

Zukunftschancen des Individualverkehrs und Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes

Der konjunkturelle Einbruch im Jahr 1992 und die noch anhaltenden strukturellen Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in der Form von Rationalisierungen und Verschlinkung der Produktion haben auch dem Automobilbau – seit jeher eine der Musterbranchen der südwestdeutschen Wirtschaft – große Opfer abverlangt. Die Auswirkungen sind insbesondere für die Beschäftigten in diesem Wirtschaftszweig bis heute spürbar. Im vergangenen Jahr veröffentlichten namhafte Institute Prognosen zum Automobilstandort Deutschland, denen zufolge die Produktion wegen der wachsenden Nachfrage des In- und Auslands nach Personen- und Kombinationskraftwagen bis zur Jahrtausendwende um jährlich etwa 5 % steigen wird. Dies gibt Anlaß zur Hoffnung, daß die „mageren“ Jahre der Automobilbranche vorbei sind. Auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt wurden jedoch auch kritische Stimmen laut, die den Automobilstandort Deutschland vor allem wegen der hohen Tarifabschlüsse in der Metallindustrie und der Aufwertungen der DM in Gefahr sehen. So könnten nicht nur die Automobilhersteller, sondern auch deren Zulieferer ihre Produktion verstärkt ins Ausland verlagern. Der nachfolgende Beitrag untersucht die Bedeutung und Entwicklung des Automobilbaus und dessen Zulieferindustrie seit Beginn der 80er Jahre. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der baden-württembergischen Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr. Anhand eines Szenarios wird der Frage nachgegangen, wie sich die Prognose für die PKW- und Kombiproduktion in Deutschland auf die Produktion von Individualfahrzeugen in Baden-Württemberg auswirken könnte. Für den baden-württembergischen Arbeitsmarkt kommt es darauf an, ob und in welchem Umfang eine steigende Produktion bis zur Jahrtausendwende noch beschäftigungswirksam wird. Hierzu wird mittels verschiedener Varianten des Szenarios untersucht, wie sich die Zahl der Beschäftigten unter dem Einfluß des Produktivitätsfortschritts und der sich wandelnden Bezugsstrukturen bei der Fahrzeugherstellung verändern könnte.

Der zunehmende Bestand an Personen- und Kombinationskraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland und die gestiegene Bedeutung der Ausgaben privater Haushalte für den Individualverkehr sind Ausdruck des starken Mobilitätsbedürfnisses der deutschen Bevölkerung. Seit Mitte der 70er Jahre hat sich der Bestand an PKWs und Kombis in den alten Bundesländern bis zur Jahresmitte 1995 von 18 Mill. auf knapp 34 Mill. fast verdoppelt. Gemeinsam mit den neuen Bundesländern betrug der Bestand an PKWs und Kombis Mitte dieses Jahres mehr als 40 Mill.¹ Untersucht man den PKW-Bestand nach Hubraumklassen, so ist eine steigende Tendenz zu den hubraumstärkeren Personenkraftwagen festzustellen. So hat von Mitte 1985 bis zu Beginn dieses Jahres der Anteil der hubraumstärkeren Fahrzeuge mit mehr als 1,4-Liter-Motoren in Deutschland von knapp 63% auf 67% zugenommen, in Baden-Württemberg sogar von 63 auf 72%.

Angesichts der stetig steigenden Verkehrsdichte wird es zunehmend schwieriger, den Straßenverkehr effizient und

umweltverträglich zu gestalten. In den alten Bundesländern ist die PKW-Dichte – gemessen als Anzahl der PKWs je 1000 Erwachsene – von 1975 bis 1994 von 400 auf 600 gestiegen, in den neuen Bundesländern von 150 auf 550. Eine in diesem Jahr von der Deutschen Shell AG veröffentlichte Studie zum Automarkt geht davon aus, daß sich das Wachstum der PKW-Dichte nur noch begrenzt fortsetzen wird. Die zusätzliche Inlandsnachfrage nach PKWs wird neben dem noch anhaltenden Aufholprozeß der neuen Bundesländer vorrangig durch die zunehmende Motorisierung der Frauen und Senioren bestimmt. So erwartet die Shell AG, daß die PKW-Dichte den Sättigungsbereich um die Jahrtausendwende erreicht haben und im Jahr 2020 etwa 660 bis 700 PKW je 1000 Erwachsene betragen wird. Die Inlandsnachfrage nach PKWs wird somit langfristig zunehmend durch den Ersatzbedarf getragen werden. Bereits seit Beginn der 70er Jahre übertrifft der Ersatzbedarf den Bestandszugang bei den Neuzulas-

sungen an Personenkraftwagen.

Die Zukunft der deutschen und der baden-württembergischen Automobilproduktion wird neben der generellen Entwicklung der Nachfrage nach Kraftwagen ganz wesentlich davon abhängen, wie sich die Hersteller sowohl auf dem Inlandsmarkt wie auch auf den Auslandsmärkten gegen die ausländische Konkurrenz durchsetzen können.



Die Autorin: Frau Dr. Monika Kaiser ist als Referentin im Referat „Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Analysen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen“ des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg tätig.

¹ Vgl. Deutsche Shell Aktiengesellschaft: Gipfel der Motorisierung in Sicht, Aktuelle Wirtschaftsanalysen 9/1995, Heft 26, Hamburg 1995. – Deutsche Shell Aktiengesellschaft: Mehr Senioren fahren länger Auto, Aktuelle Wirtschaftsanalysen 8/1993, Heft 24, Hamburg 1993. – Kössler, Richard: Mobilitätsbedürfnisse als Kostenfaktor privater Haushalte, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 6/1995, S. 263 - 269.

Bei der Herstellung von Kraftwagen und -motoren beträgt der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet über 50%, wobei die Exportquote Baden-Württembergs die des früheren Bundesgebiets sogar noch übertrifft. Durch die Erschließung neuer Märkte beispielsweise in Südostasien und in den osteuropäischen Reformländern bieten sich den deutschen und baden-württembergischen Automobilherstellern gute Absatzchancen. Abzuwarten bleibt, ob diese zusätzliche Nachfrage hierzulande auch beschäftigungswirksam wird. Mit zunehmender Entfernung der Märkte dürfte es schwierig sein, sich Marktanteile zu sichern, ohne auf diesen Märkten mit Produktionsstätten präsent zu sein. Diese Standortverlagerungen werden begünstigt, wenn beispielsweise Löhne, Energiepreise und Steuern in den betreffenden Ländern niedriger sind als hierzulande.

Baden-Württemberg bleibt wichtiger Automobilstandort

In Baden-Württemberg ist der Automobilbau fast identisch mit dem Straßenfahrzeugbau. Im vergangenen Jahr waren 97% der erwirtschafteten Umsätze und 94% der Beschäftigten im Straßenfahrzeugbau dem Automobilbau zuzurechnen. Der Straßenfahrzeugbau besitzt nicht nur innerhalb der Wirtschaft Baden-Württembergs, sondern auch für den Standort Deutschland einen hohen Stellenwert. Obwohl der baden-württembergische Straßenfahrzeugbau im Vergleich zur Mitte der 80er Jahre bundesweit etwas an Bedeutung eingebüßt hat, betrug im Jahr 1992 der Anteil der im Straßenfahrzeugbau Baden-Württembergs erwirtschafteten realen Bruttowertschöpfung am früheren Bundesgebiet immer noch 27,5%, gegenüber 31% im Jahr 1986. Weil der Anteil der im baden-württembergischen Straßenfahrzeugbau Beschäftigten bis 1991 überdurchschnittlich stark anstieg, konnte der Südwesten allerdings bei der Produktivitätsentwicklung nicht mit dem früheren Bundesgebiet Schritt halten. Wohl auch deshalb war der

danach einsetzende Stellenabbau im Straßenfahrzeugbau zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Baden-Württembergs vergleichsweise stark. Seit dem Beschäftigtenhöchststand im Jahr 1991 ist die Zahl der im Straßenfahrzeugbau Beschäftigten in den früheren Bundesländern bis 1994 um 146 000 oder rund 17% gesunken (Tabelle 1). Davon entfielen mit 46 700 fast ein Drittel auf Baden-Württemberg, was einem Beschäftigtenabbau von 20% innerhalb von nur drei Jahren entspricht.

Von den Stelleneinsparungen im Straßenfahrzeugbau war der Automobilbau mit 43 100 betroffen (Tabelle 2). Mit rund 176 000 blieb die Zahl der Beschäftigten im Automobilbau 1994 damit sogar unter dem Niveau von 1980. Der gesamte Automobilbau setzt sich in dieser Untersuchung zusammen aus der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren, der Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sowie der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern für Kraftwagen (Übersicht).² Innerhalb des so abgegrenzten Automobilbaus hatte Baden-Württemberg im vergangenen Jahr bei der Produktion von Teilen für Kraftwagen und -motoren im Bundesgebiet die größte Umsatzbedeutung (26%), gefolgt von der eigentlichen Herstellung von Kraftwagen und -motoren (rund 23%) sowie der Karosserie-Herstellung (13%). Seit 1990 besitzen die brancheninternen Zulieferbereiche des baden-württembergischen Automobilbaus, also die Teile- und die Karosserie-Herstellung, bundesweit keinen so hohen Stellenwert mehr. Dies spiegelt sich auch in der Beschäftigtenentwicklung wider. So war von 1991 bis 1994 der Stellenabbau in Baden-Württemberg bei der Karosserie-Herstellung mit 33% und der Teile-Herstellung mit 20% vergleichsweise höher als im Bereich der eigentlichen

² Der Automobilbau umfaßt gemäß dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken die Meldenummern 331 bis 334, gemäß der Systematik der Wirtschaftszweige für das Produzierende Gewerbe den SYPRO-Drei-Steller 331. Zur Untersuchung des Automobilbaus wurde aus dem Wirtschaftszweig „Straßenfahrzeugbau“ die Herstellung von Kraffrädern, Kraffradmotoren, Fahrrädern, Kraffrad- und Fahrradteilen sowie der sonstige Fahrzeugbau herausgenommen. Nicht im Automobilbau enthalten ist darüber hinaus auch die Reparatur und die Lackierung von Kraftfahrzeugen.

Tabelle 1
Straßenfahrzeugbau in Baden-Württemberg und im früheren Bundesgebiet seit 1980

Jahr	Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen in Preisen von 1991		Umsätze nach fachlichen Betriebsteilen ¹⁾						Beschäftigte nach fachlichen Betriebsteilen ¹⁾		
	Baden-Württemberg	früheres Bundesgebiet	Baden-Württemberg			früheres Bundesgebiet			Baden-Württemberg	früheres Bundesgebiet	
			Inlands-umsatz	Auslands-umsatz	Umsatz insgesamt	Inlands-umsatz	Auslands-umsatz	Umsatz insgesamt			
Mill. DM										Anzahl	
1980	20 402	68 730	17 038	11 622	28 659	65 226	45 327	110 553	203 823	781 109	
1981	21 390	70 490	17 251	13 292	30 543	65 877	52 343	118 220	203 279	766 836	
1982	21 420	70 900	17 530	15 645	33 175	66 046	61 505	127 551	203 251	769 035	
1983	22 146	73 900	18 978	15 707	34 685	72 827	60 954	133 781	199 174	754 560	
1984	21 156	72 880	17 336	17 301	34 637	70 510	66 569	137 079	203 437	761 247	
1985	23 839	79 100	20 723	19 896	40 620	78 220	78 899	157 118	211 830	782 049	
1986	24 389	79 290	22 292	21 532	43 824	85 961	80 424	166 385	218 081	811 635	
1987	24 325	80 540	22 691	21 772	44 463	90 839	84 542	175 381	221 351	825 573	
1988	23 337	79 380	23 283	20 825	44 107	93 878	89 080	182 959	222 164	827 427	
1989	23 659	83 660	24 871	22 203	47 073	102 206	98 726	200 932	226 574	844 691	
1990	25 623	90 920	26 812	22 298	49 110	115 579	99 735	215 313	230 108	861 031	
1991	27 554	99 240	30 867	22 098	52 964	139 193	96 766	235 958	234 317	868 845	
1992	26 632	96 830	30 430	23 451	53 881	139 794	108 262	248 055	226 862	849 223	
1993 . . . . .	...	...	25 777	20 240	46 017	113 840	91 617	205 457	204 374	773 466
1994 . . . . .	...	...	26 943	22 080	49 023	117 407	101 188	218 595	187 667	722 614

¹⁾ Betriebsteile von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten. – Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.
Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Statistik für das Verarbeitende Gewerbe.

Tabelle 2

Beschäftigte im Automobilbau Baden-Württemberg seit 1982

Wirtschaftszweig ¹⁾	1982	1984	1986	1988	1990	1991	1992	1993	1994
	Anzahl								
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren . . .	107 180	110 763	119 470	121 878	121 198	125 191	122 585	110 799	102 069
Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren . . .	67 811	69 297	76 175	77 615	83 494	83 185	79 745	71 976	66 683
Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern für Kraftwagen	9 609	8 623	8 611	8 952	10 244	10 728	9 571	8 189	7 229
Insgesamt	184 600	188 683	204 256	208 445	214 936	219 104	211 901	190 964	175 981

¹⁾ Betriebsteile von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten.
Quelle: Statistik für das Verarbeitende Gewerbe.

Kraftwagen- und Kraftwagenmotoren-Herstellung, bei der die Zahl der Arbeitsplätze um gut 18% zurückging.

Die Bedeutung der Automobilproduktion für die baden-württembergische Wirtschaft äußert sich jedoch nicht nur durch die Zahl der unmittelbar in diesem Wirtschaftszweig Beschäftigten, denn nicht nur der Automobilbau selbst

erbringt – beispielsweise in der Form der Motoren- oder Anhängerproduktion – Zulieferleistungen für die Herstellung von Kraftwagen. Vielmehr existieren unmittelbare und mittelbare Zuliefereffekte anderer Wirtschaftszweige, die in der Regel nicht ausschließlich vom Automobilbau abhängig sind. Beispiele für unmittelbare Zuliefereffekte außerhalb des Automobilbaus sind die Herstellung von Reifen,

Übersicht

Produktpalette des Straßenfahrzeugbaus, des Automobilbaus und der Sparte Individualverkehr

Abgrenzungen nach Meldenummern:

- 33 Straßenfahrzeuge (ohne Ackerschlepper)**
331 bis 334 Automobilbau
3311, 3312, 331450 Sparte Individualverkehr

Meldenummer ¹⁾	Bezeichnung der Güterzweige, -klassen und -arten
331	Kraftwagen (einschließlich deren Motoren und Fahrgestellen)
3311	Personenkraftwagen (auch dreirädrig) und Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze)
3312	Kombinationskraftwagen (Mehrzweckwagen) (auch dreirädrig)
3313	Liefer- und Lastkraftwagen (auch dreirädrig, aber ohne Kommunalfahrzeuge und andere Lastkraftwagen mit Spezialaufbauten)
3314	Lastkraftwagen mit Spezialaufbauten darunter: 331450 Motorcaravans, Wohnmobile
3315	Omnibusse und Obusse (ohne Kleinomnibusse bis 9 Sitzplätze)
3318	Verbrennungsmotoren für Kraftwagen
3319	Fahrgestelle ohne Motor für Kraftwagen
332	Straßenzugmaschinen (einschließlich deren Motoren)
3321	Straßenzugmaschinen
3328	Verbrennungsmotoren für Straßenzugmaschinen
331 + 332	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren = SYPRO 3311¹⁾
333	Zubehör, Einzel- und Ersatzteile für Kraftwagen, Straßenzugmaschinen, Krafträder und deren Motoren = SYPRO 3314¹⁾
3331	Zubehör, Einzel- und Ersatzteile für Kraftwagen-, Straßenzugmaschinen- und Kraftradmotoren
3332	Rahmen, Räder und Felgen für Kraftwagen und Straßenzugmaschinen
3333	Triebwerksteile und Lenkungen für Kraftwagen, Straßenzugmaschinen und Krafträder
3334	Kühler, Bremsaggregate, Stoßdämpfer und ähnliche Teile für Kraftwagen, Straßenzugmaschinen und Krafträder
3335	Andere Kraftfahrzeugteile (ohne Kraftfahrzeugzubehör und Teile für Karosserien und Aufbauten) z.B. Autoheizungen und -entlüftungen, Schiebedächer, Verdecke
3337	Kraftfahrzeugzubehör, anderweitig nicht genannt z.B. Sicherheitsgurte, Armstützen, Fensterrahmen, Gepäckträger, Kühlerverkleidungen, Rückstrahler, Stoßstangen
334	Karosserien, Aufbauten und Anhänger für Kraftwagen und Straßenzugmaschinen = SYPRO 3316¹⁾
3341	Karosserien und Aufbauten für Kraftwagen, Straßenzugmaschinen und Kraftwagenanhänger
3343	Fahrgestelle für Kraftwagenanhänger (mit oder ohne Räder)
3345	Kraftwagenanhänger
337	Krafträder (einschließlich deren Motoren) und Fahrräder sowie deren Teile
338	Kinderwagen, Krankenfahrstühle, Gespannfahrzeuge
339	Reparaturen, Montagen, Lackierungen und Umbauten von Erzeugnissen dieser Gütergruppe

¹⁾ Gemäß dem „Systematischen Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, Ausgabe 1989“ (GP).

¹⁾ SYPRO: Verzeichnis der Wirtschaftszweige im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe, Ausgabe Januar 1990.

Sitzbezügen und elektrotechnischen Einbauteilen wie Radios. Die Herstellung dieser Zulieferprodukte der unmittelbar der Automobilproduktion vorgelagerten Produktionsstufe zieht wiederum eine Kette von Zuliefereffekten noch weiter vorgelagerter Produktionsstufen nach sich, die insgesamt als mittelbare Zuliefereffekte bezeichnet werden. So benötigt man für die Reifenherstellung Gummi, die Gummi-Herstellung verbraucht chemische Produkte, Energie usw.

Mittels der Input-Output-Analyse können die Produktionseffekte der Zulieferebenen quantifiziert und mit Hilfe von branchendurchschnittlichen Produktivitäten in Beschäftigteneffekte (Erwerbstätige) umgerechnet werden. Die Input-Output-Analyse basiert dabei auf den Input-Output-Tabellen, die als gesamtwirtschaftliche Rechenwerke und Teil der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen die Entstehung und Verwendung von Gütern und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft abbilden. Das Kernstück der Tabellen ist die Matrix der Vorleistungsverflechtung, innerhalb der die Verflechtungsbeziehungen in Form der Bezugs- und Lieferströme zwischen den Produktionsbereichen dargestellt wird.

Auf der Grundlage der traditionellen Input-Output-Analyse werden üblicherweise die Zuliefereffekte sämtlicher Produktionsstufen erfaßt, die von der Endnachfrage nach einem bestimmten Produkt oder einer Dienstleistung ausgehen. Weil im Falle der Automobilbau-Untersuchung in den Umsatz- und Beschäftigtenzahlen der Statistiken des Verarbeitenden Gewerbes die Zuliefereffekte innerhalb des Automobilbaus wie die Herstellung von Motoren, Kfz-Teilen und Karosserien bereits enthalten sind, dürfen diese Effekte bei der Input-Output-Analyse zur Ermittlung der indirekten Produktions- und Beschäftigteneffekte nicht nochmals erfaßt werden. Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurde daher das Input-Output-Analyseverfahren so modifiziert, daß die indirekten Produktions- und Beschäftigteneffekte nur die indirekten Effekte außerhalb des Auto-

bilbaus enthalten.³ Auf diese Weise können die ermittelten Produktions- und Beschäftigteneffekte außerhalb des Automobilbaus mit den Umsätzen und Beschäftigten im Automobilbau zu Gesamteffekten zusammengefaßt werden.

Stellenabbau bei branchenfremden Zulieferern des Automobilbaus geringer als bei brancheninternen Zulieferern

Insgesamt waren 1994 hierzulande rund 257 000 Beschäftigte für die Herstellung von baden-württembergischen Automobilen tätig, davon 176 000 branchenintern und 81 000 außerhalb des Automobilbaus (Tabelle 3).⁴ Der gesamte Beschäftigteneffekt des Automobilbaus erreichte

³ Hierzu wurde zunächst die endnachfragebezogene Automobilproduktion ermittelt. Diese umfaßt die gesamten Auslandsumsätze des Automobilbaus sowie diejenigen Inlandsumsätze, die aus der Sicht der baden-württembergischen Wirtschaft Endprodukte sind, also die gesamten Lieferungen von Automobilen an private Haushalte Baden-Württembergs, an investierende Unternehmen, an Institutionen des Landes sowie die Lieferungen an andere Bundesländer. Von den mit Hilfe der Input-Output-Analyse errechneten gesamten Zuliefereffekten an den Automobilbau wurden die Lieferungen von Vorleistungsgütern innerhalb des Automobilbaus (intrasektorale Zuliefereffekte) abgezogen. Zu weiteren ausführlichen methodischen Erläuterungen vgl. auch folgende Beiträge: Münzenmaier, Werner: Produktions- und Beschäftigteneffekte des Automobilbaus und seiner Zulieferer, in: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 39. Jg., Jahressband 1994, S. 43 - 61. - Münzenmaier, W.: Zur Bedeutung des Automobilbaus für die Arbeitsplätze in Zulieferbereichen, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 9/1993, S. 334 - 337. - Münzenmaier, W.: Zur Abhängigkeit baden-württembergischer Arbeitsplätze vom Automobilbau, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 12/1988, S. 514 - 521.

⁴ Mit den Beschäftigteneffekten sind allerdings nur die Beschäftigten erfaßt, die im baden-württembergischen Automobilbau tätig sind oder Zulieferleistungen an den baden-württembergischen Automobilbau erbringen. Darüber hinaus arbeiten jedoch auch viele Erwerbstätige in Baden-Württemberg als Zulieferer für den Automobilbau in anderen Bundesländern. Diese Arbeitsplätze sind in den vorliegenden Ergebnissen ebenso wenig berücksichtigt wie die Beschäftigteneffekte in anderen Bundesländern, die der baden-württembergische Automobilbau nach sich zieht.

Tabelle 3
Durch die Automobilproduktion Baden-Württembergs in Baden-Württemberg bewirkte Beschäftigteneffekte außerhalb des Automobilbaus seit 1982

Produktionsbereich	Beschäftigte in Zulieferbereichen an den Automobilbau													
	1982		1984		1986		1988		1990		1992 ¹⁾		1994 ¹⁾	
	1000	%	1000	%	1000	%	1000	%	1000	%	1000	%	1000	%
Verarbeitendes Gewerbe ²⁾ . .	29,7	39,8	28,5	38,6	32,8	38,8	29,8	33,7	33,6	35,7	34,9	36,6	29,6 ⁴⁾	36,4
davon														
Eisen und Stahl, Metalle ³⁾ . .	12,4	16,7	11,2	15,1	12,6	14,9	10,6	12,0	12,0	12,8	12,9	13,5	...	...
Stahl-, Maschinen- und Fahrzeugbau ²⁾	1,7	2,3	1,8	2,5	1,8	2,2	1,3	1,4	3,3	3,6	3,7	3,9	...	...
Elektrotechnik, Feinmechanik, Optik, EBM-Waren	7,7	10,3	7,9	10,6	9,6	11,3	9,1	10,3	9,2	9,8	9,4	9,8	...	...
Kunststoff- und Gummierzeugnisse	4,0	5,3	3,8	5,2	4,7	5,5	4,8	5,5	4,4	4,6	4,2	4,4	...	...
Übriges Verarbeitendes Gewerbe	3,9	5,2	3,8	5,1	4,2	5,0	4,0	4,5	4,7	4,9	4,7	5,0	...	...
Energie, Bergbau, Baugewerbe	3,6	4,8	3,8	5,2	4,2	5,0	4,6	5,2	4,0	4,2	4,0	4,2	3,6	4,4
Handelsleistungen	19,1	25,7	18,6	25,2	19,6	23,2	19,4	21,9	20,1	21,3	20,3	21,3	18,0	22,2
Verkehrsleistungen einschließlich Postdienstleistungen . .	5,7	7,6	5,4	7,3	6,1	7,2	5,9	6,7	4,3	4,6	4,6	4,8	3,7	4,5
Sonstige Dienstleistungen . .	16,5	22,2	17,6	23,8	21,8	25,7	28,8	32,5	32,1	34,1	31,5	33,1	26,4	32,5
Insgesamt	74,6	100	74,0	100	84,6	100	88,5	100	94,2	100	95,3	100	81,2	100

¹⁾ Berechnungen auf der Grundlage der Bezugsstrukturen (Inputkoeffizienten) des Jahres 1990. - ²⁾ Ohne Automobilbau einschließlich Herstellung von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör. - ³⁾ Eisen und Stahl, Herstellung von Nichteisenmetallen und -halbzeug, Gießereien, Ziehereien und Kaltwalzwerke. - ⁴⁾ Im Verarbeitenden Gewerbe konnten für dieses Jahr keine tiefer gegliederten Beschäftigtenzahlen berechnet werden. - Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.
 Quelle: Input-Output-Rechnung Baden-Württemberg.

1994 in etwa das Niveau des Jahres 1982 (259 000). Seit dem Höchststand im Jahr 1991 ist die Zahl der Beschäftigten, die branchenexterne Zulieferleistungen für den Automobilbau erbringen, bis zum Jahr 1994 um knapp 16% zurückgegangen. Damit war der Stellenabbau in den Zulieferbranchen außerhalb des Automobilbaus prozentual geringer als in den brancheninternen Zulieferbereichen wie beispielsweise der Herstellung von Teilen für Kraftwagen und -motoren und Karosserien, wo der Arbeitsplatzabbau teilweise mehr als 30% betrug. Dies ist darauf zurückzuführen, daß innerhalb der Automobilbranche trotz steigender Umsätze im Jahr 1994 gegenüber dem Vorjahr ein weiterer Beschäftigtenabbau erfolgte, während in den Zulieferbereichen des übrigen Produzierenden Gewerbes, des Handels, des Verkehrs und der Dienstleistungen der Stellenabbau nachgelassen hatte.

Seit 1982 nimmt der Anteil der Beschäftigten, die Zulieferleistungen außerhalb des Automobilbaus an den Automobilbau erbringen, an den insgesamt Beschäftigten tendenziell zu und erreichte im vergangenen Jahr mit fast 32% den bisher höchsten Wert. Verantwortlich für die steigende Bedeutung der Beschäftigten in Zulieferbereichen außerhalb des Automobilbaus ist im wesentlichen der Bereich der sonstigen Dienstleistungen, wo die Zahl der Beschäftigten 1994 um 60% höher lag als 1982. Demgegenüber blieb die Zahl der Beschäftigten, die Zulieferleistungen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes erbringen, in etwa konstant. Die wachsende Bedeutung der Dienstleistungen für die Automobilherstellung – und hier insbesondere der unternehmensbezogenen Dienstleistungen wie beispielsweise Ingenieur- und Beratungsleistungen – dürfte vor allem auf die Entwicklung neuer Techniken zurückzuführen sein, wie beispielsweise auf die Entwicklung schadstoffärmerer, leichter und sicherer Kraftfahrzeuge (Airbag, ABS), zum anderen auf die immer komfortablere Ausstattung der Fahrzeuge (Klimaanlage, Servolenkung, Getriebeautomatik, Autotelefon, ...). Für die Produktion von Fahrzeugen, die diesen Ansprüchen an Umweltverträglichkeit, Fahrsicherheit und Komfort genügen, sind Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in den verschiedensten Wirtschaftsbereichen erforderlich.

Weil die berechneten Beschäftigteneffekte für die Jahre 1991 bis 1994 auf den Bezugsstrukturen des Automobilbaus gemäß der bisher aktuellsten Input-Output-Tabelle für das Jahr 1990 beruhen, dürften die Zuliefereffekte insbesondere im Bereich der sonstigen Dienstleistungen derzeit höher liegen als rechnerisch ausgewiesen. Im Zusammenhang mit den folgenden Analysen zum Individualverkehr wird auch untersucht, wie sich veränderte Inputstrukturen und der Produktivitätsfortschritt auf die Zahl der Arbeitsplätze auswirkt, die auf die baden-württembergische Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr zurückzuführen sind.

Bedeutung der Sparte Individualverkehr für den Automobilbau nimmt zu

Unter der Herstellung von Fahrzeugen für den Individualverkehr wird in den folgenden Untersuchungen die Produktion von Fahrzeugen verstanden, die primär der Personbeförderung im privaten Bereich dienen. Diese umfaßt die Herstellung von Personen- und Kombinationskraftwagen sowie von Motorcaravans und Wohnmobilen. Die Produk-

tion von PKWs und Kombis für gewerbliche Zwecke ist damit ebenfalls der Sparte Individualverkehr zugeordnet.

Die Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr hat innerhalb des Automobilbaus eine große Bedeutung. So betragen die Umsätze aus der Produktion von PKWs, Kombis und Wohnmobilen in Baden-Württemberg im Jahr 1994 rund 28 Mrd. DM, das sind fast 60% der Umsätze des gesamten Automobilbaus. Dieser Anteil hat gegenüber 1982, als sich die Umsätze der Sparte Individualverkehr auf 17 Mrd. DM beliefen, um 5 Prozentpunkte zugenommen.⁵ Würde man statt dessen die Umsätze aus der Produktion von Individualfahrzeugen lediglich auf die Herstellung von Kraftwagen beziehen, wäre dieser Anteil deutlich höher als 60%. Beim Vergleich der Sparte Individualverkehr mit dem Automobilbau insgesamt muß man, nämlich berücksichtigen, daß die Automobilproduktion auch die Herstellung von Kraftfahrzeugteilen und Zubehör enthält. Demgegenüber beinhaltet die Sparte Individualverkehr nur die Produktion der Fahrzeuge, nicht jedoch von Fahrzeugteilen. Diese werden bei der Sparte Individualverkehr nur durch die Zuliefereffekte einbezogen, die mit der Input-Output-Analyse berechnet werden. Wegen dieser unterschiedlichen Abgrenzungen werden beim Vergleich der Produktions- und Beschäftigteneffekte der Sparte Individualverkehr mit dem Automobilbau nur die Gesamteffekte zugrunde gelegt. Dabei sind die Beschäftigteneffekte beim Automobilbau statistisch besser abgesichert als bei der Sparte Individualverkehr, weil wegen fehlender primärstatistischer Beschäftigteneffekte bei der Sparte Individualverkehr die direkten und indirekten Beschäftigteneffekte mit der Input-Output-Analyse ermittelt werden müssen, während dies bei Automobilbau-Untersuchung nur für die Beschäftigteneffekte außerhalb des Automobilbaus gilt.

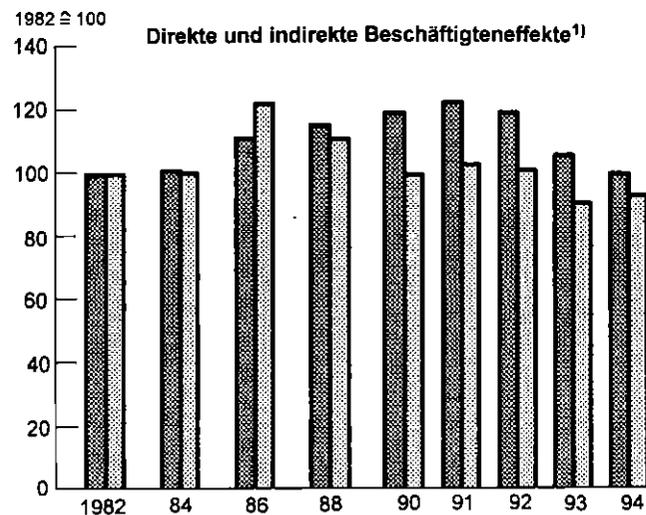
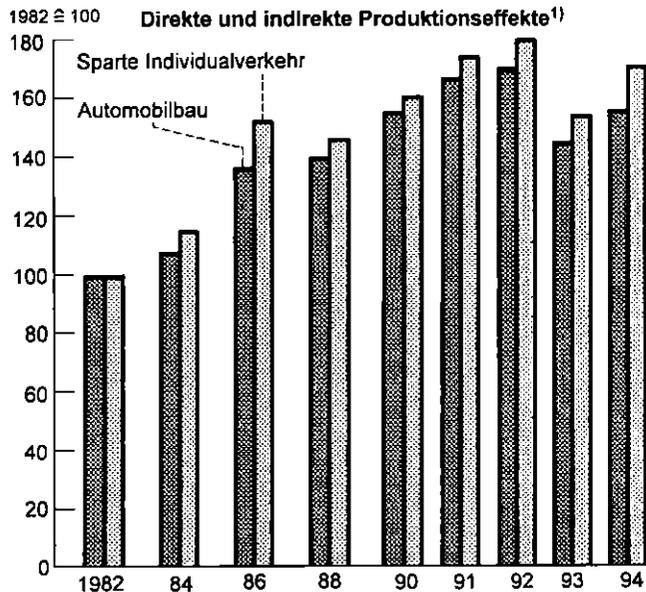
Im Jahr 1994 waren danach etwa 145 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Fahrzeugproduktion für den Individualverkehr abhängig. Bezogen auf den gesamten Automobilbau sind dies rund 56%. Seit 1991 hat die Zahl der Beschäftigten im Bereich des Individualverkehrs von 160 000 auf 145 000 abgenommen, was einem Rückgang von mehr als 9% entspricht. Wegen der insbesondere im Jahr 1994 besseren Umsatzentwicklung bei der PKW- und Kombi-Produktion war der Stellenabbau im Vergleich zum gesamten Automobilbau prozentual geringer. So ging die Zahl der insgesamt im Automobilbau Beschäftigten im gleichen Zeitraum um mehr als 18% zurück. Die Sparte Individualverkehr hat sich somit in den vergangenen drei Jahren als Stütze des Automobilbaus erwiesen (*Schaubild 1*).

Stückzahlen-Produktion in Baden-Württemberg wenig dynamisch

Steigende Umsätze im Bereich der Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr sind nicht gleichbedeutend mit einer höheren Stückzahl-Produktion. Wie eine Analyse der Stückzahlen und Produktionswerte ergab, betrug 1994 der Wert der zum Absatz bestimmten Produktion hierzulande mehr als das 1,5fache der Werte von 1982,

⁵ Weil für die Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr keine primärstatistischen Umsatzzahlen vorliegen – Umsätze und Beschäftigte werden nur für SYPRO-Vier-Steller erhoben – wurden die Umsätze unter Zuhilfenahme von Angaben aus der Vierteljährlichen Produktionserhebung für das Verarbeitende Gewerbe herausgerechnet. Diese Erhebung erfaßt sowohl die produzierten Mengen als auch die Werte der zum Absatz bestimmten Produktion nach tiefgegliederten Gütergruppen.

Gesamte Produktions- und Beschäftigtenefekte des Automobilbaus und der Herstellung von Fahrzeugen für den Individualverkehr in Baden-Württemberg seit 1982



1) Berechnungen auf der Grundlage der Bezugsstrukturen (Inputkoeffizienten) des Jahres 1990.
Quelle: Input-Output-Rechnung Baden-Württemberg.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

478 95

die Stückzahl blieb dagegen in etwa auf dem gleichen Niveau. Die verbesserte Ausstattung von Fahrzeugen für den Individualverkehr, aber auch generelle Preissteigerungen haben dazu geführt, daß der Produktionswert oder Umsatz je produziertem Fahrzeug gestiegen ist. In Baden-Württemberg lag der Produktionswert pro Fahrzeug 1982 noch bei rund 29 000 DM, zehn Jahre später bei über 55 000 DM. Auch im Bundesgebiet haben sich im gleichen Zeitraum die Produktionswerte pro Stück von 15 000 DM auf 27 000 DM fast verdoppelt. Im Gegensatz zur baden-württembergischen PKW- und Kombi-Produktion sind die Stückzahlen im gesamten westlichen Bundesgebiet nicht konstant geblieben, sondern haben sich bis 1992 jährlich um durchschnittlich 2,5% erhöht.

Die Unterschiede zwischen der mengenmäßigen Entwicklung auf Bundes- und Landesebene sind wichtig, wenn

man eine für das Bundesgebiet vorliegende Stückzahlen-Prognose auf Baden-Württemberg projizieren will. Im vergangenen Jahr veröffentlichten namhafte Institute Prognosen zum Automobilstandort Deutschland, denen zufolge die Produktion wegen der wachsenden Nachfrage des In- und Auslands nach Personen- und Kombinationskraftwagen bis zur Jahrtausendwende um jährlich etwa 5% steigen wird.⁶ Die Prognose der Deutschen Bank vom August vergangenen Jahres stützt sich dabei auf folgende Erwartungen und Fakten⁷:

- Die Bevölkerungszahl wächst bis zum Jahr 2000 von gut 81 Mill. auf rund 84 Mill.
- Bei Frauen, Senioren und Ausländern besteht ein hoher Motorisierungsbedarf.
- Erhöhung des PKW-Bestands auf knapp 45 Mill. Fahrzeuge und Erneuerungsbedarf des vorhandenen PKW-Bestands.
- Hohe Erbvermögen, die die Aufbaugeneration in Deutschland ihren Erben hinterläßt.
- Ansteigen der Automobilnachfrage mit zunehmendem Wohlstand in den westeuropäischen Ländern mit bisher vergleichsweise geringer PKW-Dichte.
- Erhebliche Nachfrageimpulse durch die ehemaligen Ostblockstaaten mit steigendem Wohlstand.
- Erschließung neuer Märkte in Brasilien, Mexiko, Indien und China, wobei diese wegen der Abschottungsbemühungen dieser Länder ohne lokale Fertigung schwierig sein wird.

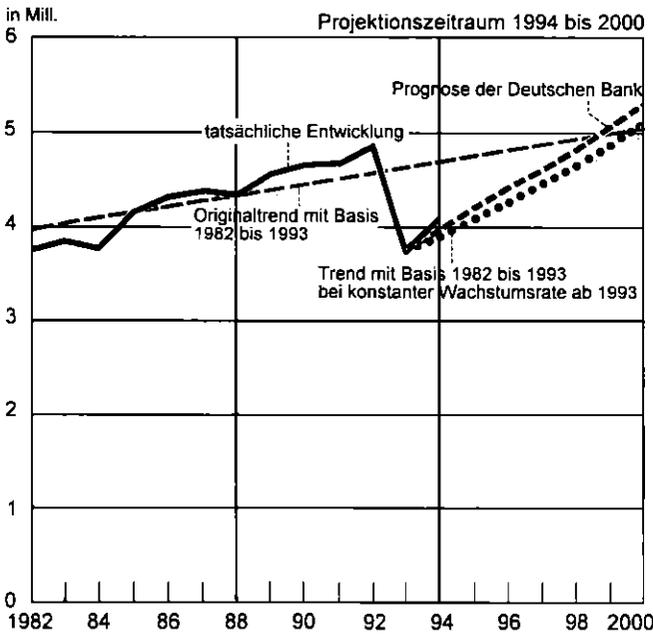
Die Stückzahlen-Prognose der Deutschen Bank für das Bundesgebiet beruht auf einer Berechnungsmethode, die aus technischen Gründen nicht auf Baden-Württemberg übertragen werden kann. Um dennoch eine Projektion der Stückzahlen Baden-Württembergs bis zur Jahrtausendwende durchführen zu können, mußte eine Berechnungsmethode gefunden werden, die erstens den prognostizierten Stückzahlen möglichst nahe kommt und zweitens auf die baden-württembergischen Gegebenheiten übertragen werden kann. Wie eine eigens hierfür durchgeführte Untersuchung ergab, folgt die Stückzahlen-Prognose der Deutschen Bank in ihrem Verlauf bis zum Jahr 2000 in etwa dem Trend, wie er sich auf der Grundlage der Produktionszahlen des vergangenen Konjunkturzyklus von 1982 bis 1993 bei konstanter jährlicher Wachstumsrate ergibt. Die eigene Berechnung mit Hilfe der Original-Trendgeraden wurde nämlich so modifiziert, daß die Stückzahlen der Jahre 1994 bis 2000 von dem niedrigen Produktionsniveau im Jahr 1993 ausgehend mit konstanter jährlicher Wachstumsrate bis zum Original-Trendwert im Jahr 2000 steigen (Schaubild 2). Wie der Vergleich dieses eigenen Trendszenarios mit der Prognose der Deutschen Bank zeigt, fällt das Trendszenario zwar etwas pessimistischer aus als die Prognose der Deutschen Bank, spiegelt aber einen ähnlichen Verlauf wider. Überträgt man dieses Trendszenario auf Baden-

⁶ Vgl. VDI-Nachrichten, Auto-Hersteller: Mehr Produktion, weniger Mitarbeiter, Nr. 37/16. September 1994, S. 10.

⁷ Vgl. Frank, Hans-Joachim: Autoindustrie wieder im Aufwind, hrsg. von der Deutschen Bank Research in der Reihe „Deutschland-Themen“, Nr. 139, 25. August 1994.

Schaubild 2

Produktion von PKW und Kombi in Deutschland 1982 bis 2000 (Stückzahlen)



Quellen: Verband der Automobilindustrie (VDA), Deutsche Bank, eigene Berechnungen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

477 95

Württemberg, so würde sich die Produktion von PKWs und Kombis ausgehend von dem vergleichsweise niedrigen Stückzahlenniveau von 1993 bis zum Jahr 2000 um jährlich durchschnittlich 1% erhöhen.

Vergleicht man die tatsächliche Entwicklung der Fahrzeugproduktion im Jahr 1994 mit der für 1994 prognostizierten Entwicklung, so liegen die Prognosewerte erheblich unter den tatsächlichen Stückzahlen. Zieht man allerdings das laufende und das kommende Jahr in die Betrachtung ein – der Verband der Automobilindustrie rechnet 1995 mit einer Produktion von 4,3 Mill. Fahrzeugen und für 1996 mit einem Ergebnis, das nicht allzuweit von dem Ergebnis für 1995 entfernt sein dürfte⁸ –, könnten sowohl die Prognose der Deutschen Bank als auch das Trendszenario für das laufende und kommende Jahr näher an der tatsächlichen Entwicklung liegen als im Jahr 1994.

In dem vorliegenden Szenario für Baden-Württemberg geht es jedoch weniger darum, ob die angenommene Stückzahlen- und Umsatzentwicklung bis zur Jahrtausendwende auch in dieser Form eintritt. Vielmehr soll dieses Szenario dazu beitragen, die wirtschaftlichen Auswirkungen in der Form von Produktions- und Beschäftigungseffekten zu analysieren, die von der Nachfrage nach Fahrzeugen des Individualverkehrs zu erwarten sind, wenn sich Nachfrage, Produktivitätsfortschritt, Preise und Input-Struktur der Automobilherstellung nach dem Muster des vergangenen Konjunkturzyklus weiterentwickeln. Solche Analysen geben Aufschluß darüber, mit welchen Beschäftigungswirkungen künftig gerechnet werden kann und welche Zulieferbereiche in besonderem Maße zukunftssträftig sind.

⁸ Vgl. VDI-Nachrichten Nr. 36 vom 8. September 1995, Mehr Autos, weniger Beschäftigung.

Umsatzplus mit geringer Beschäftigungswirkung

Unter den getroffenen Annahmen würden sich die Umsätze aus der baden-württembergischen PKW-, Kombi- und Wohnmobilproduktion im Zeitraum 1994 bis 2000 von rund 28 Mrd. DM auf über 35 Mrd. DM erhöhen. Danach wäre bereits 1997 das bisherige Umsatzmaximum von 29 Mrd. DM aus dem Jahr 1992 wieder überschritten. Dies gilt auch für die gesamten Produktionseffekte – also unter Berücksichtigung der Zulieferproduktion. Der Gesamtproduktionseffekt würde – wenn man die Inputstruktur des Jahres 1990 unterstellt – von 1994 bis 2000 um mehr als 11 Mrd. DM auf rund 53 Mrd. DM steigen. Die Umsatzsteigerungen werden jedoch nur noch in geringem Umfang beschäftigungswirksam. Dies war bereits im Jahr 1994 zu beobachten. So stiegen 1994 die Umsätze aus dem Individualverkehr um fast 11%, während die Beschäftigung innerhalb und außerhalb des Automobilbaus nur um 3,5% zulegte. Wie die folgenden Varianten des Trendszenarios zeigen, haben Preis- und Produktivitätseffekte ganz erhebliche Auswirkungen auf die zu erwartende Zahl der Beschäftigten (Schaubild 3).

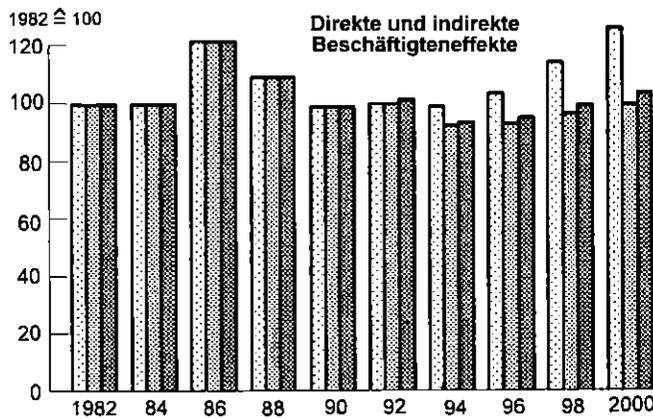
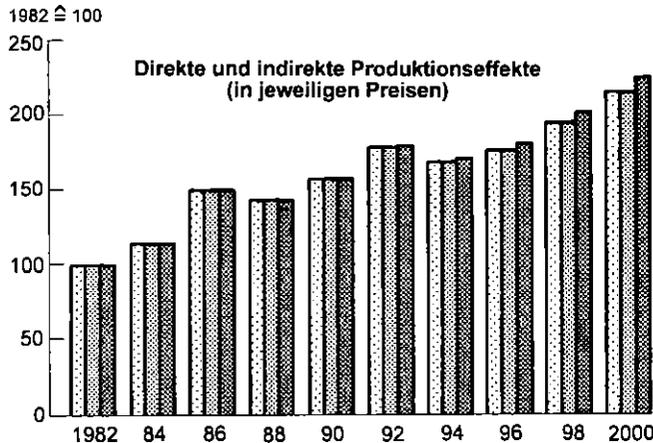
Unterstellt man in einer *ersten Variante*, daß nicht nur die Preise und die Arbeitsproduktivitäten von 1993, sondern auch die Input-Strukturen von 1990 bis zum Jahr 2000 konstant bleiben, würden zur Jahrtausendwende in Baden-Württemberg etwa 198 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Produktion von PKWs, Kombis und Wohnmobilen abhängen. Diese Beschäftigtenzahl läge sogar über dem bisherigen Höchststand von 1986.

Nimmt man in einer *zweiten Variante* an, daß zwar die Input-Strukturen von 1990 konstant bleiben, sich die nominalen Arbeitsproduktivitäten jedoch entsprechend dem vergangenen Konjunkturzyklus weiterentwickeln, so werden die zugrunde gelegten Umsatzsteigerungen in der Sparte Individualverkehr kaum noch beschäftigungswirksam. Im Jahr 2000 hat dann die Zahl der direkt und indirekt Beschäftigten mit knapp 157 000 gerade wieder das Niveau von 1992 erreicht.

Das realistischste Bild über die Produktions- und Beschäftigungswirkung der baden-württembergischen PKW-, Kombi- und Wohnmobil-Herstellung vermittelt die *dritte Variante*, weil diese nicht nur von variablen nominalen Arbeitsproduktivitäten ausgeht, sondern auch von sich ändernden Input-Strukturen bei der Fahrzeug-Herstellung. Obwohl die Anteile der Importe an den insgesamt für die Herstellung von Automobilen erforderlichen Zulieferleistungen tendenziell steigen, gehen von den sich ändernden Bezugsstrukturen des Fahrzeugbaus arbeitsplatzschaffende Effekte aus. Vor allem infolge des Strukturwandels bei den Zulieferleistungen an den Fahrzeugbau, der sich insbesondere in der zunehmenden Bedeutung der unternehmensbezogenen Dienstleistungen wie Ingenieur-, Forschungs- und Beratungsleistungen als Inputs für die Fahrzeugproduktion äußert, würden nach dieser Variante im Jahr 2000 rund 163 000 Arbeitsplätze – 6 000 mehr als bei starren Produktionsbedingungen – direkt und indirekt auf die Herstellung von Fahrzeugen für den Individualverkehr zurückgehen. Zur Jahrtausendwende entfallen danach auf 100 zulieferbedingte Arbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe allein 60 auf unternehmensbezogene Dienstleistungen. Im Jahr 1990 standen 100 Zuliefer-Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe nur 48 im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen gegenüber, 1982 sogar nur 26.

Produktions- und Beschäftigeneffekte aufgrund der baden-württembergischen Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr bis zum Jahr 2000

- Variante 1:
 - Input-Struktur von 1990 bleibt konstant bis zum Jahr 2000
 - Arbeitsproduktivitäten und Preise von 1993 bleiben von 1994 bis 2000 konstant
- Variante 2:
 - Input-Struktur von 1990 bleibt konstant bis zum Jahr 2000
 - Arbeitsproduktivitäten und Preise sind variabel und folgen dem Trend 1982 bis 1993
- Variante 3:
 - Input-Struktur ist variabel und folgt dem Trend 1982 bis 1993
 - Arbeitsproduktivitäten und Preise sind variabel und folgen dem Trend 1982 bis 1993



Statistisches Landesamt Baden - Württemberg

476 95

Unternehmensbezogene Dienstleistungen auf dem Vormarsch

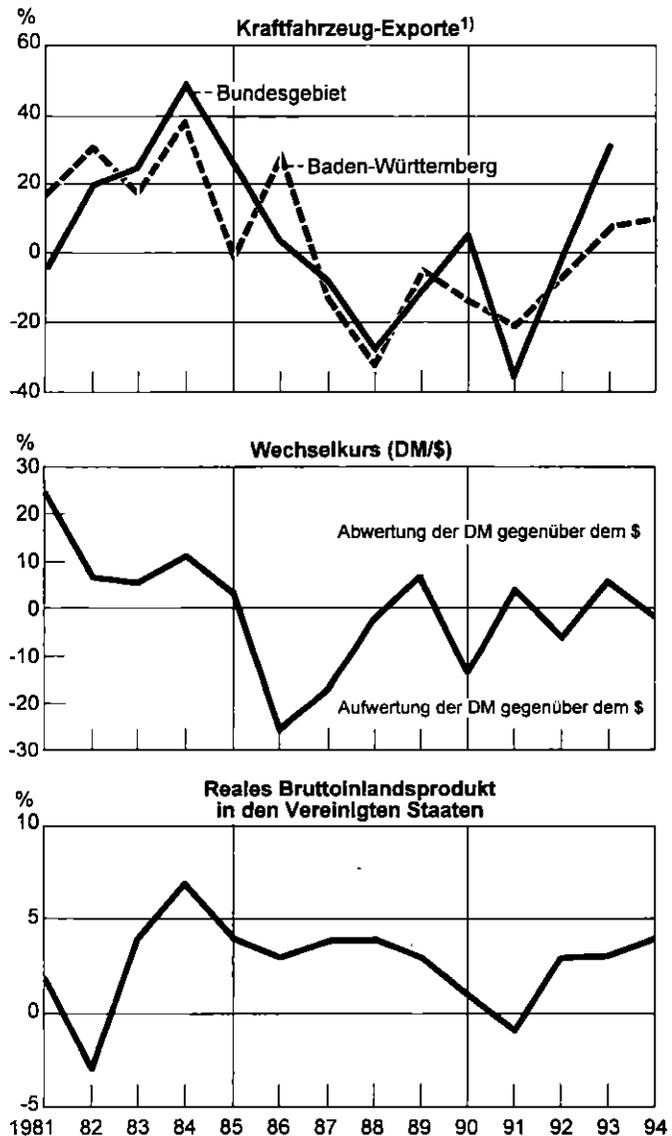
Durch die zunehmende Bedeutung der unternehmensbezogenen Dienstleistungen als Inputs für die Automobilproduktion werden in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2000 in diesem Zulieferbereich mehr Arbeitsplätze geschaffen als in den Zulieferbereichen des Verarbeitenden Gewerbes. Damit gibt der Automobilbau wichtige Impulse für den Dienstleistungsstandort Baden-Württemberg. Die mit Hilfe des Trendszenarios berechneten Produktions- und Beschäftigeneffekte im Dienstleistungsbereich könnten sogar noch übertroffen werden, wenn man berücksichtigt, daß gerade im Bereich des Verkehrsmanagements und der Entwicklung schadstoffärmerer Fahrzeuge derzeit große Anstrengungen unternommen werden, durch den Einsatz intelligenter Technik die Abwicklung des Straßenverkehrs effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.

Die gewachsene Bedeutung der Dienstleistungen als Zulieferer des Automobilbaus dürfte teilweise auch darauf zurückzuführen sein, daß im Zuge der zunehmenden Internationalisierung die Produktionsstandorte in die Abnehmerländer verlagert werden. Während für die Wahl des Produktionsstandorts vor allem die Marktpräsenz und Kostenargumente entscheidend sein dürften, setzt die Entwicklung neuer Techniken ein großes Maß an Qualifikation und Know-how voraus. Mit seiner hohen Forschungsdichte dürfte der Südwesten daher auch in Zukunft ein wichtiger Dienstleistungsstandort bleiben.

Schaubild 4

Einfluß der Wechselkurs- und Konjunkturentwicklung auf die baden-württembergischen und deutschen Kraftfahrzeug-Exporte in die Vereinigten Staaten seit 1981*)

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr



*) Ab 1991 einschließlich der neuen Bundesländer, Spezialhandel.- 1) Wert in DM. Quellen: OECD, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Deutsche Bundesbank.

Statistisches Landesamt Baden - Württemberg

475 95

Kontinuierliche Verlagerung des Produktionsstandorts als Folge der internationalen Verflechtung

Das beschriebene Trendszenario geht von der Annahme aus, daß sich die Produktionsverlagerung ins Ausland vergleichsweise moderat, nämlich entsprechend der Entwicklung im vergangenen Konjunkturzyklus bis zur Jahrtausendwende fortsetzt. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund der in diesem Jahr im Vergleich zu den Vorjahren starken DM-Aufwertungen aus den folgenden Gründen durchaus realistisch.

Erstens zeigen die Kraftfahrzeug-Exporte Baden-Württembergs tendenziell keine so starke Wechselkursabhängigkeit wie die des Bundesgebiets, so daß die jüngsten Aufwertungen nicht zu einer überdurchschnittlich starken Auslandsverlagerung führen dürften (*Schaubild 4*). Die Kraftfahrzeug-Nachfrage des Auslands hängt neben den Wechselkursen von einer Reihe von Faktoren ab, so beispielsweise von der Qualität und der Modellakzeptanz der Automobile sowie ganz wesentlich von der konjunkturellen Lage in dem betreffenden Land. Der Einfluß dieser Faktoren kann natürlich nicht isoliert untersucht werden. Daß Aufwertungen der DM die Exporte verteuern, ist unumstritten. Wie jedoch die baden-württembergischen und deutschen Kraftfahrzeug-Exporte in die wichtigsten Abnehmer-Länder Baden-Württembergs (Vereinigte Staaten, Italien, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Japan) zeigen, reagieren die Exporte erst bei starken Aufwertungen der DM – etwa im zweistelligen Bereich – deutlich auf Wechselkursänderungen. So veränderten sich die baden-württembergischen

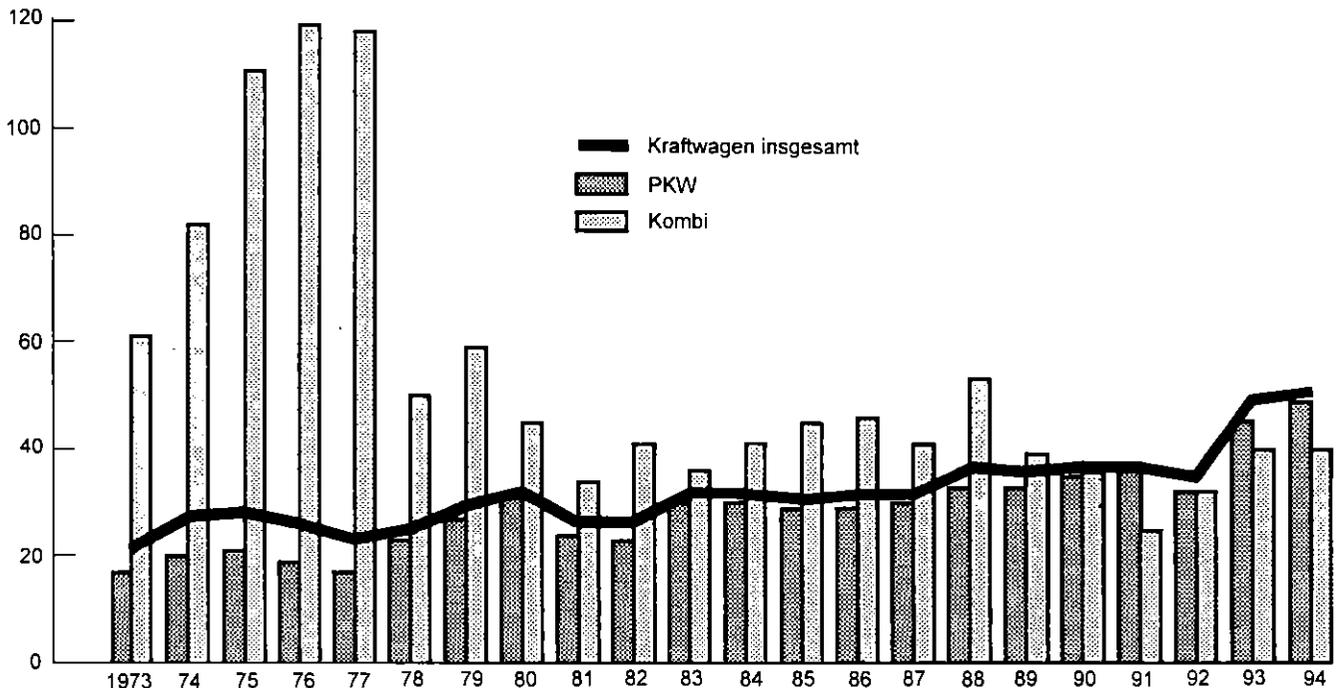
Kraftfahrzeug-Exporte 1989 bis 1993 parallel zur Konjunkturentwicklung in den Vereinigten Staaten, obwohl der Wechselkurs gegenüber dem Dollar in einer Bandbreite von etwa 10% schwankte. Die deutschen Kraftfahrzeug-Exporte zeigen in diesem Zeitraum einen stärkeren Zusammenhang mit der Wechselkurs-Entwicklung. Starke Aufwertungen von jährlich über 20%, wie sie in den Jahren 1986 und 1987 aufgetreten sind, haben auch hierzulande zu sichtbaren Exporteinbußen geführt. Dabei muß man prinzipiell berücksichtigen, daß sich eine Aufwertung oder ein nachlassendes Wirtschaftswachstum wegen der zeitlichen Spanne zwischen Auftragseingang und Lieferung der Fahrzeuge in der Regel erst etwa ein halbes Jahr später in der Exportentwicklung niederschlägt.

Zweitens zeigt die bisherige Entwicklung, daß es sich bei der Produktionsverlagerung ins Ausland um einen kontinuierlichen Prozeß handelt, dessen Verlauf bei der PKW- und der gesamten Kraftwagenproduktion von 1982 bis 1992 keine sprunghaften Veränderungen aufweist (*Schaubild 5*). Und dies, obwohl in der ersten Hälfte des vergangenen Konjunkturzyklus bis 1987 die DM gegenüber vielen Währungen stärker aufgewertet wurde als in der zweiten Zyklushälfte. Von 1992 auf 1993 hat sich dagegen die Anzahl der im Ausland produzierten Kraftwagen deutscher Hersteller bezogen auf 100 in Deutschland hergestellte Kraftwagen von 35 auf 50 erhöht. Diese Entwicklung ist jedoch keineswegs auf eine verstärkte Auslandsverlagerung zurückzuführen, sondern auf die unterschiedlichen Konjunkturverläufe im In- und Ausland. So ging die Auslandsnachfrage nach deutschen Kraftwagen und damit auch die Auslandsproduktion rezessionsbedingt bereits im

Schaubild 5

Produktion von Kraftwagen deutscher Hersteller im Inland und Ausland seit 1973

Anzahl der im Ausland produzierten Kraftwagen bezogen auf 100 in Deutschland produzierte Kraftwagen



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

479 95

Jahr 1992 zurück, während die Fahrzeugproduktion in Deutschland wegen des Vereinigungsbooms erst 1993, dafür aber viel stärker ins Minus rutschte. Ein Rückgang der Inlandsproduktion verbunden mit einer Zunahme der Auslandsproduktion deutscher Kraftwagen-Hersteller muß somit nicht zwangsläufig eine Standortverlagerung bedeuten, sondern kann auch konjunkturell bedingt sein.

Hauptaussagen

Aus den durchgeführten Untersuchungen lassen sich folgende Thesen ableiten:

- Trotz erheblicher Umsatzeinbußen und umfangreicher Stelleneinsparungen seit 1991 bleibt Baden-Württemberg ein wichtiger Automobilstandort.
- Setzt sich die Umsatzentwicklung bei der Produktion von Fahrzeugen für den Individualverkehr bis zur Jahr

tausendende entsprechend der Entwicklung im vergangenen Konjunkturzyklus fort, werden die Umsätze am Standort Baden-Württemberg kontinuierlich steigen.

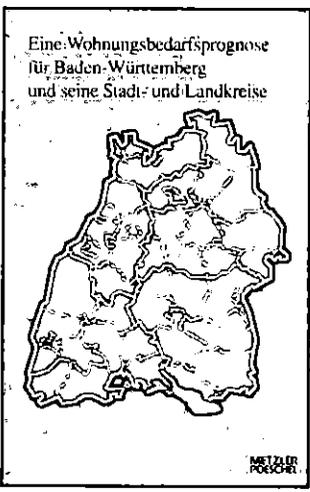
- Die höheren Umsätze bei der PKW-, Kombi- und Wohnmobilproduktion schlagen sich kaum in steigenden Beschäftigtenzahlen nieder. Dies ist die Folge der steigenden Preise und des Produktivitätsfortschritts.
- Der zu erwartende Strukturwandel bei den Zulieferern wird tendenziell zu einer Umstrukturierung zugunsten höherwertiger Arbeitsplätze führen. Dies ergibt sich aus der wachsenden Bedeutung unternehmensnaher Dienstleistungen als Zulieferer für den Automobilbau. Wegen der höheren Ansprüche der Käufer an Umweltverträglichkeit, Sicherheit und Komfort nehmen die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bei der Herstellung von Fahrzeugen für den Individualverkehr permanent zu.

Dr. Monika Kaiser



Wo fehlen Wohnungen in Baden-Württemberg?

Eine Wohnungsbedarfsprognose für Baden-Württemberg und seine Stadt- und Landkreise



 LEG
 L-BANK

 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

METZLER-POESCHEL

Wo fehlen Wohnungen in Baden-Württemberg?

Eine Wohnungsbedarfsprognose für Baden-Württemberg und seine Stadt- und Landkreise

In dieser Veröffentlichung finden Sie Ergebnisse einer aktuellen Wohnungsbedarfsprognose bis zum Jahr 2005. Neben dem derzeitigen Wohnungsdefizit wurde der künftige Bedarf aufgrund steigender Haushaltszahlen sowie der Ersatzbedarf für wegfallende Wohnungen in die Berechnungen einbezogen. Erläuterungen zum methodischen Vorgehen, den Bestimmungsfaktoren für den Wohnungsmarkt sowie zur Entwicklung der Wohnungsversorgung in der Vergangenheit runden die Untersuchung ab.

61 Seiten, ca. 20 Schaubilder, 2 thematische Karten.
 Kaschiert. Preis: DM 14,80 (zuzüglich Versandkosten)
 Artikel-Nr. 2415 95001
 ISBN 3-923 292-42-2

Verlag und Vertrieb: Metzler-Poeschel Verlag, Werastraße 21 - 23, 70182 Stuttgart, Telefon (0711) 21 94 - 104, Fax (0711) 21 94 - 119



STATISTISCHES LANDESAMT BADEN - WÜRTTEMBERG

