

Börsen-Zeitung

Zeitung für die Finanzmärkte

Börsen-Zeitung vom 08.04.2022, Nr. 69, S. 11

SERIE ZUM **ENERGIE**- UND ROHSTOFF PREISSCHOCK - AUTOMOBILBRANCHE IM KRISENMODUS: AUTOINDUSTRIE (1)

Fast ein Teflon-Effekt für Autobauer

Deutsche Konzerne stecken Rohstoff- und **Energiepreisschock** gut weg - Langfristige Lieferverträge und Finanzabsicherungen helfen

Wenngleich der Rohstoff- und **Energiepreisschock** den Inflationsschub beschleunigen - diese negative Folge des Kriegs gegen die Ukraine für die Wirtschaft können die deutschen Autohersteller gut verdauen. Insbesondere der Preissprung bei Öl und Erdgas gleicht - überspitzt formuliert - nahezu einem Teflon-Effekt für BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen. Die Gründe dafür sind vielfältig.

Von Stefan Kroneck, München

Börsen-Zeitung, 8.4.2022

Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem Dauerkrisenmodus infolge einer Kette externer Schocks. Nach dem Coronaschock und dem Lieferkettenschock vor allem bei Mikrochips setzt nun der Rohstoff- und **Energiepreisschock** der größten Volkswirtschaft in der EU zu. Der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine strahlt auf die Schlüsselindustrien und die Verbraucher aus. Die Preise für Öl und Erdgas gehen durch die Decke. Während Berlin aufgrund einer hohen Abhängigkeit vor den Risiken eines Importembargos für russisches Gas warnt und Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) mit staatlichen Tankzuschüssen die privaten Haushalte entlasten will, halten sich die Autohersteller mit öffentlichen Wehklagen über steigende Preise auffallend zurück. Das hat mehrere Gründe.

In einer Umfrage der Börsen-Zeitung wiesen BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen unisono auf langfristige Lieferverträge mit den **Energieversorgern** hin. Das heißt, auf kurze Sicht schlägt die drastische Teuerung in diesem Sektor bei dem Dax-Trio zunächst nicht voll ins Kontor. "Wir haben bei der **Energieversorgung** die entsprechenden Mengen über Langfristverträge abgesichert. So können wir sowohl die Versorgung als auch die Preisstabilität sicherstellen", erklärt dazu eine Sprecherin von BMW. "Es bestehen sowohl für Strom, als auch für fossile **Energieträger** langfristige Lieferverträge", berichtet ein Sprecher von Mercedes-Benz. "Zurzeit ist die Versorgung mit Gas für die Werke der Volkswagen AG sowie der Marken in Deutschland gesichert. Volkswagen bezieht Erdgas aus dem deutschen Verbundnetz, welches den aktuellen deutschen Bedarf decken kann. Dementsprechend ist die Versorgung der Werke und der Kraftwerke und Heizhäuser mit Erdgas bis auf weiteres gewährleistet", so ein Sprecher von VW.

Unempfindliche Käufer

Das bedeutet, der Preisschub im **Energiesektor** schlägt auf die Konzerne zeitverzögert durch. Stehen die Lieferverträge zur Neuverhandlung an, werden die Unternehmen aus München, Stuttgart und Wolfsburg zur Deckung ihres **Energiebedarfs** tiefer in die Tasche greifen müssen. Das ist für sie aber kein Anlass, in Panik zu geraten. BMW äußert sich sogar optimistisch, dass die derzeit hohen Preisausschläge abebben werden: "Aktuell beobachten wir extreme Schwankungen auf den Rohstoff- und **Energimärkten**, die überwiegend durch den Krieg in der Ukraine und mögliche, damit zusammenhängende Lieferengpässe verursacht sind. Wir gehen davon aus, dass diese enorme Volatilität wieder abnehmen wird", sagt die

Unternehmenssprecherin. Auch die VW-Gruppe vertraut auf ihre Erfahrungen im Umgang mit Krisen von außen: "Unser Kerngeschäft hat in den letzten Jahren auch seine Robustheit gegenüber vielen Herausforderungen bewiesen. Inwieweit der Ukraine-Konflikt die Weltwirtschaft insgesamt beeinflussen wird, lässt sich heute noch nicht zuverlässig einschätzen. Wir beobachten die Situation sehr genau."

Neben den Lieferverträgen flankieren manche Autobauer - wie zum Beispiel BMW - ihre Preisabsicherungskonzepte bei der Beschaffung von Rohstoffen und **Energie** zusätzlich mithilfe von Finanzhedging. Mit Derivaten federn sie Schwankungen zusätzlich ab. Das betrifft Edelmetalle (Platin, Palladium, Rhodium), Nichteisenmetalle (Aluminium, Kupfer, Blei), Batterierohstoffe (Nickel, Kobalt), Stahl- oder Stahlrohstoffe (Eisenerz, Kokssteine) sowie Gas und Strom.

Trotz dieser Gegenmaßnahmen können die Hersteller die starke Teuerung 2022 damit nicht komplett kompensieren. So berücksichtigen sie in ihren Prognosen zwar erste Nettobelastungen aus steigenden Rohstoff- und **Energiepreisen**, mögliche weitere Mehrkosten infolge des Krieges enthalten diese aber noch nicht. Die steigenden Einkaufspreise verlagern mitunter die Marktlagegewinne mancher Hersteller aufgrund höherer Pkw-Preise. "Die Nettopreise verbessern sich voraussichtlich weiter, aber sie werden die steigenden Rohstoffkosten im laufenden Jahr nicht vollständig kompensieren", räumt Mercedes-Benz ein.

Ökostrom-Umstellung treibt

Trotz dieser Verwerfungen am **Energiemarkt** kommt der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer zum Ergebnis, dass die Auswirkungen der Preissteigerungen bei den Herstellungskosten von Neuwagen "überschaubar" seien. Sein Argument: Die **Energiekosten** spielen in der Wertschöpfung von BMW, Mercedes-Benz und VW keine entscheidende Rolle. Das bestätigt VW: "Energie spielt in der Autoproduktion keine vergleichbar zentrale Rolle wie in anderen Industrien. Allerdings wird mit Hinblick auf den Hochlauf der E-Mobilität die **Energiefrage** wichtiger. Deshalb werden wir unsere Anstrengungen, den **Energiebedarf** zu senken, weiter verstärken", sagt der VW-Sprecher. Nimmt man als Faustregel, dass in einem Neuwagen im Schnitt rund 500 Euro **Energiekosten** stecken, so würde ein Anstieg um die Hälfte diese auf 750 Euro erhöhen. Da die Preiselastizität der Nachfrage von Käufern teurer Modelle der Ober- und Luxusklasse ohnehin gleich null sei - das heißt diese nicht preissensibel reagieren - würden steigende **Energiepreise** den Absatz von Autos im Premiumsegment nicht drücken, sollten die Hersteller diese auf die Abnehmer abwälzen. "Die Autobauer verdienen sich derzeit eine goldene Nase", sagt der Wirtschaftswissenschaftler Dudenhöffer, zugleich Direktor des Car-Center for Automotive Research. Die Hersteller profitieren seit Monaten von einem verknüpften Angebot u. a. wegen Engpässen bei Mikrochips bei einer zugleich hohen Nachfrage. Das treibt die Verkaufspreise. Das sorgt wiederum für höhere Margen.

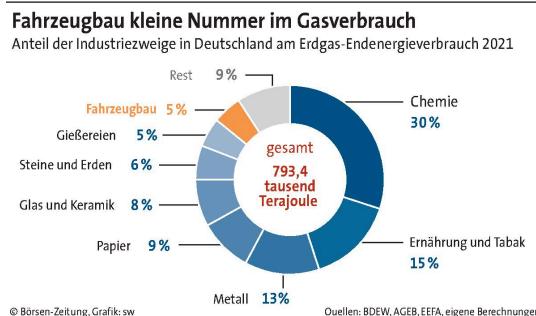
Unterdessen dürfte der **Energiepreisschock** den Einsatz von Ökostrom in der Produktion der Autobauer im Rahmen ihres Transformationsprozesses zur Elektromobilität und aufgrund strengerer Vorgaben zum Klima- und Umweltschutz beschleunigen. Die Konzerne setzen zunehmend auf **erneuerbare Energien** wie Solar, Wind- und Wasserkraft als Quelle, um den Betrieb am Laufen zu halten. In ihren Werken achten sie zunehmend darauf, den Strom weitgehend aus regenerativen Erzeugungsanlagen aus lokalen und regionalen Quellen (u.a. Stadtwerke) zu beziehen. Darüber hinaus sind sie darum bemüht, selbst Ökostrom zu erzeugen. Das gilt mittlerweile für ihr gesamtes weltweites Fertigungsnetz. "Der Anteil erneuerbarer **Energien** an der externen Stromversorgung unserer EU-Produktionsstätten lag 2021 bei 96 % und soll bis 2023 auf 100 % steigen. An 53 Konzernstandorten weltweit ist dieses Ziel bereits erreicht. Der gesamte weltweite Stromverbrauch des Volkswagen-Konzerns inklusive China wurde letztes Jahr zu 49 % aus erneuerbaren **Energien** gespeist. Dies war ein Anstieg von 9 %", berichtet VW.

Diese Umstellung zu sogenannten Grünstromkonzepten reicht aber noch nicht aus, den gesamten **Energiebedarf** komplett aus eigenen Quellen zu decken. BMW, Mercedes-Benz und VW sind weiter zu einem großen Teil von Öl- und Gaslieferungen abhängig. Über den Anteil von russischem Erdgas machen sie auf Anfrage keine Angaben. Für diese Verschwiegenheit gibt etwa Mercedes-Benz Wettbewerbsgründe an. Gesamtwirtschaftlich spielen die Autobauer als Bezieher von Gas eine untergeordnete Rolle. Laut Bundesverband der **Energie**- und Wasserwirtschaft (BDEW) macht der Fahrzeugbau in Deutschland nur knapp 5 % des gesamten jährlichen Gasverbrauchs der Industrie aus (vgl. Grafik).

Gasembargo träre enorm

Daraus zu schließen, dass ein Gasembargo gegen Russland die deutschen Werke der Autobauer nur marginal träfe, ist allerdings falsch. Das liegt an der engen Verflechtung der Autozulieferer und -bauer mit anderen Industriezweigen, die für die notwendigen Vorprodukte sorgen. "Von der im Fahrzeugbau nachgefragten Gasmenge kann bis zum Herbst und Winter dieses Jahres nur rund 9 % durch andere **Energieträger** ersetzt werden, die Betroffenheit für die Produktion wäre daher enorm", warnt ein Sprecher des Verbands der Automobilindustrie (VDA). "Die Autoindustrie ist geprägt durch hochkomplexe Lieferketten. Somit ist die isolierte Betrachtung des Fahrzeugbaus nicht zielführend, denn dieser benötigt Vorprodukte der chemischen Industrie, wie zum Beispiel Lacke, Kunststoffe oder Batteriechemikalien. Und die Chemieindustrie hat bekanntlich einen deutlich höheren Gasverbrauch", so der VDA-Vertreter. Das heißt: Müssten die Chemiekonzerne wegen eines Gasembargos ihre Fertigung einstellen, ständen zwangsläufig auch die Bänder bei den Autoherstellern still.

Stefan Kroneck, München



Quelle:	Börsen-Zeitung vom 08.04.2022, Nr. 69, S. 11
ISSN:	0343-7728
Rubrik:	SERIE ZUM ENERGIE - UND ROHSTOFF PREISSCHOCK - AUTOMOBILBRANCHE IM KRISENMODUS: AUTOINDUSTRIE (1)
Dokumentnummer:	2022069070

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/BOEZ__adf8478a57db2618ef40cfe237b0aa9045ea294

Alle Rechte vorbehalten: (c) Börsen-Zeitung



© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH