

Nutzfahrzeugmärkte

Licht am Ende des Tunnels

Die Märkte für Nutzfahrzeuge sind im vergangenen Jahr vielerorts zusammengebrochen. Allein in der Europäischen Union ging der Absatz von kleinen und großen Lkws sowie Bussen um fast ein Drittel zurück. Am schlimmsten traf es die schweren Trucks, ihr Absatz halbierte sich. Jetzt allerdings mehren sich die Anzeichen für eine leichte Erholung der Märkte.

Das Geschäft mit Nutzfahrzeugen war zwar schon immer zyklisch – was sich 2009 in Europa abspielte, war jedoch beispiellos. Insbesondere größere Abnehmerländer stornierten eine Bestellung nach der anderen.

Am günstigsten entwickelte sich der Nutzfahrzeugmarkt noch in Frankreich mit einem Minus von 20 Prozent (Grafik). In Deutschland brach die Zahl der Neuzulassungen um 28 Prozent ein.

Schwieriger an den Mann zu bringen waren vor allem schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 16 Tonnen. Hier sanken die Absatzzahlen fast durchgehend um mindestens 40 Prozent. In Spanien gingen sie sogar um zwei Drittel zurück.

Auch die kleinen osteuropäischen Märkte kollabierten regelrecht – in der Summe betrug das Minus 68 Prozent.

Der Einbruch hierzulande war jedoch nicht allein der Wirtschaftskrise geschuldet – zum Teil ist er auch hausgemacht.

So wurde die Maut für den damaligen Standard-Brummi ohne Partikelfilter zum 1. Januar 2009 um stolze 57 Prozent erhöht. Dadurch sanken die Restwerte dieser Fahrzeuge – und die mit ihnen erzielten Erlöse bei der Inzahlungsgabe. Die Investition in einen neuen umweltfreundlicheren 16-Tonner wurde so teurer als zuvor, was das Geschäft der Händler nicht vereinfacht hat.

Die Krise im Speditionsgewerbe tat ihr Übriges. Überkapazitäten und fallende Frachtraten sorgten dafür, dass die Entscheidung für einen neuen Sattel-schlepper oder Tanklastzug erst mal auf Eis gelegt wurde.

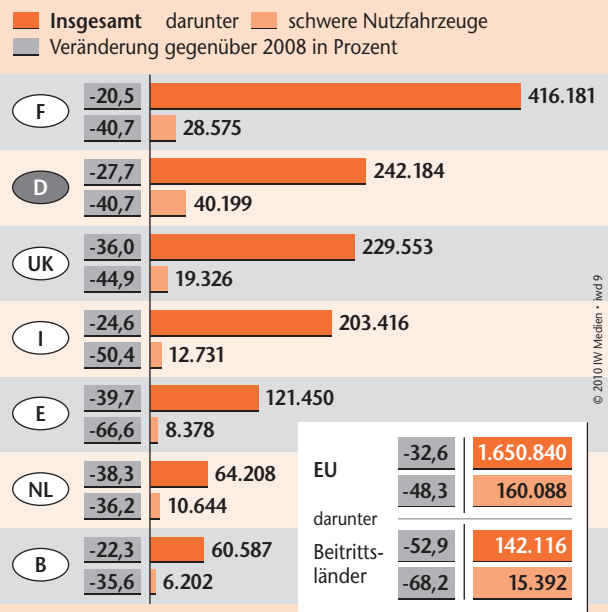
Mittlerweile gibt es jedoch erste Anzeichen für eine Konsolidierung der Märkte. Die Auftragseingänge steigen wieder. So lagen die Bestellungen von Fahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 6 Tonnen im Inland im Januar 2010 um ein Fünftel über dem Vorjahresniveau.

Auch die Bestellungen aus dem Ausland haben sich stabilisiert. Das Plus betrug im Januar 2010 gegenüber dem Vorjahresmonat immerhin 15 Prozent. Die deutschen Nutzfahrzeughersteller blicken daher etwas zuversichtlicher in die Zukunft als vor einem Jahr.

Allerdings ist dies eine Konsolidierung auf sehr niedrigem Niveau, denn der Export brach 2009 um 57 Prozent ein. Nicht zuletzt deshalb schrumpfte die deutsche Nutzfahrzeugproduktion im vergangenen Jahr um 52 Prozent. Bei schwereren Lkws von über 6 Tonnen – dazu gehören die klassischen Versorgungsfahrzeuge für

Crash für Nutzfahrzeuge

Absatz 2009



EU: ohne Malta und Zypern; Beitrittsländer: Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien; schwere Nutzfahrzeuge: zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 16 Tonnen
Quelle: European Automobile Manufacturers Association (ACEA)

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Supermärkte – sanken die Fertigungszahlen sogar um 66 Prozent.

Gerade hier könnte der Staat helfen. Denn in vielen Städten gelten seit dem 1. Januar schärfere Umweltgrenzwerte. Sie sind ohne neue Fahrzeuge kaum einzuhalten. Spediteure und Kleingewerbetreibende haben allerdings derzeit kaum die Mittel, sich einen neuen Lkw zuzulegen. Fördermaßnahmen à la Umweltprämie würden deshalb zwei Fliegen mit einer Klappe erlegen. Die Hersteller müssten ihre Kapazitäten nicht weiter runterfahren – und die Umwelt bedankt sich für weniger Feinstaub in der Luft.

Während die Pkw-Märkte im vergangenen Jahr nämlich von vielen europäischen Regierungen durch Prämien massiv gestützt wurden, blieben die Nutzfahrzeugmärkte weitgehend sich selbst überlassen. Lediglich in Griechenland, Italien und in den Niederlanden gab es Zuschüsse für leichte Lkws.

Für Adressaufkleber