Schwere Bürden für Genf

Ferdinand Dudenhöffer*

Das Klima in Genf ist frostig, um nicht zusagen bitterkalt. Da ist auf der einen Seite die weiter sinkende Beliebtheit von Automessen. Die großen Messen treten als eine Art analoge Dinosaurier in einer digitalen Welt auf. Wenn sie weiter bestehen wollen, müssen sie sich neu erfinden. Aber noch wichtiger ist die derzeitige Lage in der Autoindustrie. Die Corona-Virus Epidemie lähmt den wichtigsten Automarkt der Welt, China. Die Gefahr, dass sich der Corona-Virus auch in anderen Ländern ausbreitet, wie Japan, Südkorea, Italien oder Iran ist nicht klein. Bereits jetzt ist erkennbar, dass nach heutiger Einschätzung mindestens 1,5 Millionen Fahrzeugverkäufe in China fehlen werden. Die weltwirtschaftliche Lage und die Situation in der Autoindustrie sind von hohen Risiken gekennzeichnet.

Automessen weiter im Sinkflug

Mit Genf setzt sich der Sinkflug der großen Automessen fort. Die IAA sucht verzweifelt ein neues Konzept und hat ihren Traditionsstandort Frankfurt bereits aufgegeben. Tokio, Paris, Detroit, … mit Ausnahme von China leiden alle an hohem Attraktivitätsverlust. Und Beijing für 2020 ist zunächst verschoben wegen der großen Unsicherheiten durch Covid-19.

Dabei hätte für Genf alles so schön laufen können. Die Elektromobilität startet dieses Jahr in Europa durch. Die EU-Vorgaben für den CO2-Ausstoß von Neuwagen von 95 Gramm/km, die Umweltprämie von 6.000 Euro für vollelektrische Neuwagen in Deutschland, CO2-Steuern, die Dieselkraftstoff in Deutschland um 9 Cent pro Liter verteuern im Jahr 2021 verteuern und bis 2025 auf 20 Cent pro Liter ansteigen, neue, hochskalierte Elektroautos auf eigenen Plattformen, wie der VW ID 3, und eine ganze Reihe neuer Elektroautos, wie der Peugeot 208 mit seinen Brüdern, dem Opel Corsa und dem Citroen-Kompakten, bereiten dem Elektroauto den Weg. Hinzu kommen ehrgeizige Verkaufsvorgaben für die Händler der Peugeot-Citroen-Opel-Organisation für Elektroautos. Acht Prozent müssen die Händler als Elektroautos bei Peugeot in Deutschland verkaufen, sonst wird der Bonus gekappt.

Es ist Druck auf dem Verkaufs-Kessel für Elektroautos. Nichts wäre besser als eine funktionierende Großveranstaltung, um die „Pferde zum Saufen“ zu bringen, die Autokäufer vom Elektroauto zu begeistern. Genf hätte den großen Startschuss für den Hochlauf der Elektromobilität geben können.

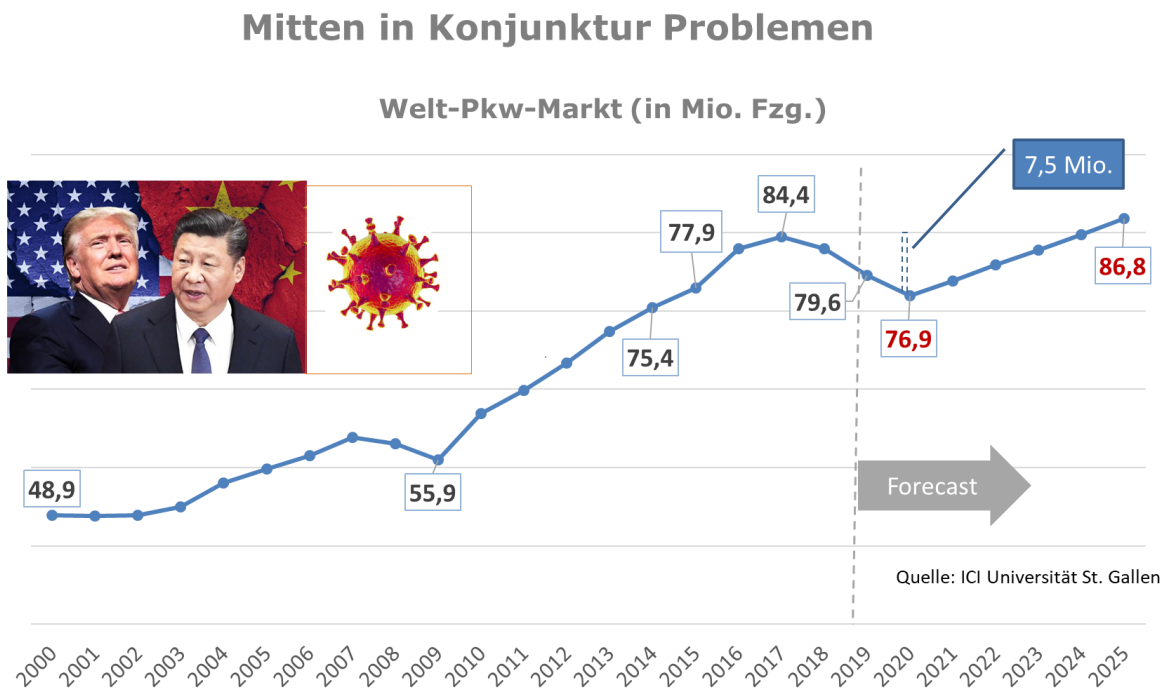
* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer arbeitet und forscht am Institute for Customer Insight (ICI-HSG) der Universität St. Gallen

Stattdessen hat es Absagen der Autohersteller gehagelt. Mindesten 14 prominente Aussteller fehlen: Cadillac, Ford, Jaguar, Lamborghini, Land Rover, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Citroen, Opel, Subaru, Tata, Tesla und Volvo sind nicht in Genf. Genf bildet den Automarkt nicht mehr ab. Die Messehallen müssen „gepolstert“ werden mit Bistroständen, Reifenherstellern, Oldtimer-Replikats, um den leeren Eindruck zu überspielen.

Zu sehr sind die Autoshows im analogen Zeitalter haften geblieben. Hardware, die aufgereiht nebeneinandersteht wirkt unserer digitalisierten Welt wenig einladend. Im Jahr 2007 präsentierte Apple-Chef Steve Jobs das allererste iPhone, das die Welt auf den Kopf stellen würde. Die Präsentation ist seither Vorbild für die Vorstellung von Innovationen. Es war ein Startschuss der rund um die Welt ging und nicht vergleichbar mit zig Handys, die in einer langen Reihe aufgereiht liegen. Genau das fehlt den heutigen Automessen. Genau das bietet etwa die GamesCom in Köln und genau deshalb sterben die großen Automessen, wenn sie sich nicht schnell neu erfinden.

Einbruch im Automarkt – Nachfrageausfall gefährlicher wie Lieferkettenbruch

Der Weltautomarkt durchläuft im Jahr 2020 eine Krise. Immer noch wirken die Zollkriege des US-Präsidenten Donald Trump, die seit drei Jahren den größten Automarkt der Welt empfindlich belasten. Hinzu kommen niedriges Wirtschaftswachstum und schwache Konjunkturen in Europa, der BREXIT, politische Unsicherheiten in Nordafrika und dem vorderen Orient mit militärischen Auseinandersetzungen.



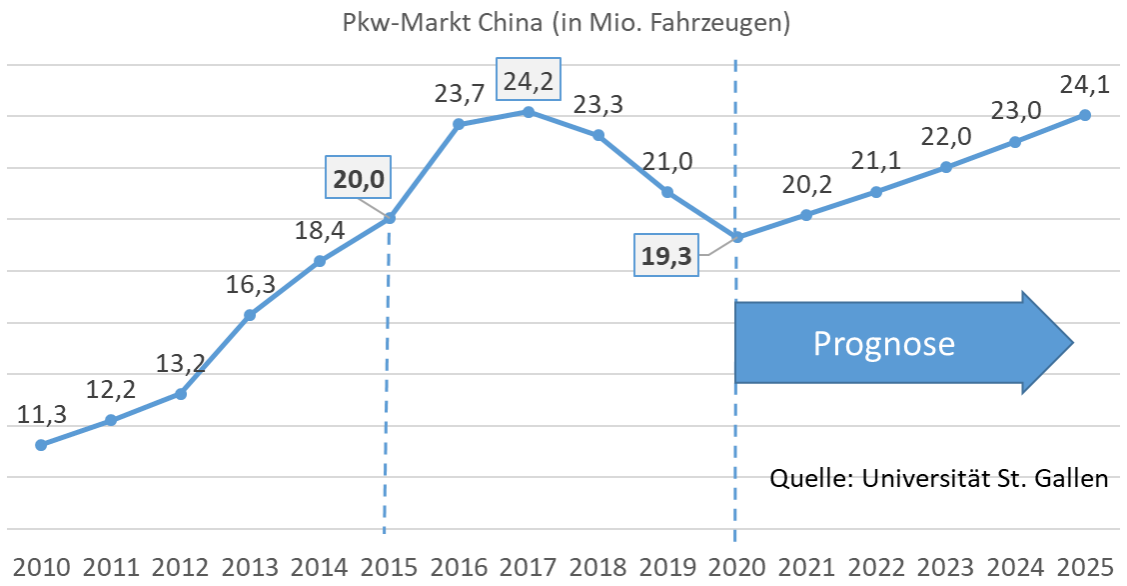
Also wäre das nicht schon Belastung genug ist mit der dynamischen Verbreitung des Corona-Virus eine neue, äußerst schwer einschätzbare Gefahr entstanden. Es geht nicht mehr um die Stabilität von Lieferketten, sondern es steht mehr und mehr

Nachfrageausfall in einer steigenden Dimension zur Diskussion. Produktionen durch unterbrochene Lieferketten können oft wieder „aufgeholt“ werden. Der Abbruch des Wirtschaftswachstums und der Nachfragausfall sind bleibende Effekte.

Wir gehen davon aus, dass der Welt-Pkw-Markt in diesem Jahr auf 76,9 Millionen Fahrzeug-Verkäufe einbricht. Diese Prognose ist optimistisch und geht davon aus, dass in den nächsten Monaten die Verbreitung des Corona-Virus gestoppt werden kann und noch vor Herbst Impfstoffe zum Einsatz kommen können. Bisher ist der Einbruch überwiegend auf China konzentriert. In Summe werden damit gegenüber dem Jahr 2017 die Pkw-Verkäufe um 7,5 Millionen Fahrzeuge zurückgehen. Das ist etwa die Hälfte der jährlichen EU-Autoverkäufe, um ein plastisches Bild zu vermitteln.

China-Markt mit hohem Risiko

Die nachstehende Abb. zeigt die Entwicklung des chinesischen Automarkts. Nach unserer Einschätzung fällt der Automarkt in China im Jahr 2020 auf 19,3 Millionen Fahrzeug-Verkäufe. Diese Prognose ist optimistisch und unterstellt, dass die Corona Epidemie in den nächsten Monaten unter Kontrolle gebracht werden kann. Ist dies nicht der Fall, sind größere Nachfrage-Ausfälle nicht ausgeschlossen.



Gegenüber dem Jahr 2017, dem Höhepunkt des chinesischen Automarktes, also vor den Trumpchen Wirtschaftskriegen, liegt damit eine Lücke von 4,9 Millionen Verkäufen oder Überkapazität vor. Die deutsche Autoindustrie ist dabei besonders mit dem chinesischen Markt verbunden.

Deutsche Autobauer und Zulieferer mit hohem China-Risiko

Die deutsche Autoindustrie ist mit etwa 150 Milliarden Euro Jahresumsatz in China sehr eng mit China verknüpft. Dies entspricht etwa 35% des weltweiten Umsatzes der deutschen Autoindustrie, also Autobauern und Zuliefern. Gemessen am Gewinn, der durch hohe Margen im China-Geschäft im Land der Mitte überproportional war, kann

man von einer Gewinnabhängigkeit der deutschen Autoindustrie von gut 40% von China ausgehen. Damit wird deutlich, dass 2020 ein sehr schwieriges Jahr für die deutsche Autoindustrie wird. Durch Corona kommen neue, unerwartete hohe Risiken auf Autobauer und Zulieferer.

Fazit: Schöne Autos in Genf stehen eher im Abseits

Der Autosalon in Genf findet in sehr schwieriger Phase statt. Die Elektromobilität steht im Mittelpunkt, aber die hohen neuen Risiken im Weltmarkt und die Schwierigkeiten der Automessen lassen wenig Freude zu.

Anhang: Die 15-größten PKW-Märkte im Überblick (in 1000 Fzgen)

		2010	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020** Prognose
1	China	11.266	20.047	23.693	24.171	23.257	21.045	19.300
2	USA	11.590	17.483	17.553	17.246	17.215	16.965	16.456
3	Japan	4.212	4.216	4.147	4.386	4.391	4.301	4.215
4	**BRD**	**2.916**	**3.206**	**3.352**	**3.441**	**3.436**	**3.607**	**3.319**
5	Indien	2.387	2.773	2.967	3.229	3.395	2.962	2.992
6	England	2.031	2.634	2.693	2.541	2.367	2.311	2.103
7	Brasilien	3.329	2.481	1.989	2.176	2.475	2.666	2.692
8	Frankreich	2.252	1.917	2.015	2.111	2.174	2.214	2.159
9	Kanada	1.560	1.895	1.948	2.034	1.988	1.921	1.940
10	Italien	1.960	1.575	1.825	1.971	1.910	1.916	1.897
11	Mexiko	819	1.350	1.602	1.529	1.420	1.316	1.329
12	Russland	1.911	1.601	1.426	1.596	1.801	1.760	1.866
13	Süd Korea	1.290	1.571	1.534	1.530	1.559	1.531	1.539
14	Spanien	982	1.034	1.147	1.235	1.321	1.258	1.233
15	Australien	930	1.123	1.145	1.152	1.112	1.025	1.045
	Weltmarkt	**61.880**	**77.889**	**82.987**	**84.432**	**82.968**	**79.569**	**76.950**