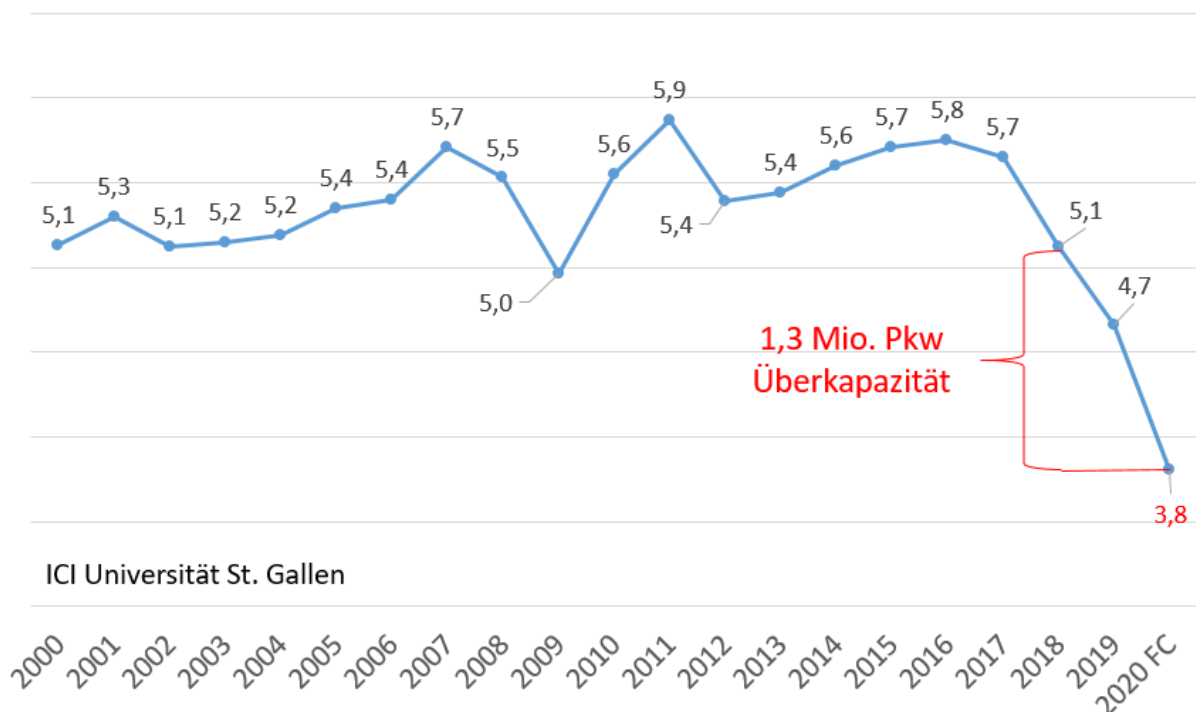


## Corona-Krise treibt deutsche Pkw-Produktion in massive Überkapazität

Ferdinand Dudenhöffer\*

Mit der Corona-Krise entstehen über Nacht in der deutschen Autoindustrie bei der Pkw-Produktion in Deutschland nach unserer Analyse Überkapazitäten von 1,3 Millionen Pkw. 2020 dürfte die Pkw-Produktion in Deutschland selbst bei optimistischer Prognose auf 3,8 Millionen Fahrzeuge schrumpfen. Unter einem pessimistischen Szenario erwarten wir lediglich 3,4 Millionen Fahrzeuge, sprich einen Überkapazität von 1,7 Millionen Fahrzeuge. Das wäre die niedrigste Inlandsproduktion seit dem Jahre 2000. Abb. 1 zeigt die Entwicklung für das optimistische Szenario.

Abb. 1: Pkw-Produktion Deutschland (in Mio Fzg)



ICI Universität St. Gallen

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

Im Zeitraum 2000 bis 2019 wurden in Deutschland im Durchschnitt 5,4 Mio. Pkw produziert. Die jährlichen Pkw-Produktionszahlen zeigt Abb. 1. Bereits 2008 und 2019 waren sehr schlechte Produktionsjahre in Deutschland. Produktionskapazitäten wurden in den letzten Jahren von einigen Autobauer, wie etwa Ford oder Opel, in Deutschland abgebaut. Vergleicht man jetzt nicht den Durchschnitt der letzten 19 Jahren mit der Prognose für 2020, sondern den schlechteren 2018 Wert von 5,1 Millionen produzierten PKW, ergibt sich die Überkapazität von 3,8 Millionen Fahrzeugen. Bezogen auf die Produktion des Jahres 2018 liegt damit 25% der Produktionskapazität im Jahre 2020 brach.

Die Berechnung der Produktionsprognose ist in der nachstehenden Abb.2 dargestellt. Ausgangspunkt sind dabei die Pkw-Exporte aus Deutschland in verschiedene Länder, jeweils unter der Prämisse, dass durch Corona die Nachfrage nach deutschen Autos spürbar belastet wird.

Abb. 2: Pkw-Produktion und Exporte (In 1000 Fzge) – optimistisches Szenario

	2018	2019	Annahme	Prognose	Überkapazität	
			Rückgang	2020 FC	absolut	in %
<b>Pkw-Produktion BRD</b>	<b>5.120</b>	<b>4.664</b>		<b>3.841</b>	<b>1.279</b>	<b>25%</b>
<b>Inlands-Konsum</b>	<b>1.128</b>	<b>1.177</b>	<b>-15%</b>	<b>1.000</b>		
<b>Export</b>	<b>3.992</b>	<b>3.487</b>	diff	<b>2.841</b>		
<b>Export EU 28</b>	<b>2.188</b>	<b>1.932</b>	diff	<b>1.563</b>		
davon Frankreich	253	224	-25%	168		
davon Italien	264	227	-30%	159		
davon Spanien	264	227	-25%	170		
Rest EU	1.407	1.254	-15%	1.066		
Export USA	470	418	-25%	314		
Export Kanada	63	51	-20%	41		
Export Mexiko	31	28	-20%	22		
Export China	287	267	-20%	214		
Export Südkorea	134	120	-25%	90		
Export Rest of World	819	671	-11%	597		

Quelle: ICI Universität St. Gallen

Abb. 2 zeigt für die Jahre 2018 und 2019 den Inlands-Konsum aus der Pkw-Produktion in Deutschland mit 5.120.000 bzw. 4.664.000 Fahrzeugen. Unterstellt wird, dass die Nachfrage nach in den BRD-produzierten Fahrzeugen im Jahr 2020 um 15% sinkt. Diese ist angesichts der Corona-Krise eine eher vorsichtige und konservative Annahme. Damit werden noch 1.000.000 in Deutschland produzierte Pkw für den Inlandsmarkt „benötigt“.

Für die wichtigen Exportländer Frankreich, Italien, Spanien etc. sind die Exportzahlen der Vorjahre sowie der unterstellte Rückgang in der Abb. 2 dargestellt. So rechnen wir für Italien mit einem Rückgang der deutschen Exporte um 30%. Auch dies ist nach unserer Einschätzung bei der derzeitigen Lage in Italien eher eine konservative, sehr optimistische Annahme. Gemäß diesem Muster werden für die verschiedene

Exportmärkte die Annahmen getroffen. Als Fazit ergibt sich die Produktions-Prognose von 3,841 Mio. Pkw und einen Überschußkapazität von 25% oder für 1,279 Pkw.

### **Pessimistisches Szenario**

Unter einem pessimistischen Szenario, sprich der weiteren schnellen Verbreitung des Virus weltweit ausser China werden nach unserer Prognose nur 3,4 Millionen Pkw im Jahre 2020 in Deutschland produziert. Damit beträgt die Überkapazität in der deutschen Pkw-Produktion 1,7 Millionen Pkw oder 34%. Der Grund sind nicht Probleme in den Lieferketten, sondern ganz klar die fehlende Nachfrage. CORONA stellt die Autoindustrie damit nicht vor ein Lieferketten-Problem, sondern vor ein gravierendes, längerfristiges Nachfrageproblem

### **Die langfristige Entwicklung**

Von großer Bedeutung für die Vorhaltung von Produktionskapazität ist die längerfristige Entwicklung der Exporte. Nicht genutzte Produktionskapazitäten länger als 3 oder 4 Jahre vorzuhalten macht wenig Sinn. Zu groß ist das betriebswirtschaftliche Risiko, dass danach weiter mit Verlusten gearbeitet werden muß. Also macht es aus betriebswirtschaftlichem Kalkül Sinn, Kapazitäten anzupassen. Alle Manager der Autoindustrie sind dazu gezwungen, wenn sie ihren Job nicht verlieren wollen. Das Argument zeigt, dass Kurzarbeitergeld für kurze Perioden eine vernünftige Brücke ist, aber keineswegs Zeiträume von mehr als 3 Jahre überbrücken kann.

Wie sind jetzt die Chancen der Erholung der weltweiten Automärkte nach dem Jahr 2020? Eine Einschätzung dazu erlauben die BIP-Wachstumsraten der letzten neun Jahre, sprich nach dem Lehman-Pleite Crash im Jahre 2009.

Abb. 3: Exemplarische BIP-Wachstumsraten

BIP in Billionen US-\$	2009	2017	CAGR	Bei 15% Einbruch
BRD	3,418	3,667	1,0%	17 Jahre / 8 Jahre 2%
Frankreich	2,69	2,583	-0,5%	sehr lange/ 8 Jahre bei 2%
Italien	2,185	1,935	-1,5%	sehr lange/ 8 Jahre bei 2%
Spanien	1,499	1,311	-1,4%	sehr lange/ 8 Jahre bei 2%
Großbritannien	2,383	2,622	1,3%	14 Jahre/ 8 Jahre bei 2%
USA	14,42	19,39	3,8%	5 Jahre

Abb. 3 zeigt, dass die US-Wirtschaft nach der Lehman-Krise mit relativ hohen Wachstumsraten von im Schnitt 3,8% pro Jahr gewachsen ist. Der Einbruch des BIP um 15% im Jahr 2020 wäre damit nach gut 5 Jahre wieder „aufgeholt“. Ein Teil der hohen US-Wachstumsraten sind allerdings auch die Ergebnisse der kalifornischen Internet-Ökonomie mit Google, Apple und anderen Unternehmen. Ohne die Innovationen aus Silicon Valley wäre die US-Wirtschaft deutlich langsamer gewachsen. Aus heutiger Sicht sind ähnliche Entwicklungen für USA weniger erkennbar. Wenn, gilt dies eher für China. Zusätzlich muss man mit deutlich höherem Einbruch des US-BIP im Jahre 2020 mit der CORONA-Krise rechnen. USA wird neues Epizentrum der Corona-Krise. Also wären auch im besten Falle bei USA eher 8 Jahre oder 10 Jahre notwendig, um Anschluss an das Jahr 2019 zu finden.

Deutlich schwieriger waren die Erholungen nach der Lehman-Pleite 2009 in der Wirtschaft in Europa. Frankreich tritt in seinem BIP-Wachstum seit fast 10 Jahren auf der Stelle. Deutschland hat mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,0% ebenfalls einen sehr langsamen Wachstumsprozess. Und auch in den Volkswirtschaften in Italien oder Spanien war bisher eher Schrumpfung statt Wachstum angesagt. Es spricht damit wenig dafür, dass in Europa ein Wachstums-Boom nach der Corona-Krise ausbricht. Die Theorie des „V-Wachstum“ – also dass man sich nach der Krise schnell erholt - steht damit auf wackeligem Fundament. In der Vergangenheit galt bei den großen Krisen in Europa das Gegenteil.

Damit dauert der Aufholprozess nach 15% CORONA-Einbruch deutlich länger als 10 Jahre bei. Abb. 2 zeigt, dass damit knapp 600.000 Fahrzeuge im optimistischen Szenario in der Produktion für den Export in Europa wenn überhaupt - dann erst nach mehr als 10 Jahren aufgeholt sind. Und auch Deutschland wird schwer werden. Selbst 5 Jahre nach der Corona-Krise dürften die Exporte immer noch mehr als 750.000 Fahrzeuge zurückliegen.

### **Fazit: Die Autoindustrie in Deutschland wird massiv Kapazitäten abbauen**

Wir müssen mit einem deutlichen Abbau der Produktionskapazität in der Autoindustrie in Deutschland rechnen. Umgerechnet auf Arbeitsplätze könnten das gut 100.000 Arbeitsplätze – sprich 12% der heutigen 830.000 Arbeitsplätze bei Autobauern und Zuliefern sein, die gefährdet sind. Auch dies wieder eher unter optimistischen Annahmen.

### **Nur schnelle Nachfragebelebung kann Absturz mildern Negative Mehrwertsteuer?**

Die Analyse zeigt, dass der Absturz so gut wie möglich aufgehalten werden muß. Dies kann nur zum Teil durch Kurzarbeitergeld und Liquiditätshilfen, die derzeit mit der Gießkanne verteilt werden, sichergestellt werden. Wesentlich für das Abbremsen des Einbruchs ist die Belebung der Nachfrage. Die Nachfragebelebung definiert wieviel Arbeitsplätze in der deutschen Autoindustrie verloren gehen. Und genau auf die Nachfragebelebung hat Berlin bisher überhaupt nicht reagiert. Berlin kämpft heute mit den falschen Waffen. Flächendeckend wäre etwa die Aussetzung der Mehrwertsteuer für höherwertige Produkte eine schnell umsetzbare Maßnahme. Und warum eigentlich nicht auch über eine negative Mehrwertsteuer nachdenken. Negative Zinsen sind heute bei vielen Zentralbanken der NORMALFALL. Wer sich Geld ausleiht kriegt morgen mehr zurück. Unter solchen ökonomischen Bedingungen sollte auch eine Diskussion um eine negative Mehrwertsteuer kein Tabu sein. Mit CORONA verändert sich Welt nachhaltig.

# Anhang

Abb. Anhang 1: Deutsche Pkw-Produktion und Exporte (In 1000 Fzge) –  
**pessimistisches Szenario**

	2018	2019	Annahme	Prognose	Überkapazität	
			Rückgang	2020 FC	absolut	in %
<b>Pkw-Produktion BRD</b>	<b>5.120</b>	<b>4.664</b>		<b>3.400</b>	<b>1.720</b>	<b>34%</b>
<b>Inlands-Konsum</b>	<b>1.128</b>	<b>1.177</b>	<b>-25%</b>	<b>883</b>		
<b>Export</b>	<b>3.992</b>	<b>3.487</b>	diff	<b>2.517</b>		
<b>Export EU 28</b>	<b>2.188</b>	<b>1.932</b>	diff	<b>1.375</b>		
davon Frankreich	253	224	-40%	134		
davon Italien	264	227	-50%	114		
davon Spanien	264	227	-40%	136		
Rest EU	1.407	1.254	-21%	991		
Export USA	470	418	-35%	272		
Export Kanada	63	51	-30%	36		
Export Mexiko	31	28	-30%	20		
Export China	287	267	-25%	200		
Export Südkorea	134	120	-35%	78		
Export Rest of World	819	671	-20%	537		

Quelle: ICI Universität St. Gallen

**Abb. Anhang 2: Deutsche Pkw-Produktion (in Mio. Fzge)**

Pkw-Produktion BRD (in Mio. Fzge)	
1970	3,53
1971	3,70
1972	3,52
1973	3,65
<b>1974</b>	<b>2,84</b>
<b>1975</b>	<b>2,91</b>
1976	3,55
1977	3,79
1978	3,89
1979	3,93
1980	3,52
1981	3,58
1982	3,76
1983	3,88
1984	3,79
1985	4,17
1986	4,31
1987	4,37
1988	4,35
1989	4,56
1990	4,66
1991	4,68
1992	4,86
1993	3,79
1994	4,09
1995	4,36

Pkw-Produktion BRD (in Mio. Fzge)	
1996	4,54
1997	4,68
1998	5,35
1999	5,31
2000	5,13
2001	5,30
2002	5,12
2003	5,15
2004	5,19
2005	5,35
2006	5,40
2007	5,71
2008	5,53
2009	4,96
2010	5,55
2011	5,87
2012	5,39
2013	5,44
2014	5,60
2015	5,71
2016	5,75
2017	5,65
2018	5,12
2019	4,66
<b>2020 optimistisch</b>	<b>3,81</b>
<b>2020 pessimistisch</b>	<b>3,40</b>

Quelle: ICI Universität St. Gallen