

# Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Halbleiterkrise prägt den Automarkt

8. November 2021



## Aktuelle Entwicklung

- Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie prägen auch im Jahr 2021 die Neuzulassungen von Personenwagen. Während sich in den Anfangsmonaten Januar und Februar noch die geltenden Restriktionen zur Eindämmung der Pandemie negativ auf die Immatrikulation von Neuwagen auswirkten, sind es seit Juli Lieferengpässe im Bereich der Halbleiter. Die Engpässe in der Lieferkette macht es den Autoherstellern unmöglich, genügend Neuwagen zu produzieren um die gesamte Nachfrage abzudecken. Bis September 2021 wurden kumuliert rund 180 Tausend Neuwagen immatrikuliert, was einem Zuwachs um +10.1 Prozent gegenüber dem tiefen Niveau von 2020 entspricht. Gegenüber dem Vorkrisenniveau 2019 liegen die Neuzulassungen immer noch 20.4 Prozent tiefer.
- Der Gebrauchtwagenmarkt ist zwar ebenfalls den pandemiebedingten Auswirkungen ausgesetzt und musste im Januar und Februar einen markanten Rückgang der Halterwechsel hinnehmen. Der Einbruch fiel aber deutlich geringer aus als im Neuwagenmarkt und die Erholung setzte markant schneller ein. Getrieben von der hohen Nachfrage aufgrund der Lieferschwierigkeiten im Neuwagenbereich wurden die Defizite aus den Anfangsmonaten im Jahresverlauf wettgemacht und die Zahl der Halterwechsel lag kumuliert bis September 2021 gar um 0.3 Prozent über dem Vorkrisenniveau von 2019.

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

- Die Schweizer Wirtschaft befindet sich seit dem Einbruch im ersten und vor allem zweiten Quartal 2020 auf einem steten Erholungspfad. Dank der hohen globalen Nachfrage liegen die Schweizer Güterexporte seit Jahresbeginn 2021 bereits wieder über dem Vorkrisenniveau. Auch der Schweizer Dienstleistungssektor hat sich deutlich erholt. Die gegenüber Anfang Juli wieder gestiegenen Fallzahlen und die nachlassende Dynamik in der globalen Industriekonjunktur bereiten allerdings einige Sorgenfalten. Auch dürften die aufgetretenen Lieferengpässe bei Vorleistungsgütern und Materialien das Wachstum noch für einige Monate limitieren.
- Insgesamt rechnet BAK Economics für das Jahr 2021 mit einem realen BIP-Wachstum von +3.3 Prozent (bereinigt um Sportgrossanlässe, 2020: -2.5%). Im Jahr 2022 ist mit einer weiteren kräftigen Expansion der Wirtschaft um 3.3 Prozent zu rechnen. Grund für den erneut ungewöhnlich hohen Zuwachs ist, dass sich ein Teil des bisher für den restlichen Jahresverlauf erwarteten Erholungspotenzials in das nächste Jahr verschiebt. Hierzu trägt auch bei, dass die aktuellen Kapazitätsengpässe im globalen Industriesektor im Jahr 2022 an Brisanz verlieren werden.

## Prognose für den Neuwagenmarkt

- In den verbleibenden Monaten dieses Jahres wird die Autoherstellung und damit auch die Anzahl an Neuzulassungen weiterhin durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleitern limitiert. Bis Ende des Jahres ist deshalb ein Rückfall leicht unter das bereits tiefe Vorjahresniveau zu erwarten. Wir prognostizieren fürs 2021 insgesamt 235 Tausend Immatrikulationen, was einer Abnahme um 0.7 Prozent gegenüber dem vergangenen Jahr und einer Verringerung um 24.5% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.
- Die Halbleiter-Krise dürfte auch das kommende Jahr 2022 prägen. Eine wesentliche Entspannung der Lieferknappheit ist erst Mitte des Jahres zu erwarten, wenn durch die Fertigstellung der ersten zusätzlichen Fabriken eine Ausweitung der Kapazität erreicht wird. BAK Economics prognostiziert deshalb für das Jahr 2022 insgesamt 261 Tausend Neuzulassungen. Das entspricht einem Wachstum von +11.0 Prozent.

## Prognose für den Gebrauchtwagenmarkt

- Der Gebrauchtwagenmarkt wird auch im weiteren Verlauf dieses Jahres von einem immer geringer werdenden Angebot und damit einhergehenden Preissteigerungen gezeichnet sein. Die hohe Nachfrage aufgrund den Lieferschwierigkeiten im Neuwagenbereich dürften den Markt aber stützen, weshalb wir von insgesamt rund 846 Tausend Handänderungen ausgehen (+2.4% gegenüber dem Vorjahr).
- Im kommenden Jahr prognostiziert BAK Economics einen leichten Rückgang der Halterwechsel um 1.2 Prozent auf 836 Tausend Handänderungen. Es ist zu erwarten, dass sich die Angebotsseite aufgrund der weiterhin tief bleibenden Anzahl an Neuzulassungen so weit ausdünn, dass es trotz hoher Nachfrage zu einer Reduktion der Halterwechsel kommt. Insbesondere bei Personen auf der Suche nach neueren Gebrauchtwagen dürfte der bestehende Markt nicht genügend valable Alternativen bieten.

## Prognose für das Werkstattgeschäft

- Im Werkstattgeschäft deuten die vorlaufenden Indikatoren auf eine Erholung hin. Sowohl die Mobilität, der Fahrzeugbestand, das durchschnittliche Fahrzeugalter, als auch die Preise für Ersatzteile sind gegenüber 2020 angestiegen. Wir gehen deshalb für das Jahr 2021 von einem Wachstum der Werkstattumsätze um +2.8 Prozent aus. Auch im 2022 dürften die Umsätze zunehmen (+2.0%).

## Développement actuel

- Les conséquences de la pandémie de COVID-19 continuent de marquer les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme en 2021. Alors qu'au cours des premiers mois de janvier et février, les restrictions mises en place pour endiguer la pandémie ont encore eu un impact négatif sur les immatriculations de voitures neuves, depuis juillet, ce sont les difficultés de livraison des semi-conducteurs qui posent problème. Les goulets d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement empêchent les constructeurs automobiles de produire suffisamment de voitures neuves pour couvrir toute la demande. En septembre 2021, environ 180 000 voitures neuves avaient été immatriculées en chiffres cumulés, soit une augmentation de +10.1 % par rapport au faible niveau de 2020. Les nouvelles immatriculations sont encore inférieures de 20.4 % au niveau d'avant la crise en 2019.
- Le marché des voitures d'occasion est certes également exposé aux effets de la pandémie et a subi un net recul du nombre de changements de propriétaires en janvier et février. Toutefois, l'effondrement a été beaucoup plus faible que sur le marché des voitures neuves et la reprise a été beaucoup plus rapide. Sous l'impulsion de la forte demande liée aux problèmes de livraison, les déficits des premiers mois ont été rattrapés dans le courant de l'année et, en septembre 2021, le nombre de changements de propriétaires était même supérieur de 0.3 % au niveau d'avant la crise de 2019.

## Conditions-cadres économiques

- Depuis l'effondrement du premier et surtout du deuxième trimestre 2020, l'économie suisse est sur la voie de la reprise. Grâce à la forte demande mondiale, les exportations suisses de marchandises dépassent à nouveau les niveaux d'avant la crise depuis le début de 2021. Le secteur suisse des services a également connu une reprise significative. Toutefois, la nouvelle augmentation du nombre de cas par rapport au début du mois de juillet et le ralentissement de la dynamique de la conjoncture industrielle mondiale suscitent quelques inquiétudes. Les problèmes de livraison des biens intermédiaires et des matériaux devraient également limiter la croissance pendant quelques mois encore.
- Dans l'ensemble, BAK Economics prévoit une croissance réelle du PIB de +3.3 % pour 2021 (avec ajustement lié aux grands événements sportifs, en 2020 : -2.5 %). En 2022, une nouvelle forte expansion de l'économie de 3.3 % est attendue. La raison de cette croissance à nouveau exceptionnellement élevée est qu'une partie du potentiel de reprise précédemment prévu pour le reste de l'année est reportée sur l'année prochaine. Un autre facteur contributif est que les problèmes de capacités actuels du secteur industriel mondial vont s'apaiser en 2022.

## Pronostic pour le marché des voitures neuves

- Au cours des derniers mois de cette année, la production automobile et donc le nombre de nouvelles immatriculations continueront d'être limités par la disponibilité restreinte des semi-conducteurs. D'ici la fin de l'année, il faut donc s'attendre à une baisse légèrement inférieure au niveau déjà faible de l'année précédente. Nous prévoyons un total de 235 mille immatriculations pour 2021, ce qui correspond à une diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente et à une réduction de 24,5 % par rapport à l'année 2019 d'avant la crise.
- La crise des semi-conducteurs devrait continuer à marquer l'année 2022. Un soulagement significatif des problèmes d'approvisionnement et de la pénurie qui en découle n'est pas attendu avant le milieu de l'année, lorsque l'achèvement des premières usines supplémentaires augmentera les capacités. BAK Economics prévoit donc un total de 261 000 nouvelles immatriculations pour 2022, soit une croissance de +11.0 %.

## Pronostic pour le marché des voitures d'occasion

- Le marché des voitures d'occasion continuera à se caractériser par une offre toujours plus réduite et des hausses de prix en résultant dans le courant de l'année. La forte demande induite par les problèmes de livraison dans le secteur des voitures neuves devrait soutenir le marché, C'est pourquoi nous tablons sur un total d'environ 846 000 changements de propriétaires (+2.4 % par rapport à l'année précédente).
- Pour l'année à venir, BAK Economics prévoit une légère baisse des changements de propriétaires de 1.2 % pour atteindre 836 000 changements de propriétaires. Il faut s'attendre à ce que l'offre s'épuise en raison du nombre toujours faible de nouvelles immatriculations, à tel point qu'il y aura une réduction des changements de propriétaires malgré l'importance de la demande. Les personnes qui recherchent des voitures d'occasion plus récentes ne trouvent notamment pas suffisamment d'alternatives valables sur le marché existant.

## Pronostic pour l'activité des ateliers

- Dans le domaine des ateliers, les premiers indicateurs pointent vers une reprise. La mobilité, le parc de véhicules, l'âge moyen des véhicules et les prix des pièces détachées ont tous augmenté par rapport à 2020. Nous prévoyons donc une croissance des chiffres d'affaires des ateliers de +2.8 % en 2021. Les chiffres d'affaires devraient également augmenter en 2022 (+2.0 %).

## Evoluzione attuale

- Le conseguenze della pandemia di COVID-19 si ripercuotono sulle nuove immatricolazioni anche nel 2021. Mentre nei primi mesi di gennaio e febbraio sono state le restrizioni ancora in vigore per contenere la pandemia ad avere un impatto negativo sull'immatricolazione di veicoli nuovi, dal mese di luglio la causa sono stati i problemi di fornitura nel campo dei semiconduttori. Le carenze nella catena di approvvigionamento fanno sì che le case costruttrici non riescano a produrre un numero sufficiente di auto nuove per soddisfare la domanda globale. Fino a settembre 2021 sono state immatricolate complessivamente circa 180 mila auto nuove, pari a una crescita del +10,1 per cento rispetto al basso livello del 2020. Rispetto al livello pre-crisi del 2019, le nuove immatricolazioni sono sempre ancora inferiori del 20,4 per cento.
- Anche il mercato dell'usato subisce le conseguenze causate dalla pandemia e nei mesi di gennaio e febbraio ha dovuto registrare un netto calo dei passaggi di proprietà. Il crollo è stato tuttavia nettamente meno rovinoso rispetto a quello del segmento delle auto nuove e la ripresa è stata molto più veloce. Trainati dalla forte domanda legata alle difficoltà di consegna del settore delle auto nuove, i deficit dei mesi iniziali sono stati compensati nel corso dell'anno e fino a settembre 2021 il numero dei passaggi di proprietà si è assestato addirittura a un più 0,3 per cento rispetto al livello pre-crisi del 2019.

## Condizioni quadro economiche

- Dopo il crollo del primo e soprattutto del secondo trimestre del 2020, l'economia svizzera ha imboccato una strada che profuma di ripresa. Grazie alla forte domanda globale, dall'inizio del 2021 le esportazioni di merci svizzere sono di nuovo tornate al di sopra del livello pre-crisi. Anche il settore terziario svizzero si è ripreso nettamente. Il nuovo aumento dei casi rispetto agli inizi di luglio e l'allentamento delle dinamiche nella congiuntura industriale globale sono tuttavia fonte di preoccupazione. Anche le difficoltà di fornitura delle materie prime e dei prodotti intermedi dovrebbero limitare la crescita ancora per alcuni mesi.
- Complessivamente, BAK Economics prevede per il 2021 una crescita reale del PIL di +3,3 punti percentuali (al netto dei grandi eventi sportivi, 2020: -2,5 %). Per il 2022 è prevista un'ulteriore massiccia espansione dell'economia del 3,3 per cento. Il motivo di questa crescita di nuovo insolitamente alta è il fatto che una parte del potenziale di ripresa sinora previsto per la restante parte dell'anno si sposterà nell'anno successivo. A questo si aggiunge inoltre il fatto che le attuali carenze di capacità nel settore industriale globale saranno meno dirompenti nel 2022.

## Previsioni per il segmento delle auto nuove

- Nei rimanenti mesi dell'anno corrente la ridotta disponibilità di semiconduttori limiterà la produzione di auto e quindi anche le nuove immatricolazioni. Sino a fine anno è da prevedere una ricaduta leggermente al di sotto del già basso livello dello scorso anno. Per il 2021 prevediamo complessivamente 235 mila immatricolazioni, pari a una crescita di 0,7 punti percentuali rispetto all'anno precedente e a un calo del 24,5 percento rispetto all'anno pre-crisi 2019.
- La crisi di semiconduttori dovrebbe influenzare anche il prossimo anno 2022. Un netto allentamento delle difficoltà di consegna è previsto solo alla metà dell'anno quando, grazie all'ultimazione delle prime fabbriche supplementari, si otterrà un aumento delle capacità produttive. Per l'anno 2022, BAK Economics prevede quindi complessivamente 261 mila nuove immatricolazioni, pari a una crescita di +11,0 punti percentuali.

## Previsioni per il segmento dell'usato

- Anche nella restante parte dell'anno il mercato dell'usato sarà caratterizzato da un'offerta sempre più bassa e quindi da un corrispondente aumento dei prezzi. L'alta domanda causata dalle difficoltà di consegna nel segmento delle auto nuove dovrebbe però sostenere il mercato. Per questo motivo prevediamo complessivamente circa 846 mila passaggi di proprietà (+2,4% rispetto all'anno precedente).
- Per il prossimo anno, BAK Economics prevede un lieve calo dell'1,2 percento, per un totale di 836 mila passaggi di proprietà. A causa del persistente basso numero di nuove immatricolazioni, l'offerta si sfoltirà fino a causare una riduzione dei passaggi di proprietà nonostante la forte domanda. In particolare, il mercato non sarà in grado di offrire un numero sufficiente di alternative valide a chi cerca auto usate più recenti.

## Previsioni per il settore delle autofficine

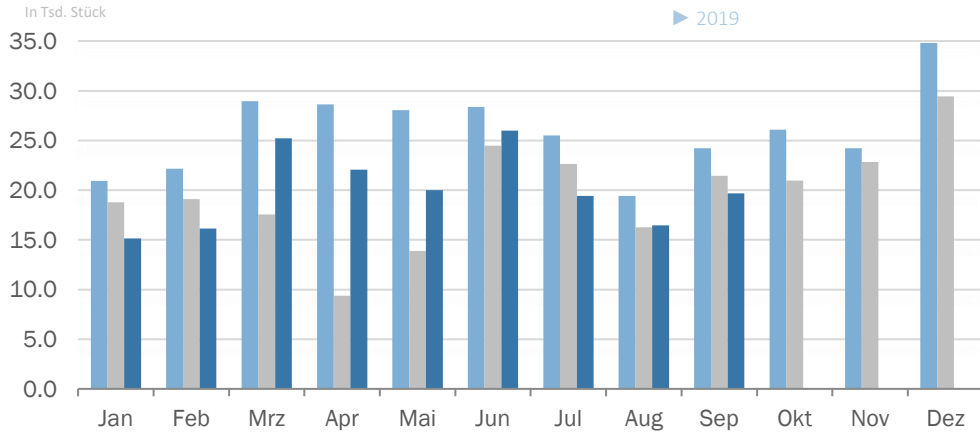
- Nel segmento delle autofficine, gli indicatori economici anticipati prevedono una ripresa. Tanto la mobilità, il parco circolante e l'età media dei veicoli, quanto i prezzi dei ricambi sono aumentati rispetto al 2020. Per l'anno 2021 prevediamo quindi una crescita del fatturato delle autofficine di +2,8 punti percentuali. Anche nel 2022 il fatturato dovrebbe aumentare (+2,0%).

1. Aktuelle Entwicklung: Neu zugelassene Personenwagen & Anzahl Halterwechsel
2. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
3. Neuzulassungen Personenwagen
4. Anzahl Halterwechsel Gebrauchtwagen
5. Werkstattumsatz
6. Preisentwicklung & Prognose

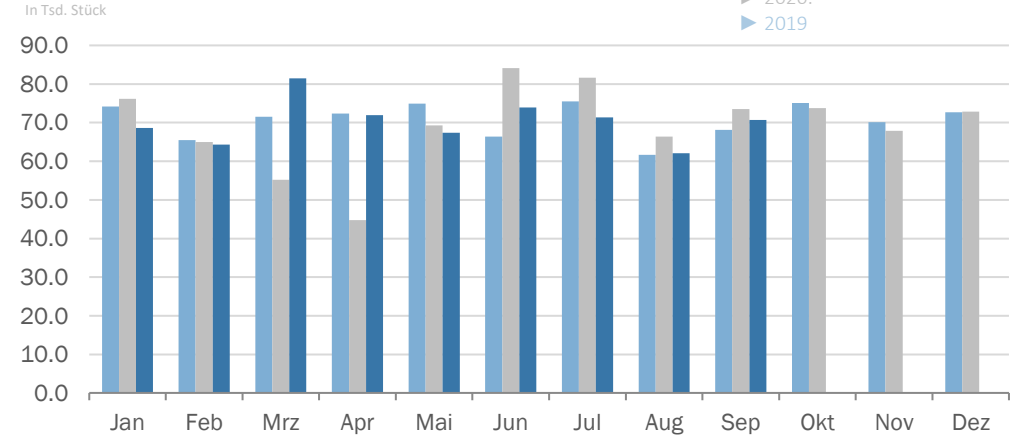


# Aktuelle Entwicklung: Neu zugelassene Personenwagen & Anzahl Halterwechsel

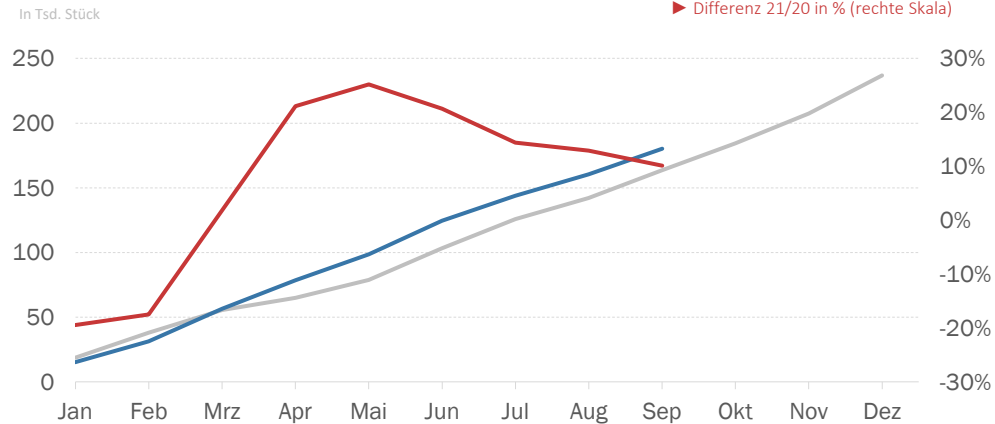
### Neuzulassungen Personenwagen nach Monat



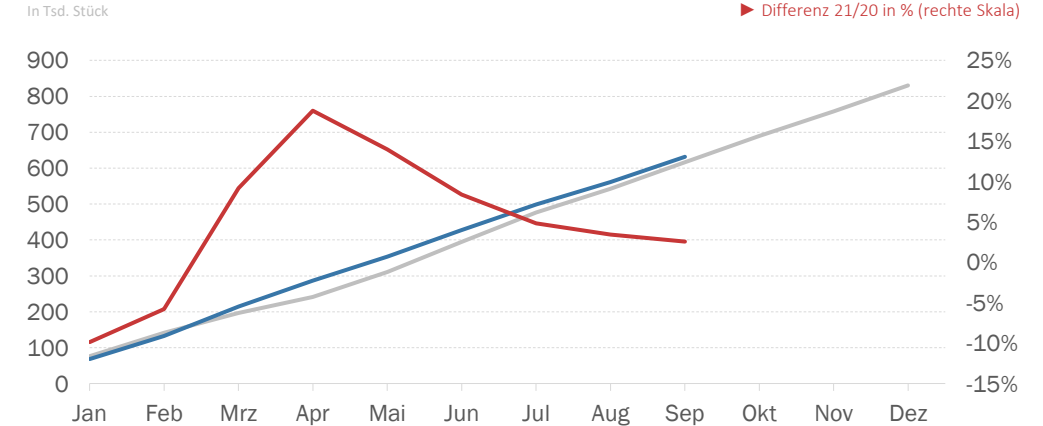
### Anzahl Halterwechsel nach Monat



### Neuzulassungen Personenwagen kumuliert



### Anzahl Halterwechsel kumuliert



## Neue Personenwagen

- Die Entwicklung der Neuzulassungen von Personenwagen ist auch im aktuellen Jahr stark vom Verlauf und den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. In den beiden Anfangsmonaten wurden aufgrund der in dieser Zeit geltenden strengen Restriktionen deutlich weniger Fahrzeuge immatrikuliert als in beiden Jahren zuvor. Die Differenz betrug gegenüber 2020 -6.6 Tausend und gegenüber 2019 -11.8 Tausend Fahrzeuge.
- Im März setzte dann zusammen mit den umfassenden gesetzlichen Lockerungen eine Phase der Erholung ein, in welcher der Neuwagenmarkt deutlich über dem Niveau des (vom Ausbruch der Pandemie geprägten) Vorjahres performte. Der Anstieg belief sich gegenüber 2020 von März bis Juni auf +43 Prozent (28 Tausend Fahrzeuge).
- Seit Juli wird die Erholung durch Lieferengpässe bei Vorleistungsgütern ausgebremst. Insbesondere die geringe Verfügbarkeit von Halbleitern verunmöglicht die Herstellung der gewohnten Stückzahl an Autos. Als Folge der angebotsseitigen Beschränkungen wurden von Juli bis September insgesamt rund 4.8 Tausend Neuwagen weniger immatrikuliert als in der betreffenden Zeitperiode im Jahr 2020.

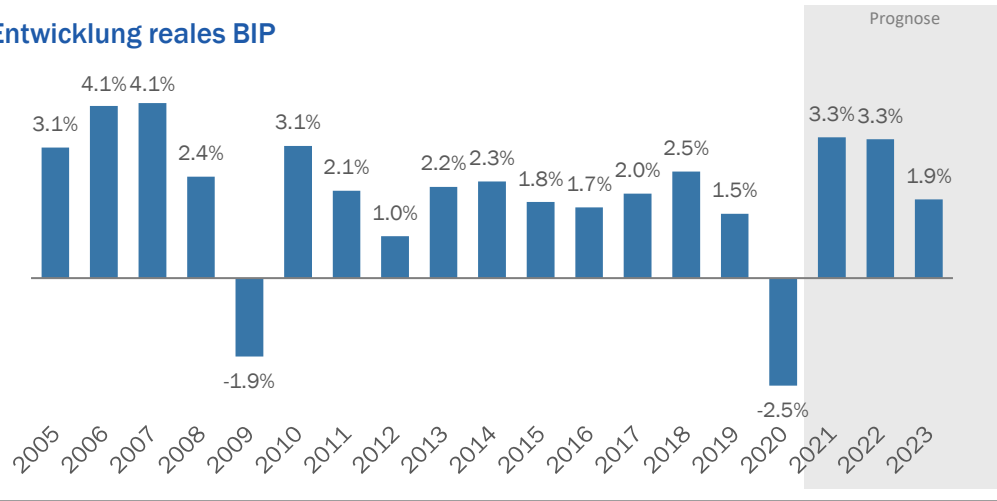
## Gebrauchtwagen-Markt

- Der Gebrauchtwagen-Markt verzeichnete zwar ebenfalls einen markanten Rückgang im Januar und Februar 2021 (die Handänderungen reduzierten sich im Vergleich zu 2020 um 5.8% und im Vergleich zu 2019 um 4.8%), der Einbruch fiel aber wesentlich geringer aus als im Neuwagenmarkt und die Erholung setzte deutlich schneller ein. Dank Nachholeffekten liegen die kumulierten Handänderungen des laufenden Jahres bereits wieder auf Vorkrisenniveau. Bis September 2021 wurden insgesamt rund 632 Tausend Halterwechsel registriert (2019: 630 Tsd.).
- Allerdings ist auch der Occasion-Markt weiterhin von den pandemiebedingten Herausforderungen tangiert. Die geringen Neu-Immatrikulationen der letzten 18 Monate haben das Angebot an Gebrauchtwagen deutlich reduziert. Gleichzeitig führten die langen Wartezeiten bei der Bestellung von Neuwagen zu einer markant gestiegenen Nachfrage. Als Folge davon sind die Preise für Gebrauchtwagen spürbar angestiegen.

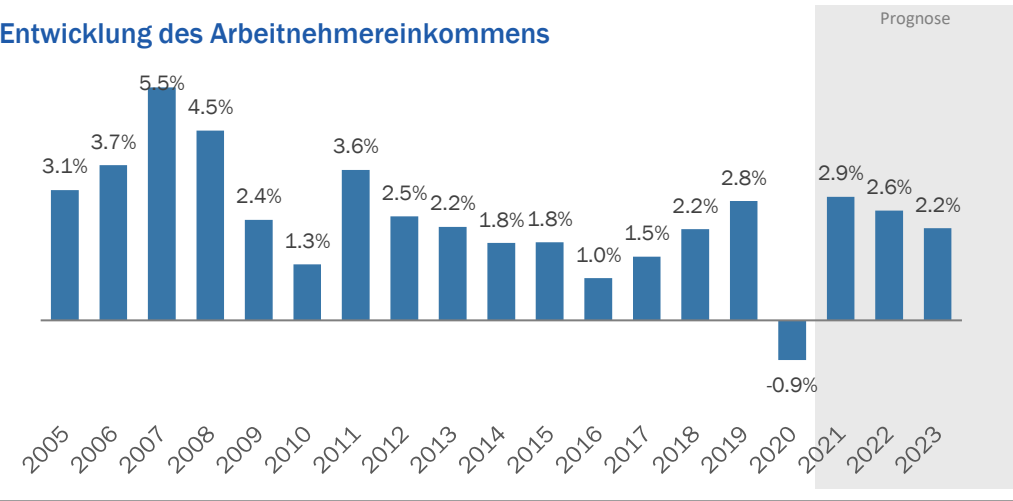
# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen



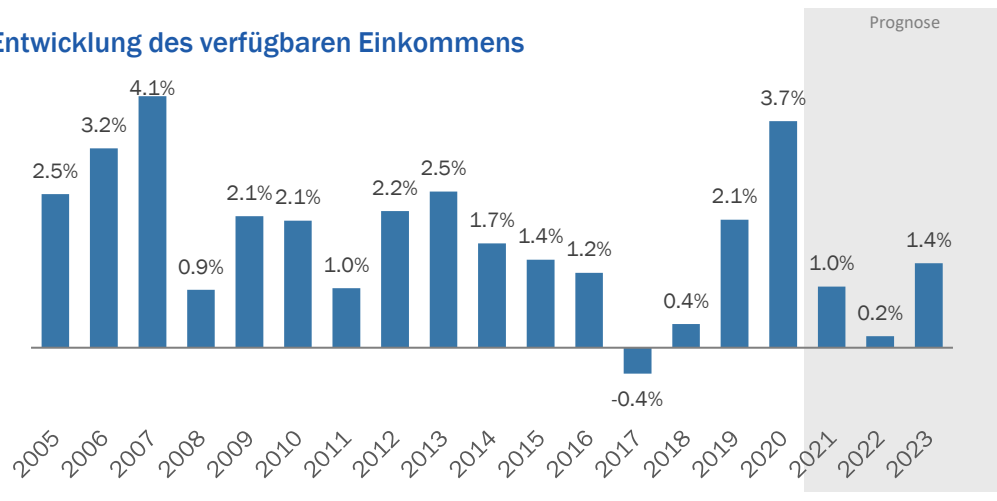
Entwicklung reales BIP



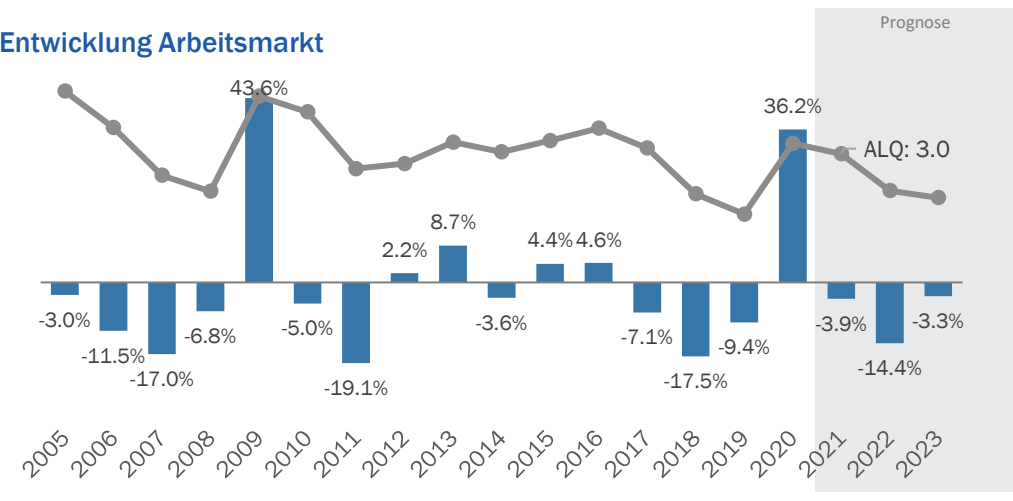
Entwicklung des Arbeitnehmereinkommens



Entwicklung des verfügbaren Einkommens



Entwicklung Arbeitsmarkt



## Wirtschaftsentwicklung

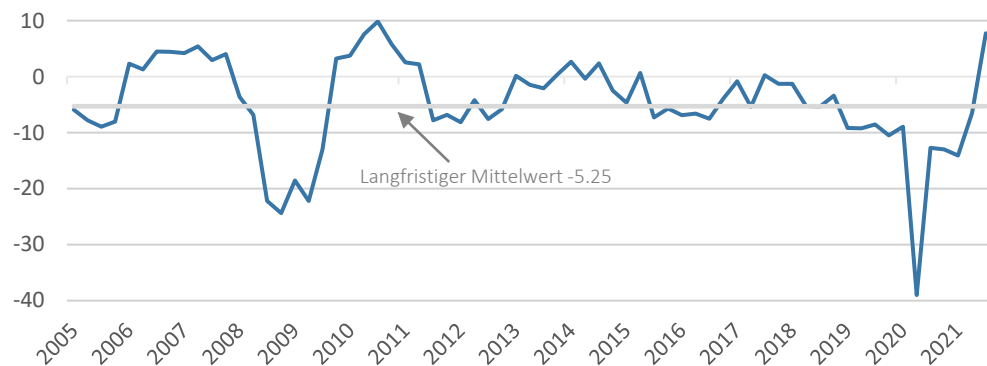
- Die Schweizer Wirtschaft hat in den letzten Monaten zu einer ausgeprägten Erholung zurückgefunden. Angetrieben von der regen globalen Nachfrage liegen die Güterexporte der Schweizer Industrie bereits wieder höher als vor der Krise. Nach den weitgehenden Öffnungsschritten hat sich auf den Sommer hin auch der Schweizer Dienstleistungssektor deutlich erholt.
- Bei den beiden Eckpfeilern des Erholungsprozesses gibt es jedoch Anlass für einige Sorgenfalten: Der Anstieg der Fallzahlen im August und der ersten Hälfte des Septembers zeigt, dass die Covid-19 Pandemie noch nicht überwunden ist. Zwar liegt der Fokus bei der Pandemiebekämpfung nun klar auf Instrumenten wie Impfungen und Zertifikaten und nicht mehr auf umfassenden kontaktbeschränkenden Eindämmungsmassnahmen. Für den Erholungsprozess vieler Dienstleistungsbereiche nimmt dennoch der Gegenwind wieder zu. Gleichzeitig hat die globale Industriekonjunktur an Dynamik verloren. Zwar zeigt die Nachfrageentwicklung hier ungebrochen nach oben. Die im Zuge der rasanten Erholung aufgetretenen Lieferengpässe bei Vorleistungsgütern und Materialien werden jedoch das Schweizer Wachstum noch für einige Monate limitieren. Für das Gesamtjahr 2021 rechnet BAK mit einem Wachstum des Schweizer Bruttoinlandsprodukts von +3.3 Prozent (bereinigt um Sportgrosse ereignisse, 2020: -2.5%).
- Für das Jahr 2022 erwartet BAK Economics im Zuge des weiter voranschreitenden Erholungsprozesses eine nochmals ungewöhnlich kräftige Expansion des Schweizer Bruttoinlandsprodukts von +3.3 Prozent. Hierzu trägt bei, dass die aktuellen Kapazitätsengpässe im globalen Industriesektor im Jahr 2022 an Brisanz verlieren werden und die Pandemie bedingten Einschränkungen weiter in den Hintergrund treten.

## Einkommen

- Nach negativen Impulsen durch die Verschärfungen der Corona-Massnahmen zu Beginn des Jahres, hat sich die Schweizer Arbeitsmarktsituation seit März 2021 sichtlich aufgehellt. Wie die seit Juni stark rückläufige Arbeitslosenquote andeutet, dürften sich die positiven Impulse im dritten Quartal weiter verstärkt haben. BAK Economics geht bis zum Jahresende 2021 von einem Rückgang der Arbeitslosenquote um 0.2 Prozentpunkte auf 2.7 Prozent aus. Damit liegt die Arbeitslosigkeit immer noch sichtbar höher als es vor der Krise der Fall war (rund 2.3%). Bis zum Jahresende 2022 wird ein weiterer Rückgang auf 2.5 Prozent erwartet.
- Mit der Arbeitsmarkterholung steigen auch die erwirtschafteten Einkommen wieder deutlich an (Arbeitnehmerentgelt 2021 + 2.9 %, nach -0.9 % im Jahr 2020). Bezogen auf die effektiv verfügbaren Einkommen fallen die Impulse jedoch wesentlich geringer aus (real +1% nach +3.7% im Jahr 2020). So wurde im vergangenen Jahr ein grosser Teil des Covid-19 bedingten Arbeitsausfalls durch soziale Transfers kompensiert. Hinzu kommt die höhere Inflation (+0.5% nach -0.7% im Jahr 2020).

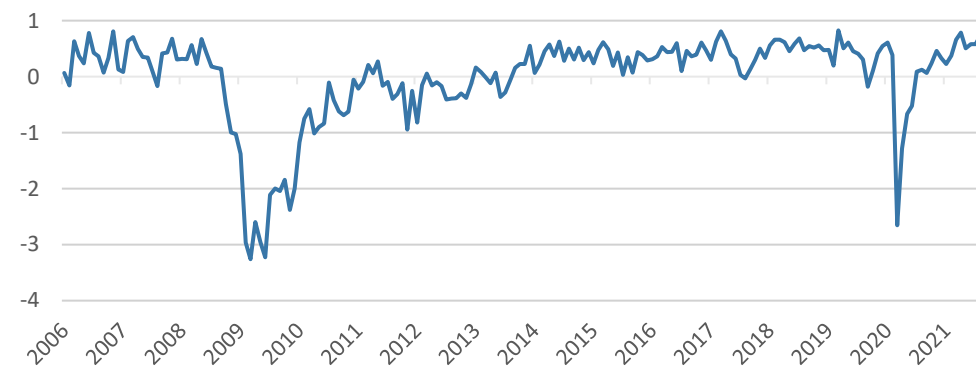
# Neuwagenmarkt: Aktuelle Indikatoren & Prognose

## Index der Konsumentenstimmung



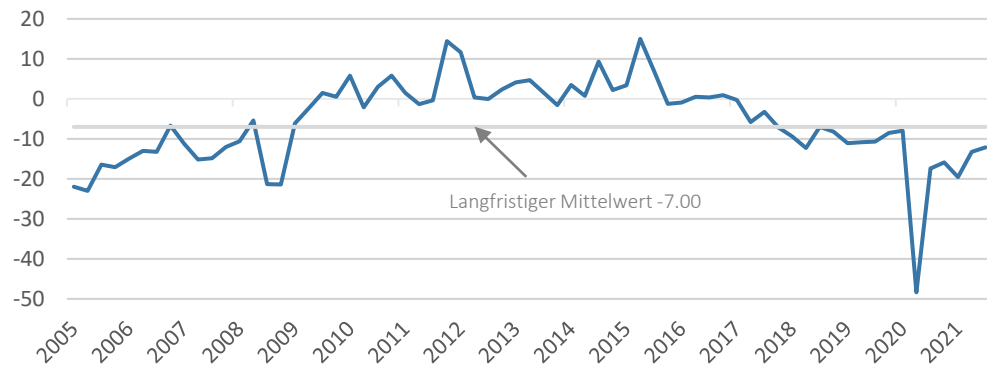
Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2021

## TrendEcon Indikator



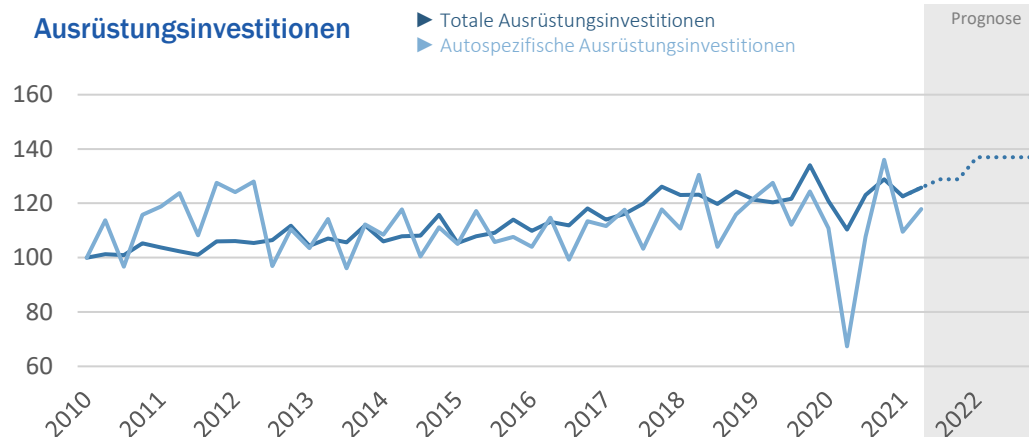
Quelle: BAK Economics, TrendEcon.org

## Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen



Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2021

## Ausrüstungsinvestitionen



Quelle: BAK Economics, BFS, SECO



## Index der Konsumentenstimmung

- Der Index der Konsumentenstimmung wird aus vier Teilindizes (u.a. dem separat aufgeführten Index zur Neigung zu grösseren Anschaffungen) gebildet und ist im Juli 2021 auf 8 Punkte geklettert. Damit notiert er deutlich über seinem langjährigen Mittelwert von -5.25 Punkten und ist so hoch wie seit Juli 2010 nicht mehr. Zum Anstieg haben wesentlich die Erwartungen zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung beigetragen, die sich in den letzten Monaten deutlich aufgehellt haben.

## Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen

- Der Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen hat sich zwar von seinem durch den Ausbruch der Corona-Pandemie verursachten Tief im April 2020 erholt, befindet sich mit einem Wert von -12 aber immer noch augenfällig unter dem langjährigen Mittelwert von -7. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass die Preisentwicklung aufgrund der anziehenden Inflationsraten merklich höher eingeschätzt wird, was sich negativ auf das Budget der Haushalte auswirkt.

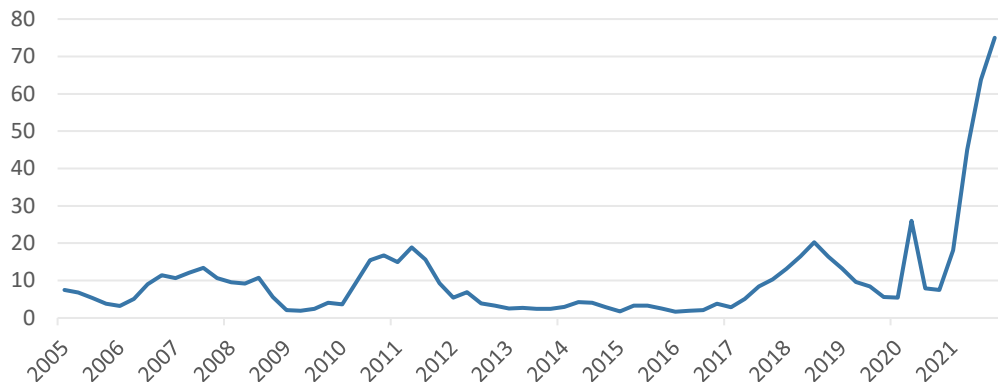
## TrendEcon Indikator

- Die TrendEcon Indikatoren sind von der ETH Konjunkturforschungsstelle (KOF) erhobene und auf Google-Suchen basierende, tägliche Wirtschaftsindikatoren. Sie ermöglichen es, wirtschaftliche Entwicklungen zeitnah zu erfassen und abzubilden. Die Grafik veranschaulicht die zeitliche Veränderung der «empfundenen wirtschaftlichen Situation» auf Monatsbasis von Januar 2006 bis Oktober 2021. Die Entwicklung der Werte zeigt auf, dass die wirtschaftliche Situation wieder sehr positiv wahrgenommen wird und die Empfindung wieder das Vorkrisenniveau erreicht hat.

## Ausrüstungsinvestitionen

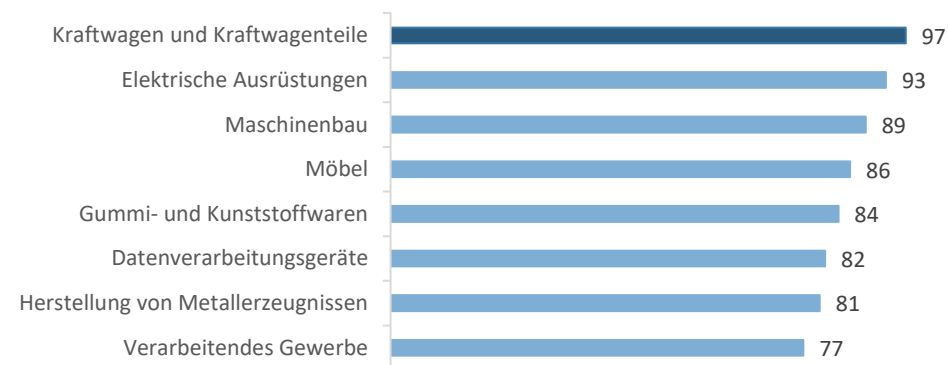
- Die Ausrüstungsinvestitionen sind ein guter Indikator für die Flottennachfrage. Wie sich in der indexierten Grafik (Q1 2010 = 100) zeigt, entwickelt sich nicht nur die private sondern auch die geschäftliche Nachfrage positiv. Im zweiten Quartal 2021 lagen die autospezifischen Ausrüstungsinvestitionen rund 75 Prozent über dem Vorjahresquartal.
- Für die gesamten Ausrüstungsinvestitionen rechnet BAK Economics im Jahr 2021 mit einem Anstieg um 4.8 Prozent. Im Jahr 2022 prognostizieren wir ein weiteres, starkes Wachstum um 6.4 Prozent.

## Knaptheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe



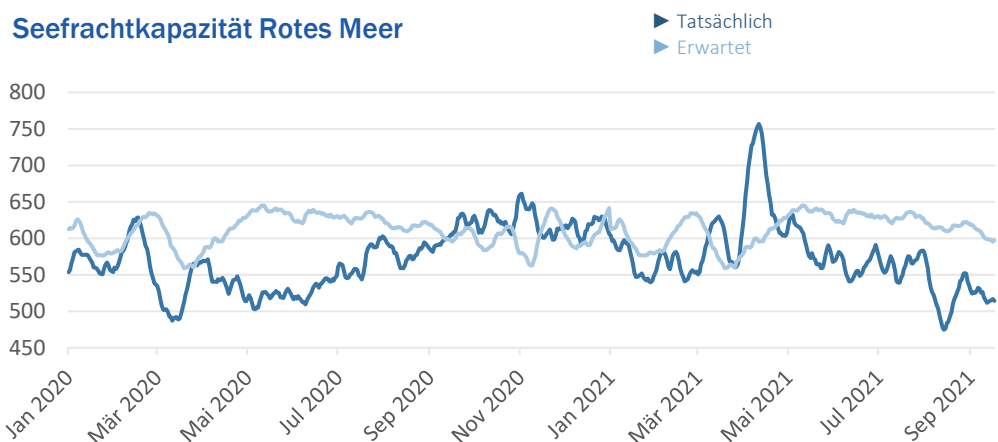
Quelle: BAK Economics, Ifo-Institut

## Anteil an Unternehmen mit Materialmangel



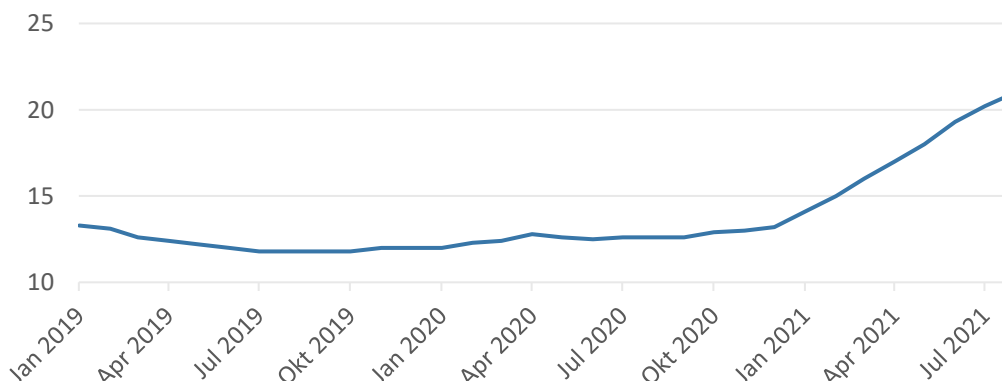
Quelle: BAK Economics, Ifo-Institut

## Seefrachtkapazität Rotes Meer



Quelle: BAK Economics, IWF Kiel

## Wartezeit für Halbleiter



Quelle: BAK Economics, Susquehanna Financial Group

## Knappheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe

- Die Grafik stellt über den Zeitverlauf dar, wie viele Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe in Deutschland unter Materialmangel leiden. Die regelmässig durchgeführte Umfrage des Ifo Instituts zeigt, dass sich der Anteil an Unternehmen im laufenden Jahr stark erhöht hat und im historischen Vergleich Rekordwerte erreicht wurden. Im September 2021 berichteten rund 77 Prozent der Industriefirmen über Engpässe und Probleme bei der Beschaffung von Vorprodukten und Rohstoffen.

## Anteil an Unternehmen mit Materialmangel

- Die Abbildung weist eine detaillierte Auswertung der Umfrage zur Knappheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe vom September 2021 aus. Die Resultate sind dabei auf Niveau ausgewählter Branchen dargestellt. Es zeigt sich, dass in der Automobilbranche (Kraftwagen und Kraftwagenteile) mit 97 Prozent fast alle befragten Unternehmen unter der Knappheit von Vorleistungsgütern leiden. Wesentlicher Grund für die Schwierigkeiten in der Autoindustrie ist die geringe Verfügbarkeit von Halbleitern.

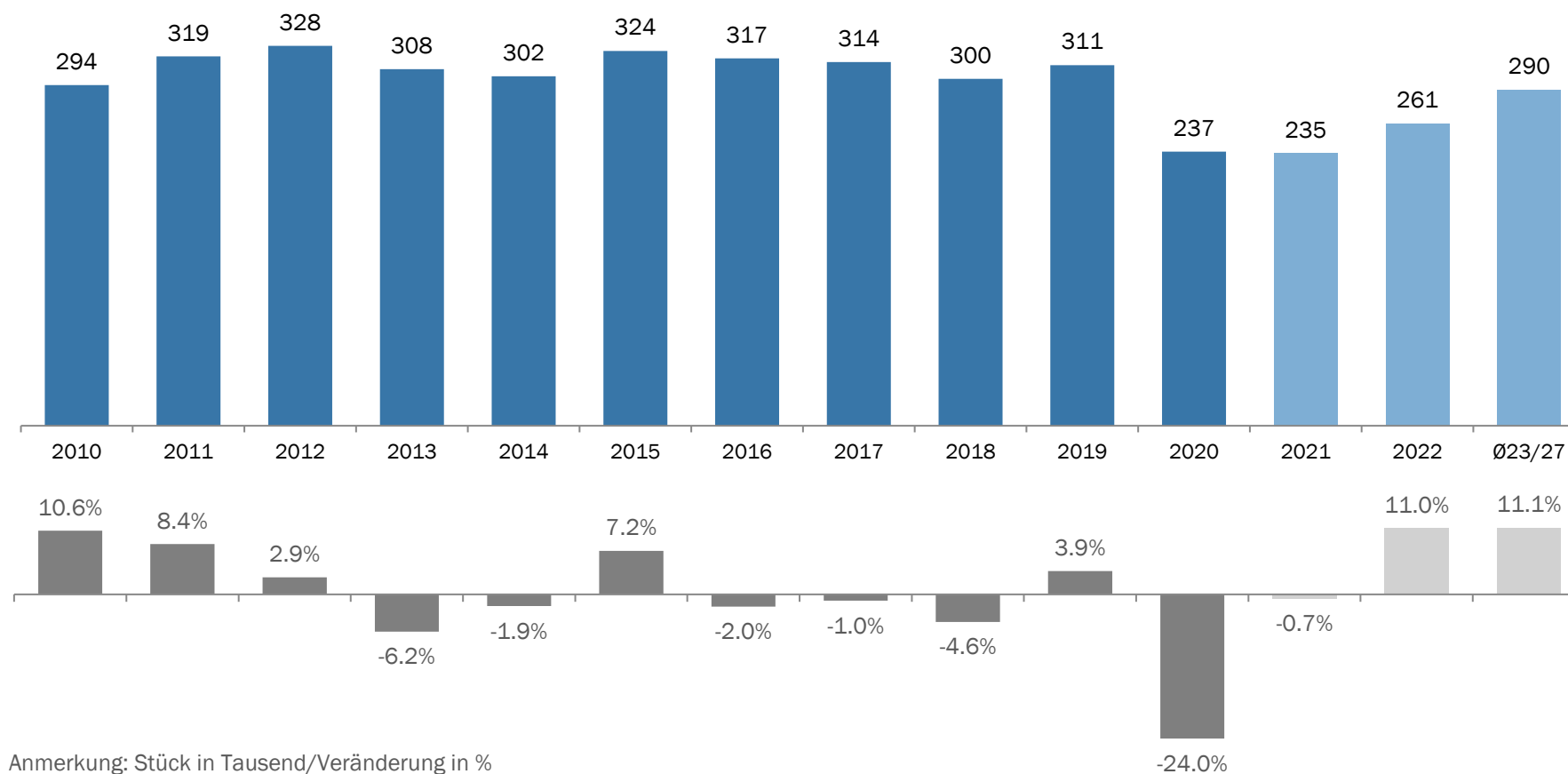
## Seefrachtkapazität Rotes Meer

- Die Grafik bildet die tägliche Seefrachtkapazität (in Tausend TEU) auf der Strecke durch das rote Meer, die wichtigste maritime Handelsroute zwischen China und Europa, ab. Der Gütertransport liegt zurzeit rund 20 Prozent unter dem erwarteten Niveau. Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass Verkehrsbehinderungen oder Hafenschliessungen meist erst Monate später im Importland spürbar werden. So führte beispielsweise die Schliessung des Hafens Yantian im Mai 2021 aufgrund eines Covid-Falls erst im September zu einem Rückgang des Frachtvolumens im roten Meer.

## Wartezeit für Halbleiter

- Das Diagramm illustriert die Zeit zwischen Bestellung und Lieferung eines Halbleiters. Die Wartedauer hat sich in den letzten Monat verdoppelt, von ungefähr 13 Wochen zu Beginn des Jahres auf rund 26 Wochen im September 2021. Die Halbleiterknappheit erschwert die wirtschaftliche Erholung von der Covid-19-Pandemie wesentlich, insbesondere für den Automobilsektor.

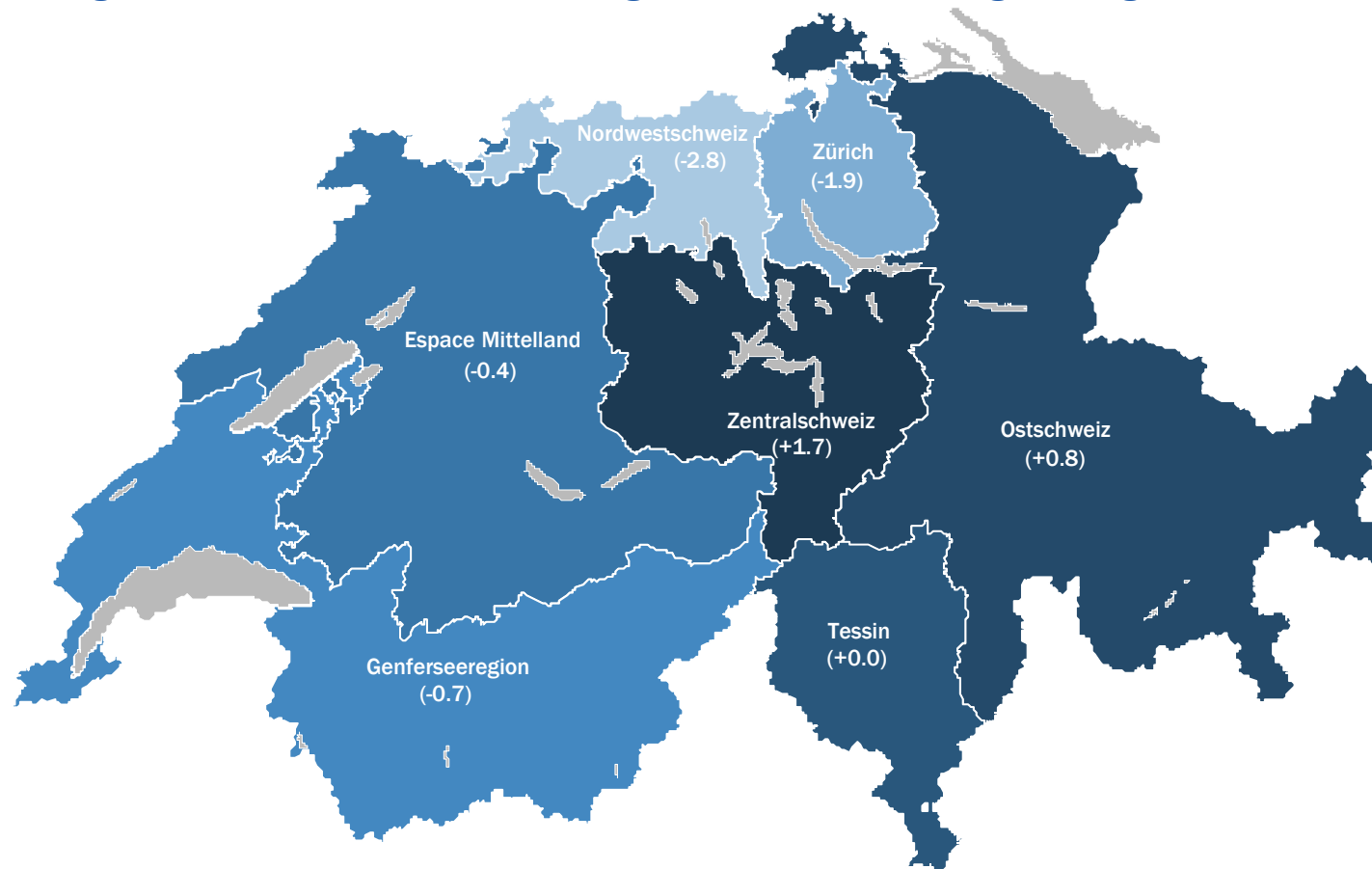
## Prognose zur Anzahl Neuzulassungen von Personenwagen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %  
Quelle: BAK Economics, ASTRA, auto-schweiz



## Prognose zur Anzahl Neuzulassungen von Personenwagen: Regionen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %  
Quelle: BAK Economics, ASTRA, auto-schweiz

## Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- Bis September 2021 entwickelten sich die Neuzulassungen kumuliert 10.1 Prozent über dem vom Ausbruch der Pandemie geprägten 2020, aber 20.4 Prozent unter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019.
- Der Verlauf des aktuellen Jahres kann dabei in drei Phasen unterteilt werden: In der ersten Phase (Januar bis Februar) dominierten die gesetzlichen Einschränkungen zur Bekämpfung der Covid-19 Pandemie und die Neuzulassungen lagen deutlich unter den Werten der beiden Vorjahre. In der zweiten, von den Aufhebungen der Restriktionen geprägten Phase (März bis Juni), setzte eine markante Erholung ein und es wurden deutlich mehr Personenwagen zugelassen als im Vorjahr. Die Erholung wurde allerdings in der dritten Phase (seit Juli) von Lieferschwierigkeiten im Bereich der Halbleiter ausgebremst und die Neuzulassungen fielen wieder deutlich unter das bereits schwache Vorjahresniveau zurück.
- Der weltweite und branchenübergreifende Mangel an Halbleiter hat dazu geführt, dass zurzeit praktisch sämtliche Autobauer nicht alle ihrer bestellten Fahrzeuge bauen und ausliefern können. Viele Autobauer haben deshalb angefangen die Produktion zu reduzieren, Kurzarbeit einzuführen und sich auf den Bau von margenstärkeren Modellen zu fokussieren. Für die Schweizer Autohändler und Konsumenten sind lange Wartezeiten und eine reduzierte Lieferung von Neuwagen die Folge.
- Die Gründe für die Halbleiterknappheit sind vielschichtig. Ein wesentlicher Grund ist, dass durch die Pandemie ein regelrechter Boom in der Heim- und Unterhaltungselektronik ausgelöst wurde, die ebenfalls stark auf Mikro-Chips angewiesen ist. Nach dem Schock der ersten Corona-Welle ist zudem die weltweite Nachfrage nach neuen Fahrzeugen rasant angestiegen, wobei viele Autohersteller zu Beginn der Krise noch Bestellungen für Halbleiter storniert haben. Zur erhöhten Nachfrage kamen in den vergangenen Monaten zusätzliche Probleme bei der Herstellung, verursacht beispielsweise durch den Brand einer grossen Fabrik im japanischen Hitachinaka oder Ausbrüche der Delta-Variante in Ländern wie Malaysia, Vietnam und den Philippinen, in denen die produzierten Halbleiter geschnitten und verpackt werden. In China kam es zudem zu temporären Stillständen von Häfen. Da der Neubau von Fabriken und die damit verbundene Ausweitung der Produktion rund 18-24 Monate dauert, ist ein schneller Ausweg aus der Krise nicht ersichtlich. Mit einer ersten, wesentlichen Entspannung ist erst Mitte des nächsten Jahres zu rechnen. Dann werden die Investitionen in neue Produktionsstätten, die vor ungefähr einem Jahr getätigt wurden, zu einer Kapazitätserhöhung führen.
- Materialknappheit besteht auch bei weiteren Vorprodukten, wie beispielsweise Stahl, Aluminium, Kupfer oder Kunststoffen. In diesen Bereichen hat der Mangel aber bisher vor allem zu Preissteigerungen und nur teilweise zu Verzögerungen in der Produktion geführt.

## Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- Im Gegensatz zur Angebotsseite, haben sich die nachfrageseitigen Perspektiven seit Ausbruch der Corona-Pandemie wieder deutlich aufgehellt. Haupttreiber hierfür ist die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz. Die Konsumentenstimmung der Privathaushalte ist gegen Ende des Vorjahres und im Verlaufe des aktuellen Jahres markant angestiegen. So dürfte auch der private Konsum im Jahr 2021 wieder deutlich anwachsen (+3.2%), wenn auch das Vorkrisenniveau noch nicht ganz erreicht wird. Im Hinblick auf grössere Anschaffungen ist aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf die zukünftige Entwicklung allerdings weiterhin ein leichtes Zögern festzustellen ist.
- Auch die Nachfrage im Bereich des Flottengeschäfts, auf das im Schweizer Markt ungefähr ein Drittel aller Neuzulassungen entfällt, hat sich stabilisiert. Nachdem viele Betriebe im Vorjahr die Nachfrage aufgrund finanzieller Schwierigkeiten und Unsicherheiten gedrosselt haben, zeigen die verfügbaren Indikatoren wieder deutlich in Richtung Erholung. Die Ausrüstungsinvestitionen für Fahrzeuge verzeichneten beispielsweise im zweiten Quartal des aktuellen Jahres ein Wachstum gegenüber dem Vorjahresquartal um +75 Prozent.
- Für die Marktentwicklung 2021 muss zudem berücksichtigt werden, dass es aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit von neuen Fahrzeugen gegen Ende des Jahres zu einer unterdurchschnittlichen Anzahl an Kurzzulassungen kommen dürfte. Im Dezember ist entsprechend mit einem spürbaren Minus gegenüber dem Vorjahr zu rechnen.
- Zusammengefasst prognostiziert BAK Economics für den Neuwagenmarkt im Jahr 2021 insgesamt 235 Tausend Fahrzeuge. Trotz stabiler Nachfrage dürften die verbleibenden Monate von den angebotsseitigen Restriktionen geprägt sein, weshalb das Gesamtniveau bis Ende des Jahres noch unter das bereits schwache Vorjahr fallen wird.
- Mit Blick auf die Regionen ist im aktuellen Jahr in der Zentralschweiz die positivste Entwicklung zu erwarten (+1.7%). Die Nachfrage erweist sich in dieser Region als überdurchschnittlich, wie bereits der verhältnismässig kleine Rückgang der Neuimmatrikulationen im vergangenen Jahr gezeigt hat.
- Die Entwicklung der Neuzulassungen im Jahr 2022 wird stark vom Zeitpunkt der Entschärfung bei den Lieferengpässen abhängen. Mit einer markanten Erholung ist allerdings erst Mitte des Jahres zu rechnen. Bis dahin werden sich die Immatrikulationen voraussichtlich klar unter dem Schnitt des Vorkrisenniveaus von 2019 entwickeln. Ein Teil der potentiell interessierten Käufer dürfte aufgrund der langen Lieferzeiten zudem vom Neuwagen-Markt auf den Occasionen-Markt ausweichen, was potentielle Nachholeffekte reduzieren wird. Mit der angebotsseitigen Entspannung dürfte der Neuwagenmarkt im zweiten Halbjahr aber allmählich an Fahrt gewinnen. Insgesamt gehen wir fürs Jahr 2022 von einem Wachstum der Neuimmatrikulationen um +11.0 Prozent auf 261 Tausend Fahrzeuge aus. Das Potential der Vorkrisenzeit dürfte erst 2024 wieder erreicht werden.

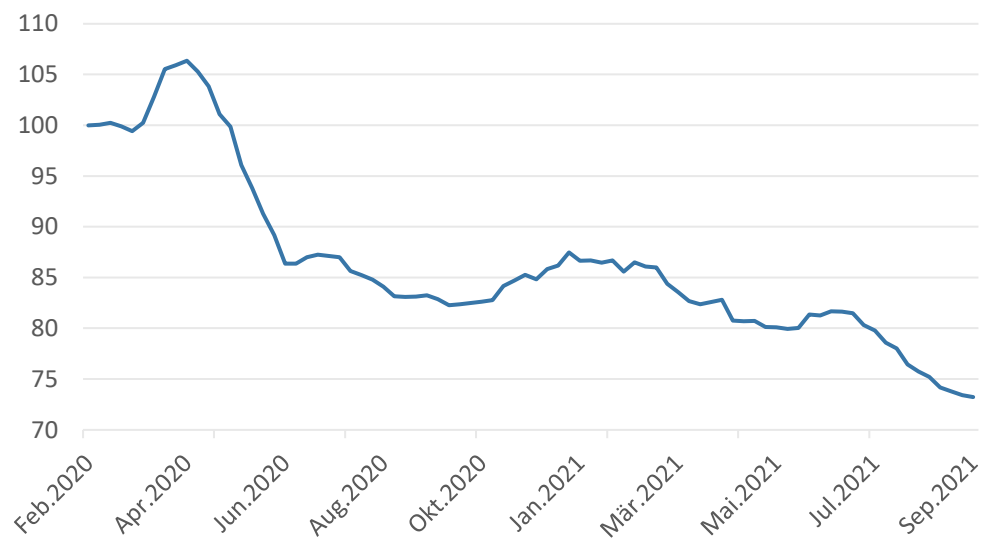
## Einschätzung der Prognoserisiken

- Trotz wirtschaftlicher Erholung und pandemiebezogener Lockerungsmassnahmen bleibt die aktuelle Situation im historischen Kontext schwer vergleichbar. Die Prognoserisiken und Unsicherheit sind damit weiterhin als hoch zu bewerten.
- Das wohl grösste Risiko besteht auf der Angebotsseite: Aufgrund der Komplexität der Lieferketten bleibt die Einschätzung, wann sich die Verfügbarkeit von Vorprodukten wie Halbleitern deutlich verbessert, mit einem Restrisiko verbunden. BAK Economics erwartet eine markante Erholung erst Mitte des kommenden Jahres, da dann die ersten Produktionsstätten zur Kapazitätserweiterung realisiert werden. Eine gänzliche Entspannung der Situation ist gar erst im Jahr 2023 absehbar. Sollten sich in der Produktion sowie in der Lieferung (beispielsweise weitere Schliessungen von chinesischen Häfen) aber Probleme ergeben, kann sich der Zeithorizont auch weiter in die Zukunft verschieben.
- Im Weiteren hat die Zunahme der Fallzahlen im August und der ersten Hälfte des Septembers gezeigt, dass die Covid-19 Pandemie noch nicht überwunden ist. Auch wenn der Fokus bei der Pandemiebekämpfung nun klar auf Instrumenten wie Impfungen und Zertifikaten und nicht mehr auf umfassenden kontaktbeschränkenden Eindämmungsmassnahmen liegt, bergen die winterlichen Monate und die wieder ansteigende Aufenthaltsdauer in Innenräumen ein gewisses Risiko.
- Die Ausgangslage für das Autogewerbe bleibt somit angespannt und die negativen Prognoserisiken sind als hoch einzuschätzen.



# Gebrauchtwagen-Markt: Aktuelle Indikatoren & Prognose

## Anzahl Börsenangebote



Quelle: BAK Economics, Eurotax

## Angebotstage der Börseninserate



Quelle: BAK Economics, Eurotax

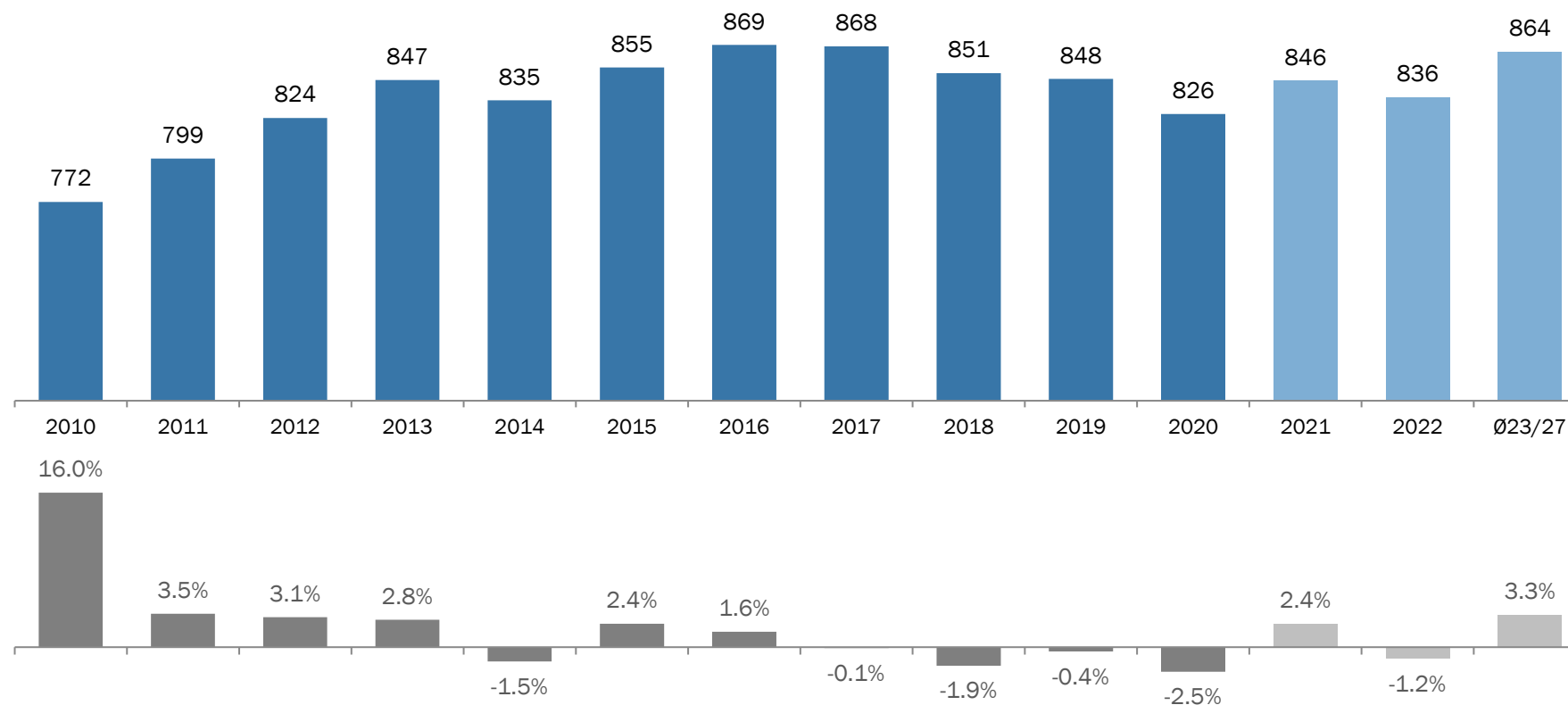
## Anzahl Börsenangebote

- Die Grafik stellt das indexierte Volumen an aktiven Inseraten auf dem Gebrauchtwagenmarkt über den Zeitverlauf dar. Die Statistik inkludiert gebrauchte Personenwagen bis zu einem Alter von 96 Monaten. Wie der Verlauf erkennen lässt, hat sich das Angebot seit Ausbruch der Corona-Pandemie kontinuierlich reduziert. Im September 2021 betrug die Anzahl an Inseraten noch rund 66 Prozent des Volumens vom Februar 2020.

## Angebotstage der Börseninserate

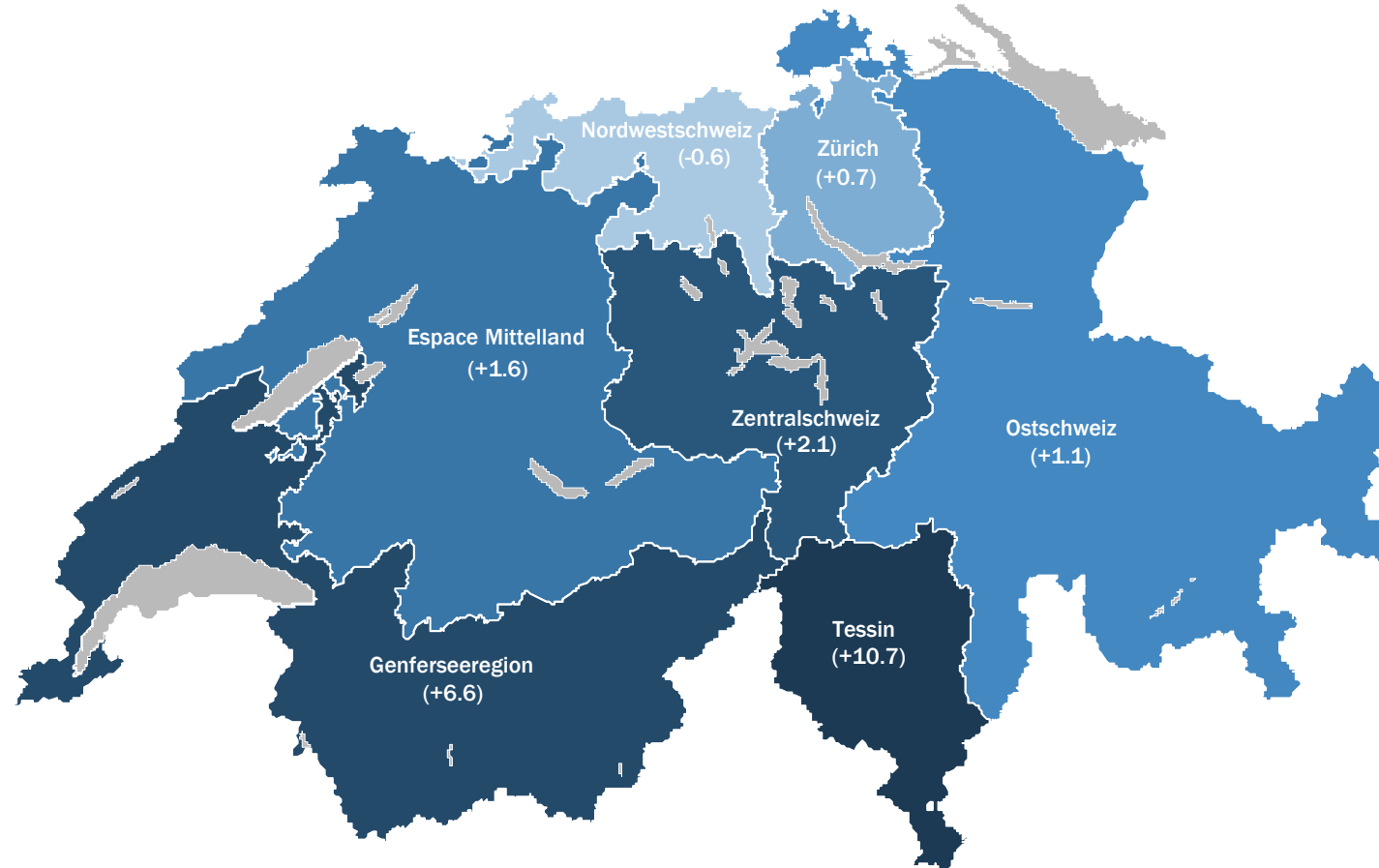
- Die Abbildung weist die durchschnittliche Angebotsdauer eines Inserates auf dem Gebrauchtwagenmarkt aus. Auch in dieser Statistik werden gebrauchte Personenwagen bis zu einem Alter von 96 Monaten erfasst. Nach einem kurzzeitigen Anstieg im April und März 2020 hat sich die Zeitperiode in der zweiten Hälfte des letzten Jahres stark reduziert. Seit Anfang dieses Jahres nimmt die Angebotsdauer aber wieder leicht zu. Nebst saisonalen Effekten dürfte der Anstieg auch durch die Ausdünnung des Marktes und damit durch eine teilweise fehlende Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage zu erklären sein. Insgesamt lag die Angebotsdauer im September 2021 aber immer noch deutlich unter dem Ausgangsniveau von Februar 2020.

## Prognose zur Anzahl Halterwechsel von Gebrauchtwagen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %  
Quelle: BAK Economics, Eurotax

## Prognose zur Anzahl Halterwechsel von Gebrauchtwagen: Regionen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %  
Quelle: BAK Economics, ASTRA, auto-schweiz

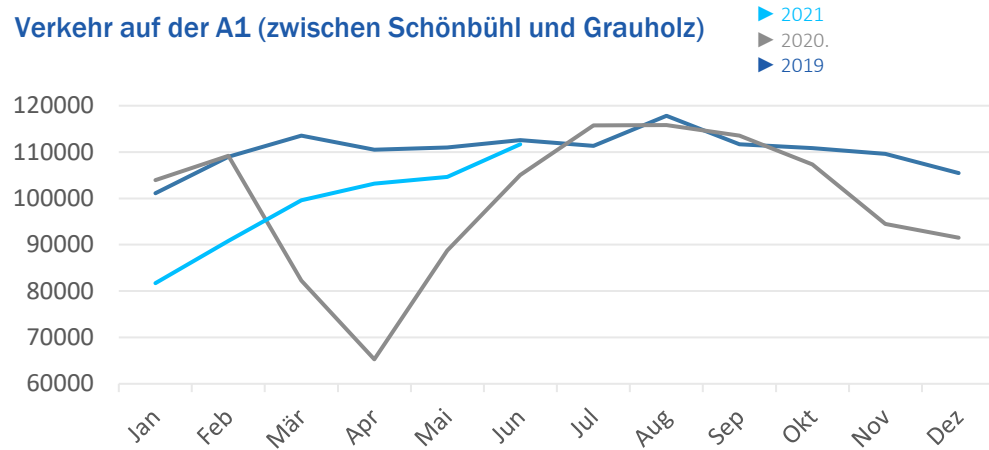


## Prognose der Halterwechsel von Gebrauchtwagen

- Der Gebrauchtwagenmarkt erwies sich im bisherigen Verlauf der Corona-Krise als resistenter als der Neuwagenmarkt. Dies zeigte sich auch während der Zeit der starken Restriktionen zu Beginn dieses Jahres. Zwar verzeichneten die Handänderungen im Januar und Februar 2021 einen markanten Rückgang (-5.8% gegenüber 2020, -4.8% gegenüber 2019), der Einbruch blieb allerdings deutlich unter jenem des Neuwagenmarktes. Im Weiteren fand der Gebrauchtwagenmarkt merklich schneller zum gewohnten Niveau zurück. Unter anderem dank starken Nachholeffekten im März stiegen die Handänderungen bis im September gar leicht über das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 (2021: 632 Tsd.; 2019: 630 Tsd.).
- Die Dynamik im Occasionshandel ist dabei geprägt von einer hohen Nachfrage und einem geringen Angebot sowie, als Konsequenz aus den ersten beiden Faktoren, einem starken Preisanstieg. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Anzahl an Börsenangeboten wieder, die sich seit April des letzten Jahres kontinuierlich reduziert hat.
- Gestützt wird die Entwicklung wesentlich durch die Herausforderungen im Neuwagenmarkt. So führt die geringere Anzahl an Neu-Immatrikulationen gezwungenermassen zu einem reduzierten Angebot im Gebrauchtwagenmarkt, da Käufer von Neuwagen aufgrund der Lieferverzögerungen länger an ihrem bisherigen Fahrzeug festhalten müssen. Im Weiteren führte die lange Wartezeit beim Kauf eines neuen Fahrzeuges zu einer teilweisen Verschiebung der Nachfrage hin zu gebrauchten Fahrzeugen.
- Für die verbleibenden Monate des Jahres 2021 erwarten wir eine ähnliche Dynamik wie im bisherigen Jahresverlauf. Weil die hohe Nachfrage das sich ausdünnende Angebot grösstenteils auffangen dürfte, prognostizieren wir fürs Jahr 2021 rund 846 Tausend Halterwechsel und somit ein Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um 2.4 Prozent und eine Abnahme gegenüber 2019 um 0.2 Prozent.
- Insbesondere in den Regionen Genfersee und Tessin sind im laufenden Jahr die grössten Zuwachsraten bei den Halterwechseln zu erwarten. Beide Regionen profitieren dabei von einem eher tiefen Vergleichsniveau, da die Handänderungen aufgrund den strengeren Restriktionen im vergangenen Jahr stärker rückläufig waren als in den übrigen Regionen.
- Im Jahr 2022 dürften sich die angebotsseitigen Schwierigkeiten akzentuieren und sich nicht nur im Preis, sondern auch in einer leicht reduzierten Anzahl an Halterwechseln widerspiegeln. Aus den Marktdaten lässt sich erkennen, dass die Nachfrage bereits seit längerem vom verbliebenen und noch bestehenden Angebot divergiert und die Angebotstage der Inserate kontinuierlich zunehmen. Insbesondere junge Gebrauchtwagen werden im kommenden Jahr nicht mehr in ausreichender Zahl vorhanden sein. Eine Entspannung ist erst Ende 2022 oder anfangs 2023 zu erwarten. Wir gehen deshalb fürs kommende Jahr von insgesamt 836 Tausend Halterwechseln aus, was einem Rückgang um 1.2 Prozent entspricht.

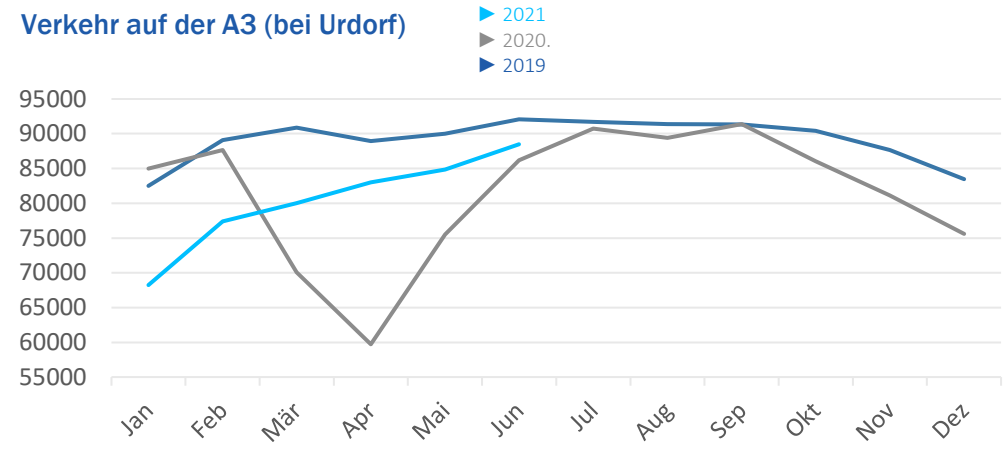
# Werkstattgeschäft: Aktuelle Indikatoren & Prognose

## Verkehr auf der A1 (zwischen Schönbühl und Grauholz)



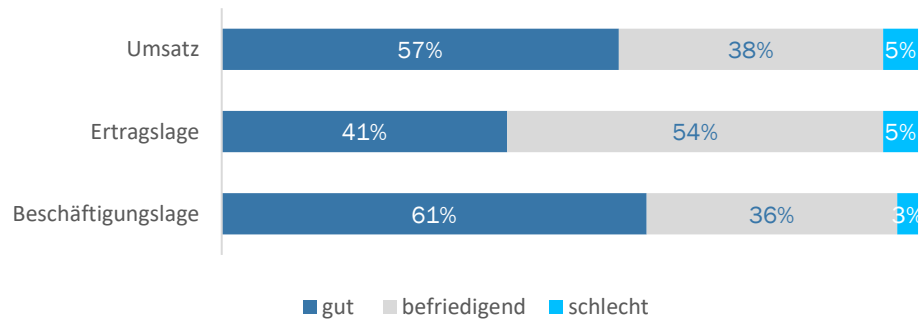
Quelle: BAK Economics, ASTRA

## Verkehr auf der A3 (bei Urdorf)



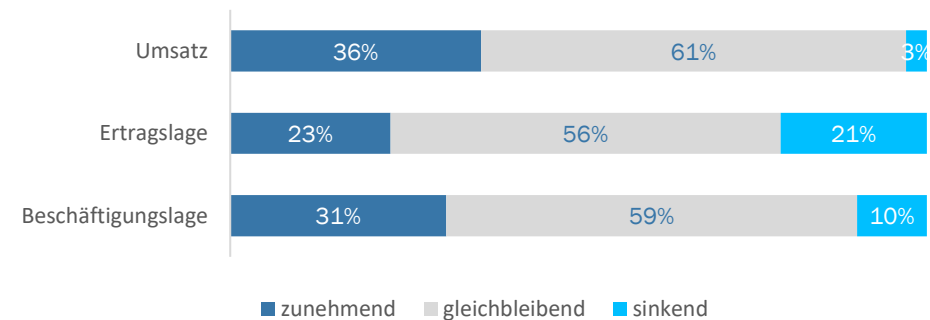
Quelle: BAK Economics, ASTRA

## Situations-Prognose SAA Juli 2021



Quelle: BAK Economics, SAA

## Trend-Prognose SAA Juli 2021: Q4



Quelle: BAK Economics, SAA

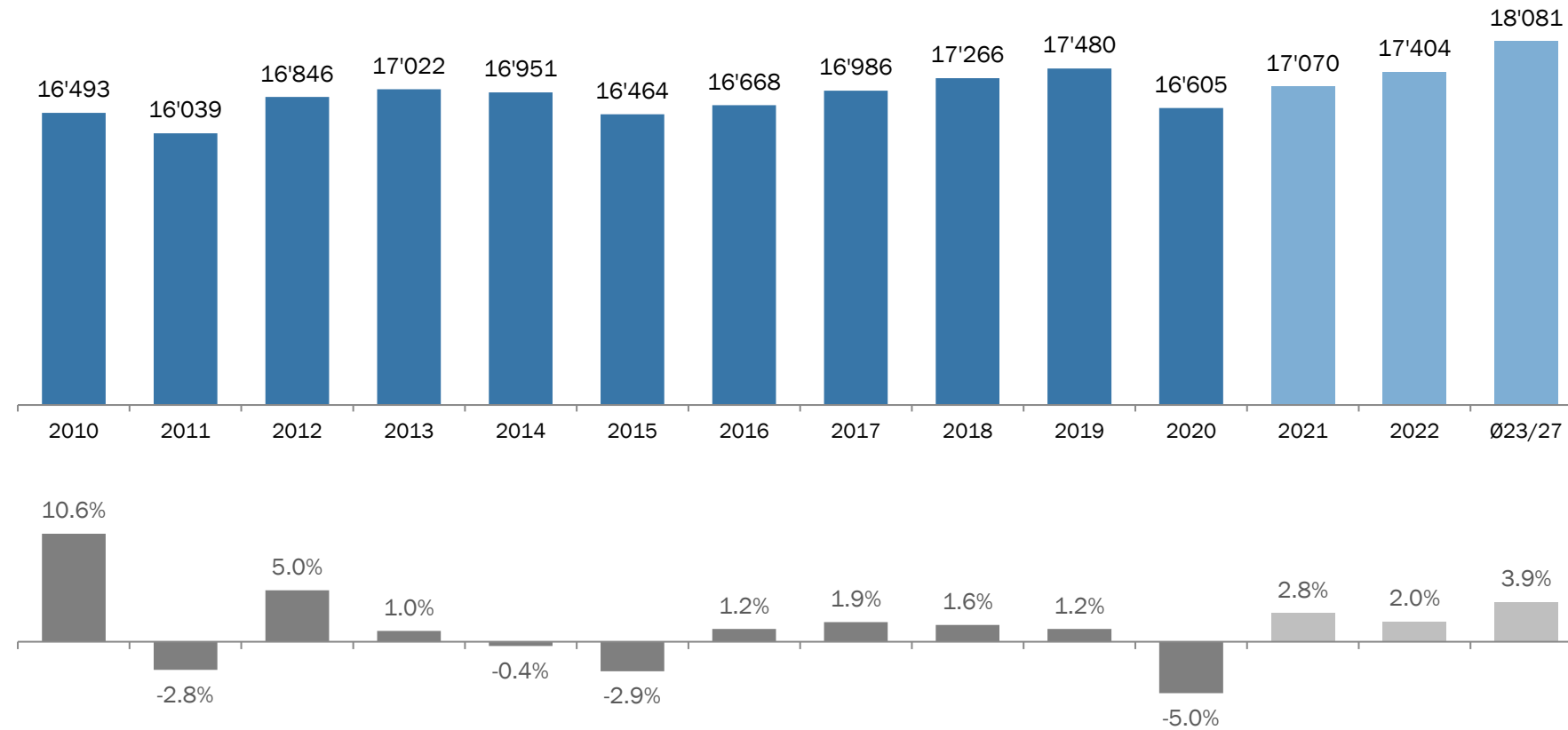
## Verkehrsdaten

- Die beiden oberen Grafiken zeigen für zwei Streckenabschnitte der Autobahnen A1 und A3 die monatlichen Durchschnitte des Tagesverkehrs. Es wird deutlich, dass die Mobilität zwar während der Zeit der strengen Restriktionen zu Beginn dieses Jahres eingeschränkt wurde, die Autonutzung aber insgesamt weniger stark reduziert wurde als noch im Frühling des vergangenen Jahres. Im Juni 2021 lag die Zahl der gemessenen Fahrzeuge wieder auf dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019.

## Umfrage des Verbandes Swiss Automotive Aftermarket (SAA)

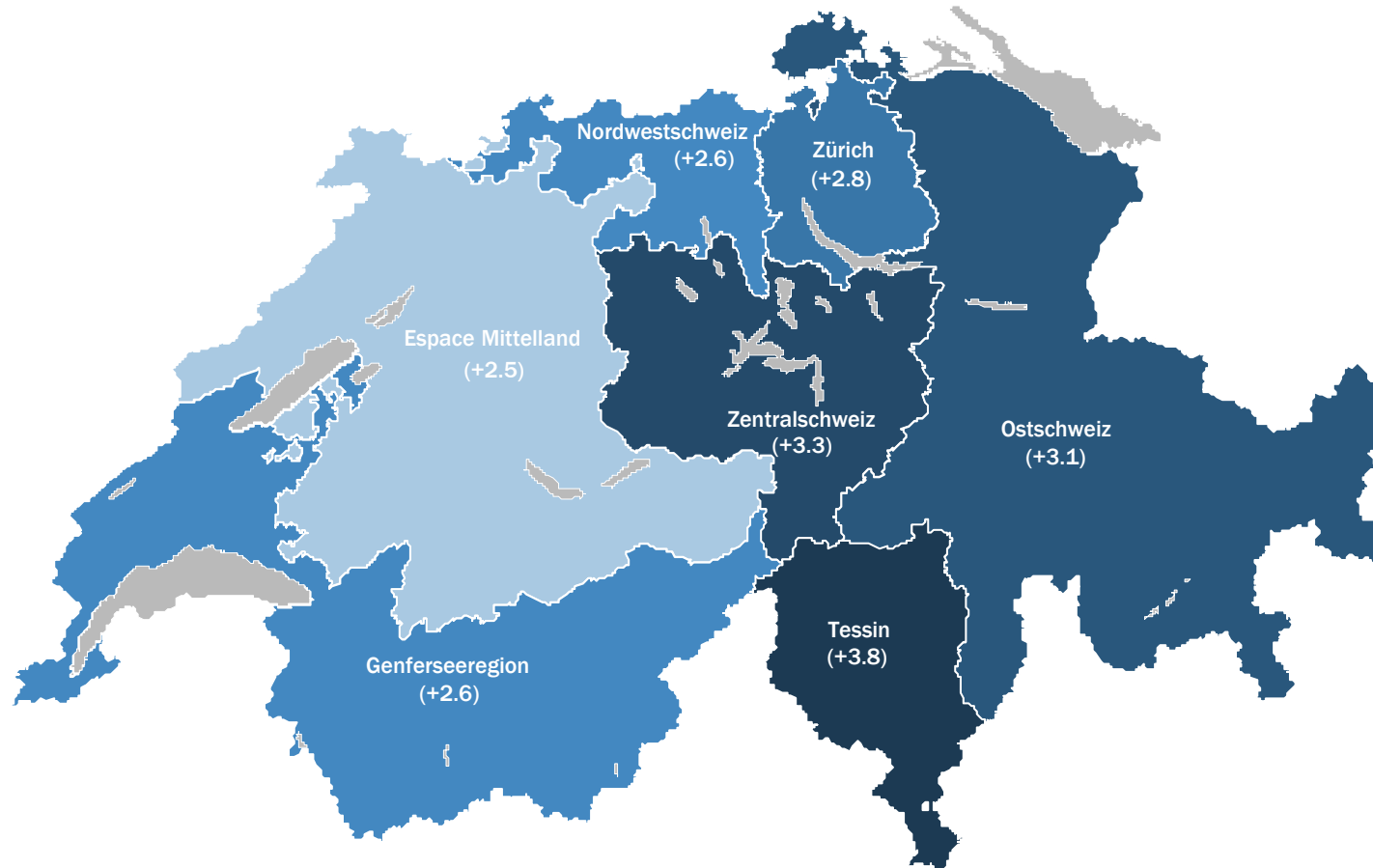
- Die beiden unteren Abbildung weisen die Resultate der vom Swiss Automotive Aftermarket, dem Verband der Garagenzulieferer, quartalsweise durchgeführten Umfrage aus. Für die Einschätzung im Juli 2021 zeigt sich, dass ein Grossteil der Mitglieder den Konjunkturverlauf der eigenen Branche entweder als gut oder zumindest befriedigend beschreibt. Für das vierte Quartal dieses Jahres geht die Mehrheit zudem von gleichbleibenden oder zunehmendem Aussichten in Bezug auf den Umsatz, die Ertrags- und die Beschäftigungslage aus. Im Vergleich zu den Umfragen des Vorjahres wird die gesamte Branchensituation somit markant positiver wahrgenommen.

## Prognose zur Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft



Anmerkung: in Mio. CHF  
Quelle: BAK Economics, ESTV

## Prognose zur Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft: Regionen



Anmerkung: Veränderung in % (2021 i.V. zu 2020)  
Quelle: BAK Economics

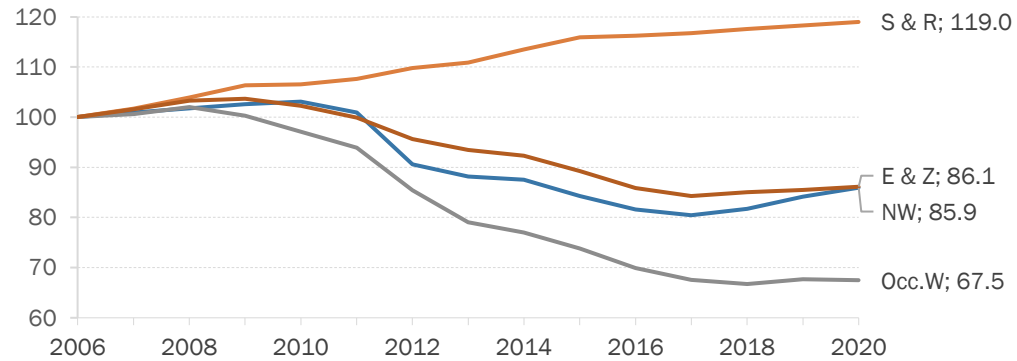


## Prognose der Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft

- Für die Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft liegen keine zwischenjährlichen Zahlen vor, umso schwieriger zeigt sich eine Einschätzung der aktuellen Entwicklung und umso höher fällt das Prognoserisiko aus. Die zur Verfügung stehenden, vorlaufenden Indikatoren deuten im aktuellen Jahr aber auf eine positive Entwicklung hin.
- Die Umfragen des Swiss Automotive Aftermarket, dem Verband der Garagenzulieferer, zeigen, dass sich die Zuliefererbranche vom Einbruch anfangs Jahr rasch erholt hat und die Mitglieder die Umsatzlage besser einschätzen als noch im Vorjahr.
- Die Kurzarbeit im Segment Autohandel- und Reparatur wurde im laufenden Jahr deutlich reduziert. Zwar kam es zu Beginn des Jahres nochmals zu einem leichten Anstieg, das Durchschnittsniveau liegt aber klar unter jenem des Vorjahres.
- Die Mobilität ist in den von den Restriktionen geprägten Monaten Januar und Februar 2021 deutlich weniger zurückgegangen als noch während des Lockdowns im Frühling 2020.
- Der Fahrzeugbestand hat sich im vergangenen Jahr weiter erhöht. Das Wachstum (+0.7%) war sogar noch höher als in den beiden Jahren zuvor.
- Die Zunahme des Bestandes kam trotz des massiven Einbruchs bei den Neuzulassungen zu Stande, weshalb in der Konsequenz das durchschnittliche Fahrzeugalter von 8.7 auf 9.0 Jahren angestiegen ist. Die Service-Intensität hat sich damit weiter erhöht.
- Die Preise für Ersatzteile und Zubehör haben am aktuellen Rand aufgrund der internationalen Lieferschwierigkeiten deutlich zugelegt (September 2021 im Vergleich zu August 2021: +1.6%). Auch die Preise von Service- und Reparaturarbeiten sind gemäss BFS im aktuellen Jahr gegenüber 2020 bisher um +1.3% angestiegen.
- Insgesamt prognostizieren wir für 2021 auch aufgrund des eher tiefen und krisengeprägten Vergleichsniveau von 2020 ein Umsatzwachstum im Werkstattgeschäft von 2.8 Prozent.
- Regional fällt bei der Entwicklung des Werkstattumsatzes insbesondere das Tessin auf, das nach einem starken Rückgang im Vorjahr von Nachholeffekten profitiert.
- Mit den weiterhin bestehenden Lieferschwierigkeiten von Neuwagen, der grossen Beliebtheit von Gebrauchtwagen und der damit zu erwartenden, längeren Besitzdauer von Fahrzeugen dürfte der Umsatz auch im 2022 zulegen. Wir gehen von einem Wachstum der Werkstattumsätze von +2.0 Prozent aus.

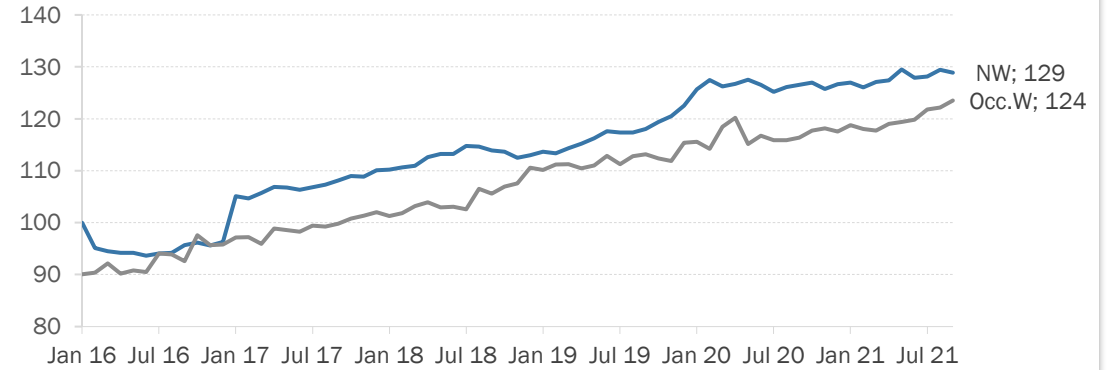
# Preisentwicklung & Prognose

Preisentwicklung gemäss LIK des BFS bis 2020



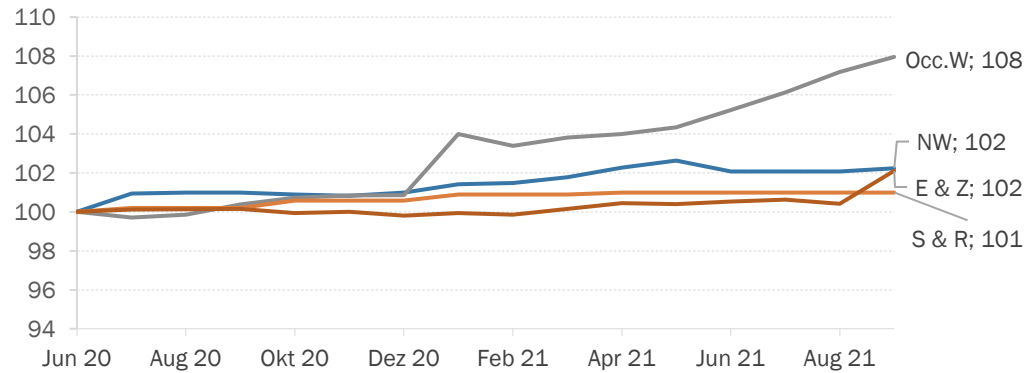
Quelle: BAK Economics, BFS  
S&R: Service & Reparatur; E&Z: Ersatzteile & Zubehör; NW: Neuwagen; Occ.W: Occasion-Wagen

Preisentwicklung (Durchschnittspreise) gemäss AutoScout24 Marktindex



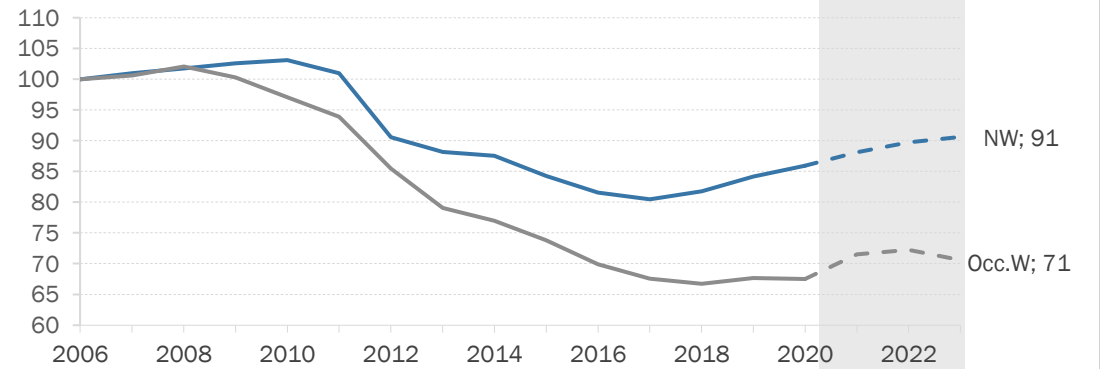
Quelle: BAK Economics, Autoscout24

Preisentwicklung LIK (BFS) Jun. 2020 – Sep. 2021



Quelle: BAK Economics, BFS

Prognose Preisentwicklung



Quelle: BAK Economics

## Prognose der Preisentwicklung

- Die Preise für Neuwagen entwickeln sich kontinuierlich aufwärts und lagen bis im September durchschnittlich 1.8 Prozent über dem Wert der gleichen Periode des Vorjahres.
- In den nächsten Monaten ist ein weiteres Wachstum zu erwarten, da das Angebot aufgrund der Lieferschwierigkeiten weiterhin knapp bleiben dürfte und die Autohändler dank der soliden Nachfrage einen gewissen Spielraum bei der Preissetzung besitzen.
- Insgesamt rechnen wir für das Gesamtjahr 2021 mit einem Anstieg des Preisniveaus um 2.6 Prozent. Für das Jahr 2022 gehen wir von einem weiteren Wachstum um 1.8 Prozent aus.
- Im Occasionsmarkt sind die Preise im aktuellen Jahr rasant angestiegen. Die hohe Nachfrage und das kleiner werdende Angebot haben das Niveau bis im September um durchschnittlich 4.6 Prozent gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres anwachsen lassen.
- Aufgrund der anhaltenden Angebotsproblematik dürften die Preise auch in den nächsten Monaten ansteigen. Wir erwarten für das Gesamtjahr 2021 eine Steigerung des durchschnittlichen Preisniveaus um 6.0 Prozent.
- Für das Jahr 2021 prognostizieren wir einen leichten Anstieg von 1.0 Prozent. Während im ersten Halbjahr noch mit einem etwas stärkeren Wachstum zu rechnen ist, dürfte sich die Dynamik zusammen mit den Lieferengpässen im zweiten Halbjahr allmählich entspannen.

## Kontakt



BAK Economics AG  
Güterstrasse 82  
4053 Basel

BAK Economics AG  
Zürichbergstrasse 21  
8032 Zürich

BAK Economics AG  
Via Cantonale 36  
6928 Manno



+41 61 279 97 00

+41 44 521 58 58

+41 91 291 58 58



[info@bak-economics.com](mailto:info@bak-economics.com)

[consult@bak-economics.com](mailto:consult@bak-economics.com)

[ufficio@bak-economics.com](mailto:ufficio@bak-economics.com)



[www.bak-economics.com](http://www.bak-economics.com)