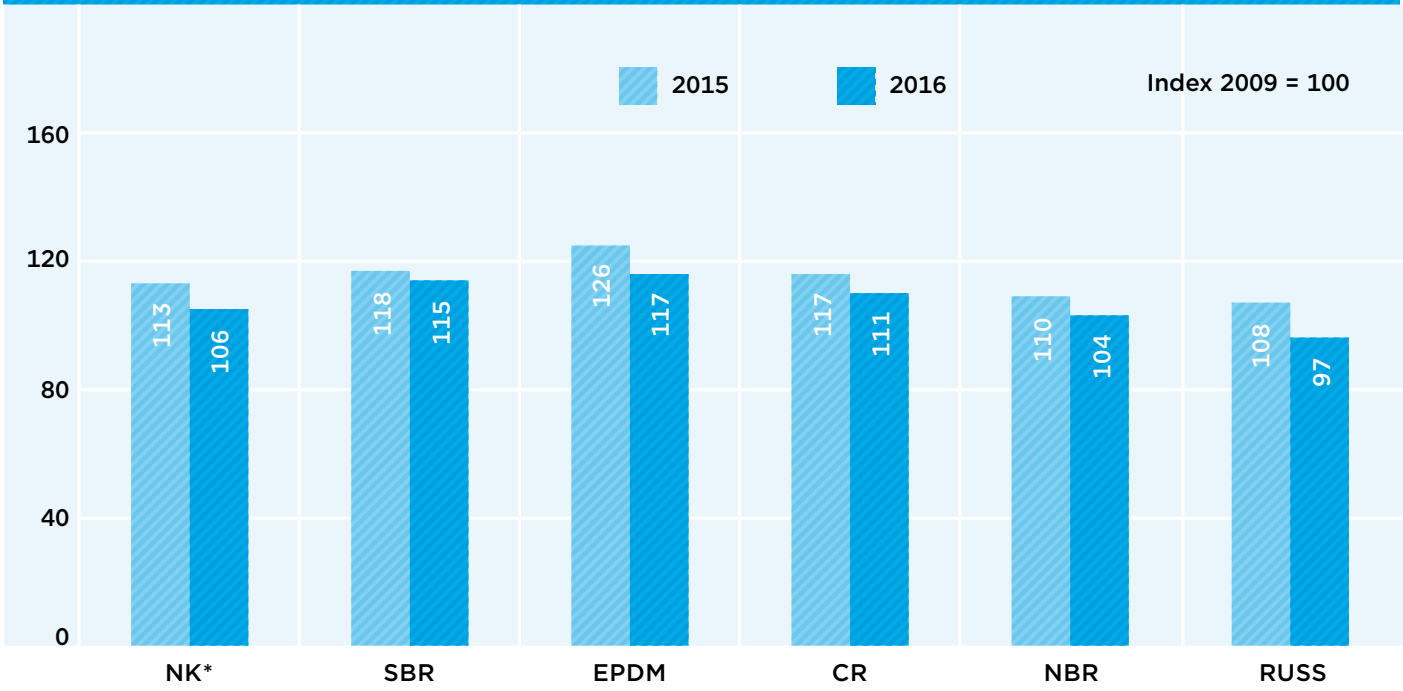
In den Quartalen eins bis drei hielten die Naturkautschuknotierungen ein weitgehend konstantes Niveau, das in etwa dem Durchschnitt des Vorjahres entsprach. Klimaverwerfungen in Anbauländern Südostasiens, anhaltende Trockenheit und nachfolgender starker Monsun, beeinträchtigten die Naturkautschukproduktion. Im letzten Quartal 2016 zogen die Naturkautschuknotierungen an den Warenbörsen kontinuierlich an. Zum Jahresende notierte Naturkautschuk im Vergleich zum Beginn des Jahres doppelt so hoch. Das deutlich erhöhte Preisniveau besteht fort.

Entgegen dem wieder steigenden Rohstoffpreistrend folgen Kautschukchemikalien mit eher geringfügigen Schwankungen einer Seitwärtsbewegung. Ausgenommen sind davon aromatische Weichmacheröle, die sich in der zweiten Jahreshälfte merklich verteuerten.

Der Energiesektor zeigt ein differenziertes Bild. Der rückläufige Preistrend beim Erdgas setzte sich auch in 2016 beständig fort. Heizöl verteuerte sich parallel zur Rohölpreissteigerung. Ähnlich verliefen die Stromnotierungen an der European Energy Exchange. Nach dem Tiefstand am Jahresanfang legten die Notierungen fortlaufend zu und schlossen Ende 2016 um zwei Drittel höher ab.

Abgesehen von einzelnen Lieferverzögerungen kann von einer gesicherten Rohstoffversorgung gesprochen werden. Nachdem sich der Rohölpreis auf nun höherem Niveau stabilisiert hat, dürfte im laufenden Jahr auch bei den Kautschukrohstoffen wieder eine Beruhigung eintreten.

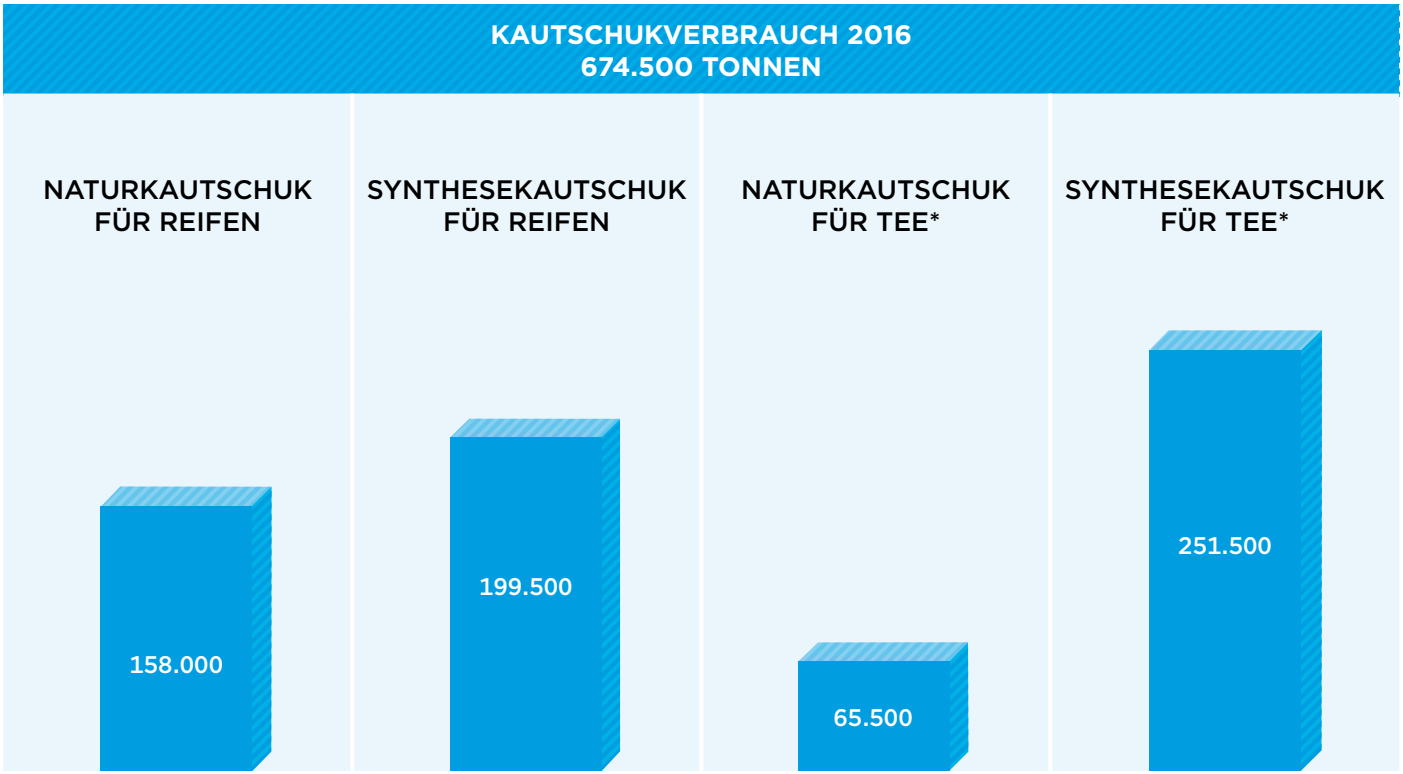
PREISINDEX WICHTIGER VORMATERIALIEN 2015 UND 2016



* TSR CV (technically specified rubber, constant viscosity)

Quelle : **wdk-Statistik**

Preissprung bei Naturkautschuk sorgt für Vorkäufe und Anstieg des Rohstoffverbrauchs um 0,4 % im Jahr 2016.



* Technische Elastomer-Erzeugnisse

Angaben in Tonnen

Quelle : **wdk-Statistik**

Rohstoffverbrauch

Die im Jahresverlauf 2016 zunächst fallenden und dann weitgehend stabilen Rohstoffpreise führten in den ersten drei Quartalen zu einem mit der Produktion von Kautschukerzeugnissen am Standort Deutschland gleich getakteten Materialeinkauf. Da die Produktion, wie schon 2015, aufgrund der abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Standortes im internationalen Vergleich um 0,6 % auf 1,55 Millionen Tonnen zurückging, nahm auch der Rohstoffverbrauch in dieser Zeitspanne im gleichen Umfang ab.

Gegen Jahresende zog dann zuerst der Preis für Naturkautschuk spürbar an, so dass die betroffenen Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie zu Vorkäufen griffen, um die Verteuerung zumindest einige Zeit zu strecken. Damit entkoppelte sich im 4. Quartal 2016 der Rohstoffverbrauch in Summe von der Produktion. Auf das gesamte Jahr gesehen, erhöhte sich der Verbrauch um 0,4 % auf 674.500 Tonnen Kautschuk.

Nachdem im Jahr 2015 im Wesentlichen die deutschen Fertigungsstätten für technische Kautschukprodukte weniger produzierten – die steigenden Absätze wurden zunehmend aus ausländischen Werken bedient – und die Reifenfabriken stabile Produktionsdaten vorweisen konnten, hat sich dieses Bild 2016 insofern gewandelt, als neben dem sich verfestigenden Trend bei der lokalen Produktion von Technischen Elastomer-Erzeugnissen nun auch die Reifenfertigung in Deutschland unter Druck steht. Die Ankündigung eines Reifenherstellers, 2017 ein Werk zu schließen, unterstreicht in drastischer Deutlichkeit die Schwierigkeiten einer Produktion am Standort Deutschland für Industrien mit hohem internationalem Wettbewerb. Die Unternehmen leiden vor allem unter hohen und immer weiter steigenden Energiepreisen, die insbesondere durch nationale Besteuerung höher ausfallen als bei ausländischen Wettbewerbern.

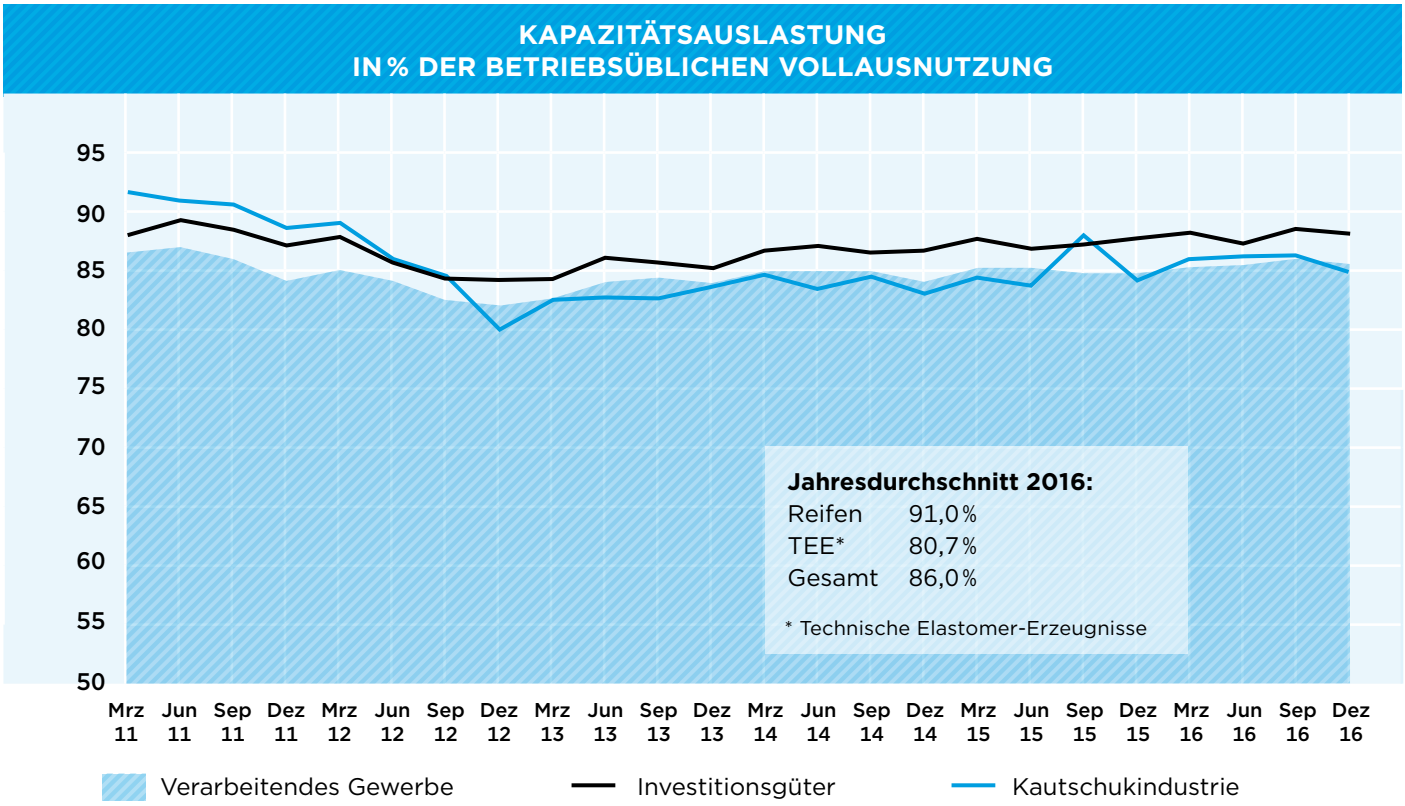
Bei Naturkautschuk zog der Verbrauch 2016 um 2,5 % auf rund 224.000 Tonnen an. Neben dem Preiseffekt wirkte eine höhere Nachfrage nach Winter- und Lkw-Reifen sowie technischen Latex-Materialien im medizinischen und hygienischen Produktspektrum positiv. Die genannten Produkte basieren auf einem recht hohen Naturkautschukanteil. Die Substitution durch Löwenzahn oder die Wüstenpflanze Guayule spielt in der mengenmäßigen Betrachtung noch keine Rolle.

Der Synthesekautschukverbrauch der deutschen Kautschukindustrie gab leicht auf 451.000 Tonnen nach. Da die Preisausschläge für die meisten Synthesekautschuktypen weniger volatil als für Naturkautschuk waren, folgte der Verbrauch auch am Jahresende weitgehend der Produktion. Gleiches galt für die Füllstoffe Ruß und Silica. Hier betrug der Verbrauchsrückgang am Jahresende 1,2 %.

Sicherlich nicht ohne Einfluss auf den Rückgang der Verbrauchsmengen von Synthesekautschuken blieb die Substitution durch Thermoplastische Elastomere (TPE) in einigen Produktbereichen. Der Anwendungsbereich für TPE steigt zwar im Wesentlichen durch für die Kautschukbranche gänzlich neue Produkte, in Teilbereichen, so z. B. in der Dichtungstechnik, wird aber auch der Einsatz des Synthesekautschuks EPDM substituiert.

Ein breites Spektrum von Synthesekautschuken findet Eingang in die modernen High-Tech-Produkte der deutschen Kautschukindustrie. Spezialelastomere wie ACM, AEM oder ECO werden immer stärker nachgefragt. Klassische Synthesekautschuke wie NR und NBR verlieren hingegen Mengenanteile.

Reifenhersteller sorgen für Anstieg der Kapazitätsauslastung in der Kautschuk-industrie auf 86 %, aber …



Quelle: **ifo München**

... dahinter steht eine Anpassung von Überkapazitäten und keine besser ausgelastete Fertigung.

Kapazitätsauslastung

Das Phänomen einer größeren Kapazitätsauslastung bei einem gleichzeitigen Rückgang der Produktion ließ sich auch 2016 beobachten. Die Unternehmen konnten im Jahresdurchschnitt ihre Auslastung auf 86 % der betriebsüblichen Vollausnutzung erhöhen. Das entspricht einem Plus von 0,8 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr. Hierzu trug die deutlich höhere Kapazitätsauslastung bei den Reifenherstellern bei, die von 86,3 % im Jahr 2015 auf 91,0 % stieg.

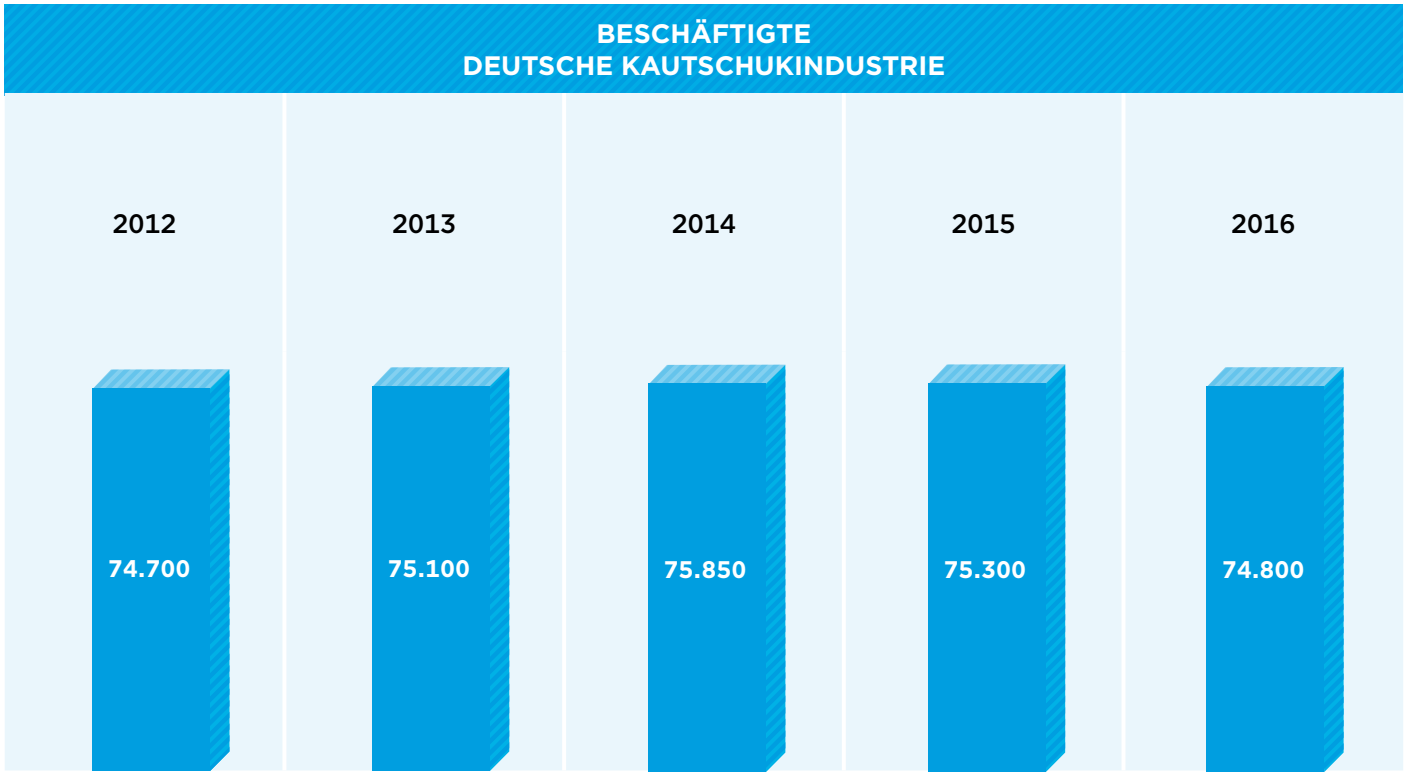
Die steigende Kapazitätsauslastung der Reifenwerke im Jahr 2016 gibt aber ein trügerisches Bild der Wirklichkeit, denn dahinter steht eine Anpassung von Überkapazitäten, d.h. weniger, aber dafür besser ausgelastete Fertigungslinien.

Gleichlautende Meldungen in der Presse aus anderen Industriebranchen im Jahr 2016 weisen darauf hin, dass die Erklärung für die steigende Kapazitätsauslastung im Verarbeitenden Gewerbe ähnlich begründet ist.

Dagegen ging die Auslastung in den TEE-Werken von 84,0 % auf 80,7 % zurück. Damit bewegen sich die Produzenten von TEE immer noch oberhalb der Marke von 80% Kapazitätsauslastung, die bei diskontinuierlicher Produktion als hoher Wert gilt. Dennoch deuten die Zahlen auf eine Verschlechterung der deutschen Standortbedingungen hin. Insbesondere die hohen und immer weiter steigenden Energiepreise belasten die Unternehmen und benachteiligen sie im internationalen Wettbewerb.

Eine Reihe von Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie hat im Jahr 2016 Produktionslinien stillgelegt und in eigenen ausländischen Werken auf bestehende Kapazitäten umdisponiert. Die Verlagerung oder auch Stilllegung der lokalen Kapazitäten ist noch nicht abgeschlossen.

Beschäftigungsrückgang als Folge von Standortnachteilen setzt sich fort.



Quelle : **wdk-Statistik**

Fachkräftemangel in der Kautschukindustrie bleibt ein ernstes Problem.

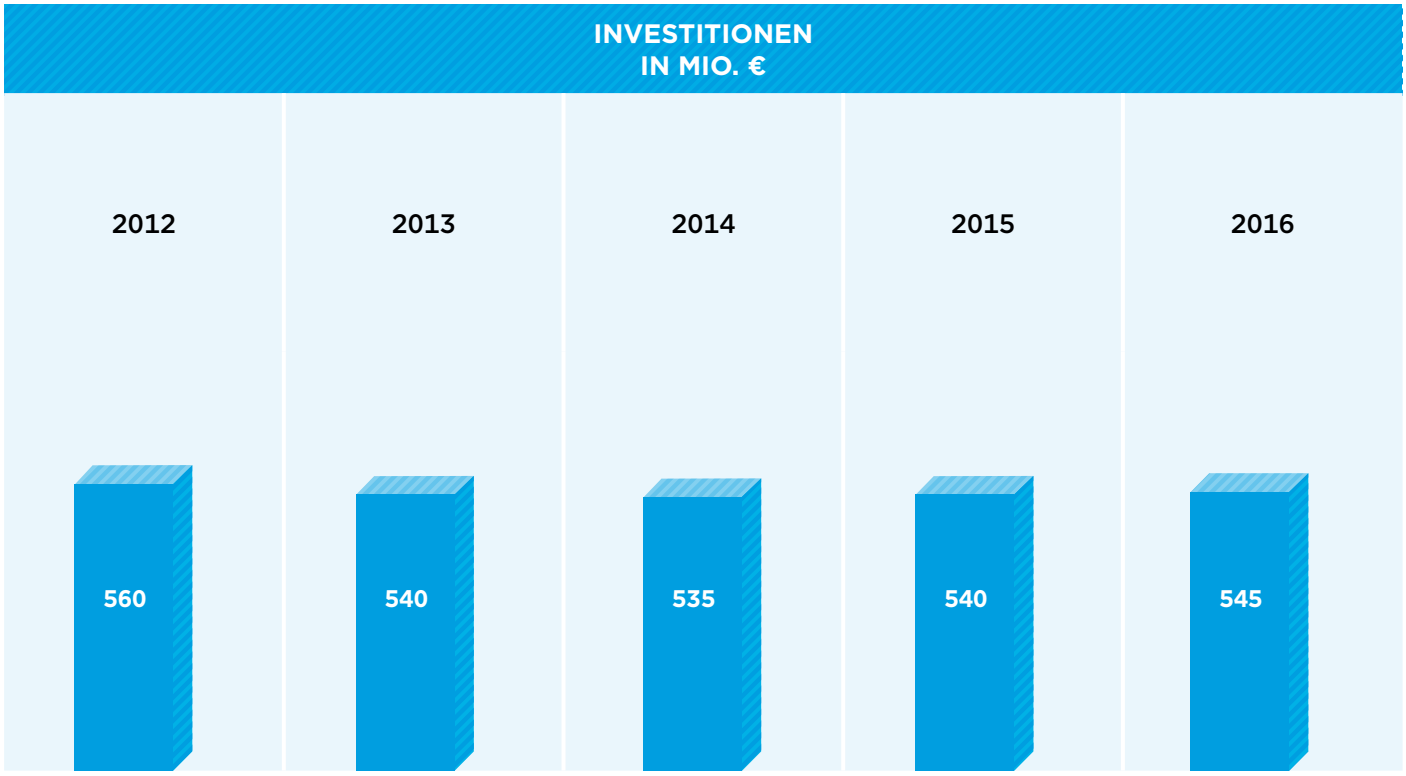
Beschäftigte

Der rückläufige Trend bei der Beschäftigung hält an. Im zweiten Jahr in Folge sank 2016 die Zahl der Branchenbeschäftigten. Sie liegt nunmehr bei 74.800, was einem Rückgang von 0,7 % gegenüber 2015 entspricht. Bei den Reifenherstellern blieb die Belegschaftsgröße mit 24.300 nahezu konstant (-0,2 %), während bei den TEE-Produzenten der Personalrückgang deutlicher ausfiel (-0,9 %) und die Mitarbeiterzahl in diesem Sektor nun bei 50.500 liegt.

Der Anpassung von Kapazitäten im Reifensektor sowie „ruhenden" Fertigungslinien bei den Herstellern Technischer Elastomer-Erzeugnisse fielen insbesondere Arbeitsplätze in der Produktion und in der Logistik zum Opfer. Auch der allgemeine Kostendruck, dem die Unternehmen der Branche durch nachlassende Wettbewerbsfähigkeit des Standortes bei steigender internationaler Konkurrenz ausgesetzt sind, macht sich bei der Mitarbeiterzahl negativ bemerkbar. Da in den letzten Jahren die Prozesse optimiert wurden, bleibt bei der Notwendigkeit, Kosten einsparen zu müssen, häufig nur noch der Block der Personalaufwendungen. Die Verschärfung der Gesetzeslage für die Arbeitnehmerüberlassung durch neue Regelungen bei „Equal Pay" und Überlassungsfristen reduziert zudem die flexiblen Handlungsoptionen der Unternehmen.

Der Fachkräftemangel macht den Unternehmen indes weiterhin zu schaffen. Die Anforderungen an die Unternehmen, sich in vielfältigen Bereichen den neuen Trends, beispielsweise der Mobilität und Digitalisierung, zu stellen, steigen deutlich. Insbesondere qualifizierte Facharbeiter und Ingenieure werden immer noch dringend gesucht.

Unternehmen bei Investitionen auch 2016 zurückhaltend.



Quelle : **wdk-Statistik**

Investitionen

Nach verhaltenen Investitionen in den Vorjahren brachte auch das Jahr 2016 keine Trendumkehr. Die Nachfragesituation gab bei ausreichenden Kapazitäten keine Impulse für höhere Investitionsausgaben. Zudem belasten die geopolitischen Unsicherheiten das Investitionsklima in den Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie in gleichem Maße wie die wirtschaftspolitische Agenda in Deutschland.

Planungssicherheit ist aber die Basis für inländische Investitionen. Diese Ungewissheiten und der fehlende Planungsspielraum kompensieren die Trends, die eigentlich für eine spürbare Ausweitung der Inlandsinvestitionen sprechen. Der Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit erfordert im Inland Investitionen in F&E, Produkte und Prozesse. Eine verstärkte Digitalisierung der Prozesse könnte weitere positive Impulse setzen.

Zum ersten Mal seit vier Jahren hat die Investitionstätigkeit der Unternehmen zwar wieder zugenommen. Die Investitionen verharren 2016 mit rund 545 Millionen Euro allerdings auf niedrigem Niveau. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren lagen sie noch bei 690 Millionen. Außerdem zeigt sich ein uneinheitliches Bild im In- und Ausland.

Am Standort Deutschland sanken die Investitionen leicht um 1,4 % auf 360 Millionen Euro. Dagegen setzten die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie im Ausland deutlich mehr Mittel als im Vorjahr ein. Hier stiegen die Investitionen um 5,7 % auf 185 Millionen Euro. Auch künftig sind nach Lage der aktuellen Rahmenbedingungen in Deutschland Erweiterungsinvestitionen nur im Zuge von Lokalisierungen im Ausland zu erwarten.

Forschung und Entwicklung

Die anhaltende Suche der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie nach Ingenieuren, Chemikern und qualifiziertem Fachpersonal verdeutlicht den hohen Stellenwert von Forschung und Entwicklung (F&E) für die Branche.

Nicht nur dass die Kundenanforderungen an die Produkte der deutschen Kautschukverarbeiter in Sachen Energieeffizienz, Leichtbau, Nachhaltigkeit und Qualität ständig steigen, zunehmend erfordert auch der internationale Wettbewerb durch neue Anbieter eine rasante Weiterentwicklung. Eine Intensivierung der F&E-Anstrengungen ergibt sich des Weiteren aus kontinuierlich sich erhöhenden regulatorischen Vorgaben zu Umweltverträglichkeit, Ressourceneffizienz und Wiederverwertbarkeit von Produkten und eingesetzten Materialien. Zudem müssen sich die Unternehmen strategisch entwickeln und beispielsweise angesichts des Wandels in der Mobilität der nächsten Jahre breiter oder gänzlich neu aufstellen. Das erfordert zusätzliche Anstrengungen insbesondere in der Produktentwicklung. Last but not least beschäftigt die Digitalisierung der Produktion die Prozessingenieure der Branche in zunehmendem Maß.

In Folge dieser Anforderungen erhöht sich der Anteil von Aufwendungen für F&E gemessen am Umsatz kontinuierlich. Das Jahr 2016 brachte diesbezüglich einen enormen Schub. Nach einem rund 5 %igen Anteil in 2015 investierten die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie im Jahr 2016 fast 7 % des Umsatzes in die vielfältigen Anforderungen der Produkt-, Prozess- und Unternehmensentwicklung. In Summe wurden 2016 knapp 600 Millionen Euro durch die lokalen Hersteller von TEE und den einzigen in Deutschland forschenden deutschen Reifenhersteller in F&E investiert.

Nur wenige Unternehmen erhöhten ihre F&E-Budgets nicht. Auf die Branche bezogen waren es gerade einmal 8 %.

WENN DU NICHT MEHR
IN EINE LÜCKE STICHST,
DANN BIST DU KEIN
RENNFAHRER MEHR.
AYRTON SENNA

DIE KAUTSCHUK-INDUSTRIE IM EINZELNEN

Bereifungen

Die Lieferungen der deutschen Reifenhersteller in die Fahrzeug-Erstausrüstung gehen fast ausnahmslos an die Bänder der deutschen Autobauer. Die Produktionsstätten von BMW, Mercedes, VW und Co. in Europa sind dabei die Standorte, die primär beliefert werden. Zwar konnten in den letzten Jahren auch Importmarken Anteile an der Reifenerstausrüstung gewinnen, die dahinter stehenden Volumina sind aber weitgehend überschaubar. Durch das leichte Produktionsplus der deutschen Autobauer im In- und Ausland von insgesamt gut 1% konnten auch die Reifenlieferungen der deutschen Zulieferer in etwa gleichem Umfang erhöht werden.

Die wesentlichen Rohmaterialien für die Reifenherstellung sind Naturkautschuk, der Synthesekautschuk SBR sowie Ruß. Gerade diese drei Einsatzmaterialien lagen im Mittel des Jahres 2016 merklich niedriger im Anschaffungspreis als im Vorjahr. Bei Naturkautschuk betrug der Rückgang etwa 6%, bei SBR gut 3% und bei Ruß mehr als 10%. Die Reifenhersteller reduzierten auf Basis der verringerten Rohstoffkosten die Verkaufspreise. Folglich ging bei einer nur moderaten Absatzausweitung der Umsatz zurück. 2016 erreichte der Inlandsumsatz ein Volumen von knapp 4,0 Milliarden Euro und sank gegenüber dem Jahr 2015 um 5,6%.

Folgende Spartenentwicklung ergab sich im Jahr 2016: Die Reifenlieferungen in die Erstausrüstung stiegen über alle Reifensegmente um knapp 1%. Im Reifenersatzgeschäft lag das Plus bei Reifen für Pkw und Leicht-Lkw – dem sogenannten Consumer-Segment – bei 0,8%, bei schweren Lkw-Reifen bei einem Zuwachs von rund 6%. Ein Minus in gleicher Größenordnung verzeichneten runderneuerte Lkw-Reifen. Für den Abverkauf der Distributionskanäle an den Endabnehmer ergab sich 2016 ein Volumen von mehr als 83 Millionen Consumer-Reifen und rund 4,5 Millionen Lkw-Reifen in Erstausrüstung und Ersatzbedarf.

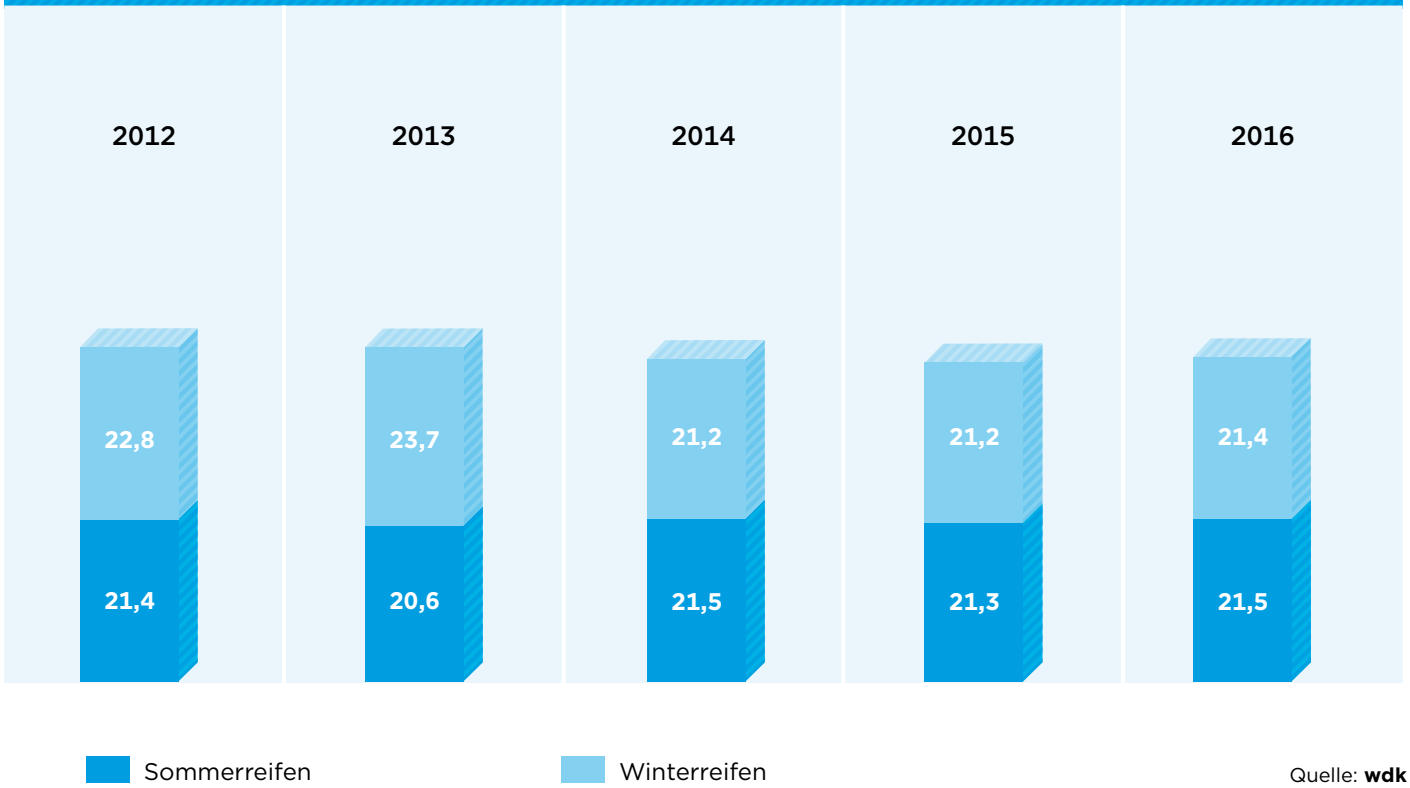
Pkw-Reifen

Die Korrelation zwischen Produktion von Fahrzeugen in Deutschland und von deutschen Autobauern in Europa mit den Reifenerstausrüstungs-Lieferungen der deutschen Reifenhersteller ist extrem hoch, auch wenn zusätzliche europäische Reifenwerke den Auslandsanteil der deutschen Zulieferer schmälern. Diese Korrelation verändert sich auch durch die Vergabe von Reifenkontingenten an Reifenimporteure, vornehmlich aus Südkorea, nur geringfügig.

Durch die Erweiterung der Produktpalette der Fahrzeughersteller ändert sich allerdings sehr wohl die Zuordnung von Reifensegmenten. Insbesondere der starke Zuwachs von sogenannten SUV-Fahrzeugen bei allen Herstellern und in allen Größenklassen verschafft dem Produktsegment 4x4-Reifen enorme Steigerungsraten. Im Umkehrschluss bedeutet diese Entwicklung aber auch, dass reine Pkw-Reifen in ihrem Mengenumfang beschnitten werden.

Insgesamt stieg die europäische Fahrzeugproduktion für Pkw und SUV der deutschen Autobauer im Jahr 2016 um knapp 2,5 %, in Deutschland allerdings nur um etwa 0,5 %. Reine SUV-Fahrzeuge konnten im Inland zweistellige Zuwachsraten verzeichnen, in Europa immerhin noch etwa 9 %.

PKW-REIFEN ERSATZGESCHÄFT
HANDEL AN VERBRAUCHER IN MIO. STÜCK



Quelle: **wdk**

Nach gut 30 Millionen Pkw- und 4x4-Reifen für die Erstausrüstung im Jahr 2015 dürften 2016 rund 31 Millionen Stück ausgeliefert worden sein.

Während die Fahrzeugproduktion den entscheidenden Impuls für die Reifenerstausrüstung setzt, sind es für den Reifenersatzbedarf fahrzeugseitig die Entwicklungen des Bestandes sowie der Neuzulassungen. Für den deutschen Pkw-Markt lässt sich eine positive Jahresbilanz 2016 ziehen. Die Neuzulassungen stiegen bereits das dritte Mal in Folge und es wurde das bislang höchste Marktvolumen des Jahrzehnts erreicht. Es belief sich im Jahr 2016 auf knapp 3,4 Millionen Neuzulassungen (+5%).

Der für den Reifen-Ersatzbedarf des Jahres 2016 relevante Fahrzeug-Bestand basiert auf der statistischen Erfassung zum 1. Januar des jeweiligen Jahres. Für 2016 weisen die Daten des Kraftfahrtbundesamtes KBA einen Zuwachs von 1,5% auf 45,07 Millionen Pkw aus. Überdurchschnittliche Zuwachsraten kommen dabei allerdings erneut aus dem Fahrzeugsegment SUV, das mit 4x4-Reifen bestückt wird. Zum Pkw-Bestand addiert sich noch der Bestand an Transportern (Llkw). Auch hier verzeichnet das KBA einen deutlichen Zuwachs um 2,7% auf rund 2,45 Millionen Fahrzeuge.

Die fahrzeugspezifischen Parameter standen 2016 für einen Zuwachs des Reifenersatzbedarfs also auf „grün". Die reifenspezifischen Parameter zeigten dagegen ein deutlich heterogeneres Bild.

Spätestens seit der europaweiten Einführung des Reifenlabels im Jahr 2012 hat sich die Reifenentwicklung stärker auf die Eigenschaft Rollwiderstand (Laufleistung) gerichtet. Die beiden anderen Labelwerte Nassbremsen (Sicherheit) und Geräusch stehen ebenfalls im Fokus. Im physikalischen Zielkonflikt der Eigenschaften von Reifen werden bei anderen Parametern (z.B. Komfort, Handling) eher Abstriche gemacht. Durch gezielte Innovationen Richtung Rollwiderstand erhöht sich seitdem mit jedem neuen Reifenmodell die Laufleistung und damit die Nutzungsdauer. Für den Ersatzbedarf ergibt sich daraus ein negativer Trend, der in der noch kurzen Zeitreihe bei etwa -1% pro Jahr liegt.

Die Distributionslandschaft verändert sich zum einen durch neue Anbieter am Markt, zum anderen durch den Trend zu Ganzjahresreifen. Der dynamischste „Neueinsteiger" in der Distribution von Ersatzbedarfs-Reifen ist der Online-Handel im B2C-Geschäft. Über diesen Vertriebsweg dürften 2016 bereits knapp 13% der Reifen verkauft worden sein. Vor wenigen Jahren existierte dieser Vertriebsweg nicht. Profiteure der Entwicklung sind vielfach freie Kfz-Werkstätten, die als Zusatzgeschäft die online gekauften Reifen ihrer Kunden montieren. Da auch das markengebundene Autohaus das Reifengeschäft als Servicekomponente forciert, gerät der Reifenfachhandel auch aus dieser Vertriebsschiene unter Druck. Und dadurch, dass der Absatz von Ganzjahresreifen zunimmt, entfallen der saisonale Kontakt mit dem Kunden sowie Servicedienstleistungen wie die Reifeneinlagerung.

Das Jahr 2016 verdeutlicht den Trend zu Ganzjahresreifen. 5,62 Millionen Reifen in 2016 entsprechen einem Zuwachs von 19,6% und einem Marktanteil von 11,7%, nach 9,9% im Jahr 2015.

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 2016 ein Volumen von knapp 10,2 Millionen Stück. Mit einem Plus von 4,9% gegenüber dem Vorjahr wuchsen die Einfuhren überproportional zum Gesamtmarkt.

Für die europäischen Reifenhersteller wurde der Absatz an inländische Endverbraucher durch die steigenden Einfuhren geschmälert. 2016 wirkte zudem der Lagerabbau im Handel negativ. Kompensation bringt seit einigen Jahren, so auch 2016, dass europäische Premium-Reifen international stärker nachgefragt werden und neben den Herstellern selber auch immer mehr (Groß)händler in Deutschland ein internationales Geschäftsmodell aufbauen und diese Nachfrage bedienen. Die Händlerexporte von Consumer-Reifen stiegen

seit 2005 von 4,7 Millionen auf 8,2 Millionen Stück im Jahr 2016 (+71,9 %). 2016 im Vergleich zum Vorjahr brachte ein Plus von 1,8 %. Für den Verkauf von Reifen an Endverbraucher ergab sich in Summe für das Jahr 2016 ein Sell-Out-Wachstum von 1,7 % auf 50,5 Millionen Consumer-Reifen. Heruntergebrochen auf reine Pkw-Reifen umfasste der Absatz noch 42,9 Millionen Stück (+0,9 %), davon 21,4 Millionen Winterreifen.

4 x 4-Reifen

Sowohl in der Reifenerstausrüstung als auch im -ersatzbedarf hält die hohe Nachfragedynamik seitens der Fahrzeughersteller an. Im Jahr 2016 konnten im Ersatzgeschäft gut 4,14 Millionen 4x4-Reifen verkauft werden. Innerhalb von nur sieben Jahren hat sich damit das Absatzvolumen mehr als verdoppelt.

In der Reifenerstausrüstung ist der Lieferumfang in 2016 ebenfalls stattlich gewachsen. Von den rund 31 Millionen Pkw- und 4x4-Reifen, die im Jahresverlauf 2016 an die Fertigungsstätten der deutschen (und ausländischen) Autobauer ausgeliefert wurden, entfallen mittlerweile rund 15 % auf das 4x4-Reifen-Segment.

GESAMTMARKTENTWICKLUNG REIFEN-ERSATZGESCHÄFT HANDEL AN VERBRAUCHER IN MIO. STÜCK

	2013	± %	2014	± %	2015	± %	2016	± %
Pkw	44,3	+ 0,2	42,7	- 3,8	42,5	- 0,5	42,9	+ 0,9
– Winter	23,7	+ 4,1	21,2	- 10,8	21,2	+ 0,1	21,4	+ 0,9
– Sommer	20,6	- 4,1	21,5	+ 4,3	21,3	- 0,9	21,5	+ 0,8
4x4	3,28	+ 4,7	3,47	+ 5,8	3,91	+ 12,7	4,14	+ 5,9
Llkw	3,30	- 2,9	3,34	+ 1,2	3,29	- 1,5	3,52	+ 7,1
Lkw								
– neu	1,70	+ 7,2	1,80	+ 5,6	1,84	+ 2,2	1,95	+ 5,7
– runderneuert	0,98	- 5,3	0,96	- 2,3	0,88	- 8,5	0,82	- 6,3

Quelle : **wdk**

Die wesentlichen Treiber dieser positiven Absatzentwicklung wurden schon genannt. Es sind die hohen Produktionszahlen für die Erstausrüstung einerseits. Allein im Segment der den leichten Nutzfahrzeugen zugeordneten großen SUVs wie Porsche Cayenne, BMW X5, Mercedes ML oder Audi Q7 wurden in Deutschland im Jahr 2016 knapp eine Million Fahrzeuge hergestellt und damit über 12 % mehr als im Jahr 2015. Unter dem Aspekt, dass die meistnachgefragten Modelle des SUV-Segments derzeit in der Mittel- und Kompaktklasse zu finden sind, verstärkt sich der positive Effekt für die Reifenerstausrüstung noch.

Neuzulassungen und Bestände zeichnen andererseits ein analoges Bild für den Reifenersatzbedarf. Im Jahr 2016 sind sowohl die Neuzulassungen als auch der Bestand von Fahrzeugen des SUV-Segments mit zweistelligen Zuwachsraten gewachsen. Der Bestand umfasst aktuell bereits mehr als 4 Millionen Fahrzeuge.

Leicht-Lkw-Reifen

Der deutsche Nutzfahrzeugmarkt hat sich im abgelaufenen Jahr stark entwickelt. Die Neuzulassungen stiegen insgesamt um 7 %. Damit hat dieser Markt ein neues Rekordniveau erreicht. Vor allem das volumenstarke Transportersegment lief sehr gut. Der Absatz von leichten Nutzfahrzeugen bis 6 Tonnen stieg 2016 in Deutschland um 8 % auf 264.500 Einheiten.

Gestützt wurde der Markt insbesondere vom anhaltend starken Wachstum des Online- bzw. Versandhandels. Auf den Märkten für Kurier-, Express- und Paket-Dienstleistungen stiegen die Transportmengen deutlich. Die immer schnellere Belieferung von Verbrauchern mit immer mehr Produkten steigerte die Nachfrage nach Zustelldienstleistungen und mithin auch den Transportumfang. Dies schlug unmittelbar auf den Bedarf an Transportern durch.

Nicht nur Transporter werden mit Leicht-Lkw-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. Im Jahr 2016 zeigten sich die Neuzulassungen von Utilities (+15,9 %) und Wohnmobilen (+23,9 %) äußerst robust.

Im starken Anstieg der Fahrzeugbestände von Transportern, Utilities und Wohnmobilen werden die anhaltend positiven Neuzulassungen der Vorjahre reflektiert. Insgesamt erhöhte sich der Bestand der mit Leicht-Lkw-Reifen ausgestatteten Fahrzeuge in 2016 um 4,4 % auf gut 4,5 Millionen Fahrzeuge.

Die positiven Rahmenbedingungen ermöglichten 2016 folglich auch ein gutes Reifenersatzgeschäft. Die hohen Neuzulassungen beförderten insbesondere den Absatz von Winter- und Ganzjahresreifen. In Summe stieg das Verkaufsvolumen um 7,1 % auf 3,52 Millionen Leicht-Lkw-Reifen. An Winterreifen konnte der Handel fast 1,85 Millionen Stück an die Endverbraucher absetzen und damit annähernd 200.000 Reifen mehr verkaufen als im Jahr 2015.

Die Fahrzeugproduktion von Transportern lief 2016 in Deutschland ähnlich gut. Knapp 630.000 Transporter, etwa 4 % mehr als 2015, liefen von den Bändern der Daimler-, Ford-, Opel- und VW-Gruppe.

Von dieser positiven Entwicklung profitierten die Reifenlieferungen in die Erstausrüstung. Knapp 2,4 Millionen Reifen gingen an die Werke der Fahrzeugbauer.

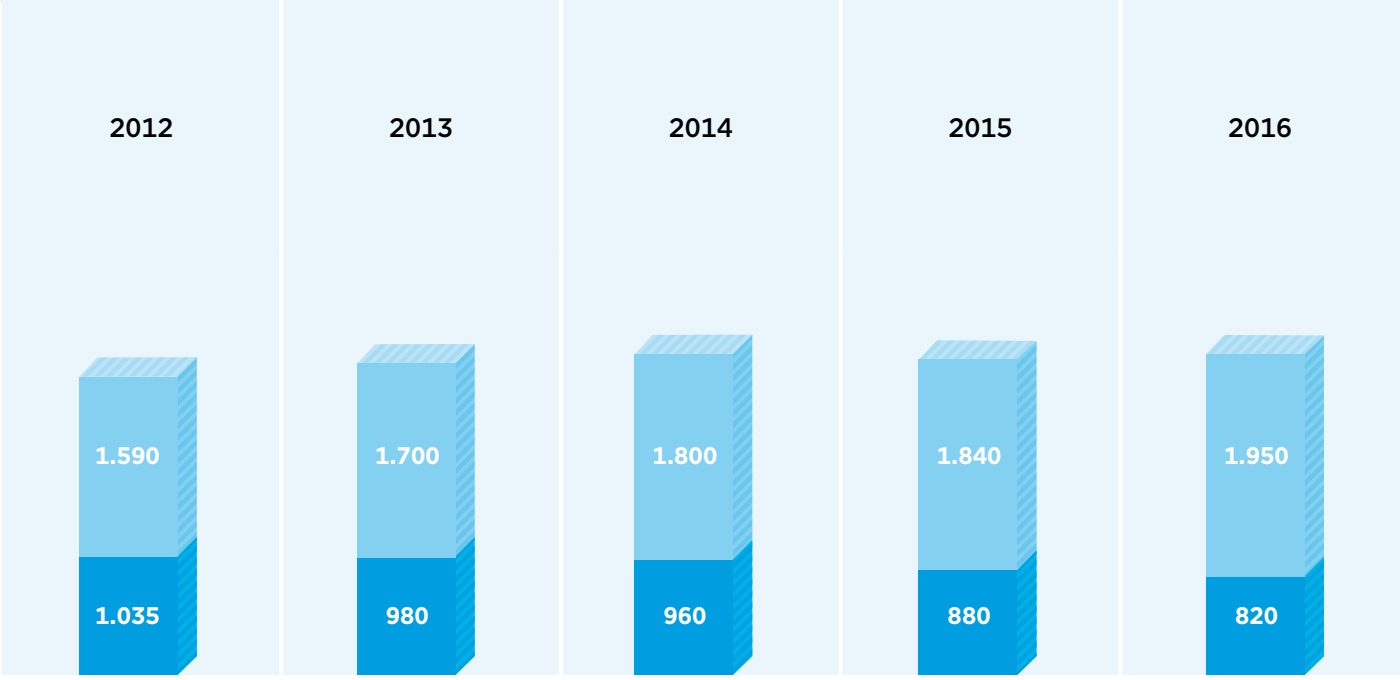
Lkw-Reifen

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Ersatzgeschäft mit Lkw-Reifen zeigten sich im Jahr 2016 grundsätzlich positiv. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld wies Zuwächse auf und brachte insbesondere für die Bauwirtschaft eine Fortsetzung des Aufschwungs. Das Transportaufkommen verlief parallel zur Gesamtkonjunktur und setzte somit gleichfalls positive Impulse.

Die führende Rolle als Logistikmarkt in Europa hat die Lkw-Neuzulassungen beflügelt. Diese verzeichneten in 2016 erneut einen guten Zuwachs. Fast alle Bereiche entwickelten sich positiv. Der Absatz von Lkw und Trailern stieg insgesamt um 3,9 %.

Dass der Sell-Out insgesamt für neue und runderneuerte Lkw-Reifen eine Steigerung aufweisen konnte, lag vor allem an der De-minimis-Förderung. Diese stimulierte den Absatz von Reifen und veranlasste Speditionen, qualitativ bessere Reifen zu kaufen.

LKW-REIFEN ERSATZGESCHÄFT
HANDEL AN VERBRAUCHER IN TSD. STÜCK



Runderneuerte Reifen Neureifen

Quelle : **wdk**

Grundsätzlich verändern sich auch die Strukturen im Lkw-Reifen-Ersatzgeschäft und drücken den Bedarf. Eine immer bessere Organisationsstruktur im Speditionsgewerbe, die eine optimierte Reifennutzung, -wartung und -ersatzbeschaffung beinhaltet, kompensiert positive wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Wie im Consumer-Geschäft verschiebt zudem auch bei Lkw-Reifen eine bessere Produkt-Performance bezüglich Laufleistung den Ersatzbedarf. Und schließlich kommt nur ein Teil der günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch tatsächlich beim in Deutschland Reifenersatz beschaffenden Spediteur an. Ein Großteil der positiven Impulse wirkt für ausländische, insbesondere osteuropäische Spediteure, die in Deutschland Waren transportieren, ihre Fahrzeuge aber in ihren Heimatländern warten.

In Summe konnte der Sell-Out von neuen Lkw-Reifen um 5,7 % wachsen, zusammen mit den rückläufigen „Runderneuerten“ umfasste der Sell-Out-Markt ein Volumen von 2,77 Millionen Stück. Das entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von 1,8 %.

Die nicht unwesentlich von der konjunkturellen Lage in den Schwellenländern abhängige exportlastige Lkw-Produktion am Standort Deutschland konnte dieser Entwicklung nicht folgen. Etwas stabiler zeigte sich hier der Trailermarkt und bei Kraftomnibussen konnte die Fertigung erhöht werden. Reifenabsatz erhöhend wirkte auch die steigende Fertigung von Lkw in vielen Ländern Europas, die sich aus der Erholung zuvor kriselnder Volkswirtschaften ergab. Für die deutschen Reifenhersteller summierte sich letztlich ein kleines Plus bei den Reifen-Erstausrüstungslieferungen.

Runderneuerte Lkw-Reifen

Das größte Einsatzgebiet für runderneuerte Reifen findet sich im Segment Lkw-Reifen – mit einer hohen Gewichtung im Bausektor. Die gute Baukonjunktur erforderte 2016 einen höheren Reifenbedarf. Der Ersatz dieser in der Regel stark beanspruchten Reifen wird oft allein an preislichen Kriterien bemessen. Bei den im Jahresdurchschnitt 2016 sehr niedrigen Rohstoffpreisen hatten importierte „Billig-Reifen“ ohne Overheadkosten für Forschung und Entwicklung oder eine intensive Qualitätsprüfung immense preisliche Wettbewerbsvorteile. Wie schon im Jahr 2015 ging dieser Wettbewerbsvorteil importierter Budget- und Low-Budget-Reifen auch 2016 vor allem zu Lasten der deutschen Qualitätsrunderneuerung. Die mindere Qualität und die zum Teil bekannte Nicht-Runderneuerungsfähigkeit dieser Importreifen wird dabei vom Verbraucher in Kauf genommen.

Den größten Anteil an den Importreifen verbuchten chinesische Marken. Sie profitierten vom Wettbewerbsvorteil gegenüber runderneuerten Reifen. Zudem haben fast alle anderen Regionen, außer der EU, mit hohen Anti-Dumping-Zöllen die Markteintrittsbedingungen für chinesische Lkw-Reifen verteuert und erschwert. Aus China kamen nach den Daten der europäischen Statistikbehörde Eurostat im Jahr 2016 rund 12 % mehr Lkw-Reifen in die EU und etwa 14 % mehr nach Deutschland.

Der Absatz runderneuerter Lkw-Reifen verlor erneut stark an die Einfuhren und das Volumen sank um 6,3 % auf nur noch 821.000 Stück.

DIE BESTE WEISE, FISCHE ZU BEOBACHTEN, BESTEHT DARIN, SELBER ZUM FISCH ZU WERDEN.

JACQUES-YVES COUSTEAU

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 über 100 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 insbesondere 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, was zumindest im Jahr 2016 dem allgemeinen Branchentrend widerspricht.

Die skizzierten Branchenunternehmen finden sich überwiegend in der Gruppe der Zulieferer an non-automotive Industrien, den Handel oder unmittelbar den Endverbraucher. In den Anwendungsbereichen Gesundheit, Freizeit, Haushalt, Lebensmittel und Energie, in der Raum- und Luftfahrt sowie anderen Segmenten der Mobilität stehen den Unternehmen der Kautschukindustrie noch expansive und dynamische Geschäftsfelder offen.

Mitunter sind es aber auch in diesen Unternehmen nur (kleinere) Geschäftsbereiche, die die genannte Abnehmerlandschaft bedienen. Denn in Summe umfasst dieser Wachstum versprechende Teilmarkt nur etwa 15 % des Branchenumsatzes mit technischen Produkten. Mehr als 30 % des TEE-Umsatzes gehen an traditionelle Industrien des Verarbeitenden Gewerbes – den Maschinenbau, die Elektroindustrie, die Bauwirtschaft und den Bergbau. Die restlichen mehr als 50 % werden mit der Fahrzeugindustrie erwirtschaftet.

Eines allerdings eint die technische Produkte herstellenden Unternehmen der Branche. Sowohl die Zulieferer der Automobilindustrie als auch die für andere Kundenkreise sind Vertreter des klassischen deutschen Mittelstands: Unternehmen mit einem Jahresumsatz größer 10 und kleiner 300 Millionen Euro und einer durchschnittlichen Betriebsgröße von etwa 400 Mitarbeitern. Alle diese Unternehmen zeigen seit Jahrzehnten Standorttreue und soziale Verantwortung für ihre Beschäftigten – zumeist in ländlichen Orten und Regionen, in denen sie zu den wichtigsten Arbeitgebern zählen.

Insofern leiden die Unternehmen alle an den sich verschlechternden Standortbedingungen Deutschlands, die im Zuge einer immer intensiver werdenden internationalen Wettbewerbssituation die eigene Position gegenüber ausländischen Konkurrenten schwächen.

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. Auch ist von einem versprochenen Bürokratieabbau wenig zu spüren.

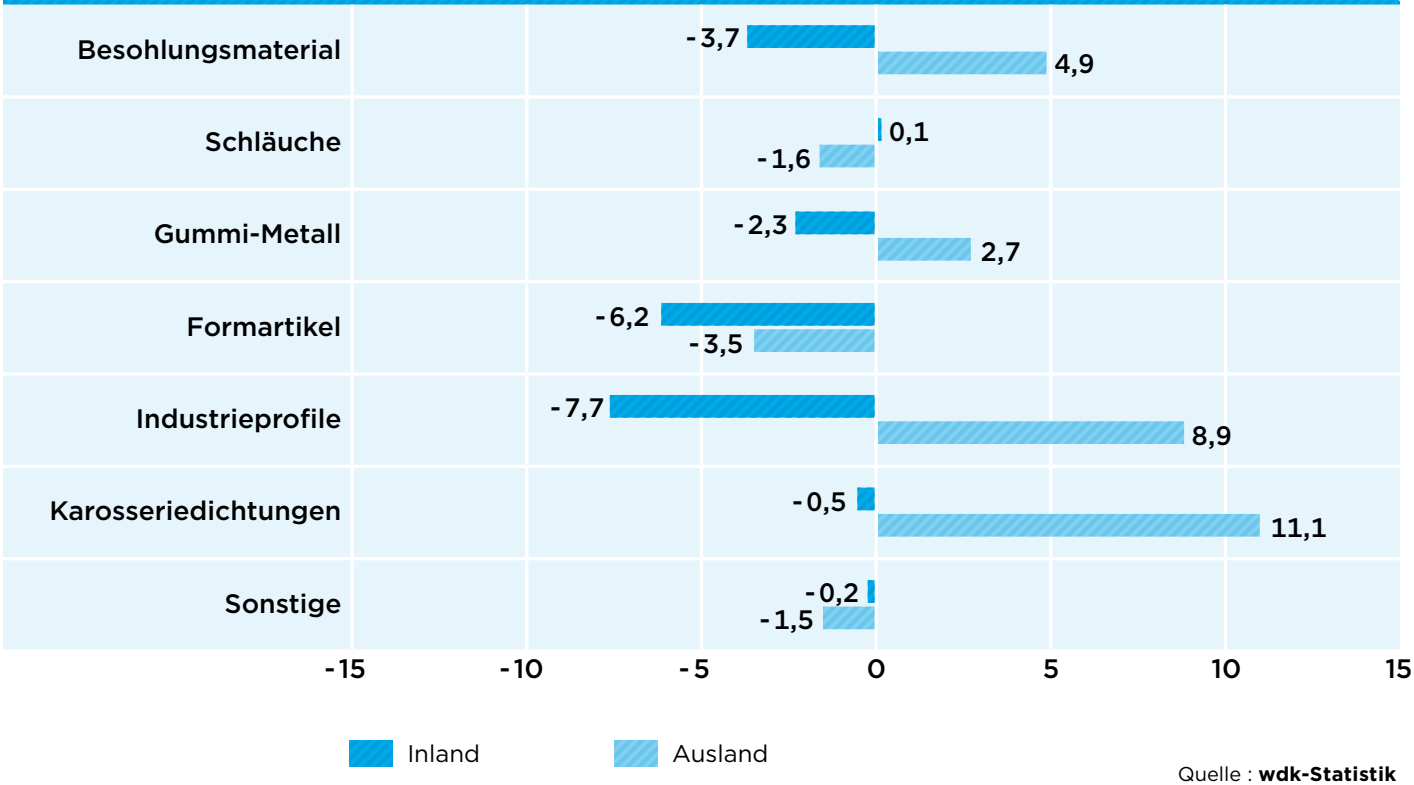
Im Einzelnen belasten die singulär in Deutschland durch eine Abgabenflut verteuerten Strompreise. Die Verschärfung der Vorgaben für den in konjunkturell volatilen Zeiten notwendigen Einsatz flexibler Arbeitskräfte schmerzt. Nachteilige und einseitige Veränderungen der Bestimmungen der Kreislaufwirtschaft, wissenschaftlich unangebrachte Prüfmethoden 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.

Sollte sich der skizzierte Trend fortsetzen, wird die im deutschen Mittelstand festzustellende Verlagerung, Konsolidierung oder Übernahme durch ausländische/chinesische Unternehmen und Investoren mit einem Verlust von Standorten und Beschäftigung in Deutschland auch in der Kautschukindustrie voranschreiten. Die rückläufige Beschäftigung, Produktion und Investition in Deutschland im Jahr 2016 sind Vorboten eines solchen Trends.

Für die Hersteller technischer Produkte, die den klassischen non-automotiven Branchen des Verarbeitenden Gewerbes zuliefern, ließ sich im Jahr 2016 nur seitens der Bauwirtschaft eine gewisse Nachfragedynamik erkennen. Durch den boomenden Wohnungsbau konnten beispielsweise bei Bauwerksabdichtungen für Dach, Fenster und Fassade Absatzsteigerungen verzeichnet werden, die allerdings zunehmend mit ausländischen Anbietern geteilt werden mussten. In den Abnehmerzweigen Maschinenbau und Elektrotechnik stagnierte die Nachfrage und der Bergbau ist seit Jahren national auf dem Rückzug.

Gepaart mit niedrigen Rohstoffpreisen sank der Inlandsumsatz für den non-automotiven Bereich der Branche im Jahr 2016 um 3,2 % auf 1,635 Milliarden Euro. Auch in den wichtigsten Exportländern konnte das Auftragsvolumen nicht an das Niveau des Jahres 2015 heranreichen, denn weltweit stagnierte der Maschinenbau ebenfalls und der Bergbau verzeichnete eine angespannte Lage. So sank trotz

UMSATZENTWICKLUNG 2016
TECHNISCHE ELASTOMER-ERZEUGNISSE IN %



Quelle : **wdk-Statistik**

einer leichten Erholung der Konjunktur bei vielen europäischen Handelspartnern der Auslandsumsatz um 1,2 % auf 1,24 Milliarden Euro.

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 gesteigerte Fahrzeugproduktion in Deutschland, vor allem aber in den ausländischen Werken der deutschen Autobauer, setzte den Rahmen für steigende Absätze automotiver Kautschukprodukte. Auch konnten die deutschen Zulieferer von der weltweit steigenden Fertigung im Fahrzeugbau insgesamt profitieren. Die Dynamik der weltweiten Fahrzeugproduktion übertrug sich allerdings nicht eins zu eins auf eine Exportausweitung für die Anbieter der Branche. Immer mehr Zulieferteile werden mittlerweile lokal verlangt und folglich auch von den deutschen Kautschukverarbeitern vor Ort gefertigt und geliefert.

Wie skizziert, folgten die Umsätze der Absatzentwicklung nicht im Gleichschritt. Dem merklich gestiegenen Mengenabsatz standen ein automotiver Inlandsumsatz von 2,05 Milliarden Euro (+0,2 %) und ein Volumen von 1,37 Milliarden Euro (+1,5 %) im Exportgeschäft zur Seite.

Im Einzelnen verzeichneten die wesentlichen automotiven Produktgruppen von TEE in 2016 folgenden Umsatzverlauf: Den höchsten Einzelumsatz verbuchten auch 2016 Antivibrations-Komponenten. Im Preis 2016 stark rückläufiger Naturkautschuk bildet hierfür die Werkstoffbasis. Bei einer leichten Absatzausweitung im Inland sank der entsprechende Umsatz um 2,3 %. Das Auslandsgeschäft konnte deutlicher ausgeweitet werden, der Umsatz erhöhte sich um 2,7 %. In Summe verblieb der Umsatz bei einem Volumen von rund 940 Millionen Euro. Für das Geschäft mit Karosseriedichtungen brachte 2016 eine ähnliche, aber ausgeprägtere Entwicklung. Im Inland reduzierte sich der Umsatz um 0,5 %, im Ausland legte er um 11,1 % zu. Allerdings ist in diesem Bereich das Auslandsgeschäft weniger gewichtig als im Branchendurchschnitt, so dass in Summe ein Umsatzplus von 2 % auf knapp 690 Millionen Euro zu Buche stand. Um etwa 1% auf 685 Millionen Euro reduzierte sich das Umsatzvolumen von Fluid-Systemen. Kfz-Formteile werden mehr und mehr zu Commodities, die am hochpreisigen Standort Deutschland unter massivem Wettbewerbsdruck stehen. Der Umsatz sank sowohl im In- als auch im Ausland und insgesamt um mehr als 5 %. Etwa 310 Millionen Euro wurden 2016 erwirtschaftet. Wie schon in den letzten Jahren verstetigte sich der Trend zu innovativen Werkstoff-Mixturen und damit zu neuen, kundenspezifischen Spezialanwendungen. Im Branchendurchschnitt erreichte dieser Teilmarkt neuer Anwendungen und Spezifikationen ein Umsatzwachstum von knapp 3 % auf 790 Millionen Euro.

Der Technische Handel als Abnehmer von Kautschukprodukten wie beispielsweise von technischen Schläuchen steht für einen Anteil am Gesamtumsatz der Branche von etwa 5 %. Derzeit befindet sich der Distributionskanal allerdings in einer tiefgreifenden Konsolidierungsphase sowie einem grundlegenden strukturellen Wandel durch das B2B-Geschäft sehr großer internationaler Online-Plattformen. Umsatzzuwächse konnten in diesem Umfeld in Summe nicht erreicht werden.

Eigentlich ist die Verwendung von Sekundärrohstoffen in einer Kreislaufwirtschaft erklärtes politisches Ziel. In der Kautschukindustrie errichtet aber ausgerechnet die Politik hier nahezu unüberwindbare Hürden, denn Überregulierung und falsche Analysemethoden gefährden die Märkte und Ziele der Kreislaufwirtschaft für Altgummi. Sekundärrohstoffe, die aus granulierten Elastomer-Erzeugnissen gewonnen werden, leisten einen wesentlichen Beitrag für Nachhaltigkeit. Die aktuell auf Totalextraktions-Analyseverfahren basierende staatliche Regulierung gefährdet diesen Zweig der Kreislaufwirtschaft. Geschäftsausweitungen waren unter diesen Gegebenheiten 2016 kaum möglich.

GEHE NICHT DAHIN,
WO DER PUCK IST.
GEHE DAHIN, WO DER
PUCK SEIN WIRD.
WAYNE GRETZKY

DIE KAUTSCHUK-INDUSTRIE 2017

Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen industrieller Zusammenarbeit ändern sich. Das hat sicherlich mit einem wachsenden internationalen Wettbewerb und einer komplexeren Regulierung zu tun – hier sind Umweltvorgaben und Sozialstandards an erster Stelle zu nennen. Einschneidender ändern sich die Rahmenbedingungen aber durch die Digitalisierung aller Prozesse und Lebensbereiche sowie durch eine grundlegend veränderte Mobilität der Zukunft, die heute bereits Formen erahnen lässt. Die sich ankündigenden Veränderungen tun dies nicht wie in der Vergangenheit evolutionär, sondern revolutionär und das zudem in einer in der Geschäftswelt zuvor nicht gekannten Geschwindigkeit.

Das heißt für die deutsche Kautschukindustrie, dass die Hinwendung zu hoher Qualität und die permanente Optimierung von Prozessen und Produkten, die bislang im Umfeld evolutionärer Entwicklungen als Schlüssel zum Erhalt der eigenen Wettbewerbsstärke geeignet waren, in den nächsten Jahren nicht mehr ausreichend sein werden, den revolutionären Veränderungen der Rahmenbedingungen zu genügen. Das Geschäftsmodell muss in Gänze auf den Prüfstand gestellt und jeder Bestandteil auf seine Zukunftstauglichkeit abgeklopft werden.

Am deutlichsten lassen sich die sich abzeichnenden Veränderungen am Beispiel der Automobilindustrie festmachen, die als Schlüsseltechnologie nicht nur wegweisend für andere industrielle Branchen ist, sondern die auch die mit Abstand wichtigste Abnehmerbranche technischer Kautschukprodukte sowie von Reifen ist.

Mit der wachsenden Bedeutung der Emerging Markets ist die Volatilität der Märkte gestiegen und mit den steigenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Automobilen haben sich die Entwicklungsschwerpunkte in der Automobilbranche nachhaltig verschoben. Die Frage,

Trend zu Lokalisierung führt zu Verlagerung der globalen Produktionsschwerpunkte.

welche Technologien die Schlüsseltechnologien im Automobil der Zukunft sein werden, ist heute ungleich schwieriger zu beantworten als noch vor zehn Jahren.

Es zeichnet sich sehr klar ab, dass die Lokalisierungsquoten deutlich ansteigen werden. Liegen diese heute noch in einigen Märkten bei 40 bis 50 %, so werden mittel- und längerfristig 80 bis 90 % des Materialeinkaufs im jeweiligen Produktionsland des Herstellers erfolgen. Dadurch wird es sowohl aus nachfrage- wie aus kostenbezogenen Gründen zu einer weiteren Verlagerung der globalen Produktionsschwerpunkte in Richtung Asien, Lateinamerika und Osteuropa kommen.

Der Trend zur Modularisierung und zum Einsatz von Plattformen bedeutet, dass die Partner der Automobilindustrie in der Lage sein müssen, große Stückzahlen mit hoher Qualität und umfassender Systemkompetenz weltweit liefern und gleichzeitig auch Gewährleistungsansprüche bei großen Serien absichern zu können.

Aufgrund der weltweit zunehmenden Regulierung von CO_2-Emissionsgrenzwerten wird sich der Antriebsmix in den nächsten Jahren deutlich verschieben. Experten gehen davon aus, dass der Anteil von reinen Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030 weltweit auf etwa 60 % fallen wird. Hybrid-Konzepte dürften dann einen Anteil von 30 % und rein elektrische Fahrzeuge, inklusive Brennstoffzellenfahrzeugen, einen Anteil von 10 % erreichen.

Zu diesen Trends kommen noch die Leichtbauanforderungen sowie die zunehmende Vernetzung von Fahrer, Fahrzeug und Infrastruktur bis hin zum automatisierten und autonomen Fahren. Die Anforderungen werden die Geschäftsmodelle der Autobauer umkrempeln sowie neue Wettbewerber in den Markt ziehen.

Insgesamt müssen sich die mittelständischen Zulieferer also in allen Technologiebereichen auf gravierend veränderte Rahmenbedingungen und neue Anforderungen der OEMs einstellen. Das heißt, klassische Anpassungsstrategien wie Kostensenkungen, Prozessoptimierungen und Standortverlagerungen werden nicht mehr ausreichen, um für die Zukunft richtig aufgestellt zu sein.

Stand bislang die Absicherung oder Verbesserung der bestehenden Wettbewerbsposition im Fokus der Unternehmensaktivitäten, wird künftig die Identifizierung passender Geschäftsfelder, der Aufbau entsprechender Kompetenzen und damit wettbewerbsfähiger Produkte die Unternehmen fordern. Das wird auch die Beschäftigung mit Innovationen nötig machen, die außerhalb der eigenen etablierten Prozesskette entstehen. Denn die Gefahr, dass bestehende Geschäftsmodelle durch Branchenfremde bedroht werden, steigt.

Die sich ändernden Rahmenbedingungen erfordern also eine strategische (Neu-)Ausrichtung der Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie, für die das Zeitfenster nicht mehr als drei bis fünf Jahre betragen dürfte.

Frühindikatoren der Branche lassen auf moderates Wachstum hoffen.

Situation zum Jahresbeginn

Die Frühindikatoren der Branche sowie die ersten statistischen Monatszahlen weisen für das Jahr 2017 auf Kontinuität hin. Das 1. Quartal konnte gute Branchendaten vorlegen, was allerdings auch an der milden Witterung und der höheren Anzahl von Arbeitstagen lag.

Die konjunkturellen Eckdaten für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, Europa und weltweit ähneln denen des Jahres 2016 und implizieren – ohne den Einfluss etwaiger externer Schocks, die bei den vielen aktuellen geopolitischen Unwägbarkeiten nicht gänzlich von der Hand zu weisen sind – auch einen ähnlichen wirtschaftlichen Geschäftsverlauf.

Die Produktionsprognosen der wichtigsten industriellen Abnehmerindustrien sind mit Ausnahme der inländischen Automobilproduktion leicht besser als 2016. So gehen die Branchenverbände nach Stagnation in 2016 von einem leichten Zuwachs in 2017 aus. Maschinenbau und Elektroindustrie erwarten beispielsweise ein Produktionsplus von 1,0 bis 1,5 %. Die weltweite sowie die europäische Fahrzeugherstellung werden wachsen, in Deutschland wird die Fertigung allerdings leicht zurückgehen.

Für die Industrielieferungen von TEE und Reifen ergeben sich aus dieser Nachfragesituation zumindest Impulse für eine Seitwärtsbewegung der Absätze im Inland und für moderate Zuwächse im Exportgeschäft. Die Sättigungstendenzen auf dem europäischen Reifenersatzmarkt führen zu einer Stagnation der Reifenverkäufe an den Endverbraucher. Bei den Lieferungen der Hersteller an den Handel bestimmt der hohe internationale Wettbewerb das Geschehen.

Angesichts der im 1. Quartal 2017 deutlich gestiegenen Rohstoffpreise zeichnet sich vice versa zum Vorjahr ab, dass die Umsätze überproportional zum Absatz steigen.

ECKDATEN DER KAUTSCHUKINDUSTRIE					
	2012	2013	2014	2015	2016
Kautschukverbrauch (wdk)					
– in 1.000 t	655	646	680	672	675
– Index 2005 = 100	101	99	104	103	103
– Veränderung zu Vj. (%)	- 7,7	- 1,4	+ 5,2	- 1,2	+ 0,4
Beschäftigte (Stat. Bundesamt)					
– in Personen	74.700	75.100	75.850	75.300	74.800
– Index 2005 = 100	103	104	105	104	103
– Veränderung zu Vj. (%)	+ 1,5	+ 0,5	+ 1,0	- 0,7	- 0,7
Herstellung (wdk)					
– in 1.000 t	1.580	1.540	1.565	1.555	1.545
– Index 2005 = 100	101	98	99	99	98
– Veränderung zu Vj. (%)	- 6,0	- 2,5	+ 1,6	- 0,6	- 0,6
Umsatz (wdk + Stat. Bundesamt)					
– in Mio. €	11.746	11.545	11.320	11.560	11.265
– Index 2005 = 100	112	110	108	110	107
– Veränderung zu Vj. (%)	- 2,5	- 1,7	- 1,9	+ 2,1	- 2,6
Einfuhr (Stat. Bundesamt)					
– in 1.000 t	1.786	1.829	1.933	1.979	2.110
– Index 2005 = 100	123	125	132	135	144
– Veränderung zu Vj. (%)	- 9,2	+ 2,4	+ 5,7	+ 2,4	+ 6,6
Ausfuhr (Stat. Bundesamt)					
– in 1.000 t	1.481	1.496	1.528	1.567	1.635
– Index 2005 = 100	111	113	115	118	123
– Veränderung zu Vj. (%)	- 4,9	+ 1,0	+ 2,1	+ 2,6	+ 4,3

Aussichten für die Kautschukindustrie

Für 2017 zeichnet sich für die deutsche Kautschukindustrie ein deutlicher Umsatzzuwachs ab. Die zuletzt stark steigenden Rohstoffpreise setzen den entscheidenden Impuls für ein Plus des Branchenumsatzes von durchaus 5 %.

Bei den industriellen Mengenabsätzen sind für das Jahr 2017 hingegen eher eine Stagnation im Inland und nur moderates Wachstum im Exportgeschäft zu erwarten. Ein stagnierendes Neuzulassungsvolumen bei Fahrzeugen, ein leicht steigender Fahrzeugbestand, eine minimal zulegende Fahrleistung und der Negativtrend aus verbesserter Laufleistung moderner Reifen führen im gesättigten deutschen Reifenersatzgeschäft zu einem kleinen Zuwachs von etwa 0,5 %.

Sorgen bereitet der Branche weiterhin die produktive Entwicklung, die auf einer Verschlechterung der Standortbedingungen basiert. Nach verhaltenen Investitionen in den Vorjahren dürfte auch das Jahr 2017 keine Trendumkehr bringen. Die Nachfragesituation an sich gibt bei ausreichenden Kapazitäten kaum Impulse für höhere Investitionsausgaben.

Die Unternehmen der deutschen Kautschukindustrie haben in der Vergangenheit mehrfach unter Beweis gestellt, dass sie ihre Hausaufgaben machen. Die To-do-Liste war nie leer. Produkt-, Prozess- und Kostenoptimierung standen ebenso auf dem Plan wie die Anforderungen einer Erweiterung und Spezialisierung der Kundenanforderungen sowie der Globalisierung.

Für 2016 und die Folgejahre hat sich der Aufgabenumfang um die skizzierte strategische Komponente erweitert. Auch diese Herausforderung wird die Branche meistern können. Sie wird sich auch künftig wie ihr Werkstoff als flexibel, anpassungs- und widerstandsfähig, robust sowie unentbehrlich erweisen.

Allerdings sind die Herausforderungen ungleich größer als in der Vergangenheit. Damit fällt einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit ein noch höheres Gewicht zu. Der oftmals lediglich propagierte faire Umgang innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette von Lieferanten über Zulieferer aus der Kautschukindustrie bis zum Kunden wird wichtiger als je zuvor, verspricht aber auch für alle Beteiligten eine Stärkung der eigenen Position im internationalen Wettbewerb.

Neben der unternehmerischen Aufgabenerfüllung und Kooperation ist aber auch die wirtschaftspolitische Unterstützung der deutschen (Kautschuk)Industrie essentiell. Der Standort Deutschland muss politisch vor einem Ausverkauf bewahrt werden. Das erfordert Weichenstellungen für Beschäftigung, Produktion, Investition und Infrastruktur: zur Erhöhung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit und damit Sicherung der überlebenswichtigen Rahmenbedingungen für den Forschungs- und Fertigungsstandort Deutschland – auch für die deutsche Kautschukindustrie, für eine Branche, die die Welt im wahrsten Sinne des Wortes bewegt.

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

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