

bundenen Anforderungen an die Indizes (z. B. eine möglichst aktuelle und exakte Beschreibung der Baupreisentwicklung) kann jedoch um so besser Genüge geleistet werden, je öfter – insbesondere in Zeiten außergewöhnlicher struktureller Veränderungen – durch Anpassung der Wägungsschemata an die technischen und ökonomischen Gegebenheiten und Neufest-

setzung neuer Basisjahre eine möglichst zeitadäquate Darstellung der Preisentwicklung ermöglicht wird. Die amtliche Statistik kommt diesen Anforderungen mit der dargestellten Neuberechnung der Baupreisindizes auf die Basis 1970 = 100 – wenn auch mit erheblicher Verzögerung – entgegen.

Dipl.-Volkswirt Engelbert Drißner

Entwicklung der Automobilindustrie in den letzten Jahren

Anfang der 70er Jahre, spätestens jedoch zur Zeit der Ölkrise im Herbst 1973, schien sich zunächst einer der markantesten Entwicklungsabschnitte in der Geschichte des Kraftfahrzeuges seinem Ende zu nähern. Bis dahin war das Automobil – vornehmlich in den 50er und 60er Jahren – Symbol für die Dynamik des Wirtschaftswachstums und des steigenden Wohlstandes in der Bundesrepublik. Das Bild der zunehmenden Motorisierung wurde in Zusammenhang mit den Ereignissen um die Ölkrise im Jahre 1974 in Frage gestellt, doch ist inzwischen wieder eine deutlich nach oben gerichtete Weiterentwicklung eingetreten.

In Baden-Württemberg hatte sich der Bestand an Personen- und Kombinationskraftwagen von 1950 bis Ende 1975 um gut das Dreifache auf 2,81 Mill. erhöht. Damit war die Motorisierung in unserem Lande überdurchschnittlich verlaufen; 1975 kamen 292 Personen- und Kombinationskraftwagen auf 1000 Einwohner, im Bundesdurchschnitt waren es 279.

Baden-Württemberg Ursprungsland des Kraftfahrzeuges

Die Geschichte des Kraftfahrzeugbaus begann gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als Gottlieb Daimler und Maybach sowie unabhängig davon Karl Benz den leichten, schnellaufenden Benzinmotor schufen. Die von Daimler und Benz noch vor der Jahrhundertwende gegründeten Firmen Daimler-Motoren-gesellschaft und Benz und Cie., wurden 1926 zu der Daimler-Benz AG vereinigt, die ihren Hauptsitz bis heute in Stuttgart-Untertürkheim hat. Damit befindet sich in Baden-Württemberg das älteste Unternehmen der Welt zum Bau und Vertrieb von

Kraftfahrzeugen. Auch heute noch zählt das Land aufgrund des hohen Qualitätsstandards seiner Automobilindustrie zu den hervorragenden Zentren der Fahrzeugproduktion.

An erster Stelle im Bundesgebiet

Innerhalb des Bundesgebietes steht die Fahrzeugbauindustrie des Landes – gemessen an Umsatzhöhe und Beschäftigtenzahl – vor Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen an erster Stelle. Im Jahre 1975 wurden ein Gesamtumsatz von 15,9 Mrd. DM erzielt und im Monatsdurchschnitt in rund 160 Betrieben 162 000 Personen beschäftigt. Nach diesen Zahlen entfielen auf Baden-Württemberg über ein Viertel des Umsatzes und der Beschäftigten der gesamten Branche in der Bundesrepublik. Gegenüber 1970 hat sich damit der Anteil der baden-württembergischen Automobilindustrie an Umsatz und Beschäftigten leicht erhöht (Tabelle 1).

Innerhalb der baden-württembergischen Industrie zählte die Industriegruppe – nach Maschinenbau und Elektrotechnik – mit einem Anteil von jeweils mehr als 10% an der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten und des Umsatzes zu den drei größten des Landes.

Standortschwerpunkte im Mittleren Neckarraum

Betriebe der Automobilindustrie sind in fast allen Landesteilen zu finden. Nach der Zahl der Beschäftigten ragen jedoch deutliche Standortschwerpunkte hervor. Es sind dies in erster Linie der Stadtkreis Stuttgart mit 34 000, der Landkreis Böblingen mit 31 000 Beschäftigten sowie die an dieses Kerngebiet angrenzenden Landkreise Esslingen und Ludwigsburg.

Tabelle 1
Straßenfahrzeugbau im Vergleich zu anderen Bundesländern
Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten

Land	Beschäftigte				Gesamtumsatz			
	1970	1975	1970	1975	1970	1975	1970	1975
	Monatsdurchschnitt		%		Mill. DM		%	
Baden-Württemberg	162 013	161 790	26,7	28,6	9 739	15 869	23,2	26,7
Niedersachsen	132 527	110 124	21,9	19,4	10 216	10 623	24,3	17,9
Nordrhein-Westfalen	104 167	90 747	17,2	16,0	8 340	10 275	19,9	17,3
Bayern	86 494	88 119	14,3	15,6	5 774	9 025	13,7	15,2
Hessen	70 619	60 684	11,7	10,7	3 733	4 930	8,9	8,3
übrige	50 342	55 214	8,3	9,7	4 211	8 699	10,0	14,6
Bundesgebiet	606 162	566 678	100	100	42 013	59 421	100	100

Tabelle 2
Straßenfahrzeugproduktion
Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten

Ausgewählte Erzeugnisgruppe	Einheit	1970	1971	1972	1973	1974	1975	Veränderg. in %		Anteile an der Bundesproduktion in %					
								1974/ 73	1975/ 74	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Personenkraftwagen	1000 Stück	460,2	439,0	439,5	485,9	434,4	409,6	- 8,7	- 7,6	14,7	13,3	15,6	14,5	17,2	15,2
einschl. Kleinbusse	Mill. DM	4 483	4 502	5 728	6 516	6 355	6 484	- 2,5	2,0	24,0	21,8	25,7	25,8	30,0	26,7
Lastkraftwagen	Stück	18 992	12 611	10 893	11 120	14 882	16 973	33,8	14,1	6,4	4,8	4,0	4,1	6,6	6,9
	Mill. DM	592	529	466	446	625	1 026	40,1	64,2	11,5	10,8	9,7	8,1	11,1	12,8
Omnibusse	Stück	6 138	5 765	7 462	7 318	6 882	7 103	- 6,0	3,2	43,9	45,5	50,8	48,2	37,7	36,7
	Mill. DM	438	459	577	647	676	823	4,5	21,7	60,3	59,3	65,9	66,3	60,0	58,6
Kommunalfahrzeuge	Stück	650	609	550	529	605	631	14,4	4,3	51,6	14,9	16,8	19,1	22,1	23,5
	Mill. DM	40	40	53	51	64	74	25,5	15,6	59,7	24,0	31,7	29,7	37,0	37,5

Hier ist insgesamt die Hälfte aller Beschäftigten des Straßenfahrzeugbaus tätig. Darüber hinaus sind der Stadtkreis Mannheim, der Landkreis Heilbronn und der Stadtkreis Ulm mit jeweils knapp 10% aller Beschäftigten als wichtige Standorte zu nennen.

Großbetriebe als Schwerpunkte der Beschäftigung

Verstärkte Internationalisierung der Märkte, Zwang zur rationalen Massenproduktion und zunehmend höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung haben die Entstehung von Großbetrieben und internationalen Unternehmen gefördert.

Daraus läßt sich jedoch nicht herleiten, daß Großbetriebe in jedem Falle wirtschaftlich erfolgreicher und wettbewerbsfähiger sind als kleinere Betriebe. So besitzt die baden-württembergische Industrie, die durch ihr großes Gewicht vor allem bei der Investitionsgüterherstellung im Bundesgebiet herausragt, noch immer stark mittelständischen Charakter. Es überwiegen bei Betrachtung der Betriebe nach Beschäftigtengrößenklassen diejenigen mit weniger als 100 Beschäftigten; der Beschäftigungsschwerpunkt liegt jedoch in den Größenklassen von 100 bis 999 Beschäftigten.

Der vorerwähnte Trend zum Großbetrieb macht sich in der Automobilindustrie viel stärker bemerkbar. Hier gehört etwa die Hälfte der Betriebe zu den Größenklassen zwischen 50 und 499 Beschäftigten und mehr als drei Viertel der tätigen Personen konzentrieren sich in den Größenklassen von 1000 und mehr Beschäftigten. Damit ist die Betriebs- und Beschäftigungsstruktur im wesentlichen derjenigen der Gesamtbranche im Bundesgebiet gleich.

Nachlassender Produktionsrückgang 1975

Die Produktionsentwicklung der Automobilindustrie verlief bei Betrachtung des gesamten Zeitraums 1970 bis 1974 ähnlich wie im Durchschnitt der Industrie des Landes. Der Produktionsindex des Fahrzeugbaus auf der Basis 1970 = 100 stieg bis auf 108 im Jahre 1974 an, der der gesamten Industrie auf 110. Dabei veranlaßte allerdings die allgemein schlechte Absatzlage auf dem Binnenmarkt – und gegen Ende des Jahres 1974 zunehmend auch auf den Exportmärkten – die Automobilindustrie, die Produktion 1974 überdurchschnittlich stark zu drosseln. Der Produktionsrückgang war jedoch noch geringer als im Durchschnitt der Branche im Bundesgebiet.

Trotz der Stabilisierung der Binnennachfrage in der Automobilindustrie im Verlauf des Jahres 1975 wurde in Baden-Württemberg nur ein Nachlassen der Produktionseinschränkung erreicht (- 3%), im Bundesdurchschnitt hingegen nahm die Produktion wieder zu (+ 3%).

Ausgehend vom Wert und von der Stückzahl steht in Baden-Württemberg noch immer die Produktion von Personenkraftwagen (einschließlich Kleinbusse) an erster Stelle (Tabelle 2). Stark unterschiedliche Zu- und Abnahmen einzelner Sparten der Kraftfahrzeugproduktion sowie Produktionsverlagerungen hatten jedoch zwischen 1970 und 1975 unterschiedliche Entwicklungen der Anteile Baden-Württembergs an der gesamten Automobilproduktion im Bundesgebiet zur Folge. Im Jahre 1975 war unser Land am stärksten an der Omnibusfabrikation beteiligt, und zwar 1975 wertmäßig zu 59% und bei den Stückzahlen zu 37%. Hoch war auch der Anteil bei den Kommunalfahrzeugen mit 38% bzw. 24%, aber

Tabelle 3
Beschäftigte und Umsätze im Straßenfahrzeugbau
Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten

Jahr	Beschäftigte		Umsatz ¹⁾				Umsatz preisbereinigt ²⁾			Erzeugerpreisindex Straßenfahrzeuge	
	insgesamt	darunter Arbeiter ³⁾	insgesamt	Inland	Ausland	Exportquote	insgesamt	Inland	Ausland	Inlandsabsatz	Auslandsabsatz
	Monatsdurchschnitt		Mill. DM			%	Mill. DM			1970 = 100	
1970	162 013	124 998	9 739	6 200	3 539	36,3	9 739	6 200	3 539	100	100
1971	163 488	124 632	10 406	6 701	3 705	35,6	9 724	6 245	3 479	107,3	106,5
1972	161 009	121 871	11 476	7 109	4 367	38,1	10 286	6 358	3 928	111,8	111,2
1973	166 496	126 291	13 238	8 026	5 212	39,4	11 318	6 837	4 481	117,4	116,3
1974	165 676	124 985	13 810	7 774	6 036	43,7	10 870	6 068	4 802	128,1	125,7
1975	161 790	121 384	15 869	9 279	6 590	41,5	11 447	6 661	4 786	139,3	137,7
Veränderung in %											
1971/70	0,9	- 0,3	6,8	8,1	4,7	- 1,9	- 0,2	0,7	- 1,7	7,3	6,5
1972/71	- 1,5	- 2,2	10,3	6,1	17,9	7,0	5,8	1,8	12,9	4,2	4,4
1973/72	3,4	3,6	15,3	12,9	19,3	3,4	10,0	7,5	14,1	5,0	4,6
1974/73	- 0,5	- 1,0	4,3	- 3,1	15,8	10,9	- 4,0	- 11,2	7,2	9,1	8,1
1975/74	- 2,3	- 2,9	14,9	19,4	9,2	- 5,0	5,3	9,8	- 0,3	8,7	9,5

¹⁾ Ohne Mehrwertsteuer. – ²⁾ In Preisen von 1970. – ³⁾ Einschließlich gewerbliche Lehrlinge.

auch bei der wichtigsten Erzeugnisgruppe, den Personenkraftwagen, waren die Quoten mit 27% bzw. 15% beachtenswert.

Kurzarbeit seit März 1975 stark zurückgegangen

Von 1970 bis 1973 erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten im Straßenfahrzeugbau von 162 013 auf 166 496 (Tabelle 3). Im Jahre 1974 war die Beschäftigtenzahl dann leicht rückläufig (-1%) und 1975 setzte sich die abnehmende Tendenz verstärkt fort (-2%). Neben dem Personalabbau waren die Beschäftigten in der Branche vor allem ab September 1974 zunehmend von Kurzarbeit betroffen. Nach den Angaben des Landesarbeitsamtes wurde der Höhepunkt im März 1975 mit rund 16 000 Kurzarbeitern erreicht. Seitdem verringerte sich die Zahl der Kurzarbeiter bis auf 1735 im Februar 1976. Für eine Analyse der Beschäftigungslage ist die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden von besonderer Bedeutung. Im Jahre 1974 wurden in der Automobilbranche 4% und in der gesamten Industrie des Landes 6% weniger Arbeiterstunden geleistet. Die rückläufige Tendenz verstärkte sich 1975 zwar noch bei der gesamten Industrie (-12%) jedoch nicht mehr beim Straßenfahrzeugbau (-3%). Damit war der Rückgang der geleisteten Arbeiterstunden im Durchschnitt der Automobilindustrie im Bundesgebiet sowohl im Jahr 1974 (-10%) als auch 1975 (-5%) größer als in unserem Lande.

Verhältnismäßig günstige Umsatzentwicklung

Der Gesamtumsatz des Straßenfahrzeugbaus stieg von 1970 bis 1974 um mehr als 40% auf 13,8 Mrd. DM an. Die Umsatzsteigerung war größer als bei der gesamten Industrie des Landes und nahezu doppelt so groß wie bei der Industriegruppe im Durchschnitt des Bundesgebietes. Ausschlaggebend für die schwächere Entwicklung im Bundesdurchschnitt war neben geringeren Zuwachsraten von 1970 bis 1973 ein Umsatzverlust von 2% im Jahre 1974. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen war allerdings auch der Umsatz der baden-württembergischen Automobilindustrie im Jahre 1974 der Menge nach um 4% geringer als im Vorjahr. Dieser Rückgang war allein auf das nachlassende Inlandsgeschäft (-11%) zurückzuführen.

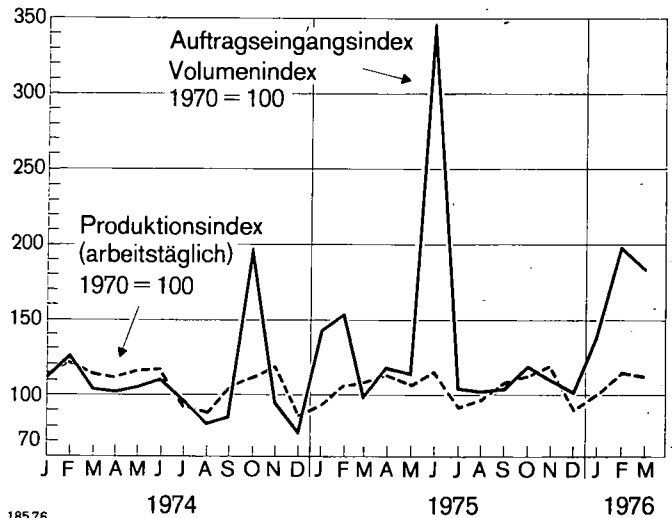
Im Jahre 1975 erzielte die Industriegruppe sowohl in unserem Land als auch im Bundesdurchschnitt nominal einen Umsatzzuwachs von jeweils 15% gegenüber dem Vorjahr. Dabei hat sich der Inlandsabsatz weit besser entwickelt als das Exportgeschäft. So lag die Zuwachsrate des Inlandsatzes der baden-württembergischen Automobilindustrie real bei 10%, der Export hingegen stagnierte. Allerdings waren die Absatzmöglichkeiten im Ausland für die verschiedenen Fahrzeugarten und je nach Märkten sehr unterschiedlich. Beachtliche Zunahmen wurden vor allem bei der Ausfuhr von Lastkraftwagen mit über 12 t Gewicht verzeichnet. Der Export dieser Lastkraftwagen stieg 1975 im Bundesdurchschnitt nominal auf rund das Dreifache des Vorjahreswertes an, wobei sich der nach den OPEC-Ländern und Ostblockstaaten zum Teil weit stärker erhöht hat.

Die große Bedeutung des Exports für die Automobilindustrie unseres Landes wird dadurch unterstrichen, daß selbst in dem für den Export etwas schlechteren Jahr 1975 die Exportquote, das ist der Anteil des Auslandsatzes am Gesamtumsatz, bei 42% lag.

Starke Belebung der Auftragseingänge bereits im 1. Halbjahr 1975

Die Ursache für den realen Rückgang des Inlandsatzes im Jahre 1974 war ein starker Nachfrageeinbruch, der sowohl auf der Verbraucher- als auch auf der Unternehmensseite einsetzte. In Baden-Württemberg ging der Auftragseingang des Straßenfahrzeugbaus aus dem Inland real um 25%, im

Auftragseingänge und Produktion im Straßenfahrzeugbau



Durchschnitt des Bundesgebietes um 19% zurück. Hierfür war eine Reihe von Gründen ursächlich. Die starke Verteuerung der Ertrags- und Betriebskosten in den letzten Jahren hatte dazu geführt, daß vor allem die Verbraucher den Kauf und die Haltung eines Autos mehr als bisher unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachteten. Eine allgemeine Unsicherheit über die wirtschaftliche Weiterentwicklung hatte die Kaufzurückhaltung der Verbraucher 1974 noch verstärkt; vor allem aber die Investitionsneigung der Unternehmer gehemmt. Diese Lethargie kommt beispielhaft in der Entwicklung der Zulassungszahlen fabrikneuer Personen- und Kombinationskraftwagen zum Ausdruck. Die Zuwachsraten verlangsamten sich von 1970 bis 1972 ständig. Danach ging die Zahl der Zulassungen sogar zurück, und zwar in Baden-Württemberg 1973 um 3% und 1974 um 15%.

Eine entscheidende Wende durch eine auffallende Belebung der inländischen Nachfrage trat bei der Kraftfahrzeugindustrie schon im ersten Halbjahr 1975 ein (Schaubild). Der Auftragseingang der baden-württembergischen Automobilindustrie aus dem Inland hatte sich gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit real mehr als verdoppelt, derjenige im Bundesdurchschnitt um über die Hälfte erhöht. Im zweiten Halbjahr 1975 flachten dann zwar die Zuwachsraten etwas ab, im Jahresdurchschnitt ergab sich jedoch noch immer für Baden-Württemberg eine reale Steigerung um 76% und im Bundesdurchschnitt um 46%.

Ursache hierfür war in erster Linie die im Rahmen der konjunkturellen Förderungsmaßnahmen der Bundesregierung Ende 1974 beschlossene Investitionszulage von 7,5%, die auch bei der Bestellung oder beim Kauf eines Kraftfahrzeuges für Investitionszwecke bis zum 30.6.1975 in Anspruch genommen werden konnte. Der von der Investitionszulage ausgehende Impuls zeigte sich auch deutlich bei den Zulassungen fabrikneuer Personenkraft- und Kombiwagen; sie stiegen in Baden-Württemberg im ersten Halbjahr 1975 um 13% und im Jahresdurchschnitt sogar um 19% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum an.

Der günstigen Entwicklung der Inlandsnachfrage stand eine erheblich nachlassende Bestelltätigkeit aus dem Ausland gegenüber, die sich bereits gegen Ende 1974 abzeichnete. Im ersten Halbjahr 1975 gingen bei der baden-württembergischen Automobilindustrie real um 16% weniger Auslandsaufträge ein als in der entsprechenden Vorjahreszeit. Noch größer war in Baden-Württemberg der Ausfall der Auslandsnachfrage im Jahresdurchschnitt (-19%). In erster Linie dürfte dies die Folge von Konjunkturerinbrüchen in unseren wichtigsten Absatzländern gewesen sein.

Tabelle 4

Personalkosten und geleistete Arbeiterstunden im Straßenfahrzeugbau
 Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten.

Jahr	Bruttolöhne und -gehälter			Geleistete Arbeiterstunden	Geleistete Arbeiterstunden je Arbeiter	Löhne und Gehälter je 1000 DM Umsatz	Löhne und Gehälter je Beschäftigten
	insgesamt	Löhne	Gehälter				
	Mill. DM			1000 Std.	Std.	DM	
1970	2 757	1 983	774	243 430	1 947	283	17 019
1971	2 893	2 013	880	224 422	1 801	278	17 693
1972	3 248	2 267	981	228 285	1 873	283	20 170
1973	3 781	2 617	1 164	229 460	1 817	286	22 707
1974	4 271	2 951	1 320	219 701	1 758	309	25 779
1975	4 572	3 134	1 438	213 237	1 757	288	28 261
Veränderung in %							
1971/70	4,9	1,5	13,6	- 7,8	- 7,5	- 1,8	4,0
1972/71	12,3	12,6	11,5	1,7	4,0	1,8	14,0
1973/72	16,4	15,5	18,6	0,5	- 3,0	1,1	12,6
1974/73	13,0	12,8	13,4	- 4,3	- 3,2	8,0	13,5
1975/74	7,0	6,2	8,9	- 2,9	- 0,1	- 6,8	9,6

Entwicklung der Personalkostenbelastung

Die Lohn- und Gehaltskosten des Straßenfahrzeugbaus betrugen 1974 4,3 Mrd. DM. Sie hatten seit 1970 – ebenso wie im Durchschnitt der baden-württembergischen Industrie und bei der Gesamtbranche Fahrzeugbau im Bundesgebiet – um mehr als die Hälfte zugenommen (Tabelle 4).

Die Entwicklung der Personalkostenbelastung der Branche verlief 1974 besonders ungünstig. Die Löhne und Gehälter je Beschäftigten hatten sich im Vergleich zu 1973 um 14% und die Löhne und Gehälter je 1000 DM Umsatz um 8% erhöht. Dieses Verhältnis hat sich im Jahre 1975 verbessert. Löhne und Gehälter je Beschäftigten waren nur noch um 10% angewachsen und je 1000 DM Umsatz sogar zurückgegangen (- 7%). Dabei lagen auch 1975 die effektiven Löhne und Gehälter in der Automobilindustrie deutlich höher als im Durchschnitt der baden-württembergischen Industrie. Im Oktober des Jahres betrug der Bruttostundenlohn eines Arbeiters im Straßenfahrzeugbau 11,90 DM und das Bruttomonatsgehalt eines Angestellten 2410 DM.

Weitere Aussichten für die Automobilindustrie

Die das ganze Jahr 1975 über vorherrschende rege Bestelltätigkeit im Straßenfahrzeugbau hielt auch zu Beginn dieses Jahres an. Im ersten Vierteljahr 1976 lag der gesamte Auftragseingang der Automobilindustrie unseres Landes wertmäßig um 39,6% über dem ersten Quartal 1975. Dem Volumen nach bedeutete dies eine Zunahme um ein Drittel, wobei der Zuwachs der Inlandsaufträge (+ 44,9%) wiederum weit größer war als der Auslandsbestellungen (+ 11,8%). Während im ersten Halbjahr 1975 ein Großteil der Bestelltätigkeit durch den Impuls der Investitionszulage ausgelöst worden ist und für Investitionszwecke bestimmt war, dürfte in letzter Zeit bei der inländischen Geschäftstätigkeit auch sehr stark der Ersatz- und Neubedarf der privaten Haushalte zum Tragen kommen. Durch die zur Zeit optimistischere Einschätzung der wirtschaftlichen Lage dürfte darüber hinaus angestauter Nachholbedarf aus dem Jahre 1974 und auch aus 1975 darin enthalten sein. Auch bei der Produktion, die im Jahresdurchschnitt 1975 noch zurückging, ist inzwischen eine leichte Besserung eingetreten. Im Vergleich zum ersten Vierteljahr 1975 hat sich das Produktionsniveau um 5,8% erhöht. Aufgrund der recht günstigen Entwicklung der letzten Zeit sieht die Automobilindustrie selbst der näheren Zukunft mit Zuversicht entgegen. Für die Beurteilung der langfristigen

Entwicklungstendenzen im Fahrzeugbau ist eine Untersuchung des Ifo-Instituts¹ von Interesse. Danach ist erst in den 80er Jahren mit einer relativen Sättigung der Motorisierung in der Bundesrepublik zu rechnen. Bis 1985 wird ein Anstieg der Dichte von Personen- und Kombinationskraftwagen auf 395 je 1000 Einwohner im Bundesgebiet erwartet. Das Institut geht davon aus, daß der Hauptträger der Nachfrageentwicklung von Personen- und Kombinationskraftwagen künftig die Ersatzkomponente sein wird. Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrates von Zulassungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge dieser Art wird von 1973 bis 1980 auf 2,8% und von 1980 bis 1985 auf 1,3% geschätzt. Unter der Voraussetzung, daß der Export im Jahresdurchschnitt um etwa 3% steigen wird, soll die Produktion – ausgehend von 3,65 Mill. im Jahre 1973 – im Jahre 1980 eine Größenordnung von 4,42 Mill. und 1985 von 4,94 Mill. Fahrzeuge erreichen. Diese Werte würden einer Zuwachsrates bis 1980 um etwa 20% und bis 1985 um etwa 35% entsprechen. Sie werden vom Institut als Obergrenze der wahrscheinlichen Entwicklung betrachtet; dabei wird allerdings eine relative Stabilität der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung vorausgesetzt. Eine Studie des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung² über die zukünftige Entwicklung des Pkw-Bedarfs in der Bundesrepublik kommt bei einem Ansatz von 3% Exportwachstum im Jahresdurchschnitt auf 4,37 bis 4,61 Mill. Personen- und Kombinationskraftwagen im Jahre 1985. Dies würde, bezogen auf das Produktionsergebnis von 1973, einen Anstieg von etwa 20 bis 26% bis zum Jahre 1985 bedeuten. Beide Institute weisen bei ihren Voraussagen darauf hin, daß die aufgezeigte Trendentwicklung von starken kurzfristigen Schwankungen überlagert sein kann.

Die Produktion von Nutzkraftwagen wird nach Ansicht des Ifo-Instituts stärker wachsen als die von Personen- und Kombinationskraftwagen – ausgehend von 2,99 Mill. im Jahr 1973 – auf 3,91 Mill. im Jahr 1980 und auf 4,41 Mill. Nutzkraftfahrzeuge³ im Jahre 1985. Dies würde bis 1980 eine Steigerung um nahezu ein Drittel und bis 1985 um fast die Hälfte bedeuten.

Für das gesamte Wachstum der Kraftfahrzeugproduktion, gemessen am Produktionsindex der Automobilindustrie, geht das Ifo-Institut von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 4% im Zeitraum von 1973 bis 1980 und von 3% zwischen 1980 und 1985 aus.

Diese Produktionssteigerungen können zwar im Vergleich zur Entwicklung 1970 bis 1973 als nicht unrealistisch bezeichnet werden, erscheinen jedoch im Augenblick für Baden-Württemberg reichlich hoch. Bei der großen wirtschaftlichen Bedeutung, die der Automobilindustrie mit ihren zahlreichen Zulieferindustrien zukommt, wird die weitere Entwicklung mit Aufmerksamkeit zu verfolgen sein.

¹ Strukturkrise der Automobilindustrie unwahrscheinlich – Thesen zur langfristigen Entwicklung, – Ifo-Schnelldienst 10, 4.4.1976, S. 9–14; Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München.

² M. Ballensiefen: Zu den Absatzaussichten der deutschen Automobilindustrie bis 1985, Mitteilungen 1975/1. Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, Essen.

³ Lastkraftwagen, Straßenzugmaschinen und Omnibusse.