

KIEL POLICY BRIEF

Gabriel Felbermayr, Julian Hinz, Hendrik Mahlkow und
Vincent Stamer

Bodenbildung in der Binnenwirtschaft, Kollaps des Welthandels



Tägliches Frachtvolumen im Roher
Stand: 20.04.2020

Entwicklung von Fallzahlen pro 100.000 Einwohner
Stand: 21.04.2020

Veränderung im täglichen Stromverbrauch
Vergleich zur mehrjährigen Prognose. Stand: 22.04.2020

**SPEZIAL
CORONA-
UPDATE 2**

8. Mai 2020

- Der Ausstieg aus dem Corona-Lockdown, der am 20. April begann, geht weiter und wird ausgedehnt.
- Während des harten Lockdown könnte die Wirtschaftsleistung um etwa 15–20 Prozent unter dem normalen Niveau gelegen haben, mit einer Tendenz der Verschlimmerung über die Zeit.
- In der Zeit der bereits erfolgten Lockerungen hat Deutschland wirtschaftlich den freien Fall gestoppt und einen Boden gefunden; das belegen Zahlen aus dem Kieler Datenmonitor Corona-Krise, z.B. der tägliche Stromverbrauch, das Frachtaufkommen oder Passantenzahlen in den Innenstädten.
- Während die Binnenwirtschaft nicht mehr weiter fällt, befindet sich der Welthandel weiterhin in freiem Fall.

ÜBERBLICK/OVERVIEW

- In Deutschland wird der Ausstieg aus dem Corona-Lockdown, der am 20. April begann, weitergeführt und ausgedehnt.
- Während des harten Lockdown könnte die Wirtschaftsleistung um etwa 15–20 Prozent unter dem normalen Niveau gelegen haben, mit einer Tendenz der Verschlimmerung über die Zeit.
- In der Zeit der bereits erfolgten Lockerungen hat Deutschland wirtschaftlich den freien Fall gestoppt und einen Boden gefunden; allerdings auf niedrigem Niveau; das belegen Zahlen aus dem Kieler Datenmonitor Corona-Krise, z.B. der tägliche Stromverbrauch, das Frachtaufkommen, oder Passantenzahlen in den Innenstädten.
- Während die Binnenwirtschaft nicht mehr weiter fällt, befindet sich der Welthandel weiterhin in freiem Fall.

Schlüsselwörter: Corona-Krise, Konjunktur, Echtzeitindikatoren

- Starting on April 20, Germany has relaxed the lockdown and is currently moving towards further relaxations.
- During the phase of the “hard lockdown” (March 23 to April 19, 2020), value added in Germany has fallen by about 15 to 20 percent below the expected level, with a tendency to further deteriorate over time.
- During the first weeks of the relaxed lockdown, the German economy stopped the free fall and stabilized at a low level of economic activity. This is what very recent daily data on electricity consumption, road freight volumes and inner city counts of pedestrians, collected by the Kiel Institute’s Corona Data Monitor, show.
- While the domestic economy seems to stabilize, global trade continues to be in free fall.

Keywords: Corona crisis, business cycle analysis, real time indicators

Gabriel Felbermayr

Institut für Weltwirtschaft
Kiellinie 66
24105 Kiel
Tel.: +49 431 8814 236
E-Mail: gabriel.felbermayr@ifw-kiel.de

**Julian Hinz**

Institut für Weltwirtschaft
Kiellinie 66
24105 Kiel
Tel.: +49 431 8814 507
E-Mail: julian.hinz@ifw-kiel.de

**Hendrik Mahlkow**

Institut für Weltwirtschaft
Kiellinie 66
24105 Kiel
Tel.: +49 431 8814 499
E-Mail: hendrik.mahlkow@ifw-kiel.de

**Vincent Stamer**

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Wilhelm-Seelig-Platz 1, R.5
24118 Kiel, Germany
Tel.: +49 431 880 2605
E-Mail: stamer@economics.uni-kiel.de



Die Autoren tragen die Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation, nicht das Institut. Kommentare sind direkt an die Autoren zu richten.

BODENBILDUNG IN DER BINNENWIRTSCHAFT, KOLLAPS DES WELTHANDELS

Gabriel Felbermayr, Julian Hinz, Hendrik Mahlkow und Vincent Stamer

1 CORONAKRISE, WOCHE 9: WO STEHT DAS LAND?

Im Zuge der Eindämmung der Coronavirus-Pandemie wurden am 9. März 2020 in Deutschland Großveranstaltungen verboten, eine Woche später schlossen die Schulen, und wieder eine Woche später wurde eine allgemeine Kontaktsperre verhängt. Mittlerweile sind seit den ersten Maßnahmen 9 Wochen vergangen. Die allererste Phase der Pandemie liegt hinter uns, sagt die Bundeskanzlerin. Deutschland öffnet sich langsam wieder.

Wie weit ist die Wirtschaft in den Wochen des Lockdown gefallen? Hat sie sich seit den ersten Öffnungsmaßnahmen gefangen? Zur Beantwortung dieser Frage verwenden wir tagesaktuelle Daten aus dem Kieler Datenmonitor Corona-Krise, siehe auch <https://www.ifw-kiel.de/de/themendossiers/corona-krise/datenmonitor-corona-krise/>.

Daneben gibt es bereits amtliche Statistiken, aus denen man schließen kann, wie stark der Einbruch der Wirtschaftsleistung im Monat März wohl gewesen ist. Nach der jüngsten Schnellschätzung des IfW Kiel auf Basis aktueller Zahlen aus der Eurozone ist das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal 2020 um 2,4 Prozent gegenüber dem Vorquartal zurückgegangen. Für den Monat März mit seinen relativ vielen Arbeitstagen bedeutet das einen Rückgang von circa 7,5 Prozent. Dabei dürfte der Großteil der Schrumpfung in der zweiten Hälfte erfolgt sein; das legen die Daten aus der Stromverbrauchsstatistik nahe. In den letzten beiden Märzwochen gab es vermutlich eine Schrumpfung des deutschen Bruttoinlandsproduktes von 15 Prozent.

Auch die am 7. Mai publizierte Statistik zur Industrieproduktion im Monat März gibt ein sehr ähnliches Bild ab.

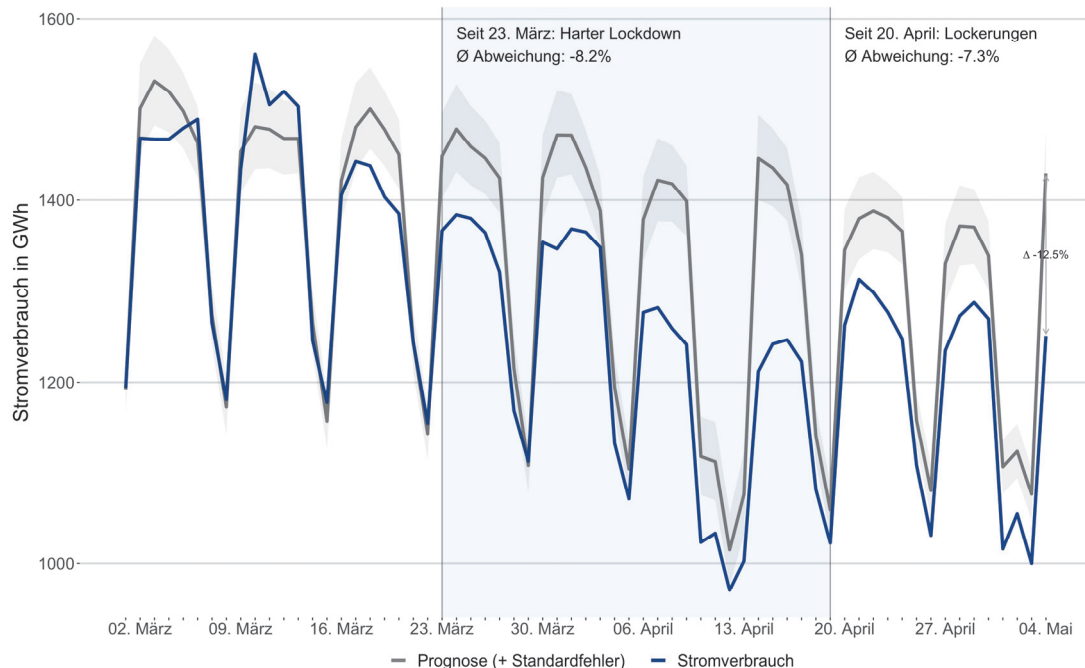
2 STROMVERBRAUCH: BODENBILDUNG BEI INDUSTRIEPRODUKTION

Wie in unserem ersten Spezial Corona-Update ausgeführt, ist der Stromverbrauch ein gut geeigneter Indikator, um zeitnah die Industrieproduktion vorherzusagen. Statistisch fällt ein

Anwachsen der Stromnachfrage von 1 Prozent mit einem Zuwachs der Industrieproduktion von 1,5 Prozent zusammen.

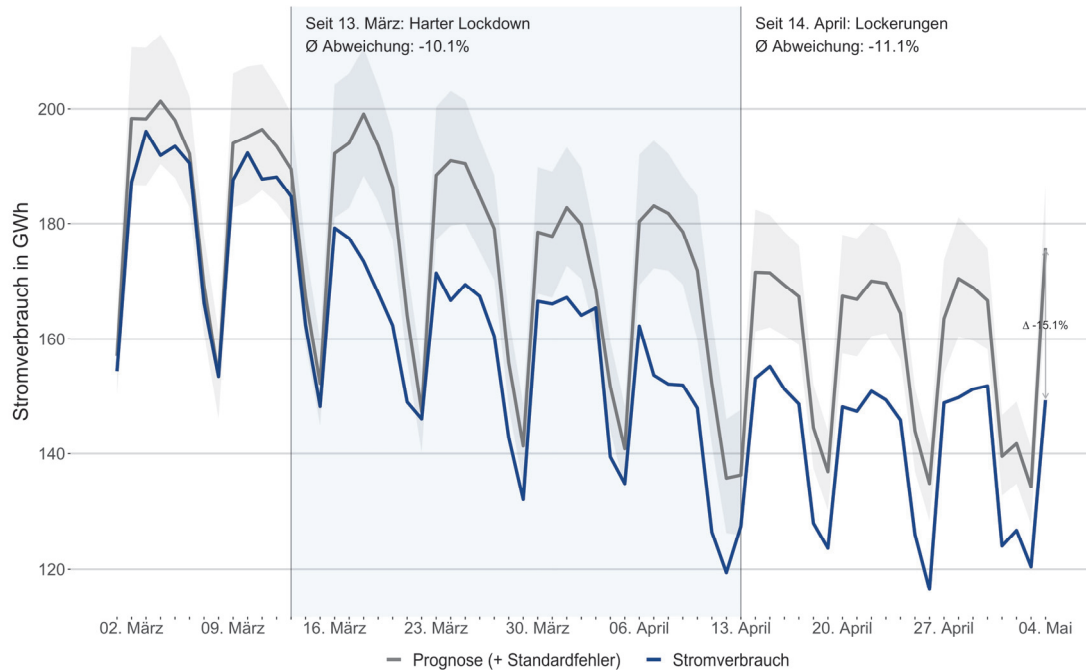
Während des harten Lockdown blieb der Stromverbrauch immer stärker hinter dem statistisch erwarteten Niveau zurück (Abbildung 1). In der Spitze lag er um 13 Prozent unter dem erwarteten Niveau; das entspricht einer Schrumpfung der Industrieproduktion von ungefähr 20 Prozent. Seit den ersten Lockerungen fällt der Stromverbrauch nicht mehr weiter und hat sich zuletzt bei circa 92 Prozent des Normalniveaus eingestellt. Dies entspräche einem Rückgang der Industrieproduktion zum Normalniveau von 10 bis 12 Prozent. Zur Einordnung: Unter Normalniveau ist hier nicht das Vorjahresniveau gemeint, sondern der – unter Berücksichtigung von Feiertagen, Wetterlage und Trends – zu erwartende Wert ohne den Einfluss der Corona-Krise.

Abbildung 1:
Stromverbrauch in Deutschland: tatsächlicher versus „normaler“ Verbrauch (Stand: 6.5.2020)

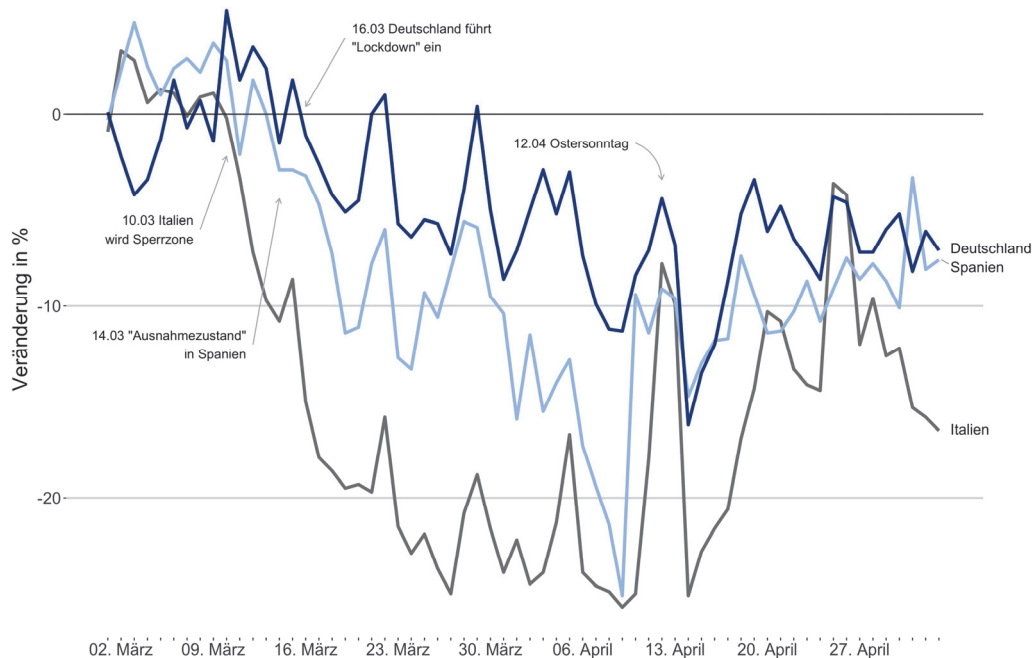


Quelle: entso-e (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.

In anderen EU-Staaten sieht die Situation ähnlich aus. So war in Österreich, wie in Deutschland, während des harten Lockdown ein stetig weiter fallender Stromverbrauch zu verzeichnen (Abbildung 2); auch hier kam es in den ersten Wochen der Lockerung zu einer Bodenbildung, der freie Fall ist gestoppt. Allerdings liegt die durchschnittliche Abweichung des Stromverbrauchs während der bisherigen Lockerungsphase noch unter der Abweichung während des harten Lockdown. Das hat vermutlich mit der in Österreich höheren Bedeutung der Stromnachfrage aus dem Ausland zu tun.

Abbildung 2:**Stromverbrauch in Österreich: tatsächlicher versus „normaler“ Verbrauch (Stand: 6.5.2020)****Quelle: entso-e (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.**

Anders in den besonders betroffenen Ländern Italien und Spanien (Abbildung 3): Hier lag der Stromverbrauch in der Spitze um bis zu 25 Prozent unter dem „normalen“ Niveau; dies bedeutet Rückgänge der Industrieproduktion von 35 bis 40 Prozent. In Spanien hat sich die Situation mittlerweile besonders deutlich verbessert; das Land liegt seit etwa zwei Wochen bei über 90 Prozent des normalen Stromverbrauchs, mit einer leicht steigenden Tendenz. In Italien ist die Situation volatiler und im kurzfristigen Trend trotz der auch dort erfolgenden Lockerungsmaßnahmen negativ. Dies könnte auf Sekundäreffekte der Krise zurückzuführen sein: Die massive Rezession und die relativ schwach ausgeprägten öffentlichen Rettungsprogramme für die Unternehmen könnten zunehmend zu Insolvenzen führen, die den Stromverbrauch weiter dämpfen. Hinzu kommt, dass das besonders betroffene Norditalien deutlich exportorientierter ist als der Landesdurchschnitt (und Spanien) und deutlich höhere Anteile der Industrie in der Gesamtwirtschaft aufweist.

Abbildung 3:**Stromverbrauch im EU-Vergleich Deutschland: Abweichung vom „normalen“ Verbrauch (Stand: 6.5.2020)****Quelle: entso-e (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.**

3 FRACHTAUFKOMMEN: BESCHRÄNKTE EINBUSSEN

Der Frachtverkehr auf deutschen Straßen ist ein weiterer guter Indikator für die ökonomische Aktivität. Industrieproduktion erfordert Vorprodukte und Materialien, und die Versorgung der Bevölkerung erfordert die Lieferung von Waren.

Wie in allen Statistiken des Corona-Datenmonitors versucht das Institut für Weltwirtschaft, die beobachteten Werte nicht einfach mit jenen einer Vorperiode zu vergleichen, sondern mit Hilfe historischer Daten mit einem Modell zu schätzen, was jeweils ohne Corona-Effekt an Frachtvolumen zu erwarten wäre. Diese Methode erlaubt das Ausweisen von Prognoseintervallen; und sie berücksichtigt den Einfluss von Wetter, Feiertagen und von Trends, die vor der Krise schon beobachtbar waren.

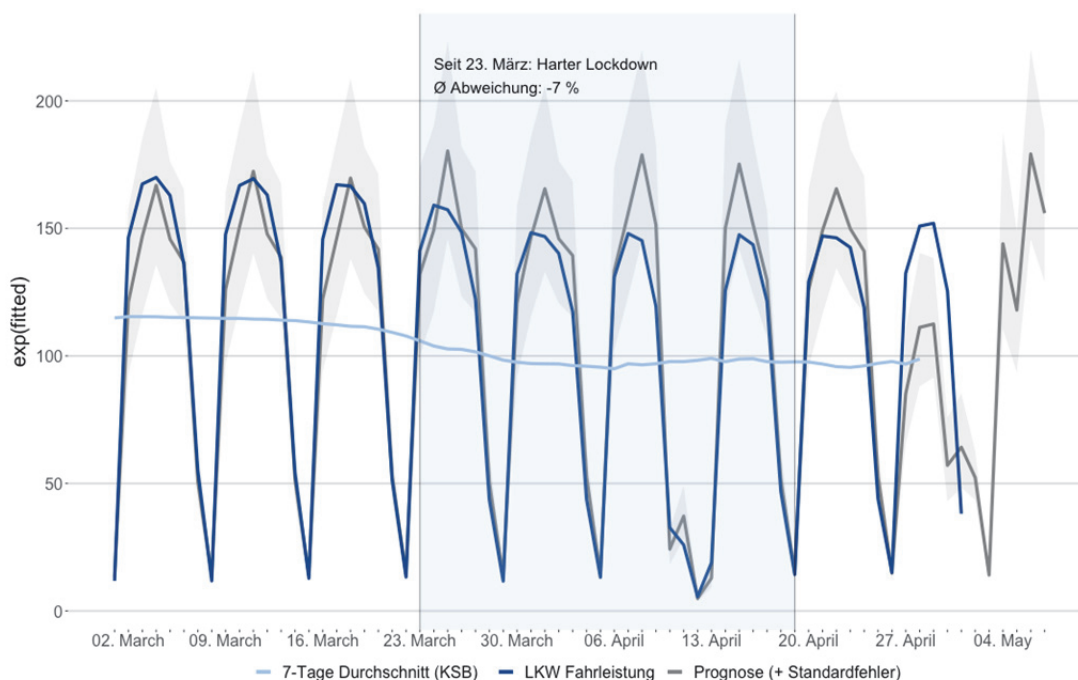
Während des harten Lockdown war die Fahrleistung auf deutschen Mautstraßen tatsächlich geringer als vom Modell vorhergesagt (Abbildung 4). Allerdings sind die Fehlerintervalle der Prognose relativ groß, und nur an einigen wenigen Tagen lässt sich mit hoher statistischer Genauigkeit eine Abweichung des tatsächlichen vom erwarteten Wert feststellen. Im Durchschnitt liegt der Frachtverkehr nach der Kieler Methode um etwa 7 Prozent unter dem erwarteten Wert.

Betrachtet man, analog zum Vorgehen des statistischen Bundesamtes, das geglättete tatsächliche Frachtaufkommen der kalender- und saisonbereinigten Daten, so wird das Bild klar.

Die Kurve zeichnet den Zeitverlauf der Spitzenwerte der blauen Kurve gut ab und zeigt in der Phase des harten Lockdown einen deutlicheren Rückgang um circa 15 Prozent. Dabei handelt es sich aber nicht um den Vergleich mit einer Prognose, weil bereits vor der Corona-Krise existierende Trends nicht berücksichtigt sind. Die beiden Methoden haben gemein, dass das Frachtvolumen unter dem Normalniveau liegt, aber in den letzten Wochen nicht weiter eingebrochen ist. Das Bild ist also auch hier das einer Stabilisierung auf niedrigerem Niveau.

Abbildung 4:

Tägliche Fahrleistung von LKW in Deutschland: tatsächliche versus normale Werte (Stand: 6.5.2020)

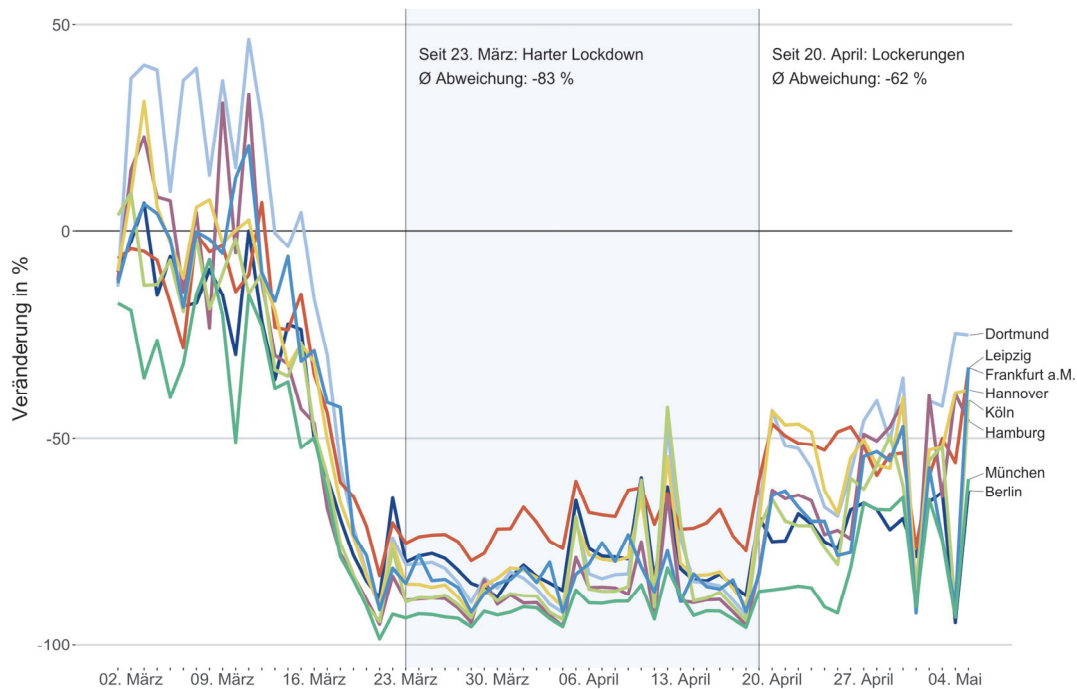


Quelle: Statistisches Bundesamt (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.

4 PASSANTENFREQUENZ: NACHHALTIGE KAUF-ZURÜCKHALTUNG?

Während des harten Lockdown waren die Innenstädte in Deutschland wie leergefegt; seitdem der Einzelhandel mit Auflagen wieder geöffnet hat, ist Leben in die Einkaufsstraßen zurückgekehrt, allerdings liegt die Passantenfrequenz immer noch mehr als 60 Prozent unter dem Normalniveau (Abbildung 5). Dies liegt daran, dass die Gastronomie und große Geschäfte bisher nicht öffnen durften. Nachdem nun diese Beschränkungen wegfallen, ist mit einer weiteren Belebung der Innenstädte zu rechnen. Trotz der hohen Volatilität in den gemessenen Zahlen existiert ein positiver Trend: Denn es braucht Zeit, bis die Einkäufer von den wieder gewonnenen Freiheiten Gebrauch machen.

Abbildung 5:
Passantenzahlen in den deutschen Innenstädten: Zeitablauf (Stand: 6.5.2020)

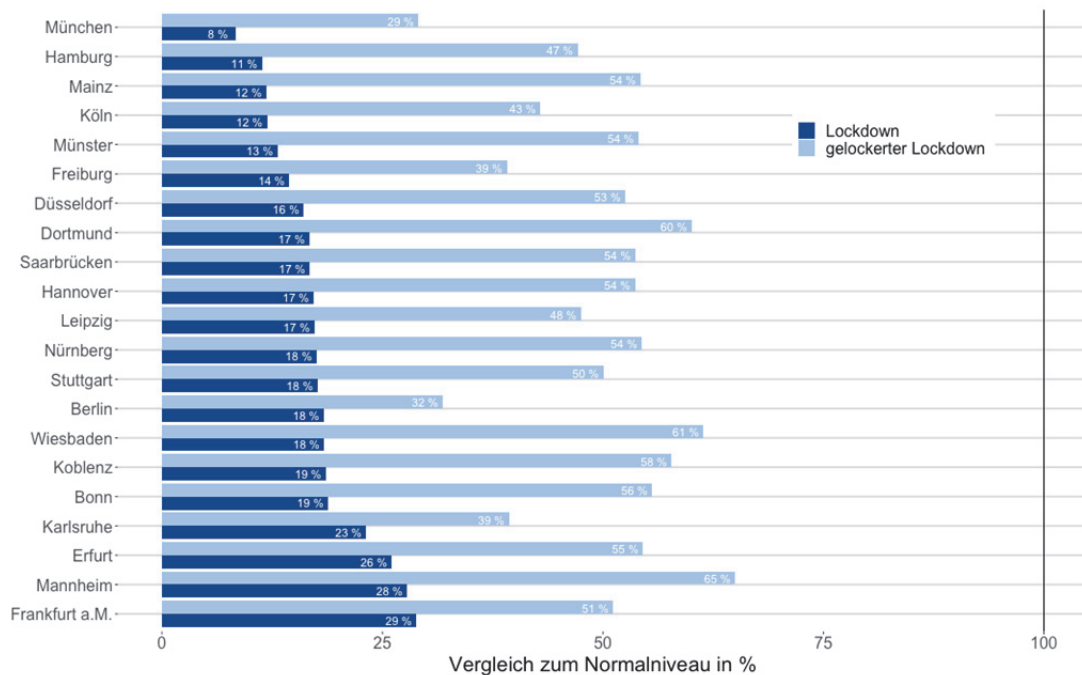


Quelle: hystreet.com (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.

Allerdings könnte gerade beim Konsumverhalten die Corona-Krise zu längerfristigen Veränderungen führen. Wer Angst vor Ansteckung hat, meidet von sich aus Menschaufläufe. Hinzu kommt, dass Konsumenten, die bisher wenig Erfahrung mit Online-Plattformen hatten, in der Krise diese Art des Einkaufens kennen- und potentiell schätzen gelernt haben. Diese Menschen könnten auch nach den Lockerungen den Innenstädten fern bleiben. Die Passantenzahlen erfassen außerdem nicht nur Konsumenten sondern auch Arbeitnehmer in allen möglichen Wirtschaftszweigen, die in den Innenstädten ihre Arbeitsplätze haben. Auch diese Passantenfrequenz bringt Umsätze in die Innenstädte, ist aber anders motiviert. Wenn solche Personen den Innenstädten fern bleiben, weil sie nach wie vor im Homeoffice ihrer Arbeit nachgehen, dann könnten die Passantenfrequenzzahlen die tatsächlichen Umsatzeinbußen etwas überzeichnen.

Im Vergleich von 21 deutschen Städten zeigt sich ein erhebliches Ausmaß an Heterogenität, das sich allerdings zuletzt etwas abgeschwächt hat (Abbildung 6). Trotzdem sind die Unterschiede auffallend. Sie lassen darauf schließen, dass die lokale Berichterstattung und die Kommunikation der Politik einen Einfluss auf das Verhalten der Menschen haben. In einigen Städten Nordrhein-Westfalens etwa, wo im Vergleich zu Bayern Lockerungsmaßnahmen stärker thematisiert wurden, liegen die Passantenzahlen höher. Die Unterschiede bedeuten, dass die Umsatzeinbußen des Einzelhandels über die deutschen Städte hinweg recht unterschiedlich ausfallen. Umso wichtiger ist es, mit flexiblen Regeln den Unternehmen zu helfen, zum Beispiel indem ihnen Teile ihrer entgangenen Betriebsüberschüsse vom Staat ersetzt werden (Kooths und Felbermayr 2020).

Abbildung 6: Passantenzahlen in den deutschen Innenstädten im Vergleich (Stand: 6.5.2020)



Quelle: hystreet.com (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.

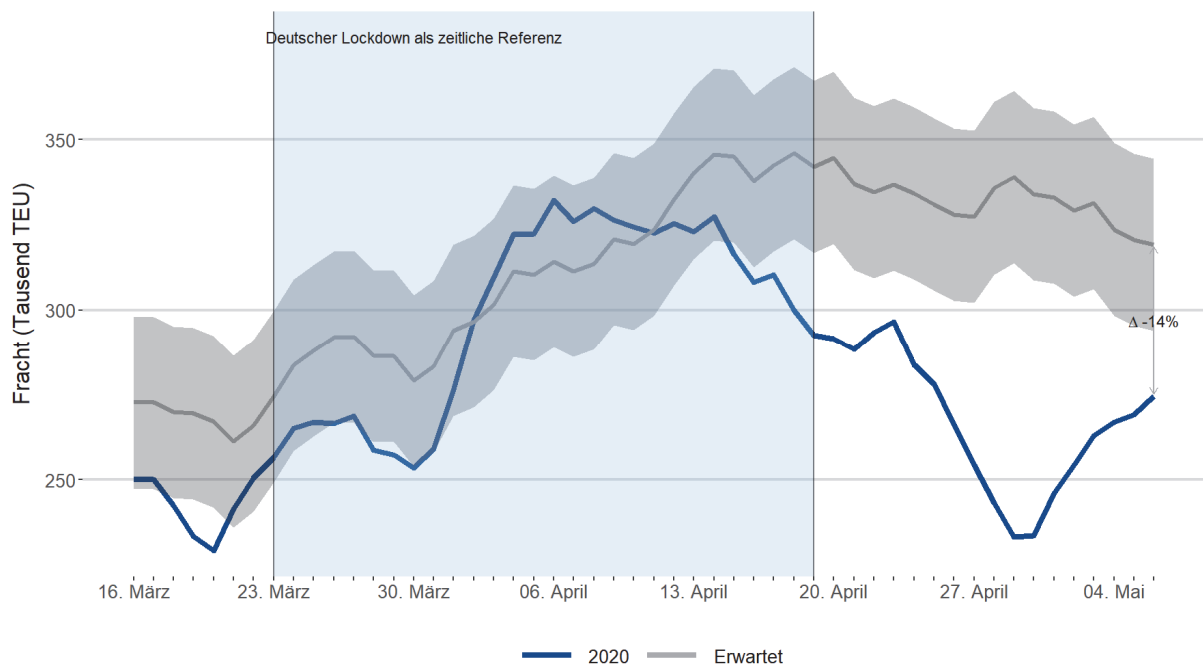
5 WELTHANDEL

Im Containerschiffsverkehr im roten Meer auf der Route von Asien nach Europa hinterlässt die Krise deutliche Spuren, auch wenn die kurzfristige Dynamik der Schiffsbewegungen Echoeffekte enthält, die von der ursprünglichen Schließung chinesischer Häfen herrühren (Abbildung 7). Seit dem 20. April liegt das Aufkommen im Roten Meer um etwa 20 Prozent unter dem der Prognose; aktuell um etwas weniger.

Die Zahlen berücksichtigen nicht nur die Anzahl der Schiffe, sondern – über ihren Tiefgang und ihre Frachtkapazität – auch deren Auslastung. Allerdings geht die Geschwindigkeit der Schiffe nicht in den Index ein. Aus vergangenen Zeiten schwacher Konjunktorentwicklung ist bekannt, dass dies eine wichtige Stellgröße für die Branche ist, um mit gesunkener Nachfrage umzugehen. Zudem zeigen sich im Schiffsverkehr nur die Mengen im internationalen Handel, nicht aber den Wert der transportierten Waren. Es ist damit zu rechnen, dass es bei vielen Gütern einen erheblichen Preisverfall gibt, der den Wert des internationalen Handels noch einmal massiv schmälert.

Insgesamt zeigen die Daten, dass es im internationalen Handel zu früh ist, um von einer Bodenbildung zu sprechen.

Abbildung 7:
Tägliches Frachtvolumen im Roten Meer (Stand: 6.5.2020)



Quelle: fleetmon (2020); eigene Berechnungen und Darstellung.

6 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Tagesaktuelle Zahlen zur wirtschaftlichen Aktivität in Deutschland legen nahe, dass sich die deutsche Wirtschaft gefangen hat. Der während der Phase des harten Lockdown zu verzeichnende freie Fall ist gestoppt. Deutschland operiert zwar weiter deutlich unter dem Normalniveau, aber die Situation verschlechtert sich derzeit nicht weiter. Ähnliches ist aus den Krisenländern Italien und Spanien zu berichten. Daten zum Stromverbrauch, zum Frachtaufkommen und zu Passantenfrequenzen in Innenstädten legen diese Schlussfolgerungen nahe.

Im internationalen Handel ist die Situation besonders besorgniserregend. Hier ist noch keine Bodenbildung abzusehen.

Für die deutsche Wirtschaft bedeutet dies, dass die Lage zwar dramatisch ist, es aber nicht zu einem weiteren Abrutschen kommen dürfte. Dies steht im Einklang mit den bisherigen Einschätzungen aus den Kieler Konjunkturprognosen.

LITERATUR

entso-e (2020). ENTSO-E Transparency Platform. Via Internet (6. Mai 2020): <transparency.entsoe.eu>.

Felbermayr, G., J. Hinz und H. Mahlkow (2020). Deutschlands Wirtschaft seit dem Corona-Lockdown. Kiel Policy Brief, Spezial Corona-Update 1. Institut für Weltwirtschaft, Kiel. Via Internet (6. Mai 2020): <https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/-ifw/Kiel_Policy_Brief/Spezial/Spezial-Corona-Update-1.pdf>.

fleetmon (2020). FleetMon – Tracking the seven Seas. Via Internet (6. Mai 2020): <<https://www.fleetmon.com/>>.

hystreet.com (2020). Passantenfrequenzen. Via Internet (6. Mai 2020): <www.hystreet.com>.

Kooths, S., und G. Felbermayr (2020). Stabilitätspolitik in der Corona-Krise. Kiel Policy Brief 138. Institut für Weltwirtschaft, Kiel. Via Internet (6. Mai 2020): <https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/-ifw/Kiel_Policy_Brief/KPB_138.pdf>.

Statistisches Bundesamt (2020). Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Via Internet (6. Mai 2020): <<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?sequenz=tabelleErgebnis&selectionname=42191-0001>>.

IMPRESSUM

DR. KLAUS SCHRADER
Leiter Bereich Schwerpunktanalysen
Head of Area Special Topics
 [> klaus.schrader@ifw-kiel.de](mailto:klaus.schrader@ifw-kiel.de)

Herausgeber

Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel)
Kiellinie 66, D-24105 Kiel
Tel.: +49-431-8814-1
Fax: +49-431-8814-500

Redaktionsteam

Dr. Klaus Schrader,
Ilse Büxenstein-Gaspar, M.A.,
Kerstin Stark.

Das Institut für Weltwirtschaft ist eine rechtlich selbständige Stiftung des öffentlichen Rechts des Landes Schleswig-Holstein.

Umsatzsteuer ID

DE 251899169

Das Institut wird vertreten durch

Prof. Gabriel Felbermayr, Ph.D. (Präsident)

Cover Foto

© CDC, Eigene Collage

Zuständige Aufsichtsbehörde

Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein



© 2020 Institut für Weltwirtschaft.
Alle Rechte vorbehalten.

> <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/kiel-policy-briefs/>