

Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Studie im Auftrag des Auto Gewerbe
Verband Schweiz (AGVS)

September 2018

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

Silvan Fischer
Michael Grass
Marco Vincenzi

Copyright

Copyright © 2018 by BAK Economics AG
Alle Rechte liegen beim Auftraggeber

Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Der Schweizer Markt für Neuwagen zeigt auch 2018 Sättigungstendenzen an. Nach dem Rekordhoch an Neuimmatrikulationen 2015 ging die Anzahl an neu abgesetzten Personenwagen in den vergangenen Jahren leicht zurück. Für das laufende Jahr rechnet BAK mit einem Rückgang der Neuimmatrikulation um 1.3 Prozent auf 310 Tsd. Fahrzeuge. Damit liegen die Verkaufszahlen im historischen Vergleich immer noch auf einem sehr hohen Niveau, das vor allem durch die ausgesprochen hohe allgemeine Wirtschaftsdynamik ermöglicht wurde. Nach den Einschätzungen von BAK wird sich das Neuwagengeschäft im kommenden Jahr weiter normalisieren und bei rund 308 Tsd. Fahrzeugen einpendeln.

Bisheriger Jahresverlauf und Gesamtjahr 2018

Die Anzahl Neuimmatrikulationen befindet sich bis September 2018 kumuliert nach neun Monaten um 6'000 Neuwagen bzw. 2.7 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Der Monat September hat dabei zu rund 70 Prozent zu diesem Rückgang beigetragen. Diese aktuelle Entwicklung ist auf die Umstellung zu WLTP-basierten Typengenehmigungen zurückzuführen (siehe Informations-Box im nächsten Abschnitt). Bei der Nachfrageentwicklung zeigt sich indes im Vergleich zum Vorjahr nur ein moderater Rückgang ab. Bis August lag die Anzahl Neuimmatrikulationen lediglich ein Prozent unter Vorjahreswert. Bei der Preisentwicklung zeichnet sich im aktuellen Jahresverlauf eine Normalisierung ab. Bis September haben die durchschnittlichen Neuwagenpreise um gut ein Prozent zugelegt. Im restlichen Jahresverlauf erwartet BAK, dass diese Dynamik weiter anziehen und im Gesamtjahr ein Plus von 1.3 Prozent resultieren wird. Dies spricht grundsätzlich dafür, dass die Marktsättigung nochmals etwas stärker greifen dürfte als im Vorjahr. Dass die Nachfrage nach Neuwagen im aktuellen Jahresverlauf dennoch einen verhaltenen Rückgang zeigt, ist der überaus dynamischen konjunkturellen Entwicklung zuzuschreiben. Das Wachstumstempo der Schweizer Wirtschaft dürfte allerdings im zweiten Halbjahr etwas abflachen, während der Preisanstieg im Neuwagengeschäft an Dynamik gewinnt. Im weiteren Jahresverlauf wird somit ein etwas stärkerer Rückgang der Neuimmatrikulationen erwartet. Für das Gesamtjahr 2018 rechnet BAK im Basisszenario mit einem Rückgang der Neuimmatrikulationen von 1.3 Prozent auf knapp 310'000 Personenwagen. Falls die Rückstände durch fehlende WLTP-Lizenzierungen von den Fahrzeugherstellern bis Ende Jahr nicht kompensiert werden können, liegt das Abwärtsrisiko laut Analysen von BAK Economics bei 6'000 bis 10'000 Neuwagen.

Die moderate Entwicklung im Neuwagengeschäft prägt auch das Bild des Gebrauchtwagen-Handels. Kumuliert liegt die Anzahl an Halterwechsel um 1.1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Im weiteren Jahresverlauf rechnet BAK mit einer geringfügigen Verbesserung und prognostiziert ein Rückgang der Halterwechsel um ein Prozent.

Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die Schweizer Konjunktur gibt sich so dynamisch wie seit über 10 Jahren nicht mehr. Im ersten und zweiten Quartal expandierte das Schweizer Bruttoinlandsprodukt mit 4

Prozent bzw. 2.9 Prozent deutlich stärker als im Durchschnitt der vergangenen Jahre (+1.6%). Wachstumsimpulse kamen insbesondere vom Aussenhandel und den Investitionen. Der private Konsum wird im aktuellen Jahr weiterhin vom Aufschwung auf dem Arbeitsmarkt angekurbelt. Während die Beschäftigung ein Rekordwachstum von 1.9 Prozent verzeichnet, bleibt die Lohnentwicklung allerdings mit einem Wachstum von 0.5 Prozent eher flach. Dennoch expandieren die privaten Konsumausgaben im aktuellen Jahr um robuste 1.3 Prozent.

Für das kommende Jahr erwarten wir eine Abschwächung des Wachstumstempos, v.a. weil der Aufschwung der Weltwirtschaft allmählich an Dynamik verliert. Im Euro-raum bspw. hat das effektive Wachstumstempo bereits spürbar nachgelassen. In den USA rechnen wir 2019 mit einer nachlassenden Dynamik, wenn die Impulse des expansiven Fiskal- und Steuerpakets in der US-Wirtschaft auslaufen. Die schwächere globale Konjunktur bremst auch die Nachfrage nach Schweizer Gütern. Das Wachstumstempo der Schweizer Güterexporte und Ausrüstungsinvestitionen sollte daher 2019 etwas langsamer ausfallen. Der private Konsum wird im kommenden Jahr vor allem durch eine stabile Entwicklung des Arbeitsmarktes sowie steigende Lohnzuwächse gestützt. Dies führt insgesamt zu einer beschleunigten Expansion der privaten Konsumausgaben um 1.6 Prozent. Insgesamt prognostiziert BAK für 2019 ein BIP-Wachstum von 1.6 Prozent.

Prognose für das Jahr 2019

Im nächsten Jahr wird sich das wirtschaftliche Umfeld deutlich abkühlen. Für die Schweizer Wirtschaft wird eine Expansion um 1.6 Prozent erwartet, womit die Konjunktur wieder zu einer Normalisierung kommen dürfte. Beim für den Neuwagenhandel relevanten Euro-Wechselkurs wird ebenfalls mit einer Entspannung gerechnet. Im aktuellen Jahr 2018 haben politische Unsicherheiten im Euroraum zwischenzeitlich für eine wiederkehrende Aufwertung des Frankens gesorgt. BAK geht allerdings davon aus, dass diese jedoch von temporärer Natur sind und 2019 wieder Wechselkursrelationen im Bereich von 1.18 EUR/CHF erreicht werden. Das Risiko für drastische Preisanpassungen im Neuwagensegment wird somit eher als gering eingestuft. Bei einer stabilen Preisentwicklung und einer Normalisierung der Konjunktur erwartet BAK, dass die ausgedehnte Baisse-Phase seit 2016 bis ins nächste Jahr andauern wird. Für das Gesamtjahr 2019 rechnet BAK im Basisszenario mit einem Rückgang der Neuimmatrikulationen um 0.6 Prozent auf 308'000 Neuwagen.

Seit dem erneuten Spitzenwert 2015 im Neuwagenhandel haben sich die Handänderungen deutlich weniger dynamisch entwickelt als dies im historischen Vergleich zu erwarten gewesen wäre. Dies dürfte zum einen auf die Diesel-Problematik und der dadurch sinkende Nachfrage nach Dieselfahrzeugen zurückzuführen sein. Unter anderem aber auch daran liegen, dass die Preise der Neuwagen erheblich gefallen sind. Im Jahr 2018 wird sich das Preisniveau der Neuwagen jedoch erstmals seit 2010 erhöhen. BAK erwartet allerdings im Occasionmarkt weiterhin sinkende Preise, was den Kauf von Gebrauchtwagen vergleichsweise attraktiver macht. Für das Jahr 2019 rechnet BAK somit wieder mit einem Zuwachs an Halterwechsel von 0.4 Prozent auf 863'000 Handänderungen.

Risiken und Herausforderungen

Die globalen Risiken haben sich im Vergleich zum Vorjahr teilweise reduziert. Im globalen Umfeld zeigen der Handelskrieg zwischen den USA und China sowie der anstehende Brexit und die aktuelle wirtschaftliche sowie politische Unsicherheit in Italien, dass Gefahrenherde immer noch präsent sind. Für das hiesige Autogewerbe haben die durch diese Risiken ausgelösten Effekte auf den Frankenwert die wohl grösste Bedeutung. Zwischen Mai und Anfang September 2018 hat der Franken zum Euro um rund 6 Prozent aufgewertet. Die recht ausgeprägte Wechselkursbewegung macht deutlich, dass der Schweizer Franken nach wie vor einen sehr sensiblen Seismographen bezüglich des Zustandes der Eurozone darstellt. So steht die jüngste Aufwertung ziemlich genau im Einklang mit dem politischen Umbruch in Italien. Dies zeigt, dass der Aufwertungsdruck auf den Schweizer Franken sich auch kurzfristig wieder erheblich verstärken kann. Hinzu kommt, dass die allgemein erhöhte Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Ausgestaltung des Zugangs zum EU Binnenmarkt ein nicht zu unterschätzendes Risiko darstellt. In die gleiche Kerbe schlagen die Unsicherheiten bezüglich Steuervorlage 2017.

Das Autogewerbe steht allerdings auch vor branchenspezifischen Herausforderungen. Ab 2020 gilt ein neuer CO2-Zielwert von 95g CO2/km, was zu Anpassungen im Absatzmix der Importeure führen dürfte. Das Autogewerbe wird in den nächsten Jahren vor der grossen Herausforderung stehen, den neuen Absatzmix und die Kaufintressen der Schweizer Bevölkerung in Einklang zu bringen.

	Ø 2001 - 2016	2016	2017	2018	2019	Ø 2020 - 2024	Ø jährl. Zuwachs	
							2001 -2018	2018 -2025
Handel								
Immatrikulationen Neuwagen in 1'000 Stück	295	317	314	310	308	309	0.3%	-0.1%
Halterwechsel in 1'000 Stück	755	869	868	859	863	872	1.0%	0.3%
Werkstattgeschäft*								
Umsatz in Mio. CHF	21'736	21'926	20'849	21'183	21'503	22'627	0.7%	1.4%
Autogewerbe insgesamt								
Reale Bruttowertschöpfung Index, 2000 = 101	114	125	126	124	124	124	0.8%	-0.2%
Beschäftigte in 1'000 Vollzeitäquivalenten	74	78	78	78	78	77	0.7%	-0.4%

*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

Die Anzahl Neuimmatrikulationen befindet sich bis September 2018 kumuliert nach neun Monaten 2.7 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Der Monat September hat dabei zu rund 70 Prozent zu diesem Rückgang beigetragen. Seit dem ersten September 2018 müssen alle Neuzulassungen in Europa über eine WLTP-Zertifizierung verfügen. Viele Fahrzeughersteller konnten im Verlauf des Jahres nicht fristgerecht eine Typgenehmigung für ihr gesamtes Fahrzeugportfolio erhalten. Dies führte im Monat September zu einem negativen Angebotsschock und folglich zu einem spürbaren Rückgang der Neuimmatrikulationen. Bei der Nachfrageentwicklung zeichnet sich indes nur ein moderater Rückgang ab. Auch aufgrund eines enorm starken Monats Januar, welcher mit rund 22'000 Neuimmatrikulationen einen vergleichbaren Jahresstart wie in den Boom-Jahren 2011 und 2012 hingelegt hatte, schloss das erste Quartal mit einem bescheidenen Rückgang von einem Prozent im Vergleich zum Vorjahr ab. Im weiteren Jahresverlauf stabilisierte sich zudem das Verhältnis zum Vorjahr. Kumuliert lag die Anzahl Neuimmatrikulationen dadurch bis August, also vor dem Einschnitt durch die WLTP Problematik, weiterhin bei einem Prozent bzw. 2'000 Neuwagen unter dem Vorjahresniveau.

In der Vergangenheit war der Neuwagenmarkt von starken Zyklen geprägt, bei welchen nach einer Boom-Phase traditionell Baisse-Phasen mit Rückgängen von 7 bis 10 Prozent folgten. Seit dem Hoch 2015 zeigt sich dieser Rückgang allerdings nur sehr zögerlich. Dies kann hauptsächlich darauf zurückgeführt werden, dass die Neuwagenpreise drastisch gefallen sind. Seit 2010 ist das durchschnittliche Preisniveau um über 20 Prozent gefallen. Dies ermöglichte den hiesigen Händlern, eine relativ hohe Nachfrage zu halten.

Für das aktuelle Jahr zeigt sich allmählich eine Normalisierung der Preisentwicklung. Bis September haben die durchschnittlichen Neuwagenpreise um gut ein Prozent zugelegt. Im restlichen Jahresverlauf erwartet BAK, dass diese Dynamik weiter anziehen und im Gesamtjahr ein Plus von 1.3 Prozent resultieren wird. Dies spricht grundsätzlich dafür, dass die Marktsättigung nochmals etwas stärker greifen dürfte als im Vorjahr. Dass die Nachfrage nach Neuwagen im aktuellen Jahresverlauf dennoch einen verhaltenen Rückgang zeigt, ist der konjunkturellen Entwicklung zuzuschreiben. Die Schweizer Wirtschaft konnte im ersten Halbjahr um über drei Prozent zulegen. Neben starken Wachstumsimpulsen durch den Aussenhandel und der Investitionen zeigt sich auch der private Konsum erfreulich positiv. Letzteres profitiert insbesondere von einem dynamischen Arbeitsmarkt. Insofern wird der Absatz von Neuwagen zum einen als Investitionsgut und zum anderen als Konsumgut vom wirtschaftlichen Umfeld gestützt. Die konjunkturelle Dynamik dürfte allerdings im zweiten Halbjahr etwas abflachen, während der Preisanstieg im Neuwagengeschäft an Dynamik gewinnt. Im weiteren Jahresverlauf wird im Basisszenario (siehe Box) somit ein etwas stärkerer Rückgang der Neuimmatrikulationen erwartet. Im Gesamtjahr 2018 rechnet BAK mit einem Rückgang der Neuimmatrikulationen von 1.3 Prozent auf knapp 310'000 Personenwagen.

Einschätzung der WLTP Problematik für die Prognose der Neuimmatrikulationen

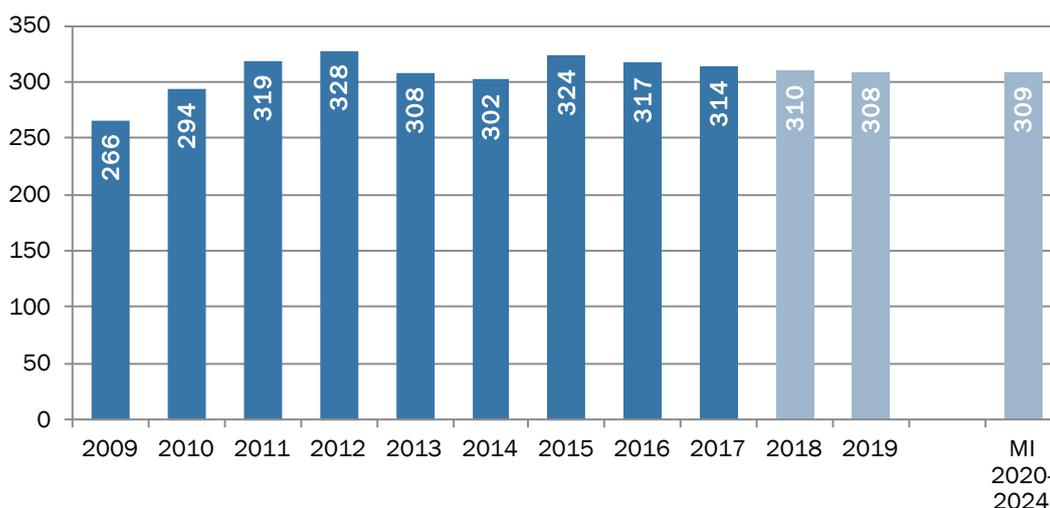
Seit dem ersten September 2018 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge in der Schweiz unter dem WLTP-Verfahren typengenehmigt sein. Seit Mitte Jahr ist bekannt, dass einige Fahrzeughersteller die WLTP Umstellung nicht fristgerecht vollziehen können und es dadurch zu Lieferrückständen kommen kann. Die Zulassungsstatistik für den Monat September zeigt, dass die Auswirkungen nicht unbedeutend sind. Gesamthaft sind im Vergleich zum Vorjahresmonat rund 17 Prozent weniger Neuwagen immatrikuliert worden. Nach eigenen Angaben zufolge haben unter anderem die VW-Konzernmarken Probleme bei der WLTP Umstellung. Dies zeigt sich auch in der aktuellen Zulassungsstatistik von *auto.schweiz*: Audi musste einen Rückgang von 17 Prozent, Seat und Skoda Rückgänge von 39 Prozent und 34 Prozent und Volkswagen einen Rückgang von 33 Prozent hinnehmen. Andere Marken, welche von geringfügigen WLTP-Problemen berichten, konnten auch im Monat September mehr Neuwagen als im Vorjahr absetzen und zeigen derweilen ein kumuliertes Wachstum von über 10 Prozent. Dies deutet darauf hin, dass die Nachfrage nach Neuwagen soweit intakt ist und die aktuelle Entwicklung als Angebotsseitiger Schock einzustufen ist. Die Wirkung der WLTP Problematik auf das Gesamtjahr 2018 bleibt dennoch schwer abschätzbar. Im Basisszenario geht BAK Economics davon aus, dass für die Volumestärksten Fahrzeugmodelle zeitnah eine WLTP-Lizenzierung vorliegt und die Fahrzeuge bis Ende Jahr lieferbar sind. Falls die aktuellen Rückstände durch fehlende WLTP-Lizenzierungen bis Ende Jahr nicht kompensiert werden können, liegt das Abwärtsrisiko laut Analysen von BAK Economics bei 6'000 bis 10'000 Neuwagen. Unter diesem Szenario würde das Gesamtjahr mit einem Ergebnis von 300'000 bis 304'000 Neuwagen abschliessen (Ø -2.5% im Vergleich zum Vorjahr). Für die Prognose 2019 bezieht sich BAK ebenfalls auf das Basisszenario. Werden die Rückstände im aktuellen Jahr nicht mehr kompensiert, sind diese fehlenden Neuwagen den ersten zwei Quartalen 2019 anzurechnen. Unter diesen Umständen gilt die gleiche Prognose 2019 wie im Basisszenario mit einem Gesamtjahresergebnis von 308'000 Neuimmatrikulationen. Im Vergleich zum Vorjahr resultiert dadurch jedoch eine Veränderung von plus 2 Prozent entgegen einem Rückgang von 0.6% (Basisszenario).

Im nächsten Jahr sollte sich das wirtschaftliche Umfeld deutlich abkühlen. Für die Schweizer Wirtschaft wird eine Expansion um 1.6 Prozent erwartet, womit die Konjunktur wieder zu einer Normalisierung kommt. Beim für den Neuwagenhandel relevanten Euro-Wechselkurs wird ebenfalls mit einer Entspannung gerechnet. Im aktuellen Jahr 2018 haben politische Unsicherheiten im Euroraum zwischenzeitlich für eine wiederkehrende Aufwertung des Frankens gesorgt. BAK geht allerdings davon aus, dass diese jedoch von temporärer Natur sind und 2019 wieder Wechselkursrelationen im Bereich von 1.18 EUR/CHF erreicht werden. Das Risiko für drastische Preis Anpassungen im Neuwagensegment wird somit eher als gering eingestuft. Nach der Einschätzung von BAK wird das Preisniveau allerdings mit einem Zuwachs um 0.2 Prozent nur leicht über dem Vorjahreswert liegen. Der Anteil der Direkt- und Parallelimporte an den gesamten Neuzulassungen hatte bis 2012 auf 20 Prozent drastisch zugenommen. Seit den inländischen Preisanpassungen hatte sich dieser Anteil auf 8 Prozent stabilisiert, wobei zwischen 2012 und 2015 ein Mindestkurs von 1.20 EUR/CHF galt. Der Preissetzungsspielraum der hiesigen Händler dürfte somit auch bei den erwarteten Wechselkursrelationen weiterhin begrenzt bleiben. Bei einer stabilen Preisentwicklung und einer Normalisierung der Konjunktur erwartet BAK, dass die ausgedehnte Baisse-Phase seit 2016 bis ins nächste Jahr andauern wird.

Für das Gesamtjahr 2019 rechnet BAK mit einem Rückgang der Neumatrikulationen um 0.6 Prozent auf 308'000 Neuwagen.

Mittelfristig dürfte der Neuwagenmarkt insbesondere durch institutionelle Rahmenbedingungen geprägt sein. Ab 2020 gilt ein neuer CO₂-Zielwert von 95g CO₂/km. Die Vereinigung der offiziellen Automobil-Importeure *auto-schweiz* hat bereits ein Branchenziel veröffentlicht: Bis 2020 soll der Anteil von elektrifizierten Personenwagen (Elektroautos und Plug-in-Hybriden) 10 Prozent an den Neumatrikulationen betragen. Dass diese 10 Prozent an Konsumenten weiterverkauft werden können, ist aktuell jedoch mit Unsicherheiten behaftet. Ob die nötigen institutionellen Rahmenbedingungen für einen Ausbau von Ladeinfrastrukturen einerseits sowie für kantonale Anreizsysteme für Alternativantriebe andererseits genügend ausgereift sein werden, ist zum heutigen Zeitpunkt noch undurchsichtig. Ein weiterer Risikofaktor steht im Bezug zur Umstellung auf WLTP bezogene Werte. In einigen Kantonen besteht entweder ein Bonus- bzw. Malus-System für die jährliche Motorfahrzeugsteuer, welche sich auf die CO₂-Emissionen beziehen. Aktuell sind noch keine Informationen verfügbar, ab wann und in welcher Form die Ablösung der NEFZ-Werte in diesen Steuersystemen umgesetzt wird. Dies dürfte bei den Konsumenten für Unsicherheit sorgen, was sich auch in der Kaufbereitschaft niederschlagen wird. Angebotsseitig hat die WLTP-Umstellung per ersten September 2018 bereits für Turbulenzen gesorgt, da einige Fahrzeughersteller die WLTP-Lizenzierung nicht fristgerecht vorliegen hatten. Die durch diese Umstellung geltende Euro-Norm 6c wird in den nächsten Jahren durch die Normen Euro 6d-Temp und Euro 6d abgelöst. Da neue Fahrzeugtypen für eine Typgenehmigung bereits seit September 2017 die Euro 6d Norm erfüllen müssen, sind mittelfristig weitere angebotsseitige Auswirkungen unwahrscheinlich. Dennoch zeigen die aktuellen klimapolitischen Bemühungen, dass die institutionellen Rahmenbedingungen auch in Zukunft einen bedeutenden Einfluss auf das Autogewerbe haben werden.

Immatrikulation neuer Personenwagen, 2009 – 2024



In 1'000 Stück

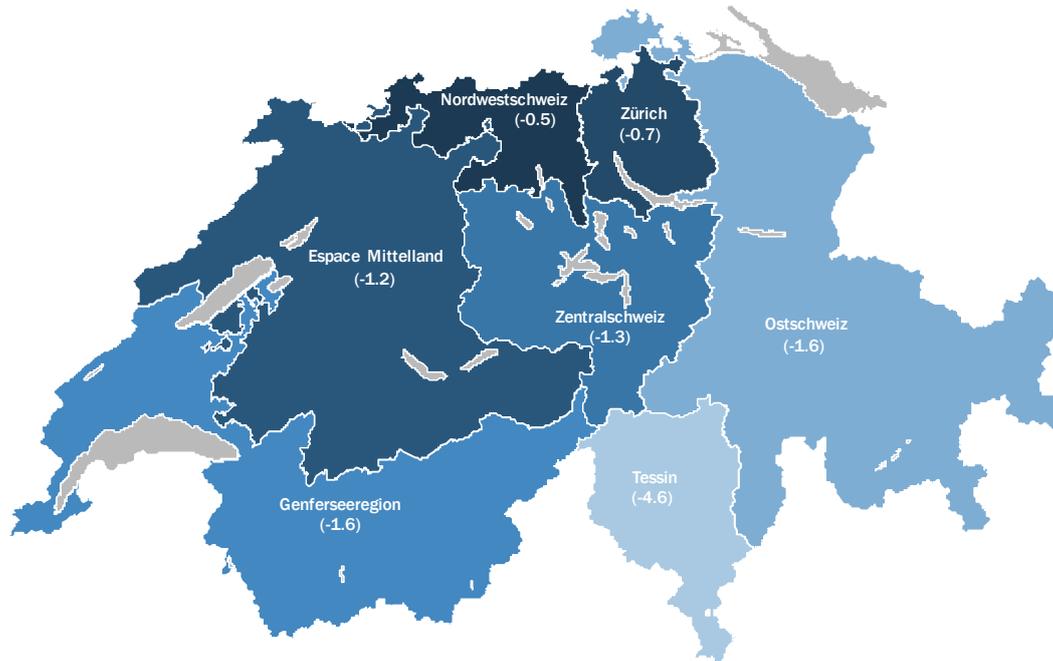
Quelle: auto-schweiz, BAK Economics

Entwicklung in den Regionen

Im aktuellen Jahresverlauf hat sich der Rückgang der Neuimmatrikulationen sehr unterschiedlich auf die Grossregionen verteilt. Den stärksten Rückgang musste der Kanton Tessin mit minus 5.2 Prozent hinnehmen. Indes verliefen die Neuimmatrikulationen in der Region Nordwestschweiz quasi auf Vorjahresniveau.

Im weiteren Jahresverlauf werden sich diese regionalen Differenzen zwar etwas verringern, gewisse Divergenzen bleiben aber dennoch bestehen. Hauptgrund liegt darin, dass in gewissen Regionen bereits im Vorjahr der Rückgang der Immatrikulationen begonnen hatte, während in anderen Regionen im Vergleich zum Vorjahr noch ein Plus an Neuwagen verzeichnet wurde. In dieser Hinsicht sind insbesondere die Regionen Nordwestschweiz und Zürich von einer etwas schwächeren Rückgangsdynamik geprägt, während in der Genferseeregion und der Region Ostschweiz mit stärkeren Rückgängen zu rechnen ist. Gesamthaft betrachtet weicht lediglich der Kanton Tessin mit einem Rückgang von 4.6 Prozent stark vom Schweizer Durchschnitt (-1.3%) ab.

Immatrikulation neuer Personenwagen in den Grossregionen, 2018



In Prozent, CH: -1.3%
Quelle: BAK Economics

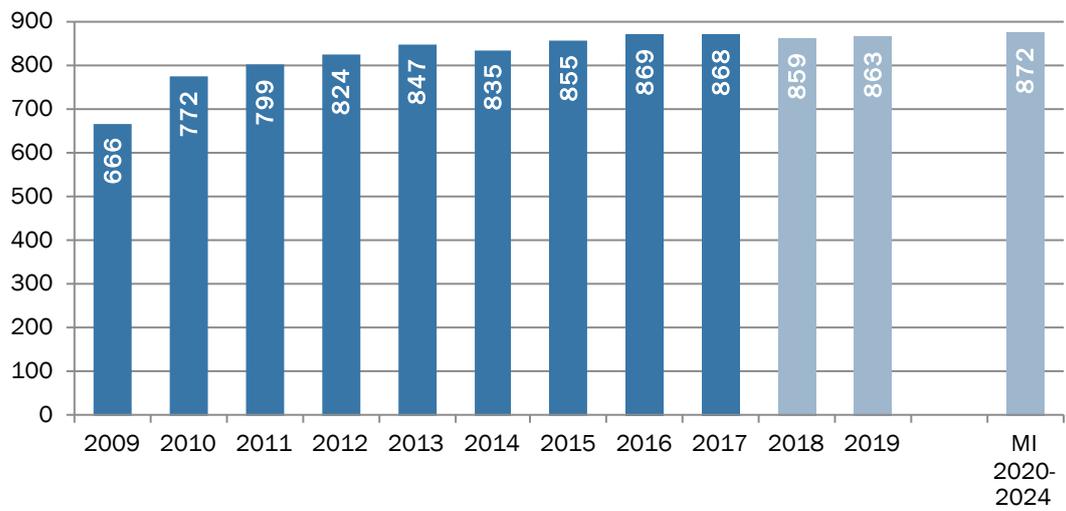
Konjunkturausblick für den Gebrauchtwagen-Markt

Entwicklung in der Schweiz

Im aktuellen Jahresverlauf 2018 liegt die Anzahl Halterwechsel knapp über einem Prozent unter dem Vorjahresniveau. Der Gebrauchtwagen-Markt war jedoch im ersten Quartal von einem starken Rückgang der Handänderungen um rund vier Prozent geprägt. Hauptgrund dürfte der Dieselskandal sein, welcher bei den Konsumenten für grosse Unsicherheit gesorgt hat. Dass sich die Anzahl Halterwechsel im Jahresverlauf erholt hat, spricht dafür, dass die Occasion-Dieselfahrzeuge allmählich wieder einen Käufer finden. BAK erwartet für den restlichen Jahresverlauf eine geringfügige Entspannung beim Gebrauchtwagenhandel mit Dieselfahrzeugen und rechnet mit einem leichten Rückgang der Handänderungen um ein Prozent auf 859'000 Halterwechsel.

In der Vergangenheit hatten sich Boom-Phasen im Neuwagenmarkt deutlich im Occasionmarkt widergespiegelt. So haben beispielsweise die Handänderungen nach den Neuwagen-Hochs 2006, 2007 und 2010 im Schnitt um 12 Prozent zugenommen. Seit dem erneuten Spitzenwert 2015 im Neuwagengeschäft haben sich die Handänderungen deutlich flacher entwickelt. Die Diesel-Thematik dürfte mitunter ein wichtiger Erklärungsfaktor sein. Seit Bekanntwerden der Manipulation der Abgaswerte bei Dieselmotoren hat sich die Diskussion über den Diesel immer stärker zugespitzt. Die zuletzt angekündigten Fahrverbote dürften die Kunden weiter verunsichert haben. Dies hatte spürbare Effekte auf den Wagenhandel mit Diesel betriebenen Personewagen. Seit 2015 hat der Diesel beispielsweise im Neuwagengeschäft gut ein Viertel seines Marktanteils verloren. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt waren ähnliche Wirkungen zu beobachten. Für die hiesigen Händler hat besonders der dadurch ausgelöste Preisdruck die Geschäftslage deutlich eingetrübt: Seit Januar 2015 ist das Preisniveau für Gebrauchtwagen um 15 Prozent zurückgegangen. Im aktuellen Jahresverlauf zeigte sich einerseits bei der Restwert- sowie bei der Standzeitentwicklung allmählich eine Erholung ab. Die Dieselmotormatik bleibt jedoch weiterhin ein hemmender Faktor, die zunehmende Versachlichung der Lage dürfte jedoch schrittweise für mehr Verständnis bei den Kunden sorgen. Eine zunehmend positive Entwicklung erwartet BAK bei allen Dieselfahrzeugen, welche die Euro-6-Norm erfüllen, da sich die Fahrverbote auf ältere Normen beziehen. Im Jahr 2018 wird sich zudem das Preisniveau der Neuwagen erstmals seit 2010 erhöhen. BAK erwartet allerdings im Occasionmarkt weiterhin sinkende Preise, was folglich den Kauf von Gebrauchtwagen vergleichsweise attraktiver macht. Für das Jahr 2019 rechnet BAK wieder mit einem Zuwachs an Halterwechsel von 0.4 Prozent. Nach der Einschätzung von BAK werden sich die Handänderungen mittelfristig auf einem hohen Niveau einpendeln, da ein höherer Fahrzeugbestand kombiniert mit einer höheren Lebensdauer für wachsende Handänderungen spricht.

Halterwechsel, 2009 - 2024



In 1'000 Stück

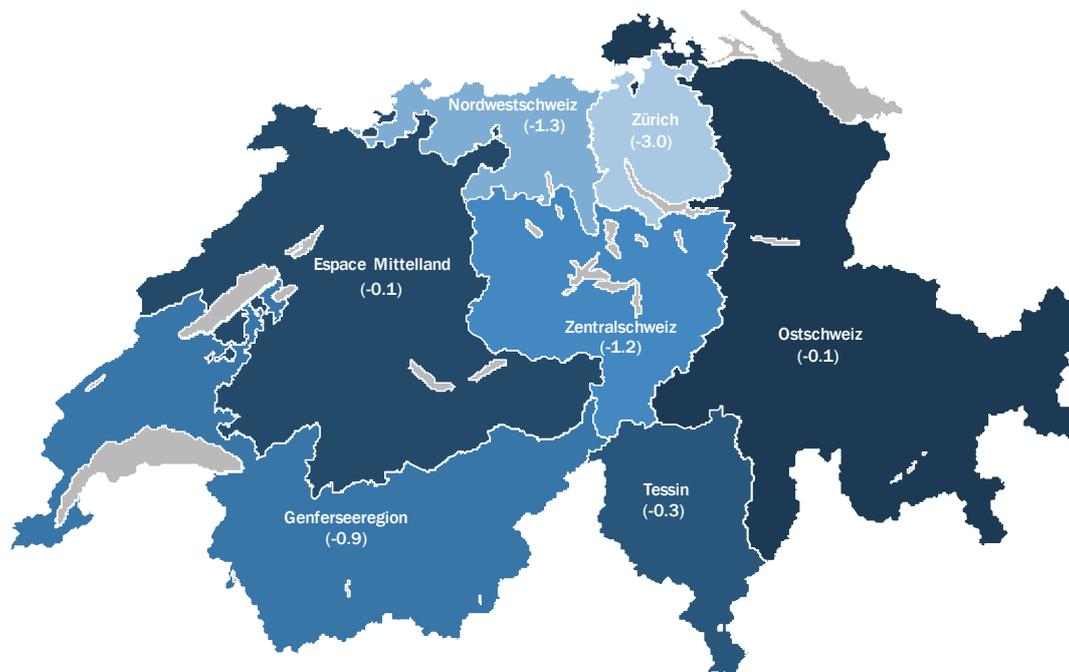
Quelle: Eurotax, BAK Economics

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 flache Entwicklung des Occasionmarktes jedoch auch in den einzelnen Regionen ersichtlich.

BAK erwartet, dass 2018 das Tessin, die Ostschweiz sowie die Region Espace Mittelland nur leichte Rückgänge verzeichnen werden und sich der Gebrauchtwagen-Markt somit auf Vorjahresniveau halten wird. In den Regionen Nordwestschweiz, Zürich und der Zentralschweiz werden überdurchschnittliche Rückgänge der Halterwechsel erwartet. In den Regionen Nordwestschweiz und Zürich hatte sich der Neuwagenmarkt in den Jahren 2016 und 2017 besser gehalten als in den restlichen Regionen. Dadurch fällt die Korrektur auf dem Occasionmarkt erst im aktuellen Jahr an, während beispielsweise der Rückgang im Kanton Tessin bereits allmählich abflacht.

Entwicklung der Halterwechsel in den Grossregionen, 2018



In Prozent, CH: -1%
Quelle: BAK Economics

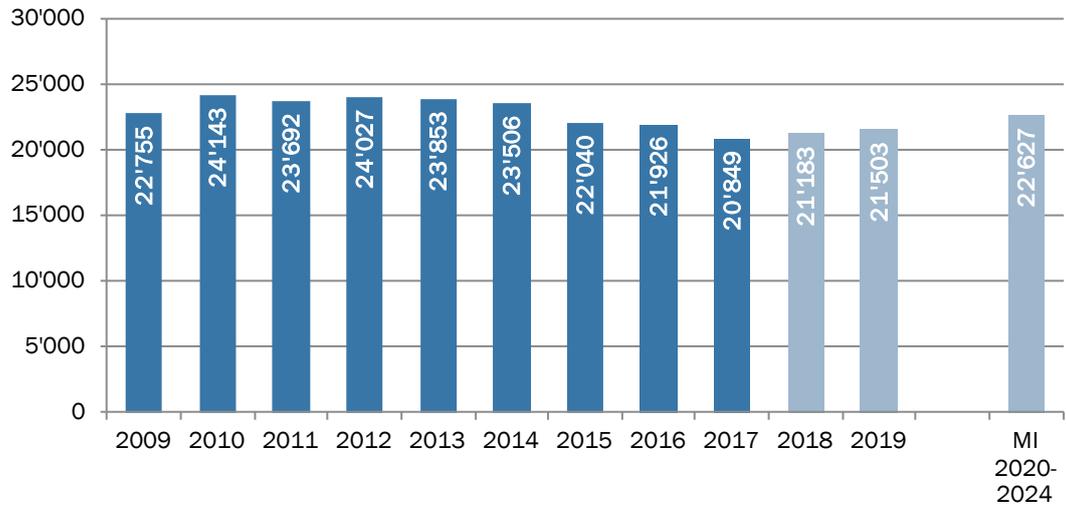
Konjunkturausblick für das Werkstattgeschäft

Entwicklung in der Schweiz

Die Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft war seit 2013 rückläufig. Hauptgrund ist die Abgaswartungspflicht, welche seit 2013 für alle Fahrzeuge, die mit einem On-Board-Diagnose-System (OBD-System) ausgerüstet sind, wegfällt. Da seit 2004 für alle neu immatrikulierten Personenwagen ein OBD-System obligatorisch ist, verringert sich jährlich der Anteil am gesamten Fahrzeugbestand, bei welchem eine Abgaswartung verpflichtend ist. Bis Ende 2018 erwartet BAK, dass sich dieser Anteil gegenüber dem Zeitpunkt des Wegfalls der Abgaspflicht um rund 70 Prozent reduzieren wird. Schätzungen von BAK deuten darauf hin, dass dieser Effekt seit 2013 zu einem Verlust des Umsatzvolumens um rund 18 Prozent geführt hat. Dieser Sondereffekt ebbt aber über die Jahre stetig ab. Auch wenn der Anteil der Fahrzeuge mit einem OBD-System stetig zunimmt, der zusätzliche Umsatzverlust verringert sich im Vergleich zum Vorjahr gleichermassen. Allgemein kann beobachtet werden, dass der durch die neue Abgaswartungspflicht zu erwartende Umsatzrückgang durch anderweitige Werkstattumsätze teilweise kompensiert werden konnte. Das tatsächliche Werkstatt-Umsatzvolumen ist nämlich zwischen 2013 und 2017 statt rund 18 Prozent lediglich um knapp 13 Prozent gesunken. Dass der gesamte Umsatzrückgang schwächer ausgefallen ist, ist dem im gleichen Zeitraum deutlich gestiegenen Fahrzeugbestand zuzurechnen (+7%). Für das aktuelle Jahr rechnet BAK damit, dass der Abgaswartungs-Effekt erstmals schwächer ausfällt als der Umsatzzuwachs durch den höheren Fahrzeugbestand und prognostiziert ein Wachstum der Werkstattumsätze um 1.6 Prozent. Gestützt wird diese Entwicklung durch erstmals wieder steigende Preise im Ersatzteile-Geschäft. Das Preisniveau in diesem Segment war seit 2010 ausnahmslos rückläufig.

Für das nächste Jahr wird mit einer ähnlichen Entwicklung wie 2018 gerechnet. Die Zunahme des Fahrzeugbestandes dürfte einerseits zwar etwas schwächer ausfallen als im Vorjahr. Andererseits ist bei der Preisentwicklung eine deutlich höhere Dynamik zu erwarten. Das Preisniveau für Reparatur- und Wartungsarbeiten war seit der Jahrtausendwende im Schnitt um 1.4 Prozent gestiegen. Die Entwicklung der zwei Vorjahre 2016 und 2017 fielen mit einem Wachstum von 0.5% bzw. 0.4% eher bescheiden aus. Im Jahresverlauf 2018 ist eine anziehende Dynamik ersichtlich, welche sich im nächsten Jahr nochmals festigen dürfte. Die gleiche Tendenz wird für das Preisniveau im Ersatzteil-Geschäft erwartet. Für das Gesamtjahr 2019 rechnet BAK mit einem Wachstum der Werkstattumsätze um 1.5 Prozent.

Umsätze im Werkstattgeschäft, 2009 – 2024

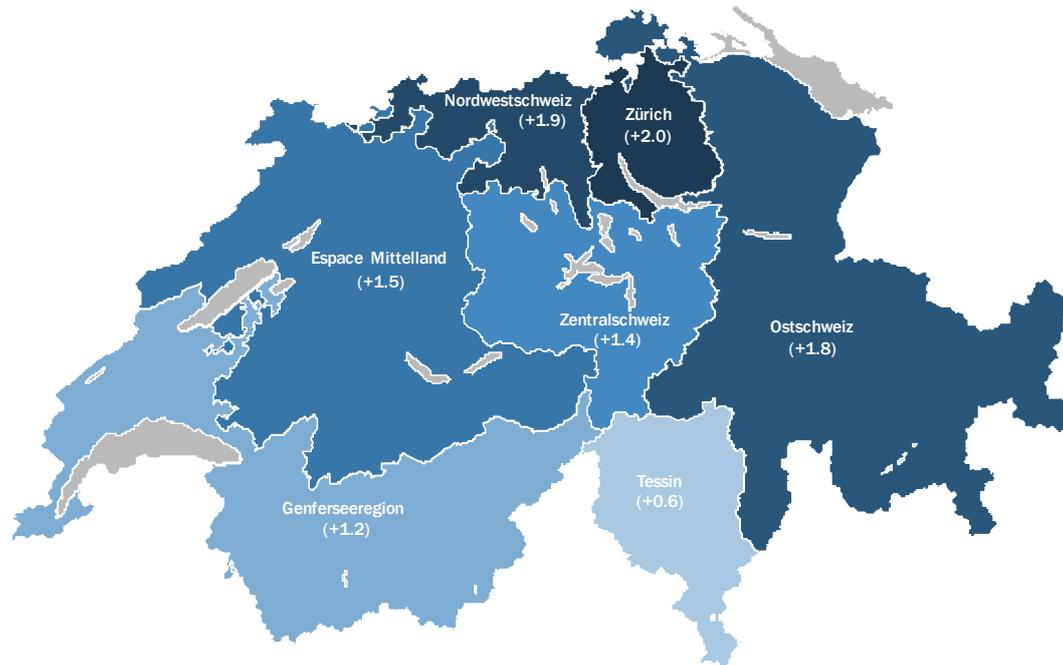


In Mio. CHF
Quelle: ESTV, BAK Economics.

Entwicklung in den Regionen

Laut den Prognosen von BAK liegen die meisten Regionen bei den Umsätzen im Werkstattgeschäft in einem Wachstumsspektrum von ± 0.4 Prozentpunkte um dem Schweizer Durchschnitt von plus 1.6 Prozent. Einziger negativer Ausreisser ist der Kanton Tessin mit einem vergleichsweise verhaltenen Wachstum von 0.6 Prozent. Der Kanton Tessin dürfte im aktuellen Jahr im Vergleich zu den restlichen Regionen den stärksten Rückgang der Neuimmatrikulationen verzeichnen, womit auch der Zuwachs des Fahrzeugbestandes eher bescheiden ausfallen dürfte.

Entwicklung der nominalen Umsätze in den Grossregionen, 2018



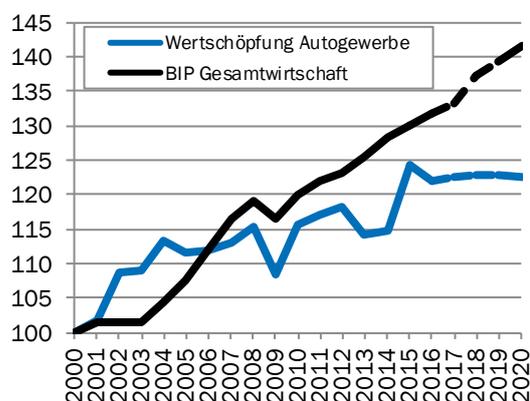
In Prozent, CH: +1.6%
Quelle: BAK Economics

Volkswirtschaftliche Kennzahlen

Die Wertschöpfungsentwicklung im Autogewerbe ging im Jahr 2016 um gut 2 Prozent zurück. Seither verläuft das Tempo nur moderat. Für 2018 wird nochmals ein kleines Plus erwartet. Dies vor dem Hintergrund, dass die Beschäftigung im aktuellen Jahresverlauf wieder leicht zunimmt und die Werkstattleistungen wieder in die Wachstumszone finden. Mittelfristig dürfte das Bild vor allem durch die erwartete Ausdünnung des Filialnetzes geprägt sein.

Reale Bruttowertschöpfung:

Autogewerbe und Gesamtwirtschaft, 2000-2020

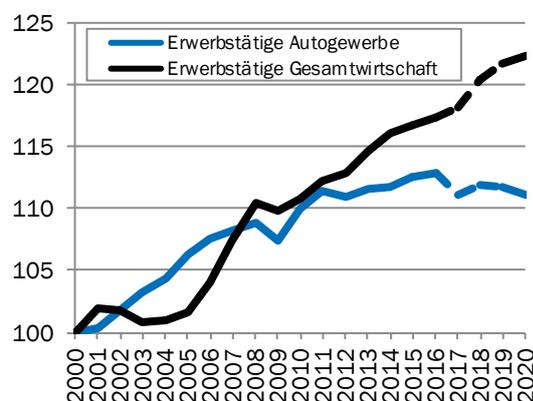


Index: 2000 = 100

Quelle: BFS, SECO, BAK Economics

Beschäftigung:

Autogewerbe und Gesamtwirtschaft, 2000-2020



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 2017	2017	2018	2019	2020-2024
Schweiz	7'374	0.5%	0.2%	0.0%	-0.2%
Genferseeregion	1'255	0.4%	0.7%	0.3%	0.1%
Espace Mittelland	1'462	0.4%	0.4%	0.1%	-0.4%
Nordwestschweiz	1'009	0.6%	0.1%	0.0%	-0.2%
Zürich	1'485	0.6%	0.1%	-0.1%	-0.2%
Ostschweiz	1'005	0.5%	-0.1%	-0.4%	-0.5%
Zentralschweiz	772	0.3%	0.1%	-0.1%	-0.4%
Tessin	386	0.4%	0.4%	0.1%	-0.2%
Beschäftigung	Niveau 2017	2017	2018	2019	2020-2024
Schweiz	76.3	-1.6%	0.6%	-0.2%	-0.8%
Genferseeregion	13.4	-2.5%	0.2%	-0.7%	-1.3%
Espace Mittelland	15.3	-2.9%	-0.7%	-1.5%	-2.4%
Nordwestschweiz	10.3	-0.7%	1.5%	0.9%	0.4%
Zürich	14.5	-1.1%	0.8%	0.0%	-0.5%
Ostschweiz	10.7	-0.9%	1.0%	0.1%	-0.4%
Zentralschweiz	7.9	-1.4%	0.8%	0.0%	-0.6%
Tessin	4.1	0.6%	3.0%	2.1%	1.4%

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