

Baden-Württemberg: Automobilstandort mit Ausstrahlung

Teil 1: Direkte Auswirkungen auf Landes- und Bundesebene

Keine andere Branche des Verarbeitenden Gewerbes hat in den 90er-Jahren Höhen und Tiefen durchlebt wie die Automobilindustrie. Im Jahr 1993 war die Vorzeigebbranche im Land stärker als andere von der Rezession betroffen und hat in den Jahren danach Tausende von Arbeitsplätzen verloren. Seither präsentiert sich die baden-württembergische Fahrzeugindustrie im In- und Ausland mit neuem Schwung und wurde zum Motor des konjunkturellen Aufschwungs im Südwesten. Zwar gab es bundesweit ähnliche Trends in der Automobilindustrie, diese waren aber nicht so ausgeprägt wie hier zu Lande. In der nachfolgenden Branchenuntersuchung steht die Frage im Mittelpunkt, wie sich die Bedeutung der baden-württembergischen Automobilindustrie landes- und bundesweit seit Beginn der 90er-Jahre gewandelt hat und was die Ursachen für diese Entwicklung waren: hierzu gehören Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ebenso wie Besonderheiten in der Produktpalette der Automobilhersteller oder die Zielländer baden-württembergischer Kraftwagenexporte. In einem späteren Beitrag werden die Auswirkungen der Automobilnachfrage auf die vorgelagerten Zulieferbranchen im Land untersucht. Dabei wird auch der aktuellen Frage nach Chancen und Risiken nachgegangen, denen sich die baden-württembergische Automobilindustrie zu Beginn des neuen Jahrtausends gegenüber sieht.

Automobilindustrie strahlt auf den Industriestandort aus

Im vergangenen Jahrzehnt war sowohl die Ertrags- als auch die Beschäftigungslage der Südwestindustrie starken Schwankungen unterworfen. Nach einer ausgesprochen schwachen ersten Hälfte machte das Verarbeitende Gewerbe in Baden-Württemberg in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre einiges an zuvor verloren gegangenem Terrain wieder gut. Maßgeblich an diesem Aufholprozess beteiligt war die Automobilindustrie. Der steile Aufwärtstrend dieser Branche verlieh dem von der Industrie geprägten Südwesten neuen Schwung und trug wesentlich dazu bei, dass der langjährige Abbau von Industriearbeitsplätzen ein Ende fand.

Die Rolle der Automobilindustrie als Konjunkturmotor wird deutlich, wenn man die Entwicklung der Bruttowertschöpfung in diesem Wirtschaftszweig mit dem Branchendurchschnitt im Verarbeitenden Gewerbes vergleicht. Von dem gesamten im Zeitraum 1995 bis 2000 erwirtschafteten Zuwachs an realer Bruttowertschöpfung im baden-württembergischen Verarbeitenden Gewerbe wurden fast 55 % alleine von der Automobilindustrie erwirtschaftet. Der kräftige konjunkturelle Aufschwung in dieser Schlüsselbranche sorgte dafür, dass ihr Wertschöpfungsbeitrag zum Verarbeitenden Gewerbe binnen fünf Jahren von 16 % auf fast 21 % im Jahr 2000 zunahm.

Die lebhaftere Nachfrage nach baden-württembergischen Kraftwagen und Kraftwagenteilen ließ den Personalbedarf der Automobilhersteller kräftig steigen. Im Zeitraum 1995 bis 2000 nahm die Zahl der Erwerbstätigen in der Automobilindustrie um 24 000 zu und trug wesentlich dazu bei, dass der seit 1992 andauernde Abbau von Industriearbeitsplätzen 1997 zum Stillstand kam und einem leichten Aufwärtstrend Platz machte. Fünf Jahre zuvor, also im Zeitraum 1991 bis 1995, war in der Automobilbranche noch kräftig Personal abgebaut worden: gegenüber dem Beschäftigtenhöchststand im Jahr 1991 verloren dort rund 44 000 Beschäftigte und damit jeder fünfte seinen Arbeitsplatz.

Ein Blick auf die Umsatzentwicklung zeigt, dass Anfang der 90er-Jahre vor allem das vergleichsweise schwache Inlandsgeschäft dafür ausschlaggebend war, dass die Automobilindustrie ihre Rolle als Paradebranche des Verarbeitenden Gewerbes einbüßte. Seit 1996 expandieren sowohl die In- als auch die Auslandsumsätze der baden-württembergischen Autohersteller aber wieder deutlich stärker als der Branchendurchschnitt. Begünstigt durch die gute Weltkonjunktur und flankiert durch die Euroschwäche, fanden baden-württembergische Kraftfahrzeuge vornehmlich im Ausland reißenden Absatz, was die Exportquote – gemessen als Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz der Branche – von 1991 bis 2000 von rund 43 auf 61 % steigen ließ. Der kräftige Konjunkturaufschwung ließ den Umsatzbeitrag der Automobilindustrie zum gesamten Verarbeitenden Gewerbe im Zeitraum 1991 bis 2000 um 8 Prozentpunkte auf 24 % steigen.



Die Autorin: Frau Dr. Monika Kaiser ist Referentin im Referat "Wirtschaftswissenschaftliche Analysen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen" des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

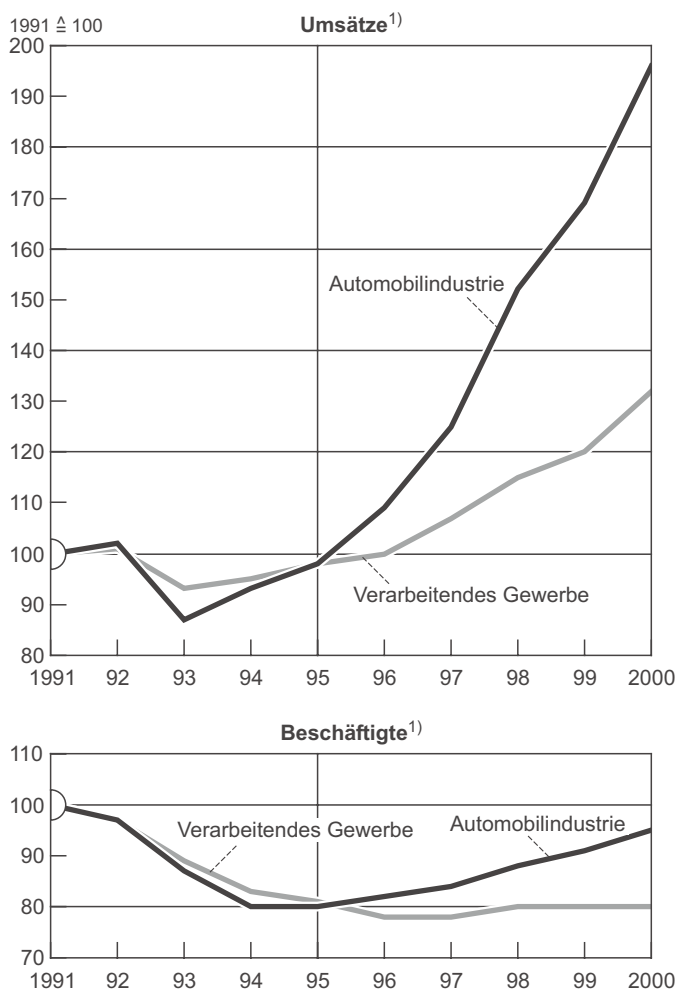
Die Automobilindustrie wird in diesem Beitrag wie folgt abgegrenzt: sie umfasst drei Teilbereiche¹, nämlich die Herstellung von

- Kraftwagen und Kraftwagenmotoren,
- von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren² sowie
- von Karosserien, Aufbauten und Anhängern für Kraftwagen.

¹ Für die Analysen bis einschließlich 1994 handelt es sich um die Wirtschaftszweige mit den SYPRO-Positionen 3311, 3314 und 3316 (SYPRO: Verzeichnis der Wirtschaftszweige im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe, Ausgabe Januar 1990). Diese Wirtschaftszweigsystematik wurde 1995 abgelöst von der so genannten WZ 93 (Wirtschaftszweigsystematik 1993). Nach der neuen Systematik wurde die Automobilindustrie als WZ-Position 34 abgegrenzt. Erfassungstechnische Unschärfen sind trotz der Ähnlichkeit der abgegrenzten Bereiche nicht ganz ausgeschlossen.

² Teile und Zubehör für Kraftwagen und -motoren sind: Bremsen, Getriebe, Achsen, Räder, Stoßdämpfer, Kühler, Auspufftöpfe und -rohre, Kupplungen, Lenkräder, -säulen und -getriebe, Sicherheitsgurte, Türen, Stoßstangen. Nicht dazu gehören elektrische Ausrüstungsteile, Katalysatoren, Fahrzeugbatterien, Instandhaltung, Reparaturen und der Umbau von Kraftfahrzeugen.

Schaubild 1
**Umsätze und Beschäftigte im Automobilbau
 und im Verarbeitenden Gewerbe Baden-
 Württembergs seit 1991**



1) Nach fachlichen Betriebsteilen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

128 01

Unter den drei oben aufgeführten Sparten der Automobilindustrie dominiert sowohl hinsichtlich des Umsatzes als auch hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen die Sparte „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ die baden-württembergische Automobilbranche eindeutig: im Jahr 2000 entfielen mehr als 70 % des Umsatzes und mehr als 55 % aller in der Automobilindustrie des Landes Beschäftigten auf diesen Bereich, gefolgt von der „Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ mit entsprechenden Anteilen von gut 25 bzw. 40 %. Die „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern für Kraftwagen“ machte dagegen nicht einmal 5 % des Umsatzes und der Beschäftigten in den fachlichen Betriebsteilen dieser Branche aus.

Automobilstandort Baden-Württemberg gewinnt bundesweit an Bedeutung

Nicht nur im Vergleich zu anderen Industriezweigen in Baden-Württemberg, auch im Vergleich zu anderen Automobilstandorten in Deutschland hat die hiesige Automobilindustrie durch den konjunkturellen Aufwärtstrend wieder an Bedeutung gewonnen. Nachdem Baden-Württemberg vor allem wegen des schwachen Auslandsgeschäfts während der ersten Hälfte der 90er-Jahre im Bundesvergleich zurückgefallen war, entfielen im Jahr 2000 wieder 27 % des bundesweit im Automobilbau erwirtschafteten Umsatzes und 28 % der dort Beschäftigten auf Baden-Württemberg. Damit hat der Südwesten seit dem Tiefststand im Jahr 1995 binnen fünf Jahren beim Umsatz 5 und bei der Beschäftigtenzahl 1 1/2 Prozentpunkte gutgemacht. Gemessen an der realen Bruttowertschöpfung erreichte Baden-Württemberg bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit einer Bundesquote von rund einem Drittel im Jahr 2000 einen noch höheren Repräsentationsgrad.

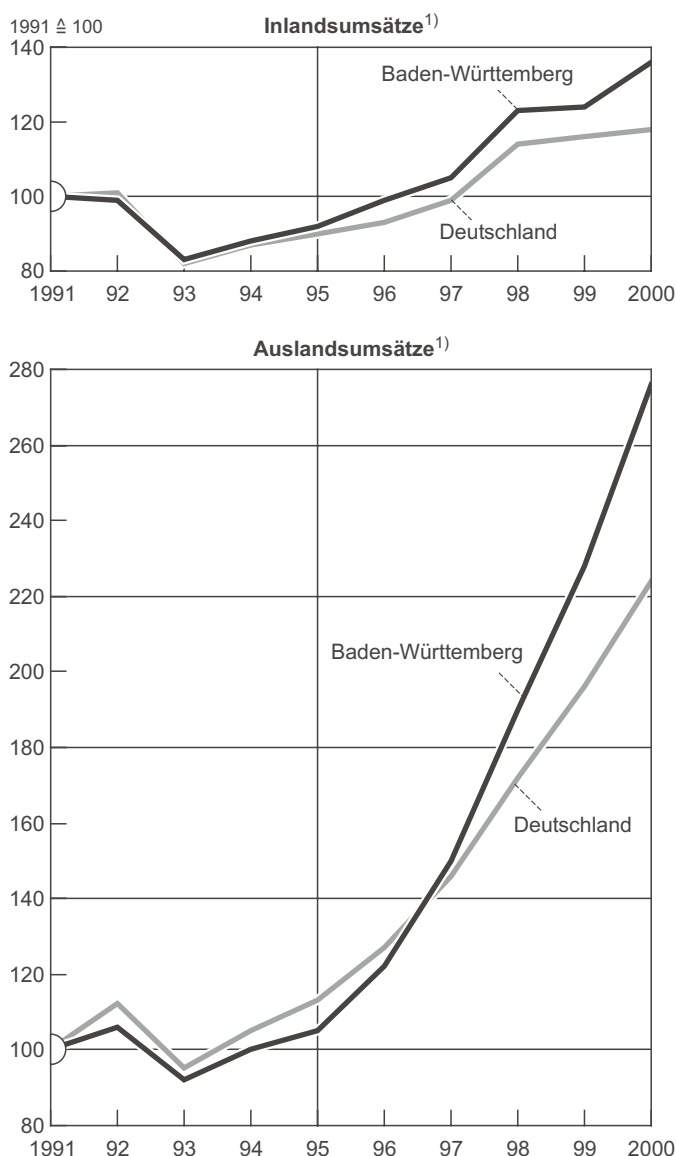
Nach dieser Bestandsaufnahme, die für die baden-württembergische Automobilindustrie ein positives Bild zeichnet, drängt sich die Frage nach den Ursachen für diese Entwicklung auf. Gesichert scheint, dass letztendlich wohl ein ganzes Bündel von Umständen und Maßnahmen dazu beigetragen hat, dass die

Tabelle
Indikatoren zur wirtschaftlichen Entwicklung der baden-württembergischen Automobilindustrie^{*)} seit 1995

Indikator	Einheit	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nominale Umsätze ¹⁾	Mill. DM	49 506	55 387	63 230	77 081	85 936	99 632
Beschäftigte ¹⁾	Anzahl	175 470	178 883	184 287	192 530	198 555	208 926
Ausrüstungsinvestitionen ²⁾	Mill. DM	2 618	3 504	4 201	2 980	4 236	–
Reale Bruttowertschöpfung ³⁾	1995 \triangleq 100	100	99,7	110,7	120,7	129,4	146,0
Erwerbstätige ³⁾	1995 \triangleq 100	100	101,3	104,8	111,6	110,8	113,0
Lohnstückkosten ³⁾	1995 \triangleq 100	100	105,4	98,9	97,4	91,7	–
Exporte	Mill. DM	25 313	27 984	34 211	38 263	38 150	48 296

*) Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (Position 34 der Wirtschaftszweigsystematik WZ 93). – 1) Nach fachlichen Betriebsteilen. – 2) Investitionen der Betriebe in Maschinen, maschinelle Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. – 3) Berechnungsstand: September 2000 bzw. März 2001.

Schaubild 2
**Inlands- und Auslandsumsätze im Automobilbau
 Baden-Württembergs und Deutschlands seit 1991**



1) Nach fachlichen Betriebsteilen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

129 01

Automobilindustrie im Südwesten nach schweren Zeiten „wie Phönix aus der Asche stieg“. Unter anderen dürften dabei folgende Gründe eine wesentliche Rolle gespielt haben:

- die Rezession Anfang der 90er-Jahre, die bei der baden-württembergischen Automobilindustrie tiefere Kratzer hinterließ als andersorts und in besonderem Maße zur Verschlinkung der Produktion, Rationalisierungen und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zwang,
- die stärkere Auslandsorientierung der baden-württembergischen Automobilindustrie sowie die Zielländer des Exports von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, aber auch
- die spezielle Produktpalette im baden-württembergischen Automobilbau.

Wettbewerbsfähigkeit verbessert, Lohnstückkosten sinken

Die Anfang der 90er-Jahre auch im Bundesvergleich schwache Automobilkonjunktur im Land setzte die baden-württembergischen Autohersteller massiv unter Wettbewerbsdruck. Entlassungen im großen Stil und weit reichende organisatorische Maßnahmen wie Verschlinkung der Produktion oder eine zurückhaltende Tariflohnentwicklung waren die Folge. Die verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit lassen sich recht umfassend anhand der so genannten Lohnstückkosten dokumentieren. Sie sind ein Indikator dafür, wie sich die Kosten des Produktionsfaktors Arbeit im Vergleich zu dessen Nutzen im Zeitverlauf, aber auch im Vergleich zu anderen Standorten entwickelt haben. Ein vergleichsweise starker Rückgang der Lohnstückkosten deutet darauf hin, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit verbessert hat.

Die Lohnstückkosten werden als Verhältnis aus Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer (Kostenkomponente) und realer Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen (Nutzenkomponente oder Arbeitsproduktivität) berechnet. Die Lohnstückkosten der baden-württembergischen Automobilindustrie sind seit 1996 kräftig gesunken. Sie fielen in den Jahren 1996 bis 1999 um rund 13 % und damit deutlich stärker als im Durchschnitt aller Branchen des baden-württembergischen Verarbeitenden Gewerbes: dort gingen sie nur im Jahr 1997 zurück und lagen 1999 nur 1 % unter dem Höchstwert von 1996. Auch im bundesweiten Vergleich gingen die Lohnstückkosten Baden-Württembergs stärker zurück: im gesamten Bundesgebiet war der Lohnstückkostenrückgang im gleichen Zeitraum mit 8 % deutlich schwächer ausgeprägt als hier zu Lande.

Zur Verbesserung der Lohnstückkostenposition der baden-württembergischen Automobilindustrie trugen günstige Entwicklungen sowohl aufseiten der Kosten- als auch aufseiten der Nutzenkomponente bei. Die Lohnkostenkomponente – gemessen als Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer – nahm im baden-württembergischen Automobilbau im Zeitraum 1996 bis 1999 mit gut + 3 % deutlich moderater zu als bundesweit, wo die Zuwachsrate mit 7 % mehr als doppelt so hoch ausfiel. Bei der zweiten Komponente, der Arbeitsproduktivität, betrug das entsprechende Land/Bund-Verhältnis + 19 % zu + 16 %.

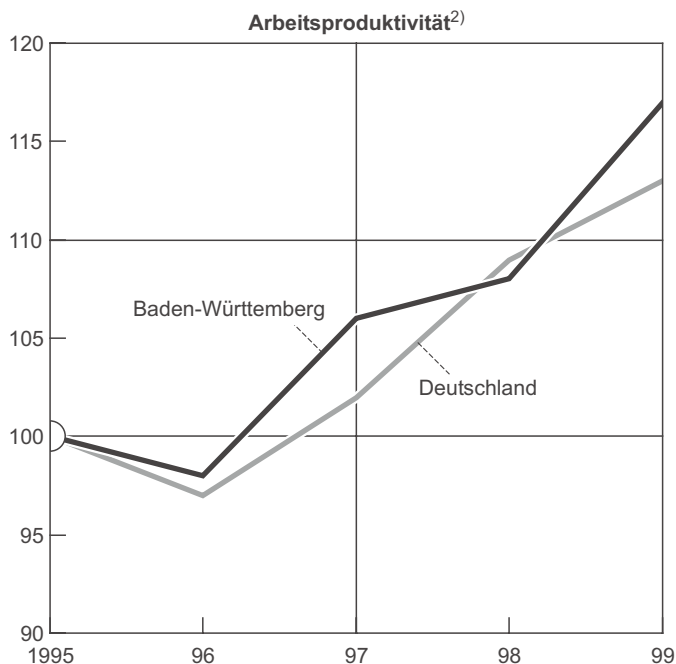
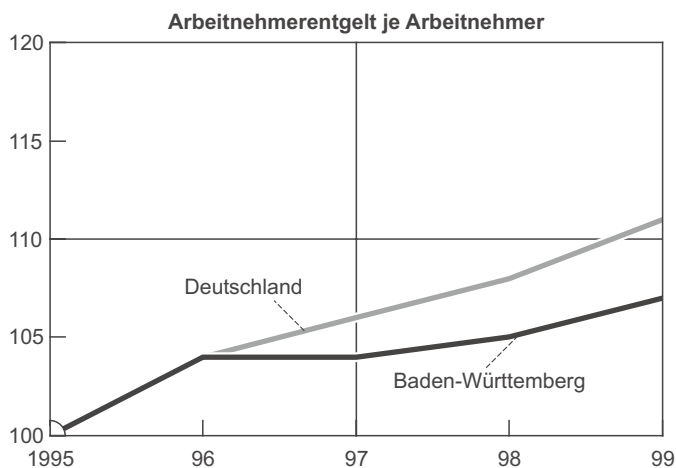
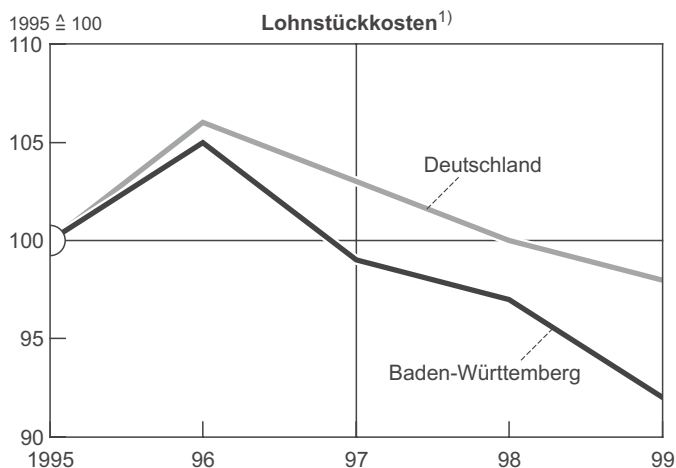
Zu diesem kräftigen Produktivitätsfortschritt dürften vor allem die umfangreichen Investitionen der Automobilhersteller beigetragen haben. Über 90 % der Investitionssumme wurden dort in den zurückliegenden Jahren für eine verbesserte Ausstattung der Betriebe mit Maschinen, maschinellen Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen – kurz in Ausrüstungen – investiert. Von 1995 bis 1999 nahmen die Ausrüstungsinvestitionen der baden-württembergischen Automobilhersteller um 62 % auf gut 4,2 Mrd. DM zu, stärker als im gesamten Bundesgebiet, wo die Zuwachsrate im gleichen Zeitraum bei 46 % lag. Mit Ausnahme des Jahres 1998 wurden die Ausrüstungsinvestitionen in diesem Wirtschaftszweig kräftig aufgestockt. Im gesamten Verarbeitenden Gewerbe nahmen die Ausrüstungsinvestitionen landes- und bundesweit mit + 27 % bzw. + 15 % nicht einmal halb so stark zu wie bei den Automobilproduzenten.

Automobilindustrie im Südwesten stark exportorientiert

Ein weiterer Grund für die zügige Erholung der baden-württembergischen Automobilindustrie ist in ihrer starken Export-

Schaubild 3

Lohnstückkosten in der Automobilindustrie Baden-Württembergs und Deutschlands sowie deren Komponenten seit 1995



1) Verhältnis aus Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer zur Arbeitsproduktivität. – 2) Reale Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

130 01

orientierung zu suchen. Im vergangenen Jahr gingen im Südwesten 61 % der im Automobilbau erwirtschafteten Umsätze auf das Konto des Auslandsgeschäfts. Mehr als ein Fünftel des Wertes aller bundesweit exportierten Kraftwagen und Kraftwagenteile stammt aus Baden-Württemberg. Die Automobilhersteller profitierten hier zu Lande daher ausgesprochen stark von der guten Weltkonjunktur. Insbesondere die lang anhaltende und ausgeprägte Hochkonjunkturphase in den USA kam dem Südwesten zugute. Rund 26 % des Wertes aller aus Baden-Württemberg exportierten Kraftwagen und Kraftwagenteile entfielen im Jahr 2000 auf die USA, bundesweit waren es mit 17 % deutlich weniger. Der größte Anteil der Kraftfahrzeuge, die Baden-Württemberg bzw. Deutschland in Richtung Ausland verließen, ging aber in die EU-Mitgliedstaaten. In Baden-Württemberg war der Anteil mit 41 % aber geringer als bundesweit mit 55 %. Auch dieser Umstand erklärt, warum die Auslandsgeschäfte mit Automobilen bundesweit nicht ganz so gut liefen wie hier zu Lande, setzten die konjunkturellen Impulse in der EU doch erst später ein und erreichten bei weitem nicht die Stärke wie in den USA. Zusätzlich stimuliert wurden die Exporte in die USA durch den Höhenflug des Dollars.

Hubraumstarke Fahrzeuge und Dieselfahrzeuge stärker gefragt

Es waren nicht alleine die Auslandsgeschäfte, bei denen baden-württembergische Automobilhersteller die Nase vorn hatten. Auch im Inland traf speziell das baden-württembergische Automobilangebot auf eine rege Nachfrage. Dabei kam den baden-württembergischen Automobilherstellern der Umstand zugute, dass sich Fahrzeugtypen bei den Käufern wachsender Beliebtheit erfreuen, die in der Produktpalette baden-württembergischer Automobilhersteller eine wichtigere Rolle spielen als bundesweit.

Betrachtet man die Zulassungszahlen fabrikneuer Personenkraftwagen, die in Land und Bund mehr als 80 % aller Zulassungen ausmachen, so fällt auf, dass gerade die hubraumstärkeren Fahrzeuge mit mindestens 2-Liter-Motoren, aber auch die Fahrzeuge mit Dieselmotoren, die in der Südwestproduktion stärker präsent sind als anderenorts, die höchsten Zuwachsraten vorweisen. Zwischen 1995 und 2000 hat sich – jeweils bezogen auf das 1. Halbjahr – der Anteil der neu zugelassenen Personenkraftwagen, die mindestens mit 2-Liter-Motoren ausgestattet sind, bundesweit von 14 auf gut 18 %, bei den Dieselfahrzeugen sogar von 15 auf fast 28 % erhöht. In Baden-Württemberg sind solche Fahrzeuge noch beliebter: die entsprechenden Segmente des PKW-Marktes sind dort generell stärker besetzt als bundesweit und erreichten im 1. Halbjahr 2000 rund 24 bzw. 33 % an den gesamten PKW-Neuzulassungen. Fünf Jahre zuvor machten diese Fahrzeugtypen erst 20 bzw. 19 % aller Neuzulassungen aus.

Wegen der Vielfalt der inländischen und ausländischen Automobilproduzenten kann man natürlich nicht davon ausgehen, dass die steigende Nachfrage nach Personenkraftwagen durch die Inlandsproduktion gedeckt werden muss. Nach bislang neuesten Angaben wurden im Jahr 1999 in Deutschland 3,8 Mill. Personenkraftwagen neu zugelassen, davon gut eine halbe Million in Baden-Württemberg. Wie aus einer Automobil-Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) hervorgeht³, handelte es sich im Fall der bundesweiten Neuzulassungen bei

³ Vgl. hierzu Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb, in : Wochenbericht des DIW 12/2000, S. 173.

zwei Dritteln der Fahrzeuge um deutsche und beim verbleibenden Drittel um ausländische Marken. Weil gut 10 % der deutschen Marken Importe sind, stammten von allen in Deutschland neu zugelassenen PKW mit 55 % nur gut die Hälfte aus deutscher Produktion. Dieses Beispiel macht deutlich, dass die hiesigen Standorte auch im Inlandsgeschäft in Konkurrenz zum Ausland stehen.

So positiv das Bild für die Automobilindustrie seit Mitte der 90er-Jahre aussehen mag: man kann nicht ohne weiteres davon ausgehen, dass die Zeichen für die Automobilindustrie auf lange Sicht so gut stehen werden wie zuletzt. Konjunkturelle Abkühlungstendenzen im Ausland können – je nach Absatzregion

und Stärke – die hiesige Wirtschaft ebenso in Mitleidenschaft ziehen wie eine Kaufzurückhaltung im Inland oder eine Beeinträchtigung von Rahmenbedingungen. Weil das Endprodukt „Auto“ nicht ohne Zulieferleistungen vieler anderer Branchen auskommt, würde sich eine konjunkturell bedingte Nachfrageabschwächung nach baden-württembergischen Automobilen keinesfalls auf die Automobilhersteller beschränken, sondern in vielfältiger Weise auf andere Wirtschaftsbereiche ausstrahlen. In einem zweiten Teil der Automobilbau-Analyse wird deshalb der Frage nachgegangen, wie viele und welche Arbeitsplätze im Südwesten mittelbar mit der Automobilindustrie verbunden sind.

Dr. Monika Kaiser



STATISTISCHES LANDESAMT
BADEN-WÜRTTEMBERG

Wie intensiv forscht der **Südwesten**?
Die ausführliche Analyse der **FuE-Ressourcen** Baden-Württembergs!

FuE-MONITOR Baden-Württemberg

**Aufwendungen und Personal für
Forschung und Entwicklung in
Baden-Württemberg**

- in Unternehmen
- in Hochschulen
- in Forschungsinstituten

**ergänzt durch Karten, Grafiken
und Tabellen mit**

- Internationalen Vergleichen
- Nationalen Übersichten
- Regionaldaten, bis auf Kreisebene
- Zeitreihen ab 1985



70 Seiten, kartoniert,
16,30 DM (zuzüglich Versandkosten)
Artikel-Nr. 8032 01003

Ihre Bestellung richten Sie bitte an:

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Böblinger Straße 68, 70199 Stuttgart Telefon (0711) 641- 2866, Telefax (0711) 60 18 74 51, E-Mail: vertrieb@stala.bwl.de; Internet: www.statistik.baden-wuerttemberg.de