

Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Studie im Auftrag des Auto Gewerbe
Verband Schweiz (AGVS)

November 2019



Auftraggeber

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)
Postfach 64
CH-3000 Bern 22
Tel. +41 31 307 15 15
Fax +41 31 307 15 16
Olivia Solari Tel. +41 31 307 15 34
olivia.solari@agvs-upsa.ch

Herausgeber

BAK Economics AG
Güterstrasse 82
CH-4053 Basel

Unterstützt von:

Eurotax Schweiz
Wolleraustrasse 11a
CH-8807 Freienbach

**Ansprechpartner**

Marco Vincenzi, Projektleitung
T +41 61 279 97 26, marco.vincenzi@bak-economics.com

Michael Grass
Geschäftsleitung, Leiter Marktfeld Branchenanalysen
T +41 61 279 97 23, michael.grass@bak-economics.com

Marc Bros de Puechredon
Geschäftsleitung, Leiter Marketing und Kommunikation
T +41 61 279 97 25, marc.puechredon@bak-economics.com

Redaktion

Michael Grass
Marco Vincenzi

Copyright

Copyright © 2019 by BAK Economics AG
Alle Rechte liegen beim Auftraggeber

Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Der Schweizer Markt für Neuwagen befindet sich weiterhin in einer Sättigungsphase. Nachholeffekten aufgrund der WLTP-Umstellung im Vorjahr und die ab 2020 verschärften CO₂-Grenzwerte sorgen dafür, dass 2019 die 300 Tsd. Marke an Neuimmatrikulationen voraussichtlich nochmals geknackt wird. Für das Jahr 2020 rechnen wir mit einer spürbaren Korrektur der Immatrikulationen um rund drei Prozent auf 297 Tsd. Neuwagen. Auch mittelfristig bleibt das Potenzial aufgrund grosser Herausforderungen im Neuwagenmarkt begrenzt.

Bisheriger Jahresverlauf und Gesamtjahr 2019

Die aktuellen Immatrikulationen liegen bis September 0.5 Prozent über Vorjahresniveau. Das gesamte Jahr 2018 war jedoch stark von der WLTP-Problematik durchzogen, mit einem vergleichsweise starken ersten Halbjahr und spürbaren Rückgänge ab September. Vor diesem Hintergrund lagen auch die Neuimmatrikulationen bis August 2019 noch 1.4 Prozent unter Vorjahreswert. Wir rechnen damit, dass sich der restliche Jahresverlauf 2019 deutlich dynamischer entwickelt als das Vorjahr und prognostizieren im Gesamtjahr eine Zunahme der Anzahl Immatrikulationen um 2.1 Prozent auf 306 Tsd. Neuwagen. Erste Anzeichen dieser Trendumkehr waren bereits im September zu sehen, welcher im Monatsergebnis rund 19 Prozent über dem Vorjahreswert abschloss. Die Anzahl Halterwechsel liegt im aktuellen Jahresverlauf 2.4 Prozent unter dem Vorjahresniveau (Stand August 2019). Damit setzt sich der seit 2017 beobachtbare Rückgang fort. Da sich die Dynamik des Neuwagenmarktes mit einer gewissen Verzögerung auch im Occasiongeschäft niederschlägt, kann im aktuellen Jahr mit einer Verlangsamung des Occasionshandels gerechnet werden. Wir prognostizieren einen Rückgang um 2 Prozent (835 Tsd. Handänderungen).

Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Auch in der Schweiz hat sich nach dem starken Jahr 2018 die Dynamik abgeschwächt. Im zweiten Halbjahr 2019 wird das Wachstumstempo voraussichtlich weiter nachlassen. Hauptverantwortlich sind die sich weiter eintrübenden internationalen Rahmenbedingungen: Die Gefahr eines No-Deal – Brexit verunsichert und der Handelskonflikt zwischen den USA und China hat im September mit den Strafzöllen auf chinesische Konsumgüter eine neue Eskalationsstufe erreicht.

Die globalen Belastungsfaktoren trüben den Ausblick für die Schweizer Exporte, die in den kommenden Quartalen nur noch leicht expandieren dürften. Dazu trägt auch bei, dass der Franken noch einige Zeit auf dem gegenwärtigen hohen Niveau von knapp unter 1.10 EUR/CHF verharren dürfte. Dieses herausfordernde Umfeld belastet die Stimmung unter den Unternehmen und hemmt weiterhin die Investitionsbereitschaft der Unternehmen. Ein positives Zeichen für die Schweizer Wirtschaft ist, dass das Bundesgesetz über die Steuerreform und die AHV-Finanzierung (STAF) am 19. Mai 2019 vom Schweizer Volk deutlich angenommen wurde.

Der Ausblick für die Schweizer Wirtschaft ist somit verhalten. Zusammenfassend prognostiziert BAK für 2019 eine Expansion der Schweizer Wirtschaft von 0.7 Prozent und im Jahr 2020 von 1.3 Prozent.

Prognose für das Autogewerbe

Die Aussichten für den Neuwagenmarkt 2020 schätzen wir insgesamt verhalten ein. Nachfrageseitig befindet sich der Neuwagenmarkt in einer Sättigungsphase und auch vom wirtschaftlichen Umfeld können keine Impulse erwartet werden. Angebotsseitig sorgen regulatorische Rahmenbedingungen für Anspannung.

BAK prognostiziert für das Jahr 2020 einen Rückgang der Immatrikulationen um 3.1 Prozent auf 297 Tsd. Neuwagen. In der mittleren Frist wird der Neuwagenmarkt mit weiteren Herausforderungen konfrontiert werden. Zum einen ist mit weiteren regulatorischen Massnahmen zu rechnen, welche sich angebotsseitig (bspw. CO₂-Grenzwerte) sowie nachfrageseitig (bspw. Treibstoffpreise) auswirken dürften.

Nachfrageseitig dürfte zudem eine aktuelle Unsicherheit bezüglich der besten Antriebswahl die Kauflaune dämpfen oder die Kaufentscheidung verzögern. Einige Länder wie Norwegen und China planen bereits zwischen 2025 und 2030 Verbrenner komplett zu verbieten. Andere Länder deuten ein Verbot zwischen 2040 und 2050 an. Aber auch rein aus der demografischen Entwicklung ist mit geringeren Wachstumsimpulsen zu rechnen, da insbesondere minderjährige und ältere Alterskohorten wachsen, während sich die Automobilzielgruppe wenig dynamisch entwickeln wird. Stützend wirkt in der mittleren Frist der weiterhin steigende Fahrzeugbestand. Aktuell haben über 500 Tsd. Fahrzeuge ein Alter zwischen 13 und 16 Jahren, was der mittleren Nutzungsdauer entspricht. Das Nachfragepotenzial bleibt in der mittleren Frist somit vergleichsweise hoch. Insgesamt prognostiziert BAK zwischen 2021 und 2025 einen durchschnittlichen Absatz von 296 Tsd. Fahrzeugen.

Für den Occasionmarkt rechnen wir im Jahr 2020 mit einem Plus von 1.1 Prozent. Aufgrund der Rückgänge der Jahre 2017 bis 2019 dürfte die Anzahl Halterwechsel bis Ende 2019 ein vergleichsweise tiefes Niveau erreicht haben. Unsicherheiten im Neuwagenmarkt dürften sich zudem nachfrageseitig positiv im Occasiongeschäft auswirken. Angebotsseitig erwarten wir eine kurzfristige Ausweitung aufgrund von Kurzzulassungen im vierten Quartal 2019, welche durch strengere CO₂-Zielwerte ab 2020 motiviert werden. Dies dürfte den Handel mit Gebrauchtwagen weiter stützend. Zudem entwickeln sich die Neuwagenpreise deutlich dynamischer als die Occasionspreise, was die Attraktivität von Gebrauchtwagen erhöht. Mittelfristig wirken sich insbesondere die längere Lebensdauer von Fahrzeugen und der weiter steigende Fahrzeugbestand stützend aus. Zwischen 2021 und 2025 rechnen wir mit durchschnittlich 855 Tsd. Handänderungen pro Jahr.

Für das Aftersales-Geschäft bleiben die Aussichten intakt. Der Fahrzeugbestand wird sich mittelfristig, wenn auch mit einer etwas schwächeren Dynamik, weiter erhöhen. Das bis aktuell noch steigende durchschnittliche Fahrzeugalter spricht zudem dafür, dass mittelfristig weder die Serviceintensität noch das Nachfragepotenzial für Service- und Reparaturarbeiten wesentliche Einbussen erleben werden. Bei einem aktuellen Anteil von lediglich 0.4 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand wird sich der geringere Wartungsaufwand von Elektrofahrzeugen zudem noch nicht auf die Geschäftslage der Garagisten auswirken.

Überblick Einflussfaktoren für das Autogewerbe

	2018	2019	2020	
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	↑	→	→	
Demografische Rahmenbedingungen	↗	↗	→	
Regulatorische Rahmenbedingungen	↓	→	↘	
<hr/>				
Preise				
Neuwagen	↗	↑	→	
Occasion	↘	↗	→	
Werkstatt	↗	↗	→	

Quelle: BAK Economics

Prognose Gesamtüberblick

	Ø 2011 - 2016	2017	2018	2019	2020	Ø 2021 - 2025	Ø jährl. Zuwachs	
							2012 - 2018	2019 - 2025
Handel								
Immatrikulationen Neuwagen in 1'000 Stück	316	314	300	306	297	296	-1.5%	-0.4%
Halterwechsel in 1'000 Stück	838	868	851	835	844	855	0.6%	0.6%
Werkstattgeschäft*								
Umsatz in Mio. CHF	16'665	16'986	17'266	17'480	17'606	18'230	0.4%	1.1%
Autogewerbe insgesamt								
Reale Bruttowertschöpfung Index, 2000 = 100	118	122	123	123	123	122	0.6%	-0.2%
Beschäftigte in 1'000 Vollzeitäquivalenten	77	76	77	77	76	76	0.1%	-0.7%

*Umfasst Werkstattleistung, Ersatzteile & Zubehör, Pneu

Quelle: BAK Economics, BFS, Eurotax, SECO, ESTV

Prognose: BAK Economics

Konjunkturausblick für die Immatrikulation von neuen Personenwagen

Entwicklung in der Schweiz

Historie 2018

Im Jahr 2018 wurden in der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein knapp 300 Tsd. neue Personenwagen immatrikuliert. Dies entspricht einem Rückgang von 4.6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Obschon sich der Markt in einer Sättigungsphase befindet (Immatrikulationen 2016: -2%; 2017: -1%) war die Entwicklung 2018 überwiegend durch hausgemachte Faktoren getrieben: Per September 2018 mussten alle neu importierten Fahrzeuge unter dem WLTP-Verfahren typengenehmigt sein, was einige Hersteller nicht fristgerecht vollziehen konnten. Dies führte im restlichen Jahresverlauf zu erheblichen Rückgängen in der Anzahl Immatrikulationen. Per ersten September 2019 folgte die nächste Anpassung auf die zweite WLTP-Stufe (technische Anpassungen/Verschärfung des Prüfverfahrens und Einführung neue Emissionsnorm Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC). Aktuelle Umfragen zeigen jedoch, dass keine Lieferengpässe wie im Vorjahr zu erwarten sind.

Aktueller Jahresverlauf und Prognose 2019

Die aktuellen Immatrikulationen liegen bis September 0.5 Prozent über dem Vorjahresniveau. Während einige Marken im ersten Quartal von Nachlieferungen aufgrund des WLTP-Staus profitieren konnten (bspw. VW:+15%; Toyota:+10%; Skoda:+24%) entwickelte sich der Gesamtmarkt im allgemeinen relativ flach. Auswertungen deuten jedoch darauf hin, dass im ersten Halbjahr 2018 viele Immatrikulationen sogenannte Kurzzulassungen waren. Diese dürften rund doppelt so hoch wie in den Jahren 2016 und 2017 ausgefallen sein. Dieser Umstand verzerrt die aktuelle Entwicklung: Der Gesamtmarkt lag noch bis August 1.4 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Werden diejenigen Neuwagen verglichen, welche tatsächlich in Verkehr gesetzt wurden, liegt die Entwicklung bis August 2019 rund 1.2 Prozent über dem Vorjahresniveau. Diese Verzerrung dürfte ab September wegfallen und wir rechnen bis zum Jahresende mit einer deutlich dynamischeren Entwicklung. Erste Anzeichen dieser Trendumkehr waren bereits im September zu sehen, welcher im Monatsergebnis rund 19 Prozent über dem Vorjahreswert abschloss. Ab 2020 gilt zudem ein verschärfter CO₂-Grenzwert von 95g/km. Der 2018 ermittelte Durchschnittswert lag noch bei 137.8g CO₂/km und entwickelte sich bereits seit 2017 leicht steigend. Es besteht ein gewisses Risiko, dass im weiteren Jahresverlauf gezielt CO₂-schwere Fahrzeuge importiert werden, um schwerwiegende Sanktionen im nächsten Jahr zu umgehen. Eine ähnliche Entwicklung wurde bereits Ende 2011 und im ersten Halbjahr 2012 vor Einführung der ersten Grenzwerte im Juli 2012 beobachtet. Solche Umstände sind schwer zu quantifizieren und stellen ein Prognoserisiko dar. Insgesamt prognostizieren wir für das Gesamtjahr 2019 eine Zunahme der Neuimmatrikulationen auf rund 306 Tsd. Neuwagen (+2.1%).

Prognose für das Jahr 2020

Im nächsten Jahr wirken einige Faktoren bremsend für den Neuwagenmarkt. Das wirtschaftliche Umfeld hat sich deutlich abgekühlt und globale Belastungsfaktoren wie der Brexit und der Handelskonflikt zwischen den USA und China trüben auch den Ausblick für das Jahr 2020. BAK prognostiziert für das nächste Jahr nur ein verhaltenes Wirtschaftswachstum von 1.1 Prozent ($\bar{\text{Ø}}_{2011/16}$: 1.7%). Diese verhaltene Entwicklung wird sich auch auf den konjunktursensitiven Neuwagenmarkt auswirken. Insbesondere das Flottengeschäft dürfte nachlassen, da sich die Investitionsbereitschaft der Unternehmen verhalten entwickeln wird. Die internationalen Belastungsfaktoren haben sich auch auf den Frankenkurs ausgewirkt, welcher wieder nur knapp über der Parität zum Euro notiert. Anders als nach dem Franken-Schock 2015 sind aktuell keine Anpassungen der Listepreise ersichtlich, die Preise der Neuwagen haben im Jahresverlauf 2019 sogar um 3.5 Prozent zugelegt. Da sich die Wechselkursrelation auch im Jahr 2020 nicht wesentlich entspannen wird, ist noch abzuwarten, ob eine erneute Rabattpolitik eingeführt wird, welche die Nachfrage anregen wird. Bleiben die Umstände jedoch wie im aktuellen Jahr, dann ist die erneute Frankenstärke insgesamt als weiterer Belastungsfaktor einzuordnen.

Nachfrageseitig befinden wir uns zudem in einer Sättigungsphase. Nach dem Boom-Jahr 2015 hatten nur zögerliche Rückgänge in den Jahren 2016 und 2017 stattgefunden und die Anzahl an Immatrikulationen blieb über der 300 Tsd. Marke. Der stärkere Rückgang 2018 war überwiegend durch einen Angebotsschock geprägt, wodurch im Jahr 2019 aufgrund von Nachholeffekten voraussichtlich wiederum über 300 Tsd. Neuwagen abgesetzt werden. Wir erwarten für das Jahr 2020 insofern eine deutliche Korrektur nach unten.

Angebotsseitig ist das Umfeld stark von den Regulierungsrahmenbedingungen geprägt. Der neu geltende CO₂-Grenzwert von 95g CO₂/km ist bei einem aktuellen durchschnittlichen Emissionswert von 137.8g (stand: 2018) als stark bindend zu beurteilen. Aktuelle Auswertungen des Bundesamtes für Energie haben zudem aufgezeigt, dass im Jahr 2018 kein einziger Flottenkennwert unter die ab 2020 geltende Zielvorgabe lag¹. In gleicher Masse wie für das Jahr 2019 stellt dieser Umstand auch für das Jahr 2020 ein Prognoserisiko dar: Werden die Importe von CO₂-schweren Neuwagen ins Jahr 2019 vorgezogen, dürfte dies im Jahr 2020 zu einer Abschwächung führen. Es ist zudem unklar, wie sich der Flottenmix ausgestallten wird und wie die Konsumenten darauf reagieren. Die Einführungsmodalitäten mit dem Phasing-in (ansteigender Flottenanteil zur Berechnung des CO₂-Durchschnitts) und den Supercredits (Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen) zum einen und das deutlich erweiterte Angebot an Elektro- sowie Hybridantrieben zum anderen dürften mögliche Auswirkungen entschärfen.

Insgesamt schätzt BAK die Aussichten für das Jahr 2020 eingetrübt ein. Nachfrageseitig befindet sich der Neuwagenmarkt in einer Sättigungsphase und auch vom wirtschaftlichen Umfeld können keine Impulse erwartet werden. Angebotsseitig sorgen regulatorische Rahmenbedingungen für Anspannung. BAK prognostiziert für das Jahr 2020 einen Rückgang der Immatrikulationen um 3.1% auf 297 Tsd. Neuwagen.

¹ BFE: CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen – zentrale Vollzugsresultate 2018

Prognose für die mittelfristige Entwicklung bis 2025

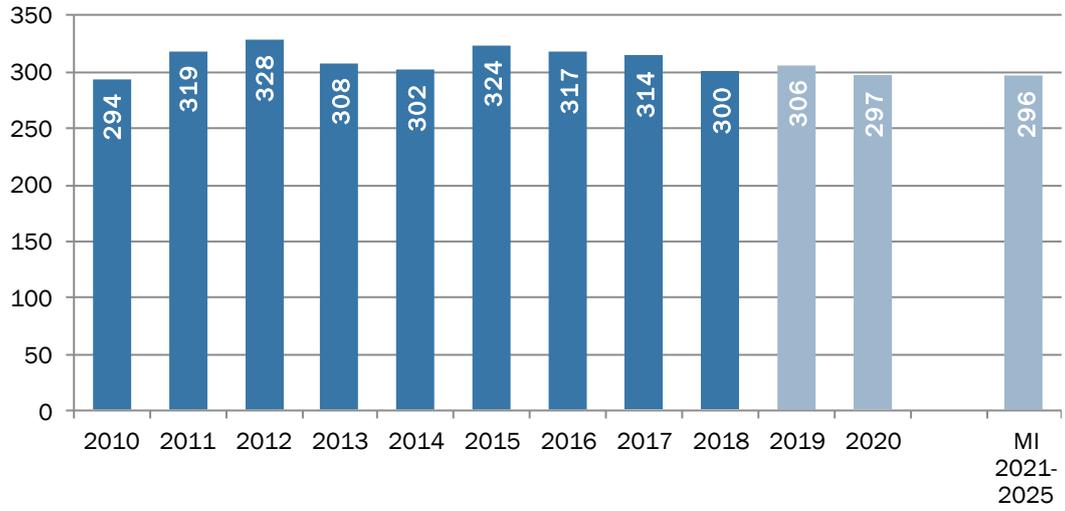
In der mittleren Frist wird der Neuwagenmarkt mit weiteren Herausforderungen konfrontiert werden. Zum einen ist mit weiteren regulatorischen Massnahmen zu rechnen. Das Ende September vom Ständerat vorgelegte CO₂-Gesetz sieht beispielsweise vor, die CO₂-Grenzwerte für Neuwagen in den Jahren 2025 und 2030 jeweils nochmals um 15 Prozent zu reduzieren. Diese schärferen Grenzwerte werden sich insbesondere Angebotsseitig auswirken. Weitere Punkte sind höhere Kompensationszahlungen für Treibstoff-Importeure (was sich auf steigende Treibstoffpreise auswirken könnte) sowie finanzielle Förderungen eines Ausbaus von Elektroladeinfrastrukturen. Die letzteren zwei Punkte dürften verstärkt Nachfrageseitig wirken, indem sie die Attraktivität von Alternativantrieben erhöhen.

Nachfrageseitig dürfte aktuell eine gewisse Unsicherheit bezüglich der besten Antriebswahl herrschen. Einige Länder wie Norwegen und China planen bereits zwischen 2025 und 2030 Verbrenner komplett zu verbieten. Andere Länder deuten ein Verbot zwischen 2040 und 2050 an. Aber auch in der Schweiz wurden ähnliche Vorstösse beispielsweise im Kanton Basel-Stadt diskutiert. Unklar ist noch, inwiefern Hybrid-Antriebe und alternative CO₂-arme Treibstoffe (bspw. synthetische Kraftstoffe) von solch einem Verbot betroffen sind. Wenn grosse Absatzmärkte wie China und EU-Länder wie Deutschland und Frankreich überwiegend die Elektromobilität fördern, wird sich dies auch auf das Angebot der Hersteller auswirken, da sich diese aus Effizienzgründen längerfristig auch für einzelne Technologien entscheiden werden. In der kurzen bis mittleren Frist dürfte das Kaufverhalten für Alternativantrieben auch bei einer breiten Durchsetzung einer spezifischen Technologie noch verhalten ausfallen: Da solche Antriebsformen noch jung sind, wird ein grosser Teil der Konsumenten noch abwarten bis beispielsweise grössere Reichweiten erreicht werden oder die benötigte Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut ist.

Stützend wirkt in der mittleren Frist der weiterhin steigende Fahrzeugbestand. Aktuell haben über 500 Tsd. Fahrzeuge ein Alter zwischen 13 und 16 Jahren, was der mittleren Nutzungsdauer entspricht. Zudem dürften Neuwagenbesitzer aus dem volumenstarken Jahr 2015 allmählich in die Phase eines Neukaufs treten. Das Nachfragepotenzial bleibt somit vergleichsweise hoch.

Insgesamt prognostiziert BAK zwischen 2021 und 2025 einen durchschnittlichen jährlichen Absatz von 296 Tsd. Neuwagen.

Immatrikulation neuer Personenwagen, 2010 - 2025

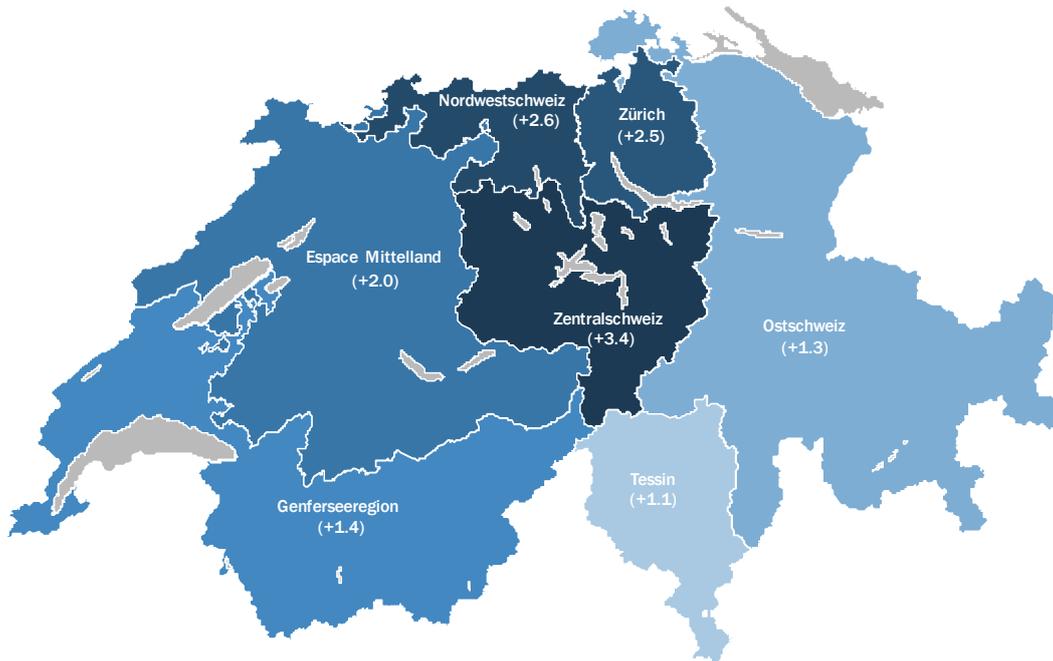


In 1'000 Stück
Quelle: auto-schweiz, BAK Economics

Entwicklung in den Regionen

Im Jahr 2019 können die regionalen Märkte Nordwestschweiz, Zürich und Zentralschweiz stärker als der Durchschnitt wachsen. In den Märkten Ostschweiz, Tessin und Genferseeregion bleibt die Dynamik unterdurchschnittlich. Für das Espace Mittelland gehen wir von einer durchschnittlichen Entwicklung aus. Auffallend ist die Entwicklung in der Zentralschweiz. Diese Region zeigt im aktuellen Jahresverlauf eine überaus dynamische Entwicklung auf, welche voraussichtlich das Gesamtjahresergebnis dementsprechend prägen wird.

Immatrikulation neuer Personenwagen in den Grossregionen, 2019



In Prozent, CH: +2.1%
Quelle: BAK Economics

Konjunkturausblick für den Gebrauchtwagen-Markt

Entwicklung in der Schweiz

Historie 2018

Im Jahr 2018 wurden rund 850 Tsd. Handänderungen verzeichnet, was einer Abnahme von knapp zwei Prozent entspricht. Die verhaltene Dynamik zeigte sich dabei durch das ganze Jahr, eine Ausnahme blieb das zweite Quartal, welches mit knapp 2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zulegen konnte. Haupttreiber dürfte dabei eine Angebotsausweitung aufgrund von gestiegenen Kurzzulassungen (vgl. Abschnitt Neuwagen) gewesen sein.

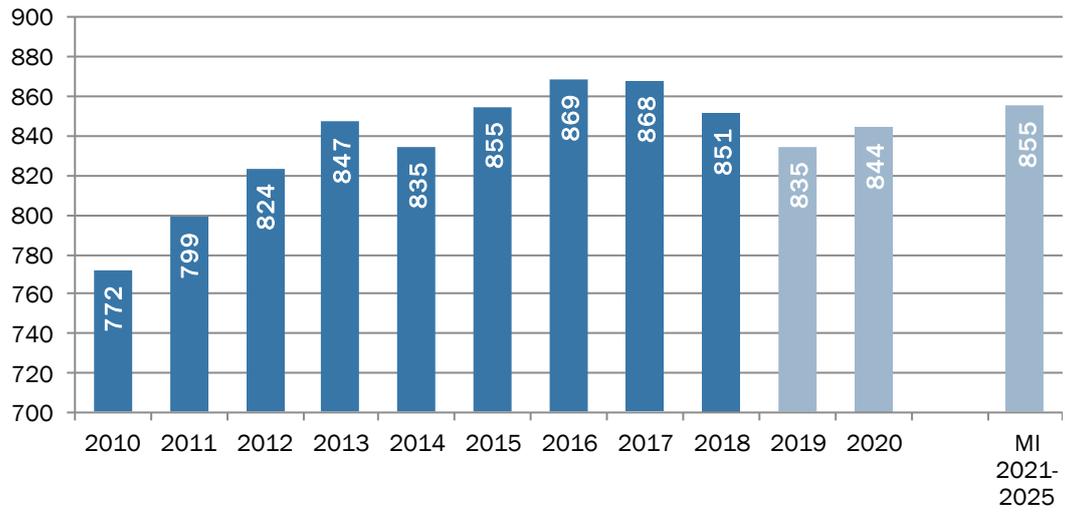
Aktueller Jahresverlauf und Prognose 2019

Im aktuellen Jahresverlauf 2019 liegt die Anzahl Halterwechsel 2.4 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Damit setzt sich der seit 2017 beobachtbare Rückgang fort. Da sich die Dynamik des Neuwagenmarktes mit einer gewissen Verzögerung auch im Occasiongeschäft niederschlägt, kann im aktuellen Jahr mit einer Verlangsamung des Occasionshandel gerechnet werden. Das letzte Quartal des Vorjahres war jedoch auch im Occasionmarkt von der WLTP-Problematik geprägt (-4.3%). Wir erwarten, dass sich der restliche Jahresverlauf 2019 etwas dynamischer entwickelt als im Vorjahr und der Rückgang im Gesamtergebnis auf zwei Prozent reduziert werden kann. Damit prognostiziert BAK für das Jahr 2019 insgesamt 835 Tsd. Handänderungen.

Prognose für das Jahr 2020 und die mittelfristige Entwicklung bis 2025

Die rückläufige Marktentwicklung in den Jahren 2017 bis voraussichtlich 2019 dürfte dazu führen, dass das Niveau an Halterwechsel ein vergleichsweise tiefes Niveau erreicht. Damit erhöht sich das Wachstumspotenzial für das Jahr 2020 deutlich. Es spielen jedoch noch weitere Faktoren eine Rolle. Falls aufgrund der strengeren CO₂-Regelung der Import von emissionsschweren Fahrzeugen ins vierte Quartal 2019 vorgezogen wird, dann ist zum Jahresbeginn 2020 mit einer deutlichen Angebotsausweitung im Gebrauchtwagenmarkt zu rechnen. Dies dürfte sich stützend auf das Occasiongeschäft auswirken. Ein weiterer Faktor liegt in der Preisentwicklung: Die Neuwagenpreise zeigen sich bereits im aktuellen Jahresverlauf dynamischer als die Occasionpreise. Dies wird die Attraktivität von Gebrauchtwagen erhöhen, was sich Nachfrageseitig ebenfalls stützend auswirkt. Zuletzt ist noch beim Dieseleffekt mit einer Entspannung zu rechnen. Auch wenn sich die Diesel-Thematik noch nicht spürbar versachlicht hat (so zeigt sich beispielsweise bei den Neuimmatrikulationen weiterhin ein Rückgang des Diesel-Marktanteils) sind die Auswirkungen im Occasionmarkt gleichwohl seit 2017 spürbar. Die relative Bedeutung des Dieseleffektes dürfte somit mit der Zeit abnehmen. Für das Jahr 2020 rechnen wir aufgrund der genannten Faktoren mit einem Plus von 1.1 Prozent (844 Tsd. Halterwechsel). Mittelfristig wirken sich insbesondere die längere Lebensdauer von Fahrzeugen und der weiter steigende Fahrzeugbestand stützend aus. Zwischen 2021 und 2025 rechnen wir mit durchschnittlich 855 Tsd. Handänderungen pro Jahr.

Halterwechsel, 2010 - 2025



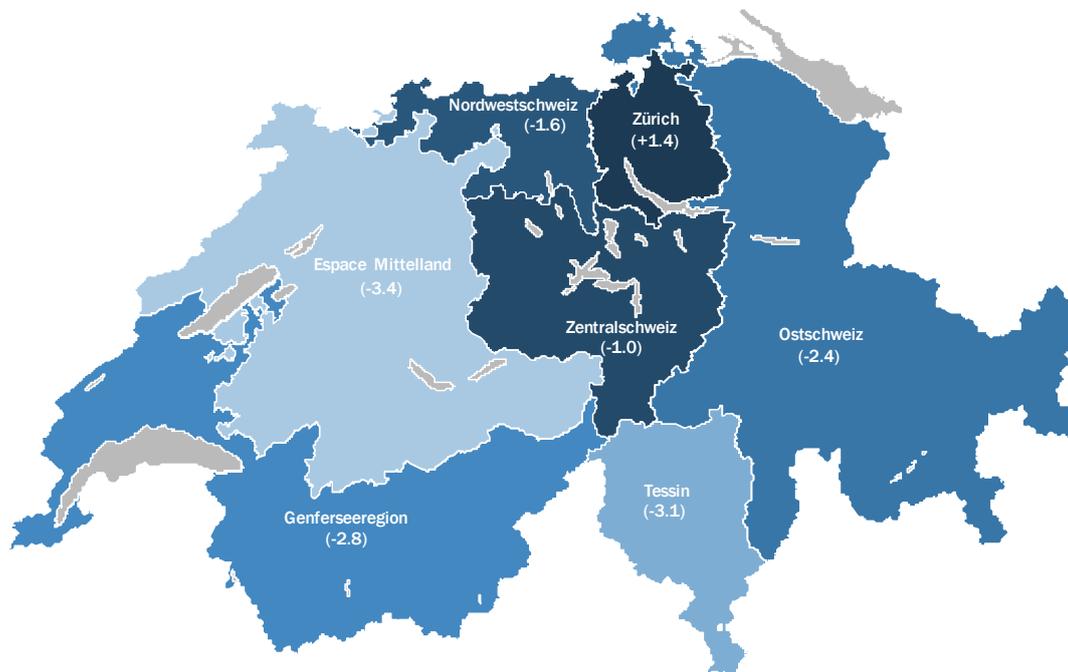
In 1'000 Stück
Quelle: Eurotax, BAK Economics

Entwicklung in den Regionen

Entwicklungen im Neuwagenmarkt machen sich mit einer gewissen Verzögerung auch auf dem Gebrauchtwagen-Markt bemerkbar. Es überrascht insofern nicht, dass bei unterschiedlichen regionalen Immatrikulationsentwicklungen auch die regionalen Occasionmärkte divergieren. Generell ist die rückläufige Entwicklung des Occasionmarktes jedoch auch in den einzelnen Regionen ersichtlich.

In den regionalen Märkte Nordwestschweiz und Zentralschweiz wird der Rückgang des Occasionmarktes nicht so stark ausfallen wie im Schweizer Durchschnitt. In der Region Zürich wird sogar ein Plus erwartet. Demgegenüber ist in den Regionen Espace Mittelland, Genferseeregion und Tessin mit stärkeren Rückgängen zu rechnen. Die Region Ostschweiz dürfte sich durchschnittlich entwickeln.

Entwicklung der Halterwechsel in den Grossregionen, 2019



In Prozent, CH: -2.0%
Quelle: BAK Economics

Konjunkturausblick für das Werkstattgeschäft

Entwicklung in der Schweiz

Historie 2018

Im Jahr 2018 konnten die Umsätze im Werkstattgeschäft um 1.9 Prozent gesteigert werden. Gestützt wurde diese Entwicklung durch eine anziehende Preisdynamik. Im Bereich Ersatzteile und Pneus konnte das Preisniveau nach rückläufigen Vorjahren erstmals wieder gesteigert werden, aber auch das Preisniveau für Service- und Reparaturarbeiten konnten mit einer stärkeren Dynamik zulegen.

Aktueller Jahresverlauf und Prognose 2019

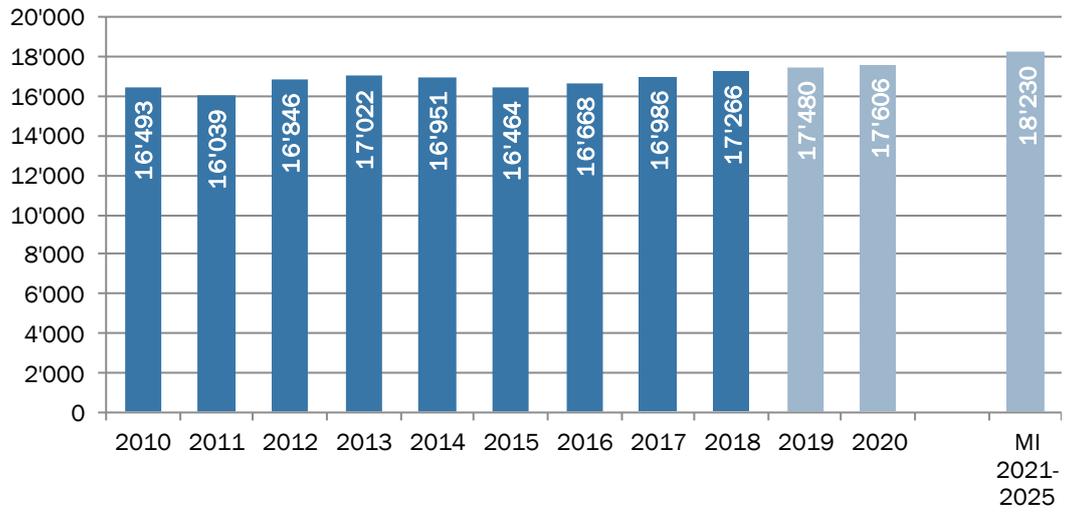
Für das aktuelle Jahr deuten vorlaufende Indikatoren ebenfalls auf eine positive Entwicklung hin. Zum einen hat sich der Fahrzeugbestand im Vorjahr nochmals erhöht, womit auch das Nachfragepotenzial steigt. Gleichzeitig hat sich ebenfalls das durchschnittliche Fahrzeugalter marginal erhöht, die Service-Intensität dürfte sich im Vergleich zum Vorjahr somit nicht wesentlich verändern. Bis August konnten auch die Preise für Ersatzteile, Pneus und Service-/Reparaturarbeiten nochmals zulegen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sie jedoch geringfügig an Dynamik verloren. Insgesamt prognostiziert BAK für das Jahr 2019 eine Zunahme der Werkstattumsätze um 1.2 Prozent.

Prognose für das Jahr 2020 und die mittelfristige Entwicklung bis 2025

Für das nächste Jahr wird mit einer etwas schwächeren Entwicklung wie 2019 gerechnet. Die Zunahme des Fahrzeugbestandes dürfte einerseits etwas schwächer ausfallen als im Vorjahr. Andererseits erwarten wir aufgrund der Wechselkurs-Relationen eine Abflachung der Preisentwicklung. Für das Gesamtjahr 2020 rechnet BAK mit einem Wachstum der Werkstattumsätze um 0.7 Prozent.

Mittelfristig bleiben die Aussichten intakt. Der Fahrzeugbestand wird sich, wenn auch mit einer etwas schwächeren Dynamik, weiter erhöhen. Das bis aktuell noch steigende durchschnittliche Fahrzeugalter spricht zudem dafür, dass die Serviceintensität und das Nachfragepotenzial für Service- und Reparaturarbeiten auch mittelfristig keine wesentlichen Einbussen erleben werden. Bei einem aktuellen Anteil von lediglich 0.4 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand wird sich der geringere Wartungsaufwand von Elektrofahrzeugen zudem noch nicht auf die Geschäftslage der Garagisten auswirken.

Umsätze im Werkstattgeschäft, 2009 - 2024

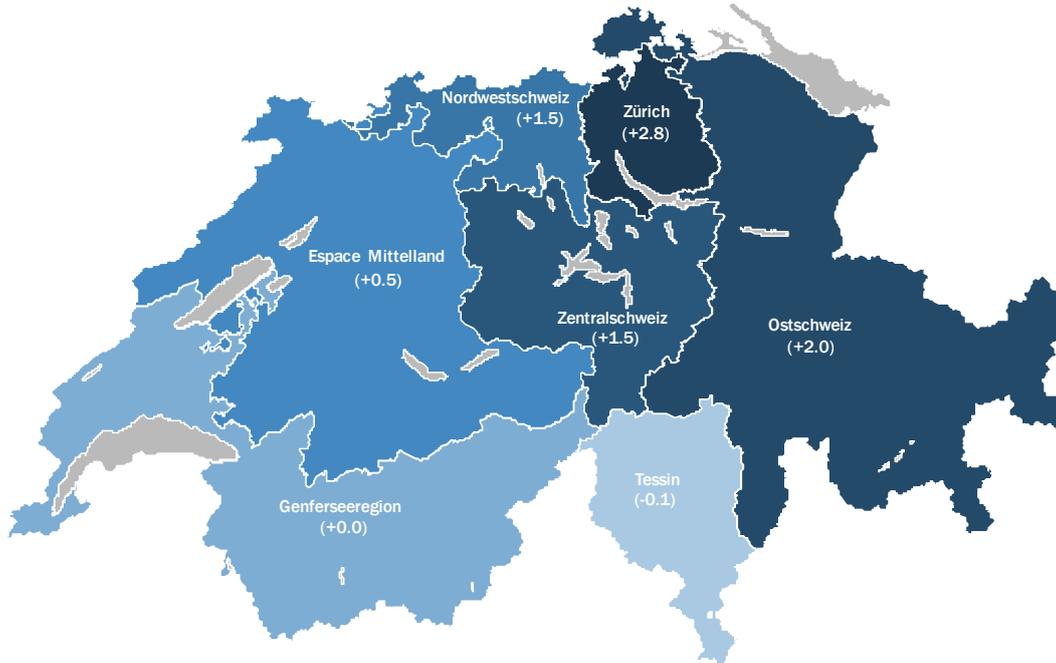


In Mio. CHF
Quelle: ESTV, BAK Economics.

Entwicklung in den Regionen

Laut den Prognosen von BAK kann für die Regionen Nordwestschweiz, Zentralschweiz und Ostschweiz ein ähnliches Wachstum der Werkstattumsätze wie im Schweizer Schnitt erwartet werden. Eine unterdurchschnittliche Entwicklung wird für die Genferseeregion und dem Kanton Tessin erwartet. In beiden Regionen zeigen auch die Neuwagen- und Occasionmärkte eine schwächere Dynamik.

Entwicklung der nominalen Umsätze in den Grossregionen, 2019



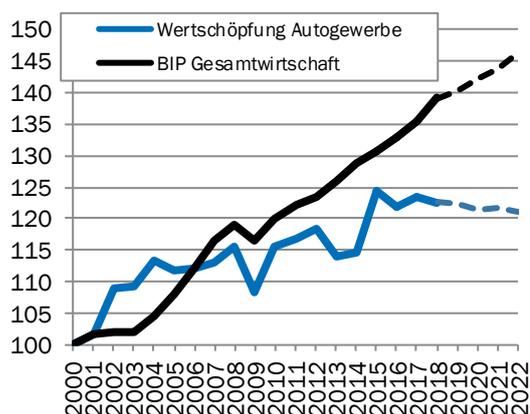
In Prozent, CH: +1.2%
Quelle: BAK Economics

Volkswirtschaftliche Kennzahlen

Die Wertschöpfungsentwicklung im Autogewerbe ging im Jahr 2016 um gut 2 Prozent zurück. Seither verläuft das Tempo nur moderat. Für 2019 wird ein Rückgang erwartet. Mittelfristig dürfte das Bild vor allem durch die erwartete Ausdünnung des Filialnetzes geprägt sein.

Reale Bruttowertschöpfung:

Autogewerbe und Gesamtwirtschaft, 2000-2022

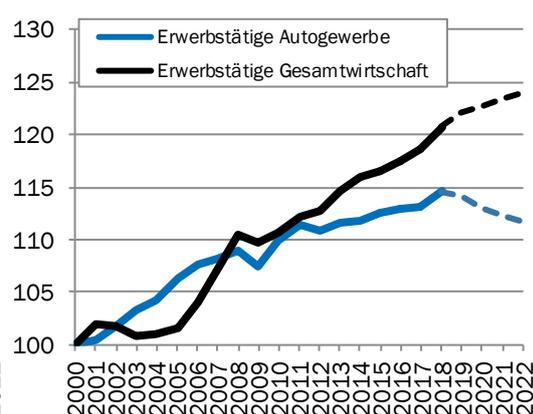


Index: 2000 = 100

Quelle: BFS, SECO, BAK Economics

Beschäftigung:

Autogewerbe und Gesamtwirtschaft, 2000-2022



In Vollzeitäquivalenten, Index: 2000 = 100

Quelle: BFS, SECO, BAK Economics

Entwicklung in den Regionen

Beschäftigung und Wertschöpfung im Autogewerbe in den Grossregionen

Prozentuale Veränderung gegenüber Vorjahr.

Wertschöpfung	Niveau 2018	2018	2019	2020	2021-2025
Schweiz	7'391	-0.6%	-0.1%	-0.9%	-0.1%
Genferseeregion	1'264	-0.1%	0.2%	-0.2%	0.2%
Espace Mittelland	1'467	-0.4%	0.0%	-0.8%	-0.3%
Nordwestschweiz	1'011	-0.7%	-0.1%	-2.4%	-0.1%
Zürich	1'486	-0.8%	-0.2%	-5.0%	-0.1%
Ostschweiz	1'004	-0.9%	-0.5%	-1.0%	-0.4%
Zentralschweiz	772	-0.7%	-0.3%	7.9%	-0.3%
Tessin	388	-0.4%	-0.1%	-0.5%	-0.1%
Beschäftigung	Niveau 2018	2018	2019	2020	2021-2025
Schweiz	76.8	1.3%	-0.4%	-1.0%	-0.6%
Genferseeregion	13.5	0.9%	-0.9%	-1.4%	-1.1%
Espace Mittelland	15.2	0.0%	-1.8%	-2.6%	-2.2%
Nordwestschweiz	10.4	2.2%	0.6%	-1.3%	0.5%
Zürich	14.7	1.5%	-0.2%	-4.3%	-0.3%
Ostschweiz	10.8	1.7%	-0.1%	-0.6%	-0.2%
Zentralschweiz	8.0	1.5%	-0.2%	7.5%	-0.5%
Tessin	4.2	3.7%	1.9%	1.3%	1.5%

Anmerkungen: Niveau Beschäftigung (in Vollzeitäquivalenten) in 1'000, Niveau Wertschöpfung in Mio. CHF

Quelle: BFS, SECO, BAK Economics

BAK Economics steht als unabhängiges Schweizer Wirtschaftsforschungsinstitut seit 1980 für die Kombination von wissenschaftlich fundierter empirischer Analyse und deren praxisnaher Umsetzung.
www.bak-economics.com