

Automobilzulieferer

Zulieferer stellen sich einem weiteren schwierigen Jahr

Eine Analyse von Jahresabschlüssen 2008 und Halbjahreszahlen 2009

Für die deutsche Automobilindustrie wird 2009 als das Jahr in die Geschichte eingehen, in dem es zu einem historisch einmaligen Anstieg der Insolvenzen in der Zulieferindustrie gekommen ist. In Deutschland werden am Ende dieses Jahres über 100 Automobilzulieferer Insolvenz angemeldet haben. Die automobilen Wertschöpfungskette ist deshalb nicht gefährdet: Die Kapazitäten fast aller Unternehmen stehen dem Markt weiterhin zur Verfügung, allerdings unter neuen Eigentümerstrukturen.

Vor allem der mutige Einsatz des wirtschaftspolitischen Elements "Abwrackprämie" hat verhindert, dass noch mehr Zulieferer den Weg in die Insolvenz antreten mussten. Dennoch ist die Krise an keinem Zulieferer vorübergegangen, ohne deutliche Spuren in der Bilanz zu hinterlassen. In welcher Verfassung die Zulieferer dem herausfordernden Jahr 2010, das sie weitgehend ohne unterstützende Verkaufsanreize bewältigen müssen, entgegengehen, soll in diesem Report aufgezeigt werden.

Autor:
Karsten Gerhardt
Telefon: +49 (0)211 8221-4985
Karsten.Gerhardt@ikb.de
Volkswirtschaft und Research
IKB Deutsche Industriebank AG
Wilhelm-Bötzkens-Straße 1
40474 Düsseldorf
www.ikb.de

Redaktion:
Kommunikation /
Petra.Heidrich@ikb.de

- ▶ Schon 2008 Einbruch des Umsatzwachstums auf nur noch 1 % und Rückgang des EBITDA um ein Fünftel.
- ▶ Schwächere Ergebnisse führen zu deutlich schlechterer Durchschnittsbonität der Unternehmen.
- ▶ Drastischer Einbruch der Kapitalrenditen bei Gießereien: Bereits 2008 Rückgang von 10,1 auf 4,3 %.
- ▶ Deutliche Verschärfung der Krise in der ersten Hälfte 2009: Durchschnittlicher Umsatzrückgang von 35 %, EBITDA-Margen 7 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr.

Wirtschaftskrise beschleunigt globale Verschiebungen

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat in fast allen Ländern zu einem Einbruch der Fahrzeugnachfrage geführt - mit entsprechenden Konsequenzen für die Produktion. 2009 wird die Weltproduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 15 % sinken, nachdem sie 2008 bereits um 5 % nachgegeben hatte. Bei schweren Nutzfahrzeugen, auf die in diesem Bericht nicht eingegangen wird, ist der Einbruch noch gravierender.

Produktionseinbruch um fast 50 % in den USA

In den USA werden 2009 weniger Fahrzeuge produziert als 2007 in Deutschland

Allerdings vollzieht sich die Entwicklung in den verschiedenen Weltmarktregionen sehr unterschiedlich. Den größten Einbruch erlitten Nachfrage und Produktion in den USA: Dort werden im aktuellen Jahr nur noch 5,6 Mio. Fahrzeuge hergestellt, unwesentlich mehr als in Deutschland und 47 % weniger als 2007. Bei Neuzulassungen von ca. 10,5 Mio. Fahrzeugen in diesem Jahr heißt das, dass die USA selbst in Krisenzeiten ein Nettoimporteur von über 4 Mio. Autos sind.

Mittel- und langfristig liegt der US-Bedarf an Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aber bei 14 bis 15 Mio. Autos, wobei es wirtschaftspolitisch kaum gewünscht ist, die Nachfrage in hohem Maße durch Importe zu bedienen. Es stellt sich die Frage, wie und von welchen Herstellern dieser Bedarf, der um 10 Mio. Einheiten über der aktuellen Inlandsproduktion liegt, zukünftig gedeckt wird. Hier bieten sich vor allem für japanische, koreanische und deutsche Hersteller, die bereits über eine gute Reputation auf dem US-Markt verfügen, große Chancen, durch eine Produktion vor Ort immense Verkaufssteigerungen zu erzielen.

China wird größter Markt der Welt

Gänzlich vorbeigegangen ist die Krise dagegen am chinesischen Automobilmarkt. Die seit Jahren umsichtig agierende chinesische Wirtschaftspolitik hat die Einbrüche im Exportgeschäft durch eine massive Stimulierung der Binnennachfrage kompensiert und dadurch auch den Fahrzeugabsatz gestärkt. Anders als in den USA werden die auf dem chinesischen Markt verkauften Fahrzeuge zu nahezu 100 % von diversen Joint Ventures sowie eigenständigen chinesischen Herstellern in China hergestellt. Die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Reich der Mitte steigt deshalb nach jüngsten Schätzungen im aktuellen Jahr um 29 % auf 10,2 Mio. Stück. Damit werden in China erstmals mehr Fahrzeuge produziert als im NAFTA-Raum.

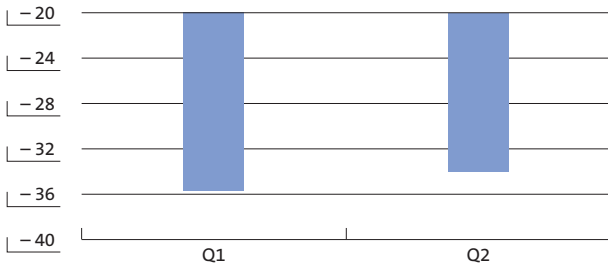
Die deutschen Hersteller produzieren zum ersten Mal mehr als 1 Mio. Fahrzeuge in China

Für die deutschen Automobilzulieferer stellt diese Entwicklung eine Herausforderung dar. Ihre wichtigsten Abnehmer, die deutschen OEM, produzieren dieses Jahr über 1,25 Mio. Fahrzeuge in China; Tendenz weiter steigend. Damit wird die Region für deutsche Zulieferer zu einem Markt, der nicht mehr übersehen werden kann.

Daten aus den Zwischenabschlüssen 2009 von Automobilzulieferern

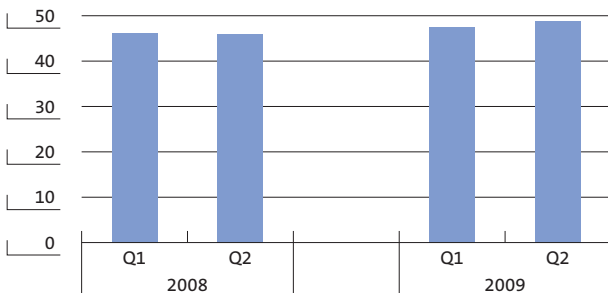
Umsatzveränderung

in % ggb. Vorjahresquartal



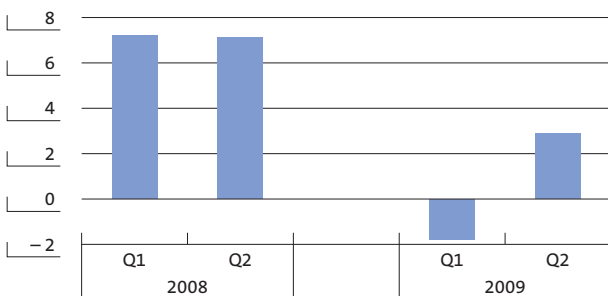
Rohhertrag

in % der Gesamtleistung



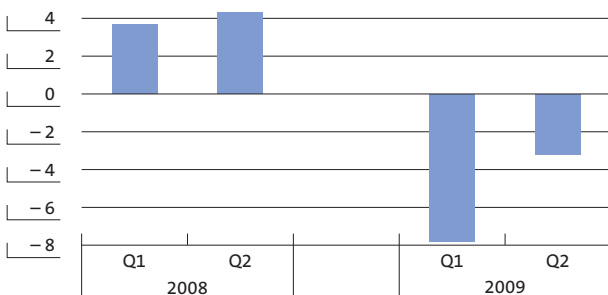
Cashflow

in % der Gesamtleistung



EBT

in % der Gesamtleistung



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Auswertung der Zwischenabschlüsse des ersten Halbjahres 2009

Die Talfahrt der Automobilbranche hat voll auf die Ergebnisse der Automobilzulieferer durchgeschlagen. Das zeigt die Auswertung der Quartalsergebnisse im ersten Halbjahr 2009. Im Schnitt erzielten die ausgewerteten Zulieferer einen um 35 % geringeren Umsatz als im Vorjahreszeitraum.

Interessant ist, dass die Rohertragsquote der Zulieferer im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist. Nachdem im ersten Quartal eine um 1,5 Prozentpunkte höhere Quote erreicht wurde, fiel der Anstieg im zweiten Quartal mit 3 Prozentpunkten noch deutlicher aus. Dies kann zum einen an den gesunkenen Rohstoffkosten liegen. Zum anderen scheinen die Hersteller ihren Zulieferern angesichts der oft prekären, krisenbedingten Liquiditätslage in manchen Fällen aber auch beim Preis entgegengekommen zu sein.

Dennoch sind die Ergebnisse der Zulieferer in einem dramatischen Ausmaß eingebrochen. Der Brutto-Cashflow (EBTDA = Vorsteuerergebnis plus Afa) sank im ersten Quartal um 9 Prozentpunkte auf -2 % des Umsatzes. Die Leistungsrendite (EBT) lag bei -7,8 % des Umsatzes, da die Afa-Quote wegen des niedrigeren Umsatzes erheblich höher ausfiel als im Vorjahr.

Im zweiten Quartal machten sich aber die nochmals verstärkten Sparmaßnahmen der Unternehmen bemerkbar: Trotz ähnlich hoher Umsatzrückgänge wie im Vorquartal war der Brutto-Cashflow mit 3 % vom Umsatz wieder positiv. Tatsächlich gelang es vielen Unternehmen, ihre Liquiditätssituation durch Anpassungen beim Working Capital (Lagerabbau) noch stärker zu entspannen, was sich aber nicht in den Zahlen widerspiegelt, da Working-Capital-Veränderungen keine Auswirkung auf die hier dargestellten Kennziffern haben.

Für das dritte Quartal zeichnet sich nach Auswertung der ersten Zwischenergebnisse ab, dass der Umsatz nur noch um 20 % niedriger ausfiel als im Vorjahresquartal und gegenüber dem ersten Halbjahr zugelegt hat. Dies führte auch zu einer weiteren Verbesserung der Ertragsmargen: Erste Ergebnisse deuten auf eine leicht positive Umsatzrendite der Zulieferer im dritten Quartal hin.

Abwrackprämien stützen den europäischen Markt

Derzeit beliefern die deutschen Automobilzulieferer aber in erster Linie immer noch die Werke der europäischen OEM in Europa, allen voran die der deutschen. Ihre Geschäftsentwicklung hängt daher vor allem von der Produktion in Europa ab. Diese ist in den ersten acht Monaten 2009 um 28 % gesunken - mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ergebnisse der Automobilzulieferer (s. hierzu den Kasten auf S. 3). Für das Gesamtjahr dürfte das Minus mit 20 % etwas niedriger sein, da der Vorjahresvergleich im letzten Jahresdrittel günstiger ausfällt (im letzten Drittel 2008 war die Produktion bereits eingebrochen).

Durch die Abwrackprämie wurden netto 2 Mio. zusätzliche Fahrzeuge in Westeuropa verkauft

Dass der Absatz- und Produktionseinbruch nicht noch dramatischer ausfiel, verhinderten die diversen Abwrackprämien, die mittlerweile in fast allen Ländern Europas eingeführt sind. Sie haben netto zu ca. 2 Mio. zusätzlich verkauften Fahrzeugen - vor allem im Segment Kleinwagen - geführt. Dass darunter auch zahlreiche Vorziehkäufe fielen, dürfte sich allerdings negativ auf die Nachfrage im Jahr 2010 auswirken (s. den "Ausblick" auf S. 9f.).

Die europäischen Hersteller von Premiumfahrzeugen konnten dagegen fast gar nicht von den Verkaufsanreizen profitieren. Dennoch sinkt ihre Produktion 2009 mit -20 % nicht stärker als die der Hersteller insgesamt.

Daten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen von IKB-Kundenfirmen der mittelständischen Automobilzuliefer-Industrie 2006-2008

GuV-Positionen	IKB-Kundenfirmen mit einer Gesamtleistung von ... Mio. Euro											
	bis 40			40 bis 100			100 bis 500			über 500		
	Anteile in % der Gesamtleistung											
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Gesamtleistung	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Materialeinsatz	-48,9	-50,7	-50,9	-51,4	-52,4	-53,3	-53,4	-55,3	-56,6	-58,8	-60,2	-61,2
Rohrertrag	51,1	49,3	49,1	48,6	47,6	46,7	46,6	44,7	43,4	41,2	39,8	38,8
Personalaufwand	-30,9	-30,0	-30,6	-27,8	-26,2	-26,8	-27,2	-26,0	-26,5	-23,5	-22,6	-23,3
Übrige betriebliche Aufwendungen	-10,1	-10,2	-10,9	-10,6	-10,5	-10,8	-10,4	-10,1	-9,9	-9,4	-8,9	-9,2
EBITDA	10,1	9,1	7,6	10,2	10,9	9,1	9,0	8,6	7,0	8,3	8,3	6,3
Afa auf Sachanlagen	-4,2	-4,1	-4,1	-5,4	-5,3	-5,2	-4,4	-4,2	-4,3	-3,8	-3,5	-3,6
Betriebsergebnis	5,9	5,0	3,5	4,8	5,6	3,9	4,6	4,4	2,7	4,5	4,8	2,7
Finanzergebnis	-1,3	-1,2	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-0,6	-0,8	-1,0	-0,5	-0,6	-0,8
Betriebs- und Finanzergebnis	4,6	3,8	2,1	3,4	4,2	2,4	4,0	3,7	1,7	4,0	4,2	1,9
Gesamtkapitalrendite	11,8	11,2	8,0	8,9	10,3	6,8	9,5	9,4	5,4	10,8	11,1	6,7

Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Krise ist in den Jahresabschlüssen 2008 bereits deutlich sichtbar

Wie in jedem Jahr hat die IKB die Jahresabschlüsse von Kunden aus der Automobilzuliefer-Branche ausgewertet. Die Ergebnisse des Jahres 2008 weisen deutliche Spuren der Krise auf, was vor allem auf die Entwicklung im zweiten Halbjahr zurückzuführen ist, als die Umsätze bereits einbrachen. Im Schnitt hat es im Gesamtjahr für die Unternehmen noch zu einem leichten Umsatzanstieg von 1 % gereicht. Deutlich rückläufig war dagegen die operative Ertragsmarge: Im Durchschnitt aller Zulieferer sank die EBITDA-Marge 2008 von 9,3 auf 7,7 %.

Die aktuelle Auswertung berücksichtigt die Jahresabschlüsse von 120 Kundenunternehmen der IKB aus der Automobilzuliefer-Industrie. Wir weisen darauf hin, dass die ermittelten Kennziffern wegen der hohen Bonitätsanforderungen der IKB an ihre Kunden positiv von den Werten der Gesamtbranche abweichen können.

Ergebnisse der IKB-Kennzahlenanalyse: Deutliche Ertragsrückgänge 2008

Der kumulierte Umsatz der berücksichtigten Unternehmen betrug über 40 Mrd. Euro. Es handelt sich ausschließlich um Unternehmen mit über 10 Mio. Euro Umsatz.

Daten aus den Bilanzen von IKB-Kundenfirmen der mittelständischen Automobilzuliefer-Industrie 2006-2008

Bilanz-Positionen	IKB-Kundenfirmen mit einer Gesamtleistung von ... Mio. Euro											
	bis 40			40 bis 100			100 bis 500			über 500		
	Anteile in % der Bilanzsumme											
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Betriebsmittel	25,4	25,6	23,4	25,4	25,9	22,1	31,5	29,9	23,9	36,1	36,8	32,9
Vorräte	25,4	25,8	27,3	21,4	22,1	23,4	23,2	24,1	24,9	20,8	21,2	22,1
Umlaufvermögen	50,8	51,4	50,7	46,8	48,0	45,6	54,7	54,0	48,8	56,9	58,0	55,0
Sachanlagen	44,0	43,5	43,9	45,7	42,9	45,2	35,6	35,5	37,7	35,1	32,8	36,3
Finanzanlagen	4,1	4,1	4,5	6,2	8,0	8,0	8,4	9,2	12,0	4,3	6,4	5,6
<i>dar.: Beteiligungen</i>	2,2	1,8	1,6	1,6	1,8	2,6	4,1	4,7	6,0	0,8	2,1	1,4
Sonstiges Anlagevermögen	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3	1,5	3,7	2,8	3,1
Gesamtanlagevermögen	49,2	48,6	49,3	53,2	52,1	54,4	45,3	46,0	51,2	43,1	42,0	45,0
Bilanzsumme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kurz- und mittelfristige												
Fremdverbindlichkeiten	40,3	42,3	43,5	39,7	39,9	41,6	35,4	35,4	37,3	44,5	45,9	46,6
Kurzfristige Rückstellungen	6,5	6,2	5,8	5,8	6,2	6,1	10,3	10,5	9,8	13,0	12,8	12,2
Konzernverbindlichkeiten	0,6	0,6	0,4	0,9	1,2	1,5	0,8	1,5	2,9	0,6	0,4	0,7
Langfristige Verbindlichkeiten	5,9	5,2	6,6	9,8	8,9	8,1	11,4	11,3	10,6	13,7	12,2	13,5
Sonstige Passiva	0,6	0,9	0,6	1,4	1,4	1,6	0,9	0,9	0,9	0,7	0,6	0,7
Bereinigte Eigenmittel	46,1	44,8	43,1	42,4	42,4	41,1	41,2	40,4	38,5	27,5	28,1	26,3
Bilanzsumme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer (Umsatz gewichtet)



Umsatzwachstum kam 2008 zum Erliegen

Die Krise der Autohersteller und ihrer Zulieferer nahm im Herbst 2008 ihren Anfang. Während die Fertigung in Deutschland in den ersten neun Monaten nochmals das hohe Niveau des Vorjahres erreichte, wurden im letzten Quartal 17 % weniger Fahrzeuge produziert als im Vorjahresquartal. Unterm Strich stand schließlich ein Minus von 3 % weniger gefertigten Pkw.

Infolge des Einbruchs des Umsatzwachstums erzielten die deutschen Automobilzulieferer deutlich niedrigere Erträge

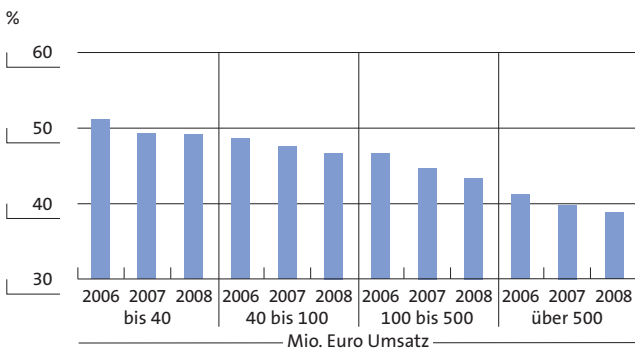
Die rückläufige Fahrzeugfertigung blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Entwicklung bei den Zulieferern. Das hohe Umsatzwachstum der beiden Vorjahre von jeweils 12 % wurde weit unterschritten. Durch den Einbruch im vierten Quartal stieg der Umsatz der ausgewerteten Zulieferer im Schnitt nur noch um 1 % im Gesamtjahr.

Rohstoffpreissteigerungen konnten teilweise weitergeleitet werden

2008 war auch das Jahr zwischenzeitlich immenser Rohstoffpreissteigerungen. Dies hätte zu einem deutlichen Rückgang der Rohertragsquote der Zulieferer führen müssen: Selbst wenn höhere Rohstoffkosten eins zu eins auf den Preis umgelegt werden können, ergibt sich rein rechnerisch eine niedrigere Rohertragsquote. Offenbar verfügten die meisten deutschen Zulieferer aber über langfristige Einkaufsverträge oder waren in der Lage, die erhöhten Materialkosten an die OEM weiterzuleiten. Der Rückgang der durchschnittlichen Rohertragsquote der Zulieferer um 0,9 Prozentpunkte war jedenfalls nicht stärker als im Schnitt der Vorjahre (s. die Grafik).

Entwicklung des Rohertrags

in Relation zur Gesamtleistung



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



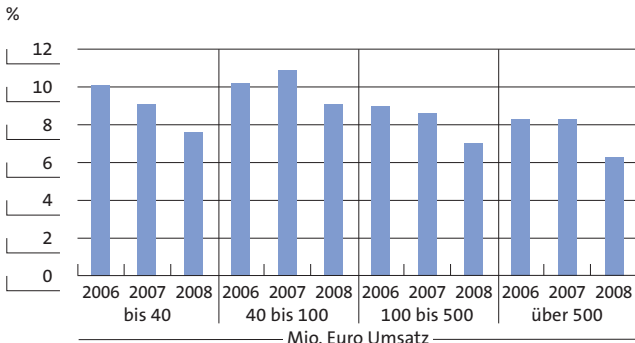
Ausgebliebene Skaleneffekte zogen Ertrags- einbruch nach sich

Aufgrund des im Vergleich zu den Vorjahren äußerst niedrigen Umsatzwachstums wurden 2008 keine Produktivitätssteigerungen durch Skaleneffekte realisiert. In den Vorjahren konnte der ständige Rückgang der Rohertragsquoten stets durch anteilig rückläufige niedrigere Aufwendungen für Personal, Vertrieb und Werbung ausgeglichen werden.

Dieser Effekt fiel 2008 komplett aus. Im Gegenteil: Auch wegen des relativ hohen Tarifabschlusses vom Sommer 2007, der 2008 voll wirksam wurde, stieg die durchschnittliche Personalkostenquote von 26,5 auf 27,1 % des Umsatzes. In Summe resultierte daraus eine im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Prozentpunkte niedrigere EBITDA-Marge von durchschnittlich 7,7 % (s. die Grafik auf Seite 7 oben). Das ist das niedrigste Niveau seit 1993. Wegen der Stagnation der Umsätze bedeutet dies, dass das absolute EBITDA der ausgewerteten Zulieferer 2008 im Schnitt um 18 % gesunken ist.

Entwicklung des EBITDA

in Relation zur Gesamtleistung

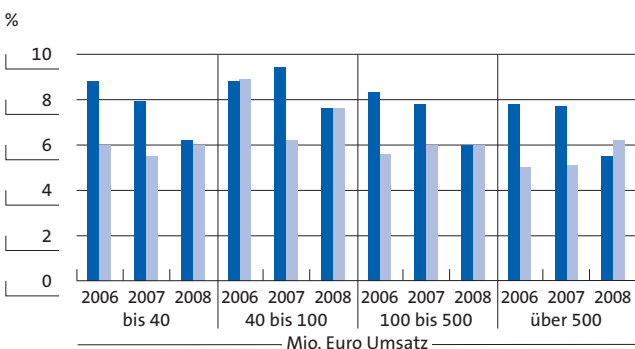


Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Innenfinanzierungskraft und Investitionsaktivitäten

in Relation zur Gesamtleistung



■ Cashflow-Quote ■ Investitionsquote

Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Da die Afa-Quote genauso hoch ausfiel wie im Vorjahr und das Finanzergebnis sogar etwas schwächer, sank das Betriebs- und Finanzergebnis stärker als das EBITDA. Der Rückgang von 4,0 auf 2,0 % des Umsatzes bedeutet einen 50-prozentigen Einbruch der Vorsteuerergebnisse der ausgewerteten Zulieferer.

Cashflow reichte gerade noch zur Finanzierung der Investitionen

Die gesunkenen operativen Margen der Zulieferer führten auch zu einer deutlich niedrigeren Brutto-Cashflow-Quote. Sie sank im Durchschnitt von 8,3 auf 6,5 % des Umsatzes. Gleichzeitig stieg die Investitionsquote der ausgewerteten Zulieferer von 5,8 auf 6,5 % des Umsatzes. Der Anstieg der Investitionsquote ist keine überraschende Entwicklung. Angelaufene Investitionsvorhaben wurden auch in der Krise noch zu Ende geführt.

Wichtiger ist die Tatsache, dass der in 2008 erwirtschaftete Cashflow damit gerade noch reichte, um die Investitionen zu finanzieren (s. die Grafik links).

Gesunkene Gewinne drückten Kapitalrendite, erhöhten Verschuldungsgrad ...

Der Gewinnrückgang der Zulieferer hat 2008 zu einer deutlich geringeren Rendite auf das eingesetzte Kapital geführt. In allen Umsatzgrößenklassen sank die Gesamtkapitalrendite um mindestens 3 Prozentpunkte. Im Durchschnitt aller Zulieferer betrug sie nur noch 6,6 %.

Die absolute Verschuldung der Zulieferer blieb 2008 unverändert gegenüber dem Vorjahr. Wegen der gesunkenen Gewinne ergibt sich aber im Schnitt ein deutlich höherer Verschuldungsgrad (Verbindlichkeiten geteilt durch Cashflow) von 4,7 gegenüber 3,0 im Jahr 2007.

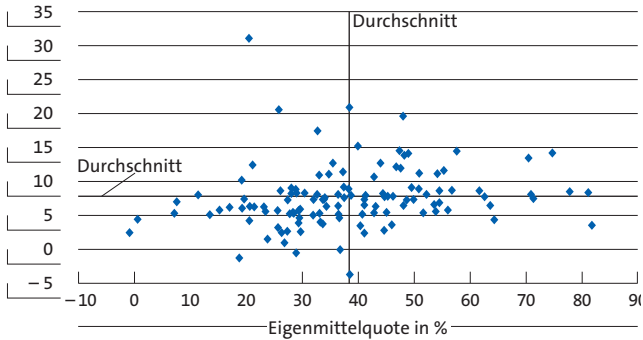
... und führten zu einer schwächeren Bonität der Zulieferer

Die deutlich schwächeren Ertragskennziffern führten zu einer Eintrübung der Ratingnoten der in der Auswertung berücksichtigten Zulieferer (s. die Tabelle auf Seite 11). Im Durchschnitt sank ihre Bonität auf immer noch recht gute 2,5 (korrespondiert zu einem Rating von BBB bei Standard&Poor's). Allerdings heißt das angesichts der hohen Streuung der Zuliefererergebnisse, dass das Rating für einen Teil der Zulieferer Ende 2008 deutlich schlechter ausfiel als 2,5. Vor allem diese Unternehmen gerieten während der Ausweitung der Krise im ersten Halbjahr 2009 in große Schwierigkeiten.

Streuung von EBITDA-Marge und Eigenmittelquote

Werte für 2008

EBITDA in %



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Noch zufriedenstellende Eigenkapitalquote

Mit 38,3 % war die durchschnittliche Eigenkapitalquote der Zulieferer Ende 2008 im Schnitt um 1,7 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr (zum Vergleich: 39,5 % im Verarbeitenden Gewerbe).

Allerdings waren die Ergebnisse der Zulieferer breit gestreut: Jeder sechste Zulieferer wies Ende 2008 eine Eigenkapitalquote von unter 25 % auf und war damit substantiell schlecht gerüstet für das Krisenjahr 2009. Grundsätzlich gehörten die Unternehmen mit niedriger Eigenkapitalausstattung (deren Rating deshalb meistens schlechter war) - darunter auch viele Zulieferer, deren Quote im Rahmen von Leveraged Buyouts gedrückt worden war - zu den ersten Zulieferern, die im Verlauf 2009 Insolvenz anmelden mussten.

Entwicklung in den Segmenten

Wie bei der getrennten Betrachtung der Zulieferer nach verschiedenen Umsatzgrößen zeigt sich auch bei einem Blick auf die einzelnen Bereiche der Zulieferer eine ähnliche Entwicklung: Der Umsatz stagnierte mehr oder weniger in allen Segmenten.

Drastischer Einbruch der Kapitalrenditen der Gießereien. Den stärksten Ertragseinbruch in Bezug auf das eingesetzte Kapital mussten die Zulieferer aus der Gießereibranche verkraften. Ihre Gesamtkapitalrendite sank deutlich von 10,1 auf 4,3 % der Bilanzsumme. Allerdings gab es auch hier eine breite Streuung: Jede fünfte Gießerei war 2008 noch in der Lage, ihre Marge gegenüber dem Vorjahr zu steigern. Bei einem Viertel der Gießereien fielen sowohl EBITDA-Marge als auch Gesamtkapitalrendite zweistellig aus.

Die Mehrheit der Gießereien befand sich somit Ende 2008 bereits in einer schwierigen Lage. Wenigstens war die Eigenmittelquote mit 43,2 % noch überdurchschnittlich, sodass die meisten Unternehmen genügend Substanz aufwiesen, um die Absatzflaute während des ersten Halbjahres 2009 zu überstehen.

Kunststoff und Gummi verarbeitende Zulieferunternehmen mit nur noch knapp positivem Ergebnis. Im Kunststoff- und Gummisegment war der Margenrückgang zwar nicht ganz so stark wie bei den Gießereien, jedoch hatte dieser Bereich schon in den vergangenen Jahren die niedrigsten Ertragsmargen. Der zusätzliche Einbruch in 2008 hat dazu geführt, dass die Vorsteuerergebnisse der ausgewerteten Unternehmen nur noch knapp positiv waren. Ein Drittel der Zulieferer schrieb im Gesamtjahr bereits rote Zahlen.

Die Ertragsmargen der Gießereien und Kunststoffverarbeiter waren unterdurchschnittlich

Daten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen von IKB-Kundenfirmen der mittelständischen Automobilzuliefer-Industrie 2006-2008

GuV-Positionen	Gießereien			Metallverarbeitung			Kunststoff- und Gummiverarbeitung			Systemanbieter		
	Anteile in % der Gesamtleistung											
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Gesamtleistung	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Materialeinsatz	-53,0	-54,3	-55,3	-50,5	-51,9	-52,8	-52,0	-52,8	-54,8	-54,1	-56,1	-56,5
Rohertrag	47,0	45,7	44,7	49,5	48,1	47,2	48,0	47,2	45,2	45,9	43,9	43,5
Personalaufwand	-28,6	-27,5	-28,2	-29,4	-27,9	-28,5	-28,1	-26,7	-27,0	-25,5	-24,6	-25,4
Übrige betriebliche Aufwendungen	-9,8	-9,5	-9,9	-10,0	-10,0	-10,3	-12,4	-12,7	-11,9	-10,0	-9,7	-10,1
EBITDA	8,6	8,7	6,6	10,1	10,2	8,4	7,5	7,8	6,3	10,4	9,6	8,0
Afa auf Sachanlagen	-4,0	-4,1	-4,3	-4,7	-4,6	-4,6	-3,5	-3,5	-3,7	-5,0	-4,6	-4,6
Betriebsergebnis	4,6	4,6	2,3	5,4	5,6	3,8	4,0	4,3	2,6	5,4	5,0	3,4
Finanzergebnis	-0,9	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,1	-1,4	-1,5	-1,6	-1,1	-1,1	-1,4
Betriebs- und Finanzergebnis	3,7	3,8	1,4	4,4	4,7	2,7	2,6	2,8	1,0	4,3	3,9	2,0
Gesamtkapitalrendite	9,1	10,1	4,3	10,6	11,6	7,7	8,3	8,9	5,3	10,7	10,0	7,0

Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Metallverarbeitende und System-Zulieferer aufgrund besserer Ausgangslage noch mit deutlich positivem Gewinn. In den Zuliefersegmenten Metallverarbeitung sowie Systeme wurden 2008 noch deutliche Gewinne erwirtschaftet. Mit durchschnittlichen Leistungsrenditen von 2,7 bzw. 2,0 % des Umsatzes wurden noch Ergebnisse erzielt, die nicht weit vom langjährigen Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt liegen. Bei den Metallverarbeitern schrieben zudem mehr als 90 % der ausgewerteten Unternehmen schwarze Zahlen. Bei den Systemzulieferern war die Streuung der Ergebnisse deutlich höher: Jedes vierte Unternehmen hatte einen negativen Gewinn vor Steuern.

Fazit und Ausblick

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat bei den deutschen Automobilherstellern und ihren Zulieferern in der zweiten Hälfte 2008 und der ersten Hälfte 2009 zu Absatzeinbrüchen von über einem Drittel und massiven Ertragseinbrüchen geführt.

In den 2008er-Jahresabschlüssen der deutschen Automobilzulieferer hat die Krise bereits deutliche Spuren hinterlassen. Die Ergebnisse des ersten Halbjahrs 2009 lassen für das Gesamtjahr keine Hoffnung auf Besserung zu. Die Jahresabschlüsse 2009 werden so schlecht sein wie noch nie in der Geschichte der deutschen Automobilindustrie. Die große Mehrheit der Zulieferer wird am Ende des Jahres erheblich an Substanz verloren haben und auf eine deutlich geringere Eigenkapitalbasis zurückgreifen können als im Sommer 2008.

Zwar hat vor allem das Instrument der Abwrackprämie seit dem Frühsommer für eine erhebliche Belebung der Nachfrage und damit auch wieder für steigende Umsätze der deutschen Hersteller und Zulieferer gesorgt. Von den Output-Niveaus, die vor der Krise erreicht wurden, sind aber alle Anbieter noch weit entfernt.

Und auch für 2010 ist kaum Besserung zu erwarten. Nach dem Auslaufen der Abwrackprämien in zahlreichen Ländern Europas muss vor allem im Volumensegment mit deutlichen Nachfrageeinbrüchen gerechnet werden. Insgesamt ist von einem erneuten Rückgang der Neuzulassungen in Europa um 10 % auszugehen.

Ein Lichtblick geht von den Herstellern von Premiumfahrzeugen aus, die kaum von dem Instrument Abwrackprämie profitiert haben. Sie dürften 2010 wieder leicht steigende Verkäufe verzeichnen. Da es sich bei mehr als 50 % der in Deutschland hergestellten Pkw um Fahrzeuge der Premiumklasse handelt, kann zumindest von dieser Seite von einem positiven Impuls ausgegangen werden. Gemessen an der Gesamtstückzahl, muss wegen des deutlichen Rückgangs im Volumensegment aber mit einem weiteren Rückgang der in Deutschland gefertigten Fahrzeuge um 5 % gerechnet werden.

Für die Zulieferer, deren Eigenkapitalbasis durch die seit über einem Jahr anhaltende Krise angegriffen ist, wird 2010 ein weiteres sehr herausforderndes Jahr.

Mittel- und langfristig bieten sich den deutschen Herstellern und ihren Zulieferern große Chancen in China und Nordamerika

Die längerfristigen Aussichten sind dagegen unverändert gut. Dies liegt vor allem an den am Anfang dieses Reports beschriebenen Trends, die durch die Krise beschleunigt wurden: In den USA ist durch den Niedergang von GM und Chrysler eine Lücke entstanden, zu deren Schließung deutsche OEM signifikant durch Produktion vor Ort beitragen können. Und in China werden dieses Jahr erstmals mehr als 1 Mio. Fahrzeuge deutscher OEM hergestellt. Die wichtigsten Partner der deutschen Hersteller, ihre Zulieferer, können von dieser Entwicklung erheblich profitieren.

Rating-relevante Kennziffern von IKB-Kundenfirmen aus der mittelständischen Automobilzuliefer-Industrie
 Komponenten des Jahresabschluss-Ratings

		2006	2007	2008
Gesamtkapitalrendite (in %)	Z1	11,8	11,2	8,0
	Z2	8,9	10,3	6,8
	Z3	9,5	9,4	5,4
	Z4	10,8	11,1	6,7
	Insgesamt	10,1	10,3	6,6
Kapitalstruktur (in %)	Z1	63,5	61,7	61,1
	Z2	54,9	55,7	54,4
	Z3	48,6	46,9	44,6
	Z4	41,6	40,2	37,7
	Insgesamt	53,0	52,0	50,4
Verschuldungsgrad	Z1	3,2	4,1	5,4
	Z2	3,1	2,9	3,9
	Z3	5,2	2,9	5,4
	Z4	2,1	2,3	3,9
	Insgesamt	3,6	3,0	4,7
Cashflow-Quote (in %)	Z1	8,8	7,9	6,2
	Z2	8,8	9,4	7,6
	Z3	8,3	7,8	6,0
	Z4	7,8	7,7	5,5
	Insgesamt	8,5	8,3	6,4
Zinsdeckungsgrad	Z1	7,5	7,7	6,5
	Z2	7,5	7,6	6,2
	Z3	11,1	9,6	6,0
	Z4	14,6	13,8	7,0
	Insgesamt	9,7	9,2	6,3
Jahresabschluss-Bonität	Z1	2,0	2,5	3,0
	Z2	2,0	2,0	2,5
	Z3	2,5	2,0	3,0
	Z4	1,5	2,0	2,5
	Insgesamt	2,0	2,0	2,5

Automobilzulieferer, gegliedert nach der Gesamtleistung:

Z1 = bis 40 Mio. Euro, Z2 = 40 bis 100 Mio. Euro, Z3 = 100 bis 500 Mio. Euro, Z4 = über 500 Mio. Euro

Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Zulieferer



Die in dieser Studie enthaltenen Informationen beruhen auf Quellen, die von der IKB Deutsche Industriebank AG („die IKB“) für zuverlässig erachtet werden. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der in der Studie enthaltenen Informationen übernimmt die IKB jedoch keine Gewähr. Die von den Autoren geäußerten Meinungen sind nicht notwendigerweise identisch mit Meinungen der IKB. Die Studie ist weder als Angebot noch als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf eines Wertpapiers oder eines sonstigen Anlagetitels zu verstehen.