

Der britische Automarkt im gesamtwirtschaftlichen Kontext



Britischer Automarkt profitiert von günstigen real- und finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Wachstumsdynamik der britischen Wirtschaft hat im Jahr 2014 nochmals spürbar an Schwung gewonnen. Mit jahresdurchschnittlich 2,8% lag das reale BIP in UK deutlich über dem Niveau des Vorjahres, als es um 1,7% gestiegen war. Dabei stützt sich das Wachstum auf eine kräftige Ausweitung der Binnennachfrage. Der britische Bankensektor zeigt Anzeichen der Erholung. Entsprechend haben sich die Kreditangebotsbedingungen entspannt. Insbesondere die Kreditvergabe an die privaten Haushalte expandierte in den vergangenen Quartalen vor dem Hintergrund eines spürbaren Abwärtstrends der Kreditzinsen kräftig.

Die Perspektiven gestalten sich günstig, so dass UK seinem eingeschlagenen Wachstumspfad mittelfristig weiter folgen dürfte. Das reale BIP sollte im laufenden sowie im kommenden Jahr um 2,5% ausgeweitet werden. Getragen werden dürfte die britische Wirtschaft weiterhin von einer robusten Binnennachfrage, die von einer anhaltenden Entspannung der Finanzierungsbedingungen und einer weiteren Verbesserung der Beschäftigungssituation profitiert. Im Hinblick auf die Zinswende in UK deuten die OIS forward rates auf einen Anstieg der Bank rate im ersten Quartal 2016 hin. Der GBP/EUR-Wechselkurs dürfte seiner Seitwärtstendenz der letzten Monate weiter folgen.

Insgesamt wurden 2014 in UK 2,974 Mio. Fahrzeuge erstmalig zugelassen, was einem Zuwachs von 9,6% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Nach Wachstumsraten von 5,4% in 2012 sowie 10,7% in 2013, legte die Zahl der neu registrierten Kfz damit zum dritten Mal in Folge zu. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist vor allem der wiedererstartete Pkw-Markt. Die Zahl der Neuzulassungen wuchs zwischen 2012 und 2013 um 10,7% auf 2,2 Mio. Einheiten und damit mehr als doppelt so stark wie die Zahl der Gebrauchtwagenverkäufe, die auf 7,4 Mio. zulegen konnten. Verfügbare Daten für 2014 zeigen, dass das Volumen der verkauften Neuwagen weiter zulegen konnte, auf nunmehr 2,4 Mio. (+9,6%). Auffallend ist neben der zunehmenden Alterung des Pkw-Bestandes der Aufwärtstrend der durchschnittlichen Kaufpreise bei Gebrauchtwagen.

Harte wie weiche Daten sprechen für eine Fortsetzung der dynamischen Entwicklung des Pkw-Marktes. Neben den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen signalisiert insbesondere der Frühindikator für die Pkw-Kaufneigung der privaten Verbraucher weiteres Wachstum des Automobilsektors.

Ansprechpartner

Dr. Benjamin Mohr, Chefvolkswirt

E-Mail: b.mohr@creditreform-rating.de

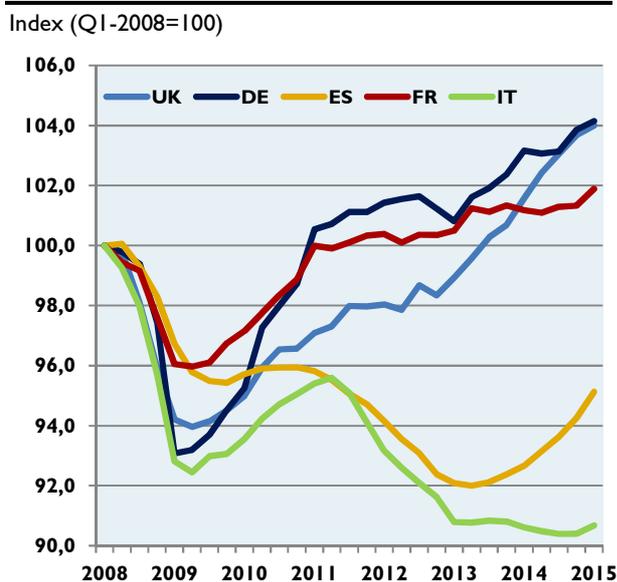
Disclaimer

Diese Analyse ist urheberrechtlich geschützt. Die gewerbsmäßige Verwertung ist ohne eine schriftliche Zustimmung der Creditreform Rating AG unzulässig. Um die Gesamtaussage des Inhaltes nicht zu verfälschen, darf grundsätzlich nur die vollständige Studie veröffentlicht werden. Auszüge dürfen nur mit Zustimmung der Creditreform Rating AG verwendet werden. Eine Veröffentlichung der Studie ohne Kenntnis der Creditreform Rating AG ist nicht zulässig. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der in dieser Publikation enthaltenen Informationen übernimmt die Creditreform Rating AG keine Gewähr. Die der Studie zugrundeliegenden Analysen und darauf beruhende Ergebnisse stellen keine Anlageempfehlungen dar.

1. Konjunkturelles Umfeld

Die Wachstumsdynamik der britischen Wirtschaft hat im Jahr 2014 nochmal spürbar an Schwung gewonnen. Mit jahresdurchschnittlich 2,8% lag das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vereinigten Königreich (UK) mehr als einen Prozentpunkt über dem Niveau von 2013, als das BIP um 1,7% gestiegen war. Somit setzte sich der robuste Wirtschaftsaufschwung fort, der nach der Rezession in 2008 und 2009, als die Wirtschaftsleistung um 0,3 bzw. 4,3% zurückgegangen war, eingesetzt hatte. Mit Ausnahme des Jahres 2012 (+0,7%) konnte das reale BIP in UK seit 2010 stets mit Wachstumsraten oberhalb der 1%-Marke zulegen. Auch im internationalen Vergleich zeigte sich die britische Wirtschaft in 2014 wesentlich dynamischer als z.B. Deutschland (+1,6%), die USA (+2,4%), Japan (-0,1%), Frankreich (+0,2%), Italien (-0,4%) oder Spanien (+1,4%).

Abb. 1: Reales BIP-Wachstum in UK



Quelle: Eurostat, Creditreform Rating

Die vorliegenden Daten zeigen, dass sich das britische Wirtschaftswachstum seit 2013 merklich beschleunigt hat (siehe Abb. 1). Das Wachstumstempo in den acht Quartalen bis Ende 2014 ist als

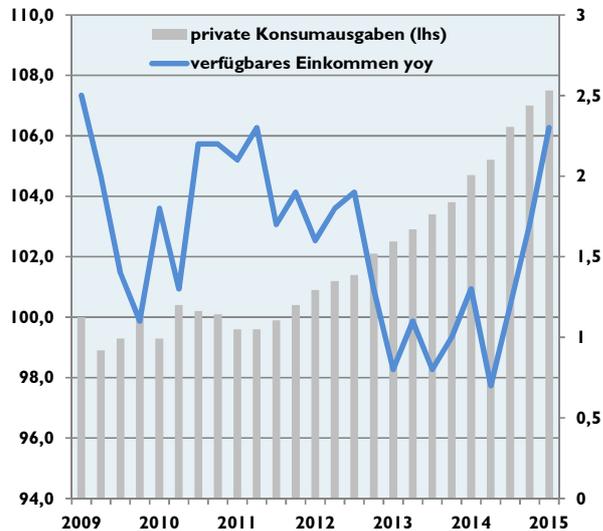
überdurchschnittlich hoch zu bezeichnen. Nachdem UK im ersten und zweiten Quartal des letzten Jahres mit +0,9 bzw. +0,8% (gg. Vq.) kräftig gewachsen war, stieg das BIP im zweiten Halbjahr mit Quartalswachstumsraten von jeweils +0,6% ebenfalls deutlich. Gemäß der Schnellschätzung des Office for National Statistics (ONS) fiel das BIP-Wachstum im ersten Quartal 2015 mit +0,3% etwas schwächer aus als erwartet. Die Bank of England (BoE) rechnet jedoch damit, dass es auf +0,5% nach oben korrigiert wird.

Das Wachstum der britischen Wirtschaftstätigkeit stützt sich auf eine kräftige Ausweitung der Binnennachfrage. Auffallend ist dabei, dass die konjunkturelle Erholung inzwischen auf einem wesentlich breiteren Fundament steht. Während der Aufschwung zunächst von den privaten Konsumausgaben getragen wurde, konnten am aktuellen Rand auch die Bruttoanlageinvestitionen deutlich zulegen. So nahmen die Unternehmensinvestitionen in 2014 um 7,8% (gg. Vj.) zu, nachdem in den beiden Vorjahren Wachstumsraten von 0,7 bzw. 3,4% erzielt worden waren. Ausschlaggebend waren hierfür die geringere Unternehmenssteuerbelastung und Fortschritte bei den Bilanzsanierungen im Unternehmenssektor. Im ersten Quartal 2015 wurde sowohl in Ausrüstungen (+1,7%) als auch in Bauten (+1,6%) mehr investiert als im Vorquartal.

Zudem nutzen die privaten Haushalte zunehmend die Spielräume für eine Ausweitung der Konsumausgaben, die sich infolge der positiven Arbeitsmarktentwicklung, günstiger Finanzierungsbedingungen und steigender realer Einkommen ergeben. Während der private Verbrauch das Niveau des Vorjahres in den Jahren 2012 und 2013 um 1,5 bzw. 1,7% übertraf, erhöhten sich die privaten Konsumausgaben in 2014 um 2,5% (siehe Abb. 2). Auch am aktuellen Rand haben die Konsumausgaben ihr Wachstumstempo halten können – in Q1-2015 legte der private Konsum um 0,5% gg. Vq. zu. (Q4-14: +0,6%).

Abb. 2: Entwicklung des privaten Konsums

Konsum: Volumenindex (2010=100), real verfügbares Haushaltseinkommen: Veränderung gg. Vj. in %



Quelle: ONS, Eurostat, Creditreform Rating

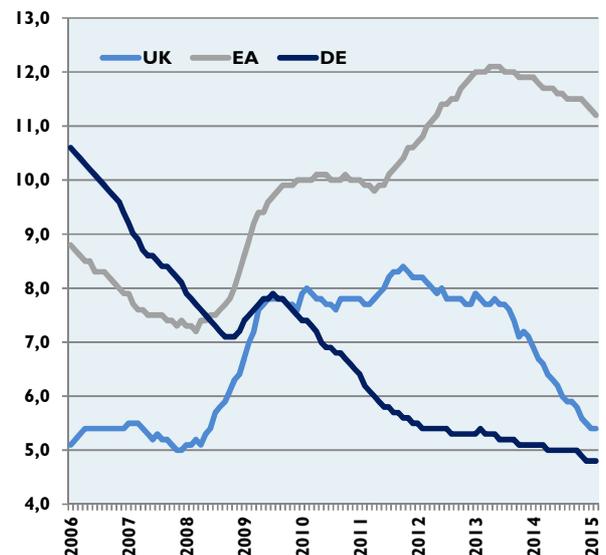
Impulse erhielt der private Verbrauch von steigenden Realeinkommen. Während das reale Haushaltseinkommen im dritten Vierteljahr 2014 um 1,2% (gg. Vj.) anstieg, wuchs dieses im Winterhalbjahr 2014/15 um 1,7 bzw. 2,3%. Dabei profitierten die Realeinkommen insbesondere vom nachlassenden Preisauftrieb. So sank die Teuerungsrate auf der Verbraucherstufe von 2,6% in 2013 auf 1,5% im letzten Jahr. Am aktuellen Rand gab die Inflationsrate unter dem Einfluss rückläufiger Energiepreise, eines moderaten Lohndrucks und der Aufwertung des Pfunds weiter nach. Die Jahresveränderungsrate fiel von August 2014 bis April 2015 von +1,5 auf -0,1% und betrug im Mai +0,1%.

Die Lage am Arbeitsmarkt hat sich weiter aufgehellt (siehe Abb. 3) – nicht zuletzt aufgrund des starken Bevölkerungswachstums, vor allem infolge einer zunehmenden Nettomigration. Während die Arbeitslosenquote in 2011 mit 8,1% auf den höchsten Stand seit 1995 gestiegen war, folgt sie seitdem einem rückläufigen Trend und sank 2014 auf jahresdurchschnittlich 6,1%. Vor dem Hintergrund eines sich beschleunigenden Beschäfti-

gungswachstum ist die Arbeitslosigkeit in den letzten Quartalen weiter gesunken – die Arbeitslosenquote belief sich in Q1-2015 auf nur noch 5,5%, verglichen mit 5,7% im Schlussquartal des letzten Jahres. Gleichzeitig hat sich die Partizipationsrate vom zwischenzeitlichen Tiefstand in Q3-2011 (63,0%) auf 63,5% in Q1-2015 erhöht.

Abb. 3: Arbeitslosigkeit in UK, Deutschland und im Euroraum

Arbeitslosenquoten in %



Quelle: Eurostat, Creditreform Rating

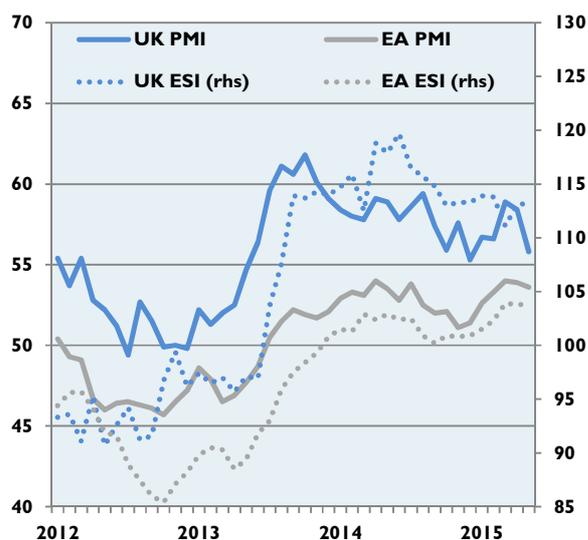
Die Perspektiven für die britische Wirtschaft gestalten sich günstig, so dass UK seinem eingeschlagenen Wachstumspfad mittelfristig weiter folgen dürfte. Das reale BIP sollte im laufenden sowie im kommenden Jahr um 2,5% ausgeweitet werden.

Getragen werden dürfte die britische Wirtschaft weiterhin von einer robusten Binnennachfrage, die von einer anhaltenden Entspannung der Finanzierungsbedingungen und einer weiteren Verbesserung der Beschäftigungssituation profitiert. Während die Investitionen von einer robusten Nachfrage und der gesunden bilanzielle Situation der Unternehmen gestützt werden dürften, sollten die privaten Konsumausgaben vom Aufwärts-

trend bei den Realeinkommen angetrieben werden, vor allem infolge eines geringen Preisauftriebs und steigenden Produktivitätswachstums. Gebremst werden könnte das Wachstum vom Außenhandel. Trotz der dämpfenden Wirkung des aufwertenden britischen Pfunds dürfte der Export im Zuge der sich abzeichnenden konjunkturellen Erholung im Euroraum weiter wachsen. Jedoch sollten die Importe aufgrund der kräftigen binnenwirtschaftlichen Entwicklung stärker zulegen können.

Abb. 4: Frühindikatoren für die britische und europäische Wirtschaft

PMI (50=Wachstumsschwellenwert); Economic Sentiment Indicator (langfristiger Durchschnitt [1990-2014] = 100)



Quelle: Markit, EU Kommission, Creditreform Rating

Optimistisch stimmen auch die Frühindikatoren, die für eine Fortsetzung der dynamischen Wirtschaftstätigkeit sprechen (siehe Abb. 4). Der Economic Sentiment Indicator (ESI) der EU Kommission stieg im Mai 2015 leicht von 113,1 auf 113,2 Punkte und befindet sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Zum Vergleich: Der ESI für den Euroraum lag bei 103,8 Punkten. Auch der Einkaufsmanagerindex (PMI) kann sein hohes Niveau aus den Vormonaten behaupten, wenngleich er am aktuellen Rand etwas nachgab. Gedämpft von einer Ab-

schwächung im Dienstleistungssegment sank der Composite PMI im Vormonatsvergleich von 58,4 auf 55,8 Punkte (Euroraum: 53,6 Punkte). Jedoch befindet sich der PMI seit nunmehr 29 Monaten oberhalb des Schwellenwerts von 50 Punkten, der ein positives Wachstum signalisiert. Gleichzeitig befindet sich der GfK-Index für das Konsumentenvertrauen in einem markanten Aufwärtstrend und signalisiert, dass die Konsumfreude der Verbraucher auf mittlere Sicht weiter anhalten wird.

Die wesentlichen Abwärtsrisiken für die britische Wirtschaftsentwicklung sind unterdessen die Unsicherheit bezüglich des Aufwärtstrends des Produktivitätswachstums, wachsende Ungleichgewichte auf dem britischen Immobilienmarkt in Kombination mit einer hohen Verschuldung der privaten Haushalte sowie die fiskalpolitischen Konsolidierungsbemühungen der Regierung. Langfristig stellt die zunehmende Unsicherheit vor dem Hintergrund der Referenden über Schottland und den Verbleib von UK in der EU das größte Wachstumsrisiko dar.

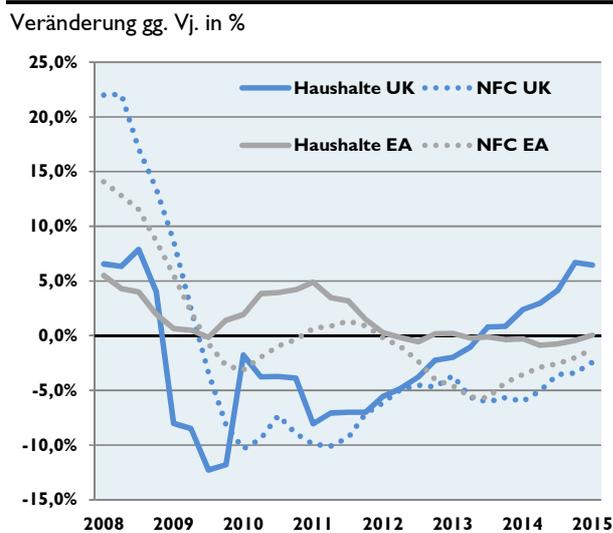
2. Finanzielle Rahmbedingungen

Der britische Bankensektor erzielte in der jüngeren Vergangenheit wichtige Fortschritte bei der Stärkung der Bilanzen. Insbesondere die britischen Großbanken verfügen über eine verbesserte Eigenkapital- und Liquiditätsausstattung sowie einen geringeren Anteil notleidender Kredite in ihren Bilanzen. Im Jahr 2014 lag deren CET1 ratio bei 16,4% und die NPL ratio bei 3,7%.

Entsprechend haben sich die Kreditangebotsbedingungen entspannt und die Kreditvergabe hat sich belebt (siehe Abb. 5). Insbesondere die Kreditvergabe an die privaten Haushalte expandierte in den vergangenen Quartalen vor dem Hintergrund eines spürbaren Abwärtstrends der Kreditzinsen sehr kräftig. Nachdem das Kreditvolumen an private Haushalte im dritten und vierten Quar-

tal 2014 um 4,1 bzw. 6,7% (gg. Vj.) stieg, übertraf die Kreditvergabe im ersten Quartal 2015 das Niveau des Vorjahres um 6,4%. Die Kreditvergabe an Non-Financials ist immer noch rückläufig. Jedoch verlangsamt sich der Rückgang der Buchkredite an die nicht-finanziellen Unternehmen in zunehmendem Maße. So belief sich die Jahresveränderungsrate der Kreditvergabe in Q1-2015 auf -2,4%, während es im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch -6,0% waren. Indessen signalisieren die Ergebnisse des jüngsten Credit Conditions Survey der BoE, dass die Verfügbarkeit von Krediten für die privaten Haushalte nochmal leicht zunehmen sollte. Im Hinblick auf die Unternehmenskredite werden dagegen nur geringfügige Veränderungen erwartet.

Abb. 5: Kreditvergabe an private Haushalte und Non-Financials



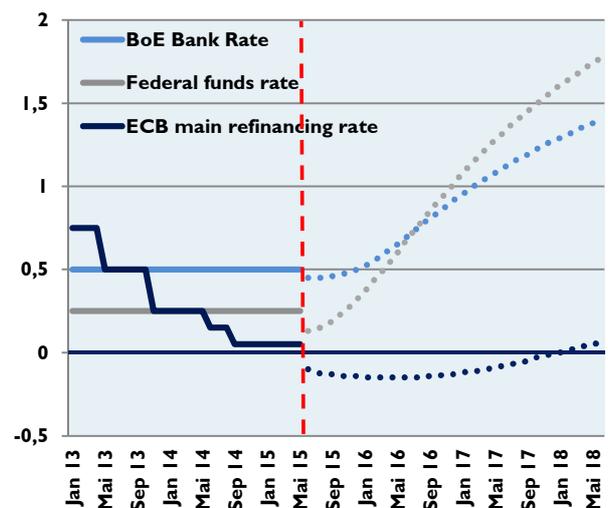
Quelle: Bank of England, EZB, Creditreform Rating

Die BoE behält nach wie vor ihren sehr expansiv ausgerichteten geldpolitischen Kurs bei. Seit März 2009 liegt die Bank rate bei 0,5%. Die niedrigen Inflationsraten sowie der weltwirtschaftliche Gegenwind sprechen nach Ansicht der BoE für ein Festhalten an ihrem derzeitigen Kurs. Die Zentralbank rechnet damit, dass sich die Inflationsrate im Lauf von 2016 ihrem Inflationsziel von 2% annähern und dieses in 2017 leicht überschreiten

wird. Im Hinblick auf den Zeitpunkt, wann die BoE die Bank rate anheben wird, deuten die Terminzinsen für Tagesgeld in UK (Overnight index swap) darauf hin, an, dass die Bank rate im ersten Quartal 2016 steigen könnte (siehe Abb. 6).

Abb. 6: Markt-basierte Erwartung der Leitzinsentwicklung ab Jun-15

Ab Jun-15: OIS Forward Rates der Leitzinssätze



Quelle: BoE, Federal Reserve, EZB, Creditreform Rating

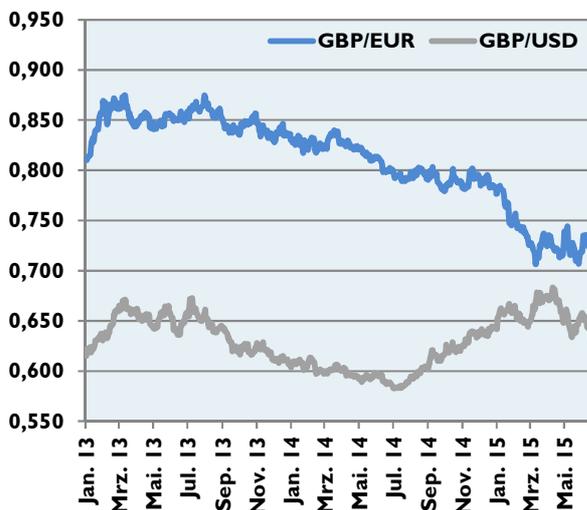
Die unterschiedliche Wachstumsentwicklung und geldpolitische Ausrichtung in UK und dem Euroraum haben merkliche Auswirkungen auf den GBP/EUR-Wechselkurs gehabt (siehe Abb. 7). Nachdem das Pfund von Juli 2013 bis Dezember 2014 einem ausgeprägten Aufwärtstrend folgte und von 0,875 auf 0,777 GBP/EUR aufwertete (+11%), hat diese Entwicklung mit der Ankündigung des erweiterten Programms zum Ankauf von Vermögenswerten durch die EZB im Januar dieses Jahres weiter an Momentum gewonnen. Zwischen Januar und März 2015 fiel der Wechselkurs um weitere 9% auf 0,706 GBP/EUR und bewegt sich seither in einem Band zwischen 0,71 und 0,74 GBP/EUR.

Die Seitwärtstendenz dürfte vorerst anhalten. Die Leitzinswende der BoE und die damit einhergehende Ausweitung der Zinsdifferenzen sprechen langfristig für eine weitere Aufwertung des Pfunds

gegenüber dem Euro. Gedämpft werden sollte dieser Aufwertungsdruck jedoch durch die zunehmende Unsicherheit, die UK's Verhandlungen mit der EU und die sich anbahnenden Referenden umgibt. Die Unterschiede in der Wachstumsentwicklung sollten sich angesichts der konjunkturellen Erholung im Euroraum zurückbilden. Der Markt-Konsens für Ende 2015 liegt bei 0,70 GBP/EUR. Für die Jahre 2016 und 2017 beträgt der Konsens-Wechselkurs 0,71 bzw. 0,73 GBP/EUR.

Abb. 7: Wechselkursentwicklungen

Pfund Sterling je Euro bzw. US-Dollar



Quelle: Bank of England, Creditreform Rating

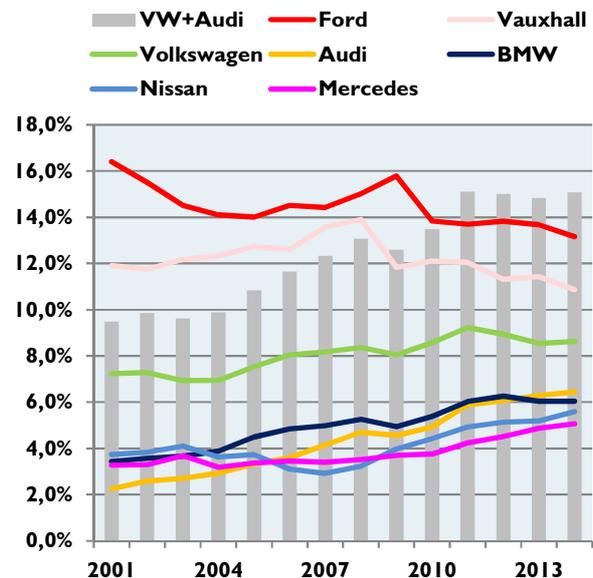
3. Entwicklungen auf dem britischen Automarkt

In UK wurden im Jahr 2014 1,52 Mio. Pkw gefertigt (+1,2% gg. Vj.). Damit rangiert UK innerhalb Europas hinter Frankreich (1,49 Mio.), Spanien (1,89 Mio.) und Deutschland (5,60 Mio.) an vierter Stelle. Im globalen Vergleich der Herstellernationen ist diese Zahl gleichbedeutend mit Rang 14. Mit 19,91 Mio. Stück (+10,2% gg. Vj.) wurden 2014 wie schon 2013 die meisten Pkw in China hergestellt. Auf den Plätzen zwei und drei der globalen Produktionsstatistik folgen mit deutlichem Abstand

Japan mit 8,27 Mio. produzierten Autos und Deutschland.

Abb. 8: Marktanteile der Produzenten in UK

Anteil an Neuzulassungen pro Jahr



Quelle: UK Department for Transport, Creditreform Rating

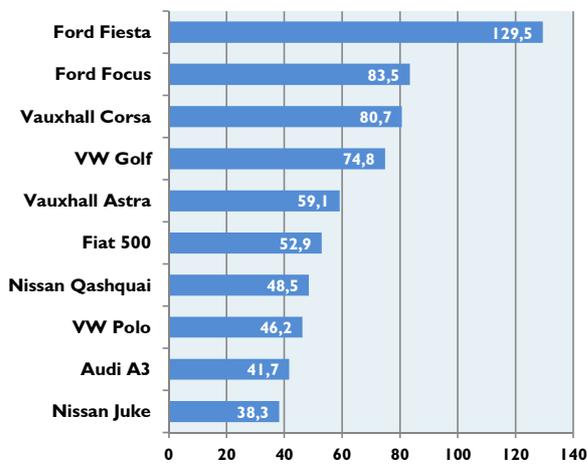
Mit einem Anteil von 13,2% an allen Neuzulassungen konnte Ford in 2014 wie schon in den Vorjahren den höchsten Marktanteil am Automarkt in UK verzeichnen (siehe Abb. 8), gefolgt von der Marke Vauxhall, auf die mehr als jeder zehnte neuzugelassene Pkw entfiel (10,9%). Jedoch büßten beide Marken gegenüber dem Vorjahr erneut Marktanteile ein (2013: 13,7 bzw. 11,4%). Sowohl Ford als auch Vauxhall konnten damit den seit einigen Jahren andauernden Verlust von Marktanteilen nicht stoppen. Von den großen Volumenherstellern weist in der längerfristigen Betrachtung einzig Volkswagen eine leicht positive Entwicklung auf (2014: 8,6%). Ihre Marktstellung ausbauen konnten hingegen die Premiumhersteller BMW und Mercedes und in besonderem Maße die Marke Audi, deren Marktanteil sich zwischen 2001 und 2014 beinahe verdreifachte von 2,2 auf nun 6,4%. Die erfolgreiche Expansion von Audi im britischen Markt erklärt nicht zuletzt die positive Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen-Konzerns. Zu-

sammengenommen erreichen Audi und die Kernmarke VW einen Marktanteil von 15,1% in 2014 und liegen somit das vierte Jahr in Folge vor dem Marktführer Ford.

Die Rangliste der in UK meistverkauften Automodelle in 2014 wird dominiert von Klein- und Kompaktwagen. Wie schon im Vorjahr ist der Ford Fiesta auch in 2014 das meistverkaufte Auto (siehe Abb. 9). Insgesamt wurden von diesem Modell 129.468 Exemplare abgesetzt, was einer Steigerung von 9,0% gegenüber 2013 entspricht. Mit dem Modell Fokus stellt Ford auch die Nummer zwei der Topseller-Liste. Dieser verkaufte sich in 2014 83.454 Mal und damit etwas häufiger als der Vauxhall Corsa (80.708), der an dritter Stelle der in UK meistverkauften Pkw folgt.

Abb. 9: Top10 meistverkaufter Automodelle

Anzahl der Neuzulassungen in 2014, Angaben in Tsd.



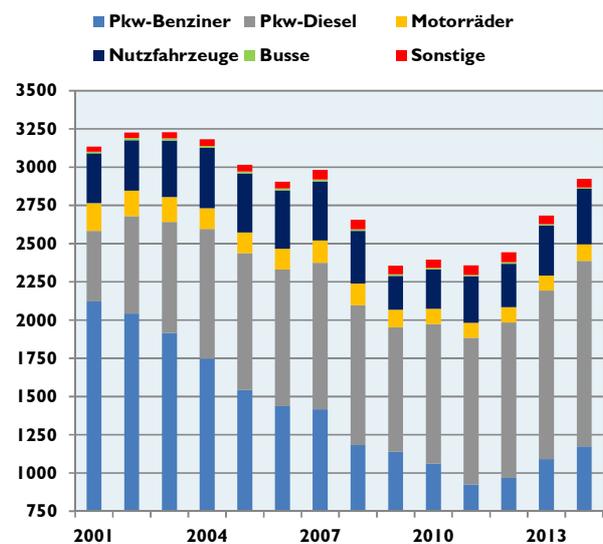
Quelle: UK Department for Transport, Creditreform Rating

Insgesamt wurden 2014 in UK 2,974 Mio. Fahrzeuge erstmalig zugelassen, was einem Zuwachs von 9,6% gegenüber dem Vorjahr (2,716 Mio.) entspricht (siehe Abb. 10). Den größten Anteil daran hatten die Pkw mit 82,0%. Nach dem in 2003 markierten Spitzenwert von 3,232 Mio. Kfz-Neuzulassungen setzte zunächst eine Abwärtsbewegung ein, die zu einem Rückgang auf nur noch 2,371 Mio. registrierter Neufahrzeuge in 2009 führte, ehe in 2010 und 2011 eine Stabilisierung auf niedrigem

Niveau einsetzte. Nach Wachstumsraten von 5,4% in 2012 sowie 10,7% in 2013, legte die Zahl der neu registrierten Kfz im vergangenen Jahr zum dritten Mal in Folge zu, so dass das Vorkrisenniveau von 2007 (2,997 Mio.) nahezu erreicht werden konnte.

Abb. 10: Neuzugelassene Kfz nach Typ

Angaben in Tsd.



Quelle: UK Department for Transport, Creditreform Rating

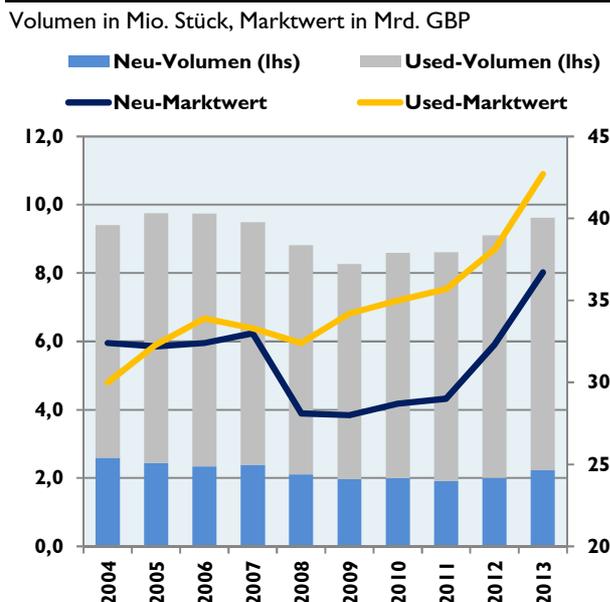
Wesentlicher Treiber der wachsenden Kfz-Neuzulassungen ist insbesondere der wiedererstarke Pkw-Markt (siehe Abb. 11). So wuchs die Zahl der Neuzulassungen zwischen 2012 und 2013 in diesem Segment um 10,7% auf 2,2 Mio. Einheiten und damit mehr als doppelt so stark wie die Zahl der Gebrauchtwagenverkäufe im selben Zeitraum, die auf 7,4 Mio. zulegen konnten (+4,2% gg. Vj.). Gleichwohl entfallen gemessen an der Zahl der getätigten Transaktionen nach wie vor drei von vier Pkw-Käufen (77,1%) auf den Gebrauchtwagenmarkt. Die verfügbaren Daten für 2014 zeigen, dass das Volumen der verkauften Neuwagen weiter zulegen konnte, auf nunmehr 2,4 Mio. (+9,6%).

Am Wert der gehandelten PKW gemessen, fällt der Unterschied zwischen Neu- und Gebrauchtwagen weniger deutlich aus, jedoch liegt auch hier der Markt für Gebrauchtwagen leicht vorne. In

2013 wurden Neuwagen im Wert von 36,7 Mrd. GBP (+13,6% gg.Vj.) gehandelt. Zum Vergleich: Das Gebrauchtwagensegment bringt es im selben Jahr auf einen Transaktionswert von 42,7 Mrd. GBP (+12,1% gg. Vj.).

Im längerfristigen Zeitfenster zeigen sowohl der Neu- als auch der Gebrauchtwagenmarkt einem ansteigenden Trend. Ausgehend vom Tiefpunkt in 2008, als sich der Marktwert aller gehandelten Pkw auf 60,5 Mrd. GBP belief, erfolgte zunächst eine zögerliche Erholung ehe sich der Anstieg der Marktwerte im Neu- und Gebrauchtwagenmarkt ab 2011 nochmals merklich beschleunigte.

Abb. 11: Entwicklung des Neu- und Gebrauchtwagenmarkts in UK

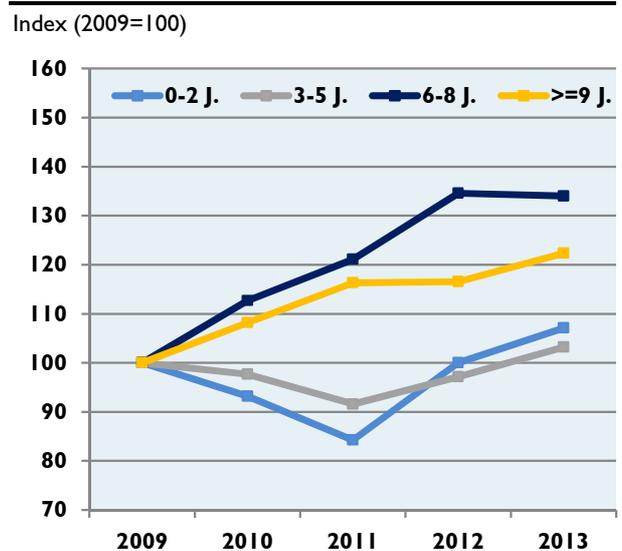


Quelle: UK Department of Transport, BCA, Creditreform Rating

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist seit 2009, als die Absatzzahlen mit 6,3 Mio. ein Tief markierten, in allen Alterssegmenten eine Belebung der Nachfrage feststellbar (siehe Abb. 12). Besonders stark fiel die Erholung des Pkw-Absatzes im Bereich der älteren Gebrauchtwagen aus. So stieg der Absatz von Autos, die älter als neun Jahre sind, seit 2009 um 22,3% auf 2,659 Mio. in 2013 an. Die Verkäufe in der Altersklasse 6-8 Jahre zogen sogar um mehr

als ein Drittel (34,0%) auf nun 1,984 Mio. Exemplare an. Weniger stark fielen die Zuwächse bei jungen Gebrauchtwagen aus. Hier kehrte das Wachstum erst in 2011 mit dem Rückenwind aus dem Neuwagen-Segment zurück, so dass die Zuwächse seit 2009 mit 3,2% (3-5 J.) sowie 7,1% (0-2 J.) eher moderat ausfallen.

Abb. 12: Entwicklung des Absatzes von Gebrauchtwagen nach Alter des Pkw



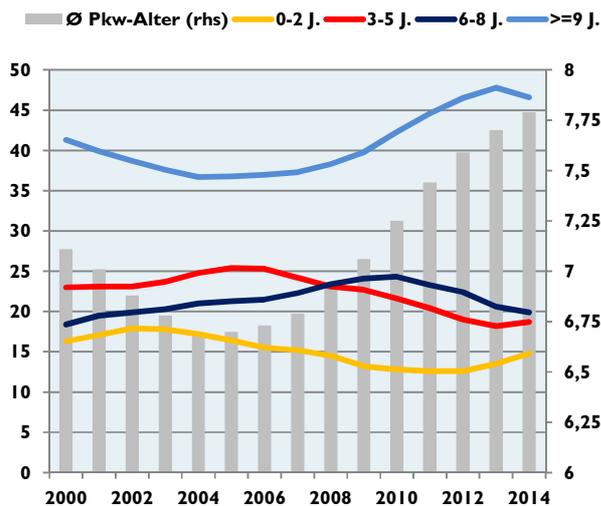
Quelle: BCA, Creditreform Rating

Auffallend ist zudem die zunehmende Alterung des gesamten Pkw-Bestandes. Im Durchschnitt waren die Autos auf den britischen Straßen in 2014 7,79 Jahre alt. Damit setzte sich die Alterung des Fahrzeugbestandes das zehnte Jahr in Folge fort (siehe Abb. 13). Seit 2007 (6,79 Jahre) ist der britische Pkw-Bestand somit im Durchschnitt ein Jahr gealtert. Verantwortlich für diese Entwicklung ist vor allem ein gestiegener Anteil an Autos, die älter als neun Jahre sind. In 2014 fiel beinahe jeder zweite Pkw (46,6%) in diese Kategorie, ein weiteres Fünftel (19,9%) des Pkw-Bestands waren zwischen sechs und acht Jahre alt – auch wenn in diesem Segment eine rückläufige Tendenz festzustellen ist. Als Grund für die zunehmende Alterung des Autobestandes lässt sich zum einen die Kaufzurückhaltung bei Neuwagen während der Finanzkrise an-

führen, zum anderen die seit einigen Jahren zu beobachtende Verschiebung der Nachfrage hin zu langlebigen Dieselmotoren (siehe Abb. 10).

Abb. 13: Verteilung des Pkw-Bestandes nach Alter

Angaben in Prozent, Pkw-Alter in Jahren



Quelle: BCA, Creditreform Rating

Bemerkenswert ist der Aufwärtstrend der durchschnittlichen Kaufpreise bei Gebrauchtwagen in UK. Auf Jahressicht belief sich der durchschnittliche Kaufpreis eines gebrauchten Pkw in 2014 auf 7.622 GBP. Dies entspricht einem Anstieg um 8,0% gegenüber dem Vorjahr, als es nur 7.056 GBP waren. Zur Orientierung: In den Jahren 2010 und 2011 betrug der durchschnittliche Kaufpreis lediglich 5.841 bzw. 5.919 GBP.

Dieser Trend hat sich im laufenden Jahr fortgesetzt (siehe Abb. 14). Zwar war im März 2015 ein Rückgang der Gebrauchtwagenpreise um 3,7% (gg. Vm.) auf durchschnittlich 7.524 GBP zu verzeichnen. Allerdings ist dieser Rückgang aufgrund von saisonalen Schwankungen des Pkw-Marktes nur bedingt aussagekräftig. So konnten die Preise im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,9% zulegen, wenn auch nicht mehr so stark wie noch im Februar (+6,6% gg. Vj.). Der Aufwärtstrend bei den Gebrauchtwagenpreisen sollte sich demzufolge mit

gebremster Dynamik und unter Schwankungen weiter fortsetzen.

Abb. 14: Durchschnittlicher Gebrauchtwagenwert in UK

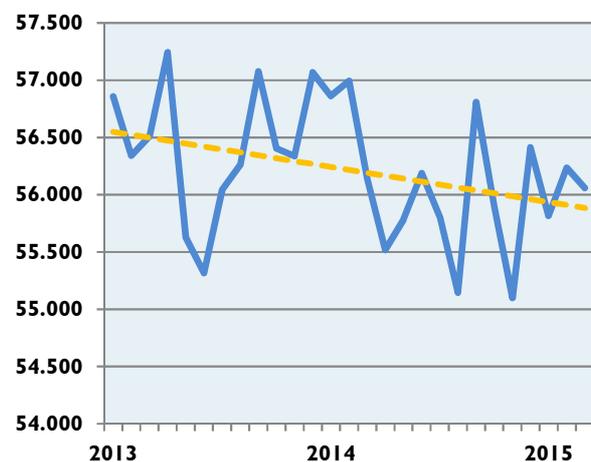
Angaben in GBP



Quelle: BCA, Creditreform Rating

Abb. 15: Durchschnittliche Laufleistung bei Gebrauchtwagenverkauf

Angaben in Meilen



Quelle: BCA, Creditreform Rating

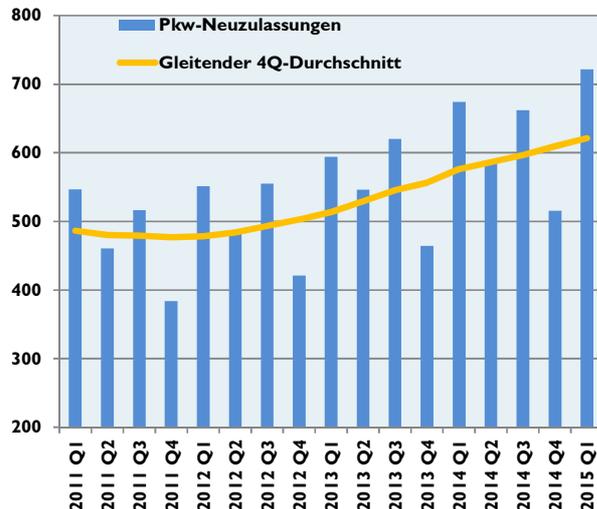
Eine Erklärung für die positive Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise der vergangenen Jahre liegt in der abnehmenden Laufleistung der gehandelten Gebrauchtwagen (siehe Abb. 15). Lag diese zu Beginn des Jahres 2013 bei durchschnittlich 56.858 Meilen, waren es zwei Jahre später lediglich 55.817

Meilen (Jan-2015) – ein Rückgang um 1,8%. Am aktuellen Rand im März ging die mittlere Laufleistung ebenfalls leicht zurück auf 56.059 Meilen (-0,3% gg Vm.). Zum Vergleich: Im Jahr 2010 wies ein Gebrauchtwagen noch eine durchschnittliche Laufleistung von 57.295 Meilen auf.

Harte wie weiche Daten sprechen für eine Fortsetzung der dynamischen Entwicklung des Pkw-Marktes. So deutet zum einen neben den in den Abschnitten 1 und 2 analysierten Rahmenbedingungen die anhaltend positive Entwicklung der Pkw-Neuzulassungszahlen auf eine weitere Ausweitung des Pkw-Absatzes hin (siehe Abb. 16). Der gleitende 4-Quartals-Durchschnitt, der die saisonalen Schwankungen des Pkw-Marktes glättet, ist seit Q1-2012 aufwärts gerichtet und signalisiert eine anhaltende Expansion der Pkw-Neuzulassungen. Im ersten Vierteljahr dieses Jahres lag die Zahl neu registrierter Autos mit einem Plus von 6,8% nochmals höher als im ersten Quartal 2014.

Abb. 16: Pkw-Neuzulassungen in UK

Angaben in Tsd.



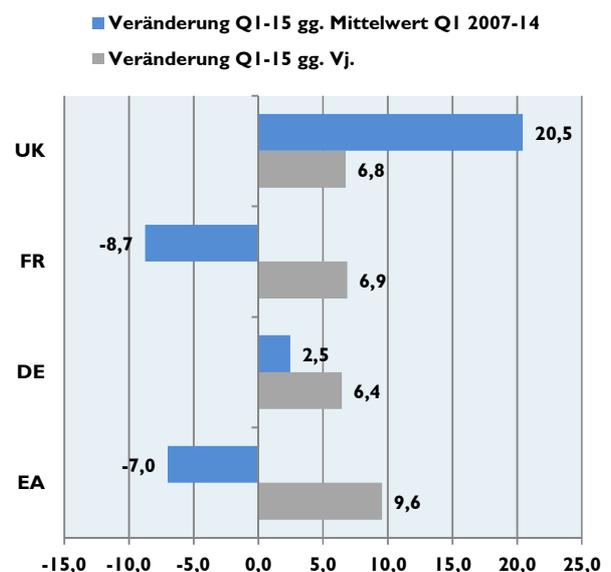
Quelle: UK Department for Transport, Creditreform Rating

Zwar ist der Pkw-Markt im Euroraum im Q1-2015 mit +9,6% deutlich kräftiger expandiert als in UK. Zu einem Großteil dürfte das starke Wachstum in der Währungsunion jedoch Aufholeffekten geschuldet sein, da sich die Zahl der Neuzulassungen

hier im langfristigen Vergleich nach wie vor auf niedrigem Niveau bewegt (siehe Abb. 17). Dies verdeutlicht ein Vergleich mit dem Q1-Mittelwert der Jahre 2007 bis 2014. Während die Neuzulassungszahlen im Euroraum mit -7,0% und noch stärker in Frankreich mit -8,7% merklich unter den langfristigen Vergleichswerten liegen, weist UK in Q1-2015 einen Wert von +20,5% aus, der deutlich oberhalb des langjährigen Mittels notiert. Auch am aktuellen Rand scheint sich die positive Entwicklung am UK-Automarkt weiter fortzusetzen. So wurden im Mai 2015 mit 198.706 Fahrzeugen bereits zum 39. Mal in Folge mehr neue Pkw zugelassen als im jeweiligen Vorjahresmonat.

Abb. 17: Europäischer Vergleich der Neuzulassungen in Q1-15

Angaben in %



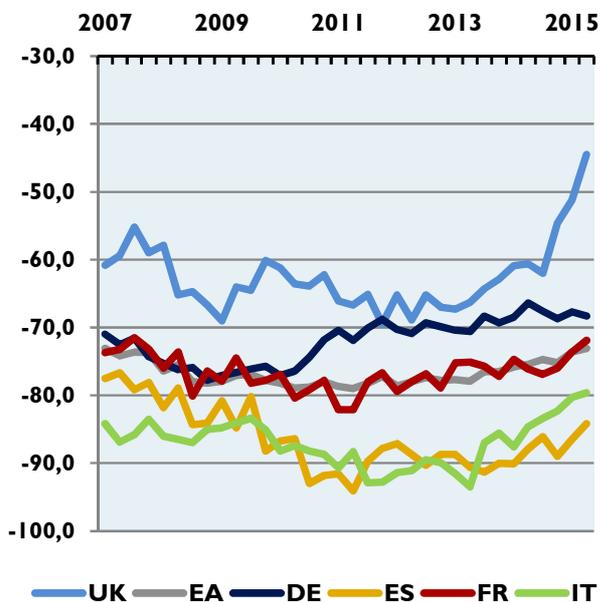
Quelle: ACEA, Creditreform Rating

Dass sich die weiteren Perspektiven für den Pkw-Markt in UK freundlich gestalten, legt zudem der von der EU Kommission veröffentlichte Frühindikator für die Pkw-Kaufneigung der privaten Verbraucher nahe (siehe Abb. 18). Während der Saldo im Vorquartal noch bei -51,2 Punkten und im zweiten Quartal 2014 bei lediglich -60,6 Punkten lag, betrug der Indikator für die Kaufneigung der Konsumenten im zweiten Quartal 2015 -44,5 Punkte.

Damit befindet sich der Indikator auf dem höchsten Stand seit dem dritten Quartal 1999. Der Indikator für die Absicht, in den kommenden zwölf Monaten einen Pkw zu kaufen, tendiert auch auf den wichtigsten kontinentaleuropäischen Märkten aufwärts, wenngleich die Aufwärtstendenz dort wesentlich schwächer ausfällt als in UK. Im Euroraum stieg der Indikator auf einen Saldo von -73,1 Punkten, verglichen mit -73,6 Punkten im ersten Quartal 2015.

Abb. 18: Kaufneigung für Pkws in Europa

Absicht in den kommenden 12 Monaten einen PKW zu kaufen, Saldo



Quelle: EU Kommission, Creditreform Rating

Über uns

Die Creditreform Rating AG ist als europäische Ratingagentur von der ESMA registriert. Wir sind Spezialisten für die Einschätzung von Kreditrisiken und bieten Dienstleistungen für Kapital- und Kreditgeber in Form von Ratings und Kreditservices. Creditreform Rating erstellt Ratings weltweit, die von Investoren in Europa im Rahmen ihrer Investitionsentscheidungen und zu regulatorischen Zwecken genutzt werden. Zudem nutzen Banken sowie Finanzunternehmen unsere Outsourcing-Lösungen für Kreditprozesse und stützen sich auf die Analyseergebnisse unserer Risikomanagement-Tools. Creditreform Rating ist Gesellschafter der European DataWarehouse GmbH und beurteilt strukturierte Finanzierungen in allen relevanten Bereichen. Kreditfonds in den Assetklassen Corporates, Immobilien und Infrastruktur sind Gegenstand unserer Ratings für institutionelle Investoren.