

Der Reifen der Zukunft ist grün

Der deutsche Spezialchemiekonzern Lanxess profitiert von der boomenden Automobilindustrie und von Öko-Regulierungen

Das ökologische Umdenken in der Automobilbranche wirkt sich auch auf die Kautschukproduktion aus. Strengere Regularien beschleunigen dabei den Trend zu «grünen Reifen».

Claudia Aebersold Szalay, Frankfurt

Die Physik scheint dem Autofahrer lediglich die Wahl zu lassen zwischen Autoreifen, die auch auf nassen Strassen gut halten, dabei aber viel Kraftstoff verbrauchen, und solchen, die die Umwelt durch geringe Emissionen schonen, dafür aber weniger Haftung bieten. Die Nasshaftung und damit die Sicherheit von Pneu wird grundsätzlich dadurch erhöht, dass der in ihnen enthaltene Gummi möglichst weich ist; weicher Kautschuk ergibt aber mehr Rollwiderstand und reibt rascher ab, was den Verbrauch und die Feinstaubbelastung tendenziell erhöht. Reifen, die gleichzeitig sicher und umweltfreundlich sind, scheinen somit einen unüberwindbaren Widerspruch darzustellen.

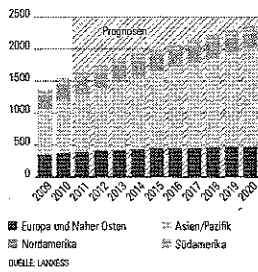
Technologischer Sprung

Der grundsätzliche Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Verbrauch wird sich bei der Reifenherstellung wohl nie vollständig lösen lassen, doch der technologische Fortschritt bei der Gummiproduktion für die Reifenherstellung hat ihn bereits erheblich reduziert. So ist es heute dank modernen Hochleistungs-Kautschuken möglich, Pneu herzustellen, die sicher sind und trotzdem einen deutlich geringeren Rollwiderstand und somit Kraftstoffverbrauch haben als herkömmliche Reifen. Die Nachfrage nach diesen «grünen Reifen» war in den vergangenen Jahren beachtlich hoch und dürfte in Zukunft sogar noch stark zunehmen. Der Grund dafür sind weitläufige Regularien für den Umweltschutz, die gerade in der EU ausgeprägt sind.

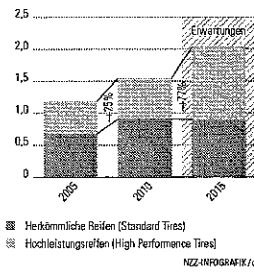
Getrieben wurde die Nachfrage nach grünen Reifen in der Vergangenheit von

Entwicklung und Prognosen für den Reifenmarkt

Reifenmarkt nach Regionen in Mio. Stück



Globale Reifenproduktion in Mrd. Stück



den Automobilherstellern, die bemüht waren, die ihnen auferlegten Öko-Vorschriften zu erfüllen. Die Autobauer sahen in umweltfreundlichen Reifen eine Möglichkeit, die gesamte CO₂-Bilanz der von ihnen hergestellten Personewagen (PKW) zu reduzieren.

Die EU hat es sich zum Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoss der europäischen Autoflotte stark zu senken, weil der Strassenverkehr für rund 18% der gesamten CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich ist. Der neueste EU-Aktionsplan sieht vor, den durchschnittlichen Ausstoss der EU-Neufahrzeuge von 160 g/km auf 120 g/km bis ins Jahr 2012 zu senken. Von den Einsparungen sollen 10 g/km aus Quellen stammen, die nichts direkt mit dem Motor zu tun haben. Die Autobauer haben wegen dieser Vorgaben einiges unternommen, um die ökologische Gesamtbilanz ihrer Fahrzeuge zu verbessern. Dabei haben sie auch hohe Ansprüche an die Reifenhersteller gestellt. Denn Pneu machen zwischen 20% und 30% des Kraftstoffverbrauchs eines Autos aus und sind für 24% der CO₂-Emissionen eines PKW verantwortlich.

Europäische Reifenhersteller wie Michelin oder Continental haben schon Anfang der neunziger Jahre auf die veränderte Nachfrage der Automobilbranche reagiert und grüne Reifen ins

Sortiment aufgenommen. Danach haben sie die Palette umweltverträglicher Pneu kontinuierlich ausgeweitet. Um sie herzustellen, haben sie auch neue Anforderungen an die Kautschukhersteller gestellt.

Rosige Wachstumsaussichten

Ein führendes Unternehmen in diesem Bereich ist der deutsche Spezialchemiekonzern Lanxess. Das 2005 aus einem Spin-off von Bayer hervorgegangene Unternehmen zählt die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Kautschuk zu seinen Kernaktivitäten. Der einst tief in der Verlustzone steckende Konzern hat sich in den vergangenen Jahren neu orientiert und einen wahren Wachstumsboom erlebt, der nicht zuletzt der guten Verfassung der Automobilindustrie zu verdanken war und dort unter anderem auch dem ökologischen Umdenken in der Branche.

Lanxess ist der weltgrösste Hersteller des Hochleistungs-Kautschuks Nd-PBR (Neodymium-Butadien-Kautschuk), der in der Lauffläche und den Seitenwänden von Reifen eingesetzt wird. Weil dieser Gummi viel elastischer ist als herkömmlicher Reifenkautschuk, hat er einen geringeren Abrieb, was den Rollwiderstand der Reifen reduziert und die Pneu damit umweltverträglich

licher macht, ohne dass die Sicherheit beeinträchtigt würde. Nd-PBR sind neben den Lösungs-Styrol-Butadien-Kautschuken (bei deren Produktion Lanxess weltweit zu den Top-5-Produzenten gehört) eine der wichtigsten «Zutaten» von grünen Reifen.

Rund die Hälfte von Lanxess' heutiger Nd-PBR-Herstellung fliesst in nachhaltige Pneu, rund ein Siebtel des letztjährigen Umsatzes von gut 7 Mrd. € gingen auf die Rechnung dieser spezifischen Kautschukproduktion – Tendenz stark steigend. Von den derzeit jährlich 1,5 Mrd. hergestellten Pneu weltweit sind rund 600 Mio. Stück «grün».

In den nächsten Jahren dürfte sich das Gewicht noch stärker zu den grünen Pneu verlagern. Die Branche rechnet damit, dass im Jahr 2015 von den dann produzierten 2 Mrd. Pneu deutlich mehr als die Hälfte «grün» sein wird (vgl. Grafik). Zwischen 2010 und 2015 würde die Zahl grüner Reifen somit um 77% steigen. Der Umsatzanteil «grüner Kautschuken» bei Lanxess dürfte aus diesem Grund in den kommenden Jahren ebenfalls rapide zunehmen – grüne Reifen sind das am schnellsten wachsende Segment der Reifenproduktion.

Ein weiterer Schub für die Herstellung umweltverträglicher Reifenkautschuken wird voraussichtlich in naher Zukunft von einer neuen EU-Initiative kommen. Ab November 2012 wird ein standardisiertes EU-Label für Reifen Pflicht, auf dem der Pneu Noten für drei Qualitätsmerkmale erhält. Die erste gibt die Kraftstoffeffizienz (vgl. Grafik). Dabei legt die EU keine bindenden Ziele wert fest, sondern setzt lediglich auf Transparenz. Der Kunde soll künftig auf einen Blick sehen können, wie umweltverträglich seine Pneu sind.

Schub durch EU-Label

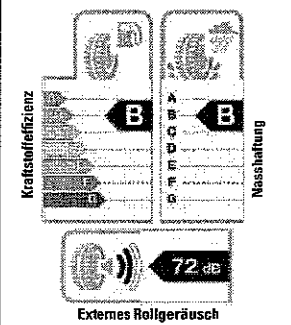
Obwohl dies eine eher weiche Form der ökologischen Regulierung ist, versprechen sich Branchenexperten davon eine hohe Lenkungswirkung. Eine vom Konzept und von der Optik her sehr ähnliche Vignette für Kühlschränke hat in den vergangenen Jahren dazu geführt,

dass die Umweltsünder unter den Kühlschränken heute praktisch aus dem Sortiment verschwunden sind.

Vermehrte Transparenz bei Pneu dürfte zu einer ähnlichen Reaktion der Konsumenten führen. Dass herkömmliche Pneu wie alte Kühlschränke irgendwann gar nicht mehr angeboten werden, glauben Spezialisten indessen nicht. Denn die Nachfrage nach Reifen, bei denen primär der Grip ausgeprägt ist und die Ökologie nur eine untergeordnete Rolle spielt, werde auch künftig bestehen. Ökologische Überlegungen spielen laut Experten vor allem im Kompaktkwagen-Segment eine Rolle. Dort dürfte das EU-Reifen-Label denn auch die grössten Auswirkungen haben. Doch bei den Luxuslimousinen und vor allem den Sportwagen wird die Sicherheit immer oberste Priorität haben. Aus diesem Grund wird die Nachfrage nach herkömmlichen Reifen bestehen bleiben. Weil die Kompakt-Klasse aber das grösste Auto-Segment ist, rechnen Branchenanalytiker damit, dass die Nachfrage nach grünen Reifen – und somit auch nach grünen Kautschuken – durch das Label nochmals deutlich zunehmen wird.

EU-Reifenkennzeichnung

Verbindliche Etikette ab November 2012



Quelle: LANXESS, NZZ-INFOGRAFIK/AG

Schweizer Autozulieferer vom starken Franken ausgebremst

Fragmentierte Branche beschäftigt weit mehr als 30 000 Mitarbeiter in der Schweiz – die Grossen gehen ins Ausland

In der Schweiz hängen mehr als 30 000 Arbeitsplätze von der Automobilindustrie ab. Der starke Franken macht die Rentabilitätsfortschritte der vergangenen Jahre meist zunichte.

gum. Ausser bei Spezialanfertigungen werden in der Schweiz so gut wie keine Personewagen hergestellt. Trotzdem spielt die Automobilindustrie eine wichtige wirtschaftliche Rolle für das Land. Vor der Finanzkrise beschäftigte die Branche rund 34 000 Personen in der Schweiz («ETH-Swiss-Car-Analyse 08»). Gesamthalt waren sie für eine Bruttowertschöpfung von schätzungsweise 16 Mrd. Fr. verantwortlich, das ist ähnlich viel wie die jährlichen Warenexporte der um einiges prominenteren Uhrenindustrie. Jüngere Daten gibt es leider nicht. Tendenziell dürfte die Anzahl Mitarbeiter der von der Automobilbranche abhängigen Unternehmen in der Schweiz aber eher geschrumpft sein. Und baldige Besserung ist nicht in Sicht: Laut einer diese Woche publizierten Mitteilung des Centre for Automotive Research wird die Anzahl der in Westeuropa verkauften Fahrzeuge 2012 um 5,3% zurückgehen, und das Wachstum im chinesischen Fahrzeugmarkt wird sich merklich abschwächen.

Viele Kleinunternehmen

Die meisten der gut 300 Unternehmen, die in der Schweiz der Automobilbranche zugeordnet werden können, sind Kleinunternehmen oder lediglich ein

operativer Bestandteil eines diversifizierten Unternehmens. In der Regel handelt es sich um Hersteller von Komponenten und Einzelteilen. Systemanbieter sind rar. Prinzipiell ist das ein Nachteil, weil solche Lieferanten für ihre Kunden aus der Automobilbranche strategisch weniger Bedeutung haben und dementsprechend weniger früh und eng in die Forschung und Entwicklungstätigkeiten der führenden Automobilhersteller eingebunden werden. Zudem haben sie sich (zu) lange auf die gesättigten Märkte Europas und Nordamerikas ausgerichtet. Das hängt damit zusammen, dass die Schweizer Anbieter in einem Hochlohnland produzieren und sich nicht allein über den Preis von der Konkurrenz abheben können.

Doch schon seit einigen Jahren befinden sich die Wachstumsmärkte in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas. Hand in Hand mit den Auto-

mobilerherstellern mussten die Zulieferer deshalb mit ihnen zusammen die Produktion vor Ort aufbauen. Ein Beispiel dafür ist die seit diesem Frühling unabhängige Autoneum. Die frühere Automotive-Sparte von Rieter, die nun eine eigenständige kotierte Gesellschaft ist, beschäftigt nur noch einen Bruchteil ihrer 9124 Angestellten (Stand Ende Jahr 2011) in der Schweiz. Mitte Jahr waren es nur rund 5% oder etwa 450 Personen. Vor drei Jahren umfasste Rieters Autoparte noch mehr als 15 000 Personen, wovon noch ein namhafter Teil in der Schweiz domiziliert war. Mittlerweile unterhält Autoneum allein in China fünf Fabriken und ein Entwicklungszentrum, wo Hitzeschilde und Akustikkomponenten für chinesische und ausländische Hersteller produziert werden. In Indien suchen zwei Autoneum-Werke, und auch in Tschechien werden Teile gefertigt. Insgesamt ver-

fügt Autoneum über 48 Produktionsstätten in gut 20 Ländern.

Trotz riesigen Anstrengungen gelang es dem Unternehmen bisher nicht, im Traditionsmarkt Europa wirklich rentabel zu wirtschaften. Lediglich auf Stufe Ebitda werden wieder schwarze Zahlen geschrieben. Der starke Franken kostete das Unternehmen im ersten Semester 2011 mehr als 130 Mio. Fr. Umsatz und bis zu 10 Mio. Fr. Ebit. Gesamthaft belief sich die Ebit-Marge auf 2,5%, was deutlich besser war als im Vorjahr (0,5%), jedoch noch lange nicht ausreichend, um die notwendigen Investitionen in die Forschung und Entwicklung längerfristig zu rechtfertigen. Für dieses Jahr strebt Autoneum auf Nettobasis schwarze Zahlen an, für die erstmalige Ausschüttung einer Dividende wird es indes kaum reichen.

GF produziert im Ausland

Der zweite grosse Schweizer Zulieferer, die Automotive-Sparte des Schaffhauser Industriekonzerns Georg Fischer (GF), hat es insofern gut, als sich schon jetzt alle Produktionsstätten dieses Bereichs entweder in der Euro-Zone oder in China befinden, also der Erstarbung der Heimwährung so gut wie nicht ausgesetzt sind. Mitte Jahr beschäftigte dieser Unternehmensbereich mehr als 5500 Leute. Hauptkunden sind die deutschen Premium-Hersteller, was stabilisierend wirkt.

Im ersten Semester betrug die Ebit-Marge der Automotive-Sparte 5,1% (i. V. 2,6%). Damit ist GF schon recht nahe an seine Ertragsziele gekommen. Für 2015 sind eine Ebit-Marge von 7% bis

8% und eine Rendite auf dem investierten Kapital (Roic) von 13% bis 15% budgetiert. Im ersten Semester wurde ein Roic von 13,4 (i. V. 6,6%) erwirtschaftet. Auch volumenmässig will GF mit der Herstellung von Gussteilen bis 2015 wieder an die fetten Jahre 2007 und 2008 anknüpfen und margaenmässig das letztmals vor fünf Jahren erreichte Niveau egalisieren.

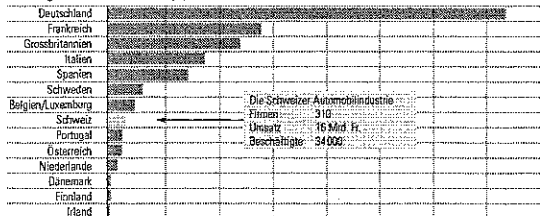
Kleine leiden am stärksten

Die meisten anderen, in der Regel viel kleineren inländischen Autozulieferer dürften um einiges stärker unter dem Franken leiden, denn sie verfügen meist nur über inländische Produktionsstätten. Zudem haben sie auch nicht das Fachwissen und die Möglichkeiten, ihre Fremdwährungsrisiken mit Finanzinstrumenten zu neutralisieren.

Seit der Franken so stark ist, kämpfen einige Schweizer Autozulieferer uns nackte Überleben. Das sind vor allem jene, die keine hochkomplexen Teile fertigen oder zu klein sind, das es sich lohnen würde, die Produktion voll zu automatisieren. Es würde deshalb nicht überleben, wenn die durch die Finanzkrise bereits angeschlagenen Unternehmen durch die Zusatzbelastung des starken Franken zu drastischen Massnahmen gezwungen würden. Dass darüber in den Medien (noch) kaum etwas berichtet wird, hängt eher mit ihrer bescheidenen Grösse zusammen. Doch es sind gerade diese vielen Kleinunternehmen, die das Grundgerüst dieser nicht vernachlässigbaren Branche sind, die es verstanden hat, über die Jahre erfolgreiche Nischen zu besetzen.

Die europäische Automobilindustrie

Beschäftigte in Tausend (ohne Osteuropa)



Quelle: ETH-SWISS-CAR-ANALYSE, STAND 2008, NZZ-INFOGRAFIK/AG

Die Schweizer Automobilindustrie: Firmen: 316, Umsatz: 16 Mrd. Fr., Beschäftigte: 34 000

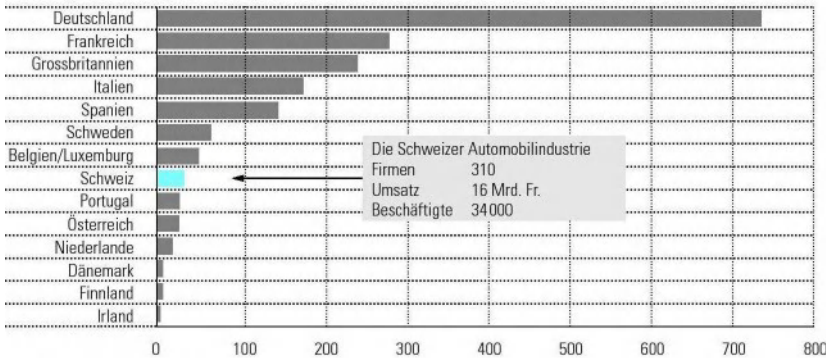


Schweizer Autozulieferer vom starken Franken ausgebremst

Fragmentierte Branche beschäftigt weit mehr als 30 000 Mitarbeiter in der Schweiz – die Grossen gehen ins Ausland

Die europäische Automobilindustrie

Beschäftigte in Tausend (ohne Osteuropa)



QUELLE: ETH-SWISS-CAR-ANALYSE, STAND 2008

NZZ-INFOGRAFIK / saf.

In der Schweiz hängen mehr als 30 000 Arbeitsplätze von der Automobilindustrie ab. Der starke Franken macht die Rentabilitätsfortschritte der vergangenen Jahre meist zunichte.

gvm. · Ausser bei Spezialanfertigungen werden in der Schweiz so gut wie keine Personenwagen hergestellt. Trotzdem spielt die Automobilindustrie eine wichtige wirtschaftliche Rolle für das Land. Vor der Finanzkrise beschäftigte die Branche rund 34 000 Personen in der Schweiz («ETH-Swiss-Car-Analyse 08»). Gesamthaft waren sie für eine Bruttowertschöpfung von schätzungsweise 16 Mrd. Fr. verantwortlich, das ist ähnlich viel wie die jährlichen Warenexporte der um einiges prominenteren Uhrenindustrie. Jüngere Daten gibt es leider nicht. Tendenziell dürfte die Anzahl Mitarbeiter der von der Automobilbranche abhängigen Unternehmen in der Schweiz aber eher geschrumpft sein. Und baldige Besserung ist nicht in Sicht: Laut einer diese Woche publizierten Mitteilung des Centre for Automotive Research wird die Anzahl der in Westeuropa verkauften Fahrzeuge 2012 um 5,3% zurückgehen, und das Wachstum im chinesischen Fahrzeugmarkt wird sich merklich abschwächen.

Viele Kleinunternehmen

Die meisten der gut 300 Unternehmen, die in der Schweiz der Automobilbranche zugeordnet werden können, sind Kleinunternehmen oder lediglich ein

operativer Bestandteil eines diversifizierten Unternehmens. In der Regel handelt es sich um Hersteller von Komponenten und Einzelteilen, Systemanbieter sind rar. Prinzipiell ist das ein Nachteil, weil solche Lieferanten für ihre Kunden aus der Automobilbranche strategisch weniger Bedeutung haben und dementsprechend weniger früh und eng in die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten der führenden Automobilhersteller eingebunden werden. Zudem haben sie sich (zu) lange auf die gesättigten Märkte Europas und Nordamerikas ausgerichtet. Das hängt damit zusammen, dass die Schweizer Anbieter in einem Hochlohnland produzieren und sich nicht allein über den Preis von der Konkurrenz abheben können.

Doch schon seit einigen Jahren befinden sich die Wachstumsmärkte in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas. Hand in Hand mit den Automobilherstellern mussten die Zulieferer deshalb mit ihnen zusammen die Produktion vor Ort aufbauen. Ein Beispiel dafür ist die seit diesem Frühling unabhängige Autoneum. Die frühere Automotive-Sparte von Rieter, die nun eine eigenständige kotierte Gesellschaft ist, beschäftigt nur noch einen Bruchteil ihrer 9124 Angestellten (Stand Ende Juni 2011) in der Schweiz. Mitte Jahr waren es nur rund 5% oder etwa 450 Personen. Vor drei Jahren umfasste Rierers Autosparte noch mehr als 15 000 Personen, wovon noch ein namhafter Teil in der Schweiz domiziliert war. Mittlerweile unterhält Autoneum allein

in China fünf Fabriken und ein Entwicklungszentrum, wo Hitzeschilder und Akustikkomponenten für chinesische und ausländische Hersteller produziert werden. In Indien stehen zwei Autoneum-Werke, und auch in Tschechien werden Teile gefertigt. Insgesamt verfügt Autoneum über 48 Produktionsstätten in gut 20 Ländern.

Trotz riesigen Anstrengungen gelang es dem Unternehmen bisher nicht, im Traditionsmarkt Europa wirklich rentabel zu wirtschaften. Lediglich auf Stufe Ebitda werden wieder schwarze Zahlen geschrieben. Der starke Franken kostete das Unternehmen im ersten Semester 2011 mehr als 130 Mio. Fr. Umsatz und bis zu 10 Mio. Fr. Ebit. Gesamthaft belief sich die Ebit-Marge auf 2,5%, was deutlich besser war als im Vorjahr (0,5%), jedoch noch lange nicht ausreicht, um die notwendigen Investitionen in die Forschung und Entwicklung längerfristig zu rechtfertigen. Für dieses Jahr strebt Autoneum auf Nettobasis schwarze Zahlen an, für die erstmalige Ausschüttung einer Dividende wird es indes kaum reichen.

GF produziert im Ausland

Der zweite grosse Schweizer Zulieferer, die Automotive-Sparte des Schaffhauser Industriekonzerns Georg Fischer (GF), hat es insofern gut, als sich schon jetzt alle Produktionsstätten dieses Bereichs entweder in der Euro-Zone oder in China befinden, also der Erstickung der Heimwährung so gut wie nicht ausgesetzt sind. Mitte Jahr beschäftigte die-



ser Unternehmensbereich mehr als 5500 Leute. Hauptkunden sind die deutschen Premium-Hersteller, was stabilisierend wirkt.

Im ersten Semester betrug die Ebit-Marge der Automotive-Sparte 5,1 (i. V. 2,6)%. Damit ist GF schon recht nahe an seine Ertragsziele gekommen. Für 2015 sind eine Ebit-Marge von 7% bis 8% und eine Rendite auf dem investierten Kapital (Roic) von 13% bis 15% budgetiert. Im ersten Semester wurde ein Roic von 13,4 (i. V. 6,6)% erwirtschaftet. Auch volumenmässig will GF mit der Herstellung von Gussteilen bis 2015 wieder an die fetten Jahre 2007

und 2008 anknüpfen und margenmässig das letztmals vor fünf Jahren erreichte Niveau egalalisieren.

Kleine leiden am stärksten

Die meisten anderen, in der Regel viel kleineren inländischen Autozulieferer dürften um einiges stärker unter dem Franken leiden, denn sie verfügen meist nur über inländische Produktionsstätten. Zudem haben sie auch nicht das Fachwissen und die Möglichkeiten, ihre Fremdwährungsrisiken mit Finanzinstrumenten zu neutralisieren.

Seit der Franken so stark ist, kämpfen einige Schweizer Autozulieferer ums nackte Überleben. Das sind vor

allem jene, die keine hochkomplexen Teile fertigen oder zu klein sind, dass es sich lohnen würde, die Produktion voll zu automatisieren. Es würde deshalb nicht überraschen, wenn die durch die Finanzkrise bereits angeschlagenen Unternehmen durch die Zusatzbelastung des starken Frankens zu drastischen Massnahmen gezwungen würden. Dass darüber in den Medien (noch) kaum etwas berichtet wird, hängt eher mit ihrer bescheidenen Grösse zusammen. Doch es sind gerade diese vielen Kleinunternehmen, die das Grundgerüst dieser nicht vernachlässigbaren Branche sind, die es verstanden hat, über die Jahre erfolgreiche Nischen zu besetzen.