



Bild: stock.adobe.com 342072809 ©Fabio Belfi

Produktion der Massivumformung in Deutschland: Handelskonflikte 2019, Corona 2020 – neue Normalität 2021?

Zwischen Lockdown und
Konjunkturstimulus:
weitere Entwicklung höchst unsicher

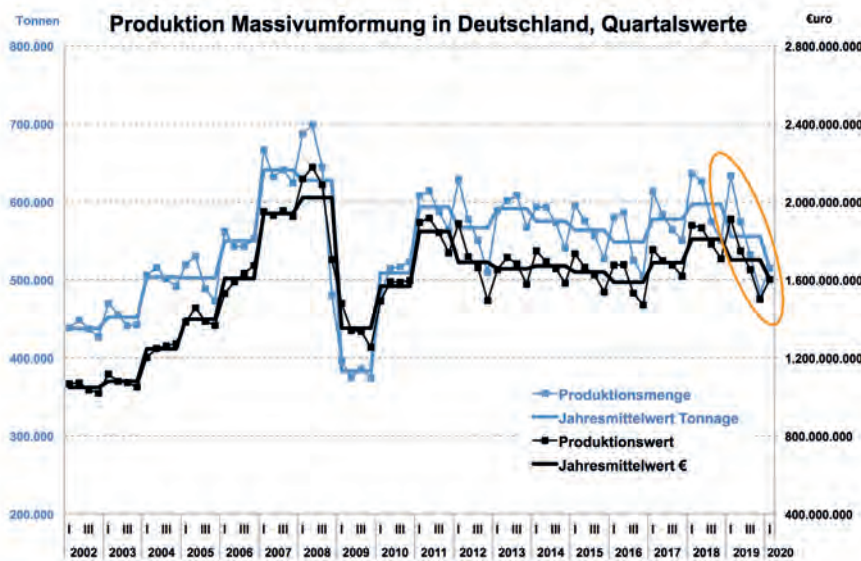
Die Coronapandemie trifft die Branche in einer bereits angespannten konjunkturellen Phase. Hilfsmaßnahmen und schnelles, umsichtiges Handeln der Unternehmer haben bisher größere Schäden abgewendet. Die betriebswirtschaftliche Belastungsprobe steht jedoch noch aus!

AUTOR



Dipl.-Kfm. Holger Ade

ist Leiter des Fachbereichs Markt und Konjunktur des Industrieverband Massivumformung e. V. und Leiter Industrie- und Energiepolitik im WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung in Hagen



Produktion im Jahresverlauf stetig fallend:

QI: 629 Tt (- 1,1 %)
 QII: 575 Tt (- 8,3 %)
 QIII: 532 Tt (- 7,5 %)
 QIV: 483 Tt (- 12,3 %)

Leichter Anstieg zu Jahresbeginn:

QI: 515 Tt (- 18,2 %)

Bild 1: Produktion Massivumformung in Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt, IMU

In Deutschland ist die Industrieproduktion zu keiner Zeit der Coronapandemie durch behördliche Maßnahmen unmittelbar betroffen gewesen. Allerdings haben die weitergehenden Maßnahmen im Ausland Lieferketten unterbrochen, und die Schließung des Handels in Deutschland hat die wichtigsten Absatzkanäle der Automobilindustrie verschlossen. Zudem haben die Kontaktbeschränkungen sowie besorgniserregende Nachrichten über die hoffnungslos überlasteten Gesundheitssysteme anderer Länder Belegschaften und Gewerkschaften alarmiert und letztlich ab Mitte März 2020 die flächendeckende Schließung nahezu aller Automobilwerke in Deutschland und Europa bewirkt. In der Folge lag die Automobilproduktion in Deutschland im April 2020 bei 10.900 Einheiten – 97 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Im Mai sind die deutschen Werke einschichtig wieder angelaufen, mit einem Produktionsvolumen von 151.500 Pkw, 66 Prozent unter Vorjahr. Im Juni erreichte die Produktion dann 80 Prozent des Vorjahrs. Für das Gesamtjahr erwartet der deutsche Verband der Automobilhersteller VDA 3,5 Millionen produzierte Fahrzeuge, dies entspräche einem Rückgang um 25 Prozent im Vergleich zu 2019. Bereits 2018 und 2019 war die Automobilproduktion in Deutschland um jeweils 9 Prozent rückläufig, sodass 2020 über 2,1 Millionen Fahrzeuge in Deutschland weniger von den Bändern laufen werden als 2017 – ein Rückgang um 38 Prozent.

Diese Entwicklung der wichtigsten Kundenindustrie beeinflusst deutlich die Konjunktur in der Massivumformung. 2019 hat die produzierte Tonnage von Quartal zu Quartal stetig abgenommen, insgesamt gegenüber dem Vorjahr um 7,1 Prozent auf 2,22 Millionen Tonnen.

Das 1. Quartal 2020 ist zwar etwas besser ausgefallen als das letzte Quartal des Vorjahrs, jedoch lag die Produktion bei mehr als 18 Prozent unter dem Vorjahresauftaktquartal. In Bild 1 ist die Finanzkrise 2008 bis 2009 enthalten – es ist absehbar, dass ein vergleichbarer Absturz im zweiten Quartal 2020 stattgefunden hat, für das die Daten des Statistischen Bundesamts bei Redaktionsschluss noch nicht vorlagen. Bis Juni ist aber für den Wirtschaftszweig, in dem die Massivumformung gemeinsam mit der Blechverarbeitung enthalten ist, der Einfluss der Coronapandemie erkennbar. Im April lag der Produktionsrückgang bei über 50 Prozent, im Mai immer noch bei mehr als 40 Prozent und im Juni bei 25 Prozent (Bild 2).

Das ifo-Institut bietet für die Branche zwei zeitnahe Konjunkturindikatoren – die Auslastung der Produktionskapazitäten lag im April bei 57,3 Prozent (Gesensschmieden) und im Juli bei 63,4 Prozent. Demnach ist der Tiefpunkt der Krise vermutlich überwunden (Bild 3).

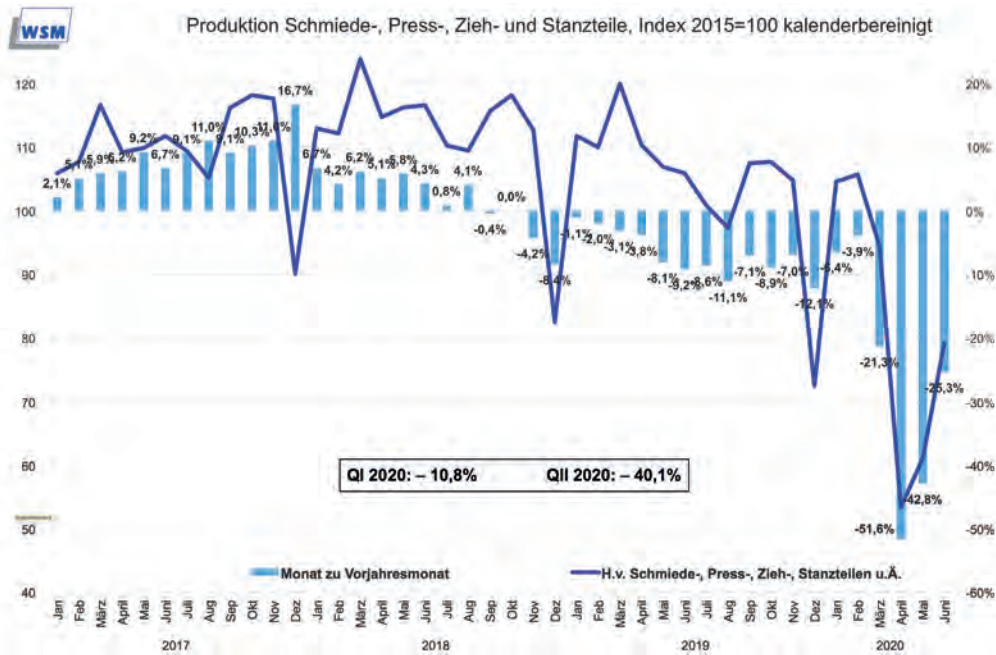


Bild 2: Produktion im Wirtschaftszweig 2550 „Hersteller von Schmiede-, Press-, Zieh- und Stanzteilen sowie pulvermetallurgischen Erzeugnissen“
Quelle: Statistisches Bundesamt, WSM

Das bestätigt der Blick auf die Stimmung in der Branche, das Geschäftsklima. Die Erhebung des Industrieverbands Massivumformung e.V. zeigt zwar auch im Juni und Juli eine extrem schlechte Geschäftslage, die Erwartungen für die kommenden drei Monate sind aber etwas weniger pessimistisch als zum Höhepunkt der Pandemie (Bild 4).

Die korrespondierende Befragung des ifo-Instituts zeigt im August ebenfalls ein vorsichtig optimistisches Bild – trotz der sehr schlechten aktuellen Geschäftslage erwartet etwa ein Fünftel der Unternehmer eine weitere Eintrübung im zweiten Halbjahr 2020, die Hälfte geht jedoch von einer Verbesserung aus.

Beide Indikatoren – Kapazitätsauslastung und Geschäftsklima – liegen differenziert nach Gesenk- und Freiformschmieden vor und eignen sich daher, deren unterschiedliche Konjunkturverläufe darzustellen. Während die häufig vom Großseriengeschäft der Automobilindustrie abhängigen Gesenkschmieden deutlich im Krisenmodus sind, verzeichnen Freiformschmieden, die auf das langfristiger ausgelegte Projektgeschäft des Maschinenbaus ausgerichtet sind, bislang kaum Anzeichen einer konjunkturellen Schwäche. Dies gilt jedenfalls für den höheren Gewichtsbereich (Bild 5).

Die Freiformschmieden und Ringwalzwerke haben 2019 nach einer längeren Durststrecke wieder ein Wachstum verzeichnen können. Inzwischen melden die Maschinenbauer zwar ebenfalls empfindliche Rückgänge bei den Auftragseingängen in einer Größenordnung von 31 Prozent im Mai und 28 Prozent im Juni 2020, allerdings ist der Auftragsbestand noch nicht abgearbeitet. Zudem dürften die deutschen Zulieferer davon profitiert haben, dass wichtige Wettbewerber in Ländern wie Italien im Lockdown nicht produzieren konnten.

In den nächsten Monaten könnte sich die bislang günstige Lage der Freiformschmieden und Ringwalzwerke jedoch ändern, da der Maschinenbau eher spätzyklisch geprägt ist. Für beide Sparten der Massivumformung, die Gesenk- und die Freiformschmieden, kommt es darauf an, wie schnell sich Wirtschaft und Gesellschaft von dem Einbruch erholen und auf welches Niveau es nach oben geht. Vergleicht man das Geschäftsklima der Stahl und Metall verarbeitenden Industrie in der aktuellen Krise mit der Stimmung in der Finanzkrise, ist ersichtlich, dass sich die Erholung beider Indikatoren – aktuelle Geschäftslage und Geschäftserwartungen – in der Coronakrise sehr viel schneller vollzieht.

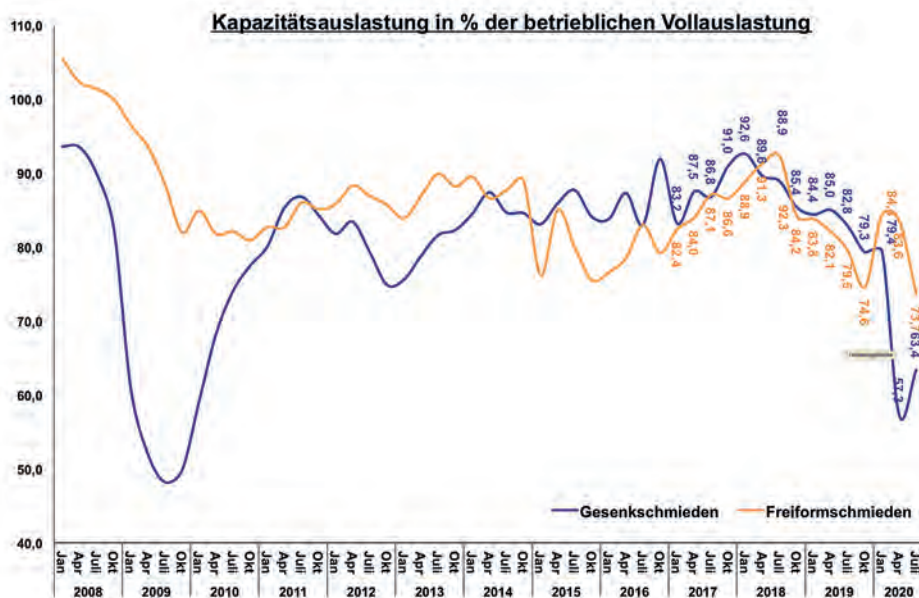


Bild 3: Auslastung der Produktionskapazitäten

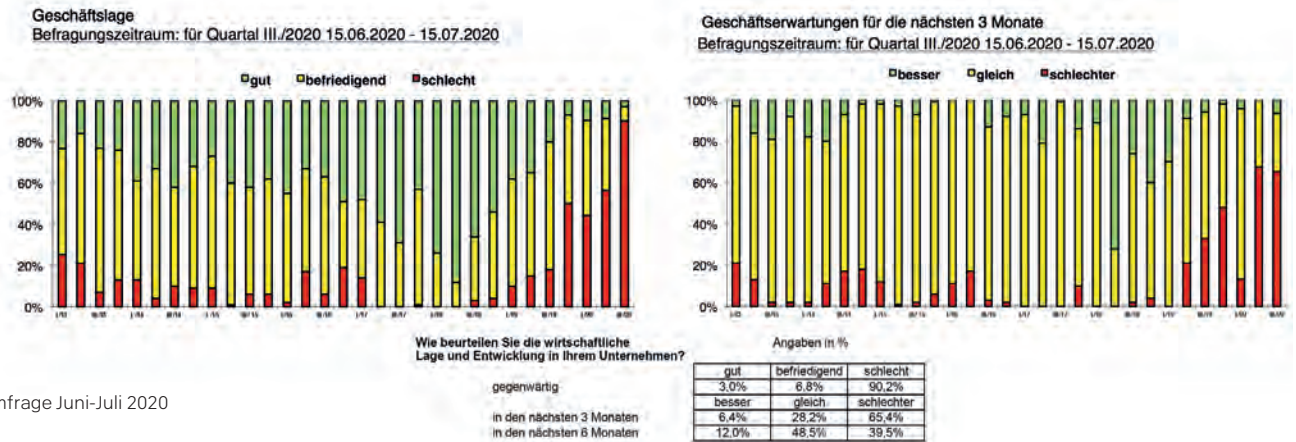


Bild 4: Trendumfrage Juni-Juli 2020
Quelle: IMU

Während es in der Finanzkrise nach dem Erreichen des Wendepunkts bei den Geschäftserwartungen mehr als ein halbes Jahr gedauert hat, bis der Index wieder bei der neutralen Null angekommen war, hat dieser Prozess in der Coronakrise lediglich zwei Monate in Anspruch genommen (Bild 6). Das dürfte darin begründet sein, dass es 2008 bis 2009 eine tiefe Vertrauenskrise in die Finanzwirtschaft gegeben hat, verbunden mit einer ausgeprägten Kreditklemme. Derzeit haben wir es eher mit einem vorübergehenden Verlust des Konsumentenvertrauens zu tun, wenn die Einkommen durch Kurzarbeit und drohende Arbeitsplatzverluste gefährdet oder beeinträchtigt sind.

Es scheint demnach wahrscheinlich zu sein, dass es vergleichsweise schnell oder V-förmig aus dem tiefen Tal auf ein „normales Niveau“ heraufgehen könnte. Die Frage ist allerdings, gerade vor dem Hintergrund der eingangs skizzierten Entwicklung in der Automobilindustrie, auf welches „neue normale Niveau“ sich die Unternehmen der Branche einstellen sollten. In den vergangenen Wochen haben namhafte OEMs und Tier-1-Zulieferer Stellenabbau in einem Umfang von 5 bis zirka 15 Prozent angekündigt. Möglicherweise wird die Krise genutzt, um bestehende Vereinbarungen mit Gewerkschaften und Betriebsräten aufzuweichen.

Es kann aber auch sein, dass so der Strukturwandel der Branche von der arbeitsintensiven Produktion von Verbrennerfahrzeugen auf die weniger komplexe Produktion elektrisch betriebener Fahrzeuge vollzogen wird. E-Fahrzeuge konnte die Branche auch in der Krise weiterhin gut verkaufen (Bild 7). Der mit dem Konjunkturpaket beschlossene erhöhte Bonus in Verbindung mit der steuerlichen Förderung gerade für Dienstfahrzeuge könnte im weiteren Jahresverlauf zusätzliche Dynamik in diesen Markt bringen.

Aufgrund der niedrigen Stückzahlen wird diese Entwicklung die Konjunktur in der Massivumformung jedoch kaum stabilisieren, zumal im reinen E-Fahrzeug weniger Teile der Branche verbaut werden. Entscheidender ist, dass der Absatz von effizienten Verbrennern im In- und Ausland wieder Fahrt aufnimmt. Konjunkturprogramme der Bundesregierung und der EU, die darauf ausgerichtet sind, das Verbrauchervertrauen schnell wiederherzustellen, können dazu beitragen.

Das Konjunkturpaket der Bundesregierung enthält nicht die vielfach vehement geforderte Absatzunterstützung für Verbrennungsfahrzeuge. Der Automobilhandel ist daher gefordert, die Mehrwertsteuersenkung durch zusätzliche Rabatt-

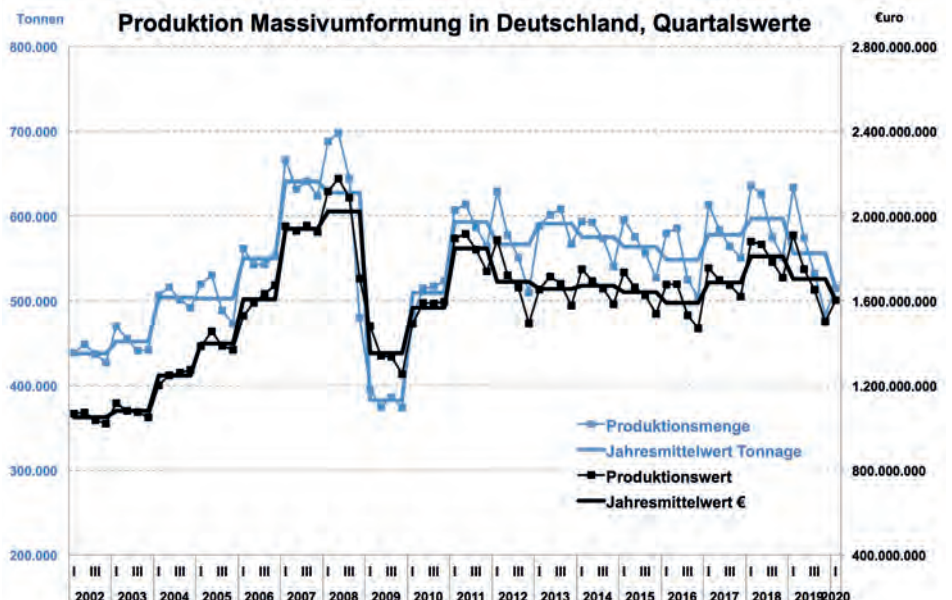


Bild 5: Produktion
Freiformschmiedestücke > 125kg

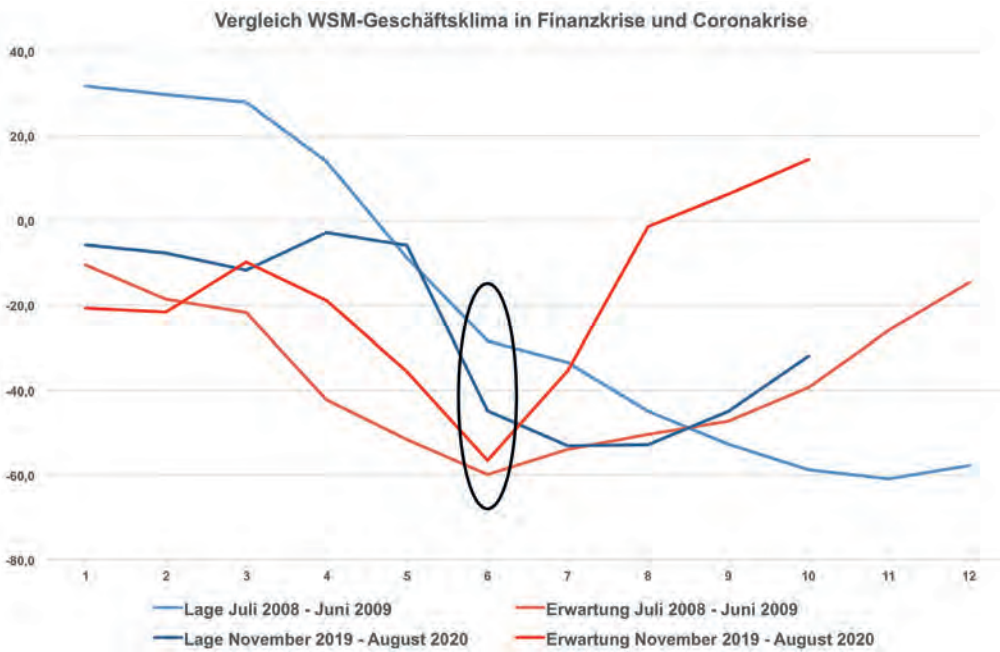


Bild 6: Vergleich des WSM-Geschäftsklimas in der Finanzkrise und in der Coronakrise

aktionen zu flankieren, um die Nachfrage stimulieren zu können. Die Flottenaustauschprogramme für Nutzfahrzeuge helfen, den derzeit ebenfalls sehr schwachen Lkw-Markt zu stützen, besonders wenn es gelingt, die Programme auf die europäische Ebene auszuweiten. Im Rahmen der Wasserstoffstrategie soll bis 2030 eine Kapazität von 5 Gigawatt erneuerbarer Energieanlagen aufgebaut werden, das entspricht 1.000 zusätzlichen Windrädern der 5-MW-Klasse.

Neben den Stimuli aus Konjunkturpaketen ist für die weitere Entwicklung der Massivumformung in Deutschland jedoch entscheidender, dass die industriepolitischen Rahmenbedingungen ein weiteres Abwandern von Produktion aus Deutschland heraus verhindern. Dazu ist ein nationaler CO₂-Preis, der ab 2021 eingeführt wird, sicherlich nicht hilfreich, jedenfalls dann nicht, wenn Produktion dadurch belastet wird. Ebenfalls kritisch ist die Einführung von Grenzausgleichsmaßnahmen der Europäischen Union, der CO₂-haltige Importe an den EU-Außengrenzen mit Abgaben belegen soll. Dadurch wird der freie Handel beeinträchtigt, den wir für unsere exportorientierte Wirtschaft entschieden erhalten müssen. Dazu ist auch dringend eine Lösung in den Handelsgesprächen mit Großbritannien anzustreben.

Zu begrüßen ist dagegen, dass die Bundesregierung beginnt, die Kosten für den Ausbau der Erneuerbaren Energien aus dem Haushalt zu bezahlen, wie es der jahrelangen Forderung des IMU und des WSM entspricht. Jetzt sollte die Bundesregierung auch mutig den Vorschlag der Deutschen Energie Agentur (dena) umsetzen, die EEG-Umlage ab dem 1. Januar 2021 auf null zu reduzieren.

Die deutsche Massivumformung hat die Krise bisher gut gemagt. Allerdings stehen bei wieder steigender Produktion neue Herausforderungen an. Vormaterial muss bei stark angespannter Liquidität finanziert werden, die Gesundheitsvorschriften belasten die Effizienz in der Produktion, Hilfgelder und gestundete Steuern müssen zurück- und nachgezahlt werden, die Kunden fahren Kostensenkungsprogramme. Kurz: die betriebswirtschaftliche Belastungsprobe steht noch bevor. Hinsichtlich der Mengenkonzunktur dürfte das Jahr 2020 im Branchendurchschnitt 20 Prozent unter das Vorjahresniveau fallen. Dies 2021 vollständig aufzuholen, wird herausfordernd. Eher ist zu erwarten, dass zwar gegenüber 2020 ein deutliches Wachstum erreicht werden kann, dass das Niveau von 2019, das auch schon nicht zufriedenstellend war, jedoch erst 2022 wieder erreicht oder übertroffen wird.

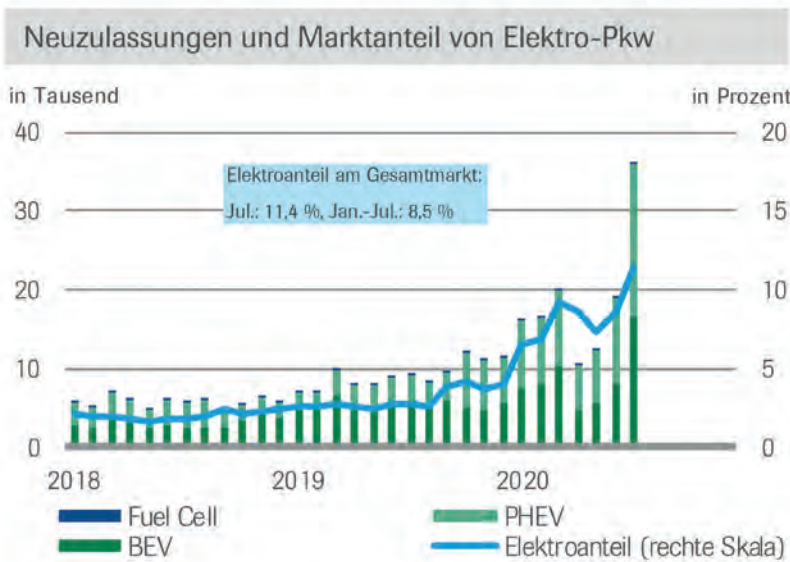


Bild 7: Entwicklung der Neuzulassungen von elektrisch angetriebenen Pkw in Deutschland
Quelle: VDA