

Baden-Württemberg: Automobilstandort mit Ausstrahlung

Teil 2: Indirekte Auswirkungen auf die Südwestwirtschaft

Im ersten Teil der Untersuchung „Baden-Württemberg: Automobilstandort mit Ausstrahlung“ stand die Bedeutung der hiesigen Automobilindustrie für die deutsche Wirtschaft und insbesondere in Südwest im Mittelpunkt der Betrachtung. Der Blick allein auf die Automobilindustrie reicht in Zeiten zunehmender Produktionsverflechtungen aber nicht aus, um die gesamte Tragweite dieses Wirtschaftszweigs zu erfassen. Die in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre lebhaft nachgefragte Kraftfahrzeuge „made in Baden-Württemberg“ kam nämlich nicht nur der Automobilindustrie selbst, sondern auch vielen anderen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen zugute, die als Zulieferer mehr oder minder von der Automobilindustrie „leben“, und zwar hier zu Lande wie auch anderenorts. Diesem Thema widmet sich der folgende Beitrag. Gestützt auf die Input-Output-Analyse wird untersucht, wie viele und welche Arbeitsplätze im Südwesten von dieser Schlüsselindustrie geprägt sind. Abschließend wird auch der aktuellen Frage nach möglichen Chancen und Risiken nachgegangen, denen sich die baden-württembergische Automobilindustrie zu Beginn des neuen Jahrtausends gegenüber sieht.

Ausstrahlung der Automobilindustrie auf vorgelagerte Branchen im Land

Der bereits beschriebene Aufwärtstrend in der Automobilindustrie, der seit Mitte der 90er-Jahre zu beobachten ist, zog auch andere Branchen innerhalb und außerhalb des Landes in seinen Bann und trug damit zu einem erheblichen Maße zum Wohl der Gesamtwirtschaft des Landes bei. Zwischen der Automobilherstellung und der Bereitstellung anderer Güter und Dienstleistungen bestehen umfassende Lieferbeziehungen, die das Endprodukt „Auto“ überhaupt erst ermöglichen. Nicht nur der Automobilbau selbst erbringt – beispielsweise in 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. Man denke nur an die Herstellung von Reifen oder elektrotechnischen Einbauteilen wie Klimaanlage, Navigationssystemen, Radios oder Telefonen. Die Herstellung dieser Zulieferprodukte zieht wiederum eine Kette von Zuliefereffekten noch weiter vorgelagerter Produktionsstufen nach sich, die insgesamt als mittelbare Zuliefereffekte bezeichnet werden. Die Reifenproduktion beispielsweise benötigt Gummi, die Herstellung von Gummi verbraucht chemische Produkte, Energie usw.

Mithilfe der so genannten Input-Output-Analyse kann man untersuchen, welche Produktionseffekte von der Endnachfrage nach Automobilen ausgehen. Die Input-Output-Analyse beruht dabei auf den Input-Output-Tabellen für Baden-Württemberg, die die Produktionsverflechtungen innerhalb der Wirtschaft des Landes in Form von Lieferbeziehungen nach funktional abgegrenzten Gütergruppen und Dienstleistungsarten abbilden. Mithilfe des von dem Nobelpreisträger Wassily W. Leontief entwickelten offenen, statischen Leontief-Mengenmodells kann berechnet werden, welche Produktionseffekte von der Endnachfrage nach Automobilen auf alle ihr vorgelagerten Produktionsstufen ausgehen. Diese können mittels Arbeitsproduktivitäten in Erwerbstätigenzahlen bzw. Arbeitsplätze umgerechnet werden.



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

Wie bereits im ersten Teil dieser Branchenstudie dargestellt, umfasst die Automobilindustrie 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.

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-Analyse in den Umsatz- und Beschäftigtenzahlen bereits Zulieferleistungen wie die Herstellung von Motoren, Kfz-Teilen und Karosserien enthalten sind, dürfen diese brancheninternen Effekte bei der Input-Output-Analyse zur Ermittlung der indirekten Produktions- und Beschäftigtenwirkungen nicht nochmals erfasst werden. Das Input-Output-Analyseverfahren wurde deshalb so modifiziert, dass die indirekten Produktions- und Beschäftigteneffekte nur die Zuliefereffekte außerhalb des Automobilbaus enthalten.³

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. Vgl. hierzu Kaiser, Monika: Baden-Württemberg: Automobilstandort mit Ausstrahlung, Teil 1: Direkte Auswirkungen auf Landes- und Bundesebene, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 6/2001, S. 261 - 265.

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.

³ Zur Methodik der Input-Output-Analyse vgl. auch Kaiser, M.: Zukunftschancen des Individualverkehrs und Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 12/1995, S. 558.

Zuliefereffekte gewinnen an Bedeutung

Im Jahr 1998 dürften insgesamt rund 335 000 Arbeitsplätze im Land direkt oder indirekt mit dem Automobilbau verbunden gewesen sein. Zu den 193 000 originär in der Automobilindustrie Baden-Württembergs Beschäftigten kommen also 142 000 Arbeitsplätze im Land hinzu, die außerhalb des Automobilbaus Zulieferleistungen in Form von Gütern und Dienstleistungen für die Automobilherstellung erbracht haben. Zu diesem Ergebnis gelangt man, indem man von den endnachfragewirksamen Umsätzen 1998 in der Automobilindustrie ausgeht und für das Modell die Inputstrukturen und Produktivitätsverhältnisse des Jahres 1998 unterstellt. Weil für das Berichtsjahr 1998 noch keine Input-Output-Tabellen vorliegen – die bislang aktuellsten Tabellen beziehen sich auf das Berichtsjahr 1993 –, wurden für diese Berechnung die indirekten Produktionseffekte des Jahres 1993 bereichsweise für die fünf darauf folgenden Jahre mit der konstanten jährlichen Wachstumsrate des Zeitraums 1982 bis 1993 fortgeschrieben. Dieser Vorgehensweise liegt die Annahme zugrunde, dass sich die Inputstrukturen seit dem Rezessionsjahr 1993 mit der gleichen jährlichen Rate geändert haben wie im Durchschnitt des vorangegangenen Konjunkturzyklus 1982 bis 1993.

Im Vergleich zum Rezessionsjahr 1993 ist die Zahl der Arbeitsplätze im Land, die mittel- oder unmittelbar vom Automobilbau abhängen, deutlich gestiegen. Im Jahr 1993 waren insgesamt rund 275 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Automobilbau verbunden. Seinerzeit waren rund 191 000 Beschäftigte unmittelbar in der Automobilbranche tätig und 84 000 erbrachten branchenexterne Zulieferleistungen für die Automobilindustrie. Insgesamt – also unter Berücksichtigung aller unmittelbaren und mittelbaren Arbeitsplätze – war im Jahr 1993 jeder 17. Arbeitsplatz im Südwesten direkt oder indirekt mit der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen verbunden, im Jahr 1998 war es bereits jeder 14. Arbeitsplatz. Diese Ergebnisse beziehen die Zahl der vom Automobilbau insgesamt abhängigen Arbeitsplätze auf die gesamte Zahl der Erwerbstätigen im Land, was angesichts der branchenübergreifenden Zugehörigkeit der Zulieferarbeitsplätze eigentlich die sinnvollste Betrachtung darstellt. Trotzdem wird die Gesamtzahl der vom Auto-

bilbau abhängigen Arbeitsplätze häufig nicht auf die Erwerbstätigen insgesamt, sondern auf die im Verarbeitenden Gewerbe bezogen: danach war 1993 knapp jeder sechste, fünf Jahre später gut jeder fünfte Arbeitsplatz im Verarbeitenden Gewerbe direkt oder indirekt von der Herstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen abhängig.

Es fällt auf, dass die Zahl der unmittelbar im Automobilbau Beschäftigten nach dem bis 1995 andauernden Stellenabbau 1998 gerade eben das Niveau des Rezessionsjahres 1993 wieder erreicht hat, die Zahl der Arbeitsplätze auf der Zulieferseite außerhalb des Automobilbaus 1998 aber um fast 60 000 oder 70 % höher lag als 1993. Diese Entwicklungen hatten zur Folge, dass der Anteil der außerhalb des Automobilbaus für die Herstellung von Fahrzeugen Beschäftigten gestiegen ist: im Jahr 1998 waren gut 40 % aller von der Herstellung von Kraftfahrzeugen abhängigen Arbeitsplätze im Land außerhalb der eigentlichen Automobilherstellung angesiedelt, fünf Jahre zuvor waren es noch gut 30 %.

Wie ist dieser Umstand zu erklären? Ein Grund dürfte darin liegen, dass die Branchen, die Endprodukte herstellen, aufgrund ihrer Marktnähe auf Höhen und Tiefen der wirtschaftlichen Entwicklung schneller und unmittelbarer reagieren als Produzenten auf der Zulieferseite. So ergriff die Fahrzeugindustrie nach der Rezession 1993 tief greifende Umstrukturierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, mit der Folge eines starken Stellenabbaus. Obwohl die Umsatzentwicklung in der Automobilindustrie besser war als im gesamten Verarbeitenden Gewerbe, wurde über einen längeren Zeitraum überdurchschnittlich stark Personal abgebaut. Dagegen spürte so mancher Zulieferer, wie beispielsweise die unternehmensnahen Dienstleister, die „Krise“ lediglich in der Form, dass Umsatz und Personalbestand nicht mehr so stark expandierten wie zuvor. Offenbar können Zulieferer leichter auf kritische Entwicklungen reagieren.

Dienstleistungen als Input immer mehr gefragt

Ein weiterer Grund dafür, dass die Arbeitsplätze auf der Zulieferseite im Zeitraum 1993 bis 1998 stärker expandierten als im Automobilbau selbst, ist in der sich wandelnden Inputstruktur des Automobilbaus zu suchen. Insbesondere auf der Dienstleistungsseite werden mögliche Einbußen bei Umsatz und Beschäftigung dadurch abgefedert, dass die Automobilproduktion immer mehr Dienstleistungen als Inputs benötigt. Der Strukturwandel wird damit auch auf der Zulieferseite der industriellen Fertigung sichtbar. Im Jahr 1993 entfielen 44 % der gesamten branchenfremden Zulieferproduktion der Automobilindustrie auf die vorwiegend unternehmensbezogenen Dienstleistungen, zu denen beispielsweise Leistungen der Rechts- und Wirtschaftsberatung, aber auch der Ingenieurbüros und Werbeagenturen zählen. Im Jahr 1998 dürften es bereits rund 53 % gewesen sein.⁴ Bei den Erwerbstätigeneffekten sind die Anteile wegen

Tabelle 1
Beschäftigte in der baden-württembergischen Automobilindustrie^{*)} seit 1990

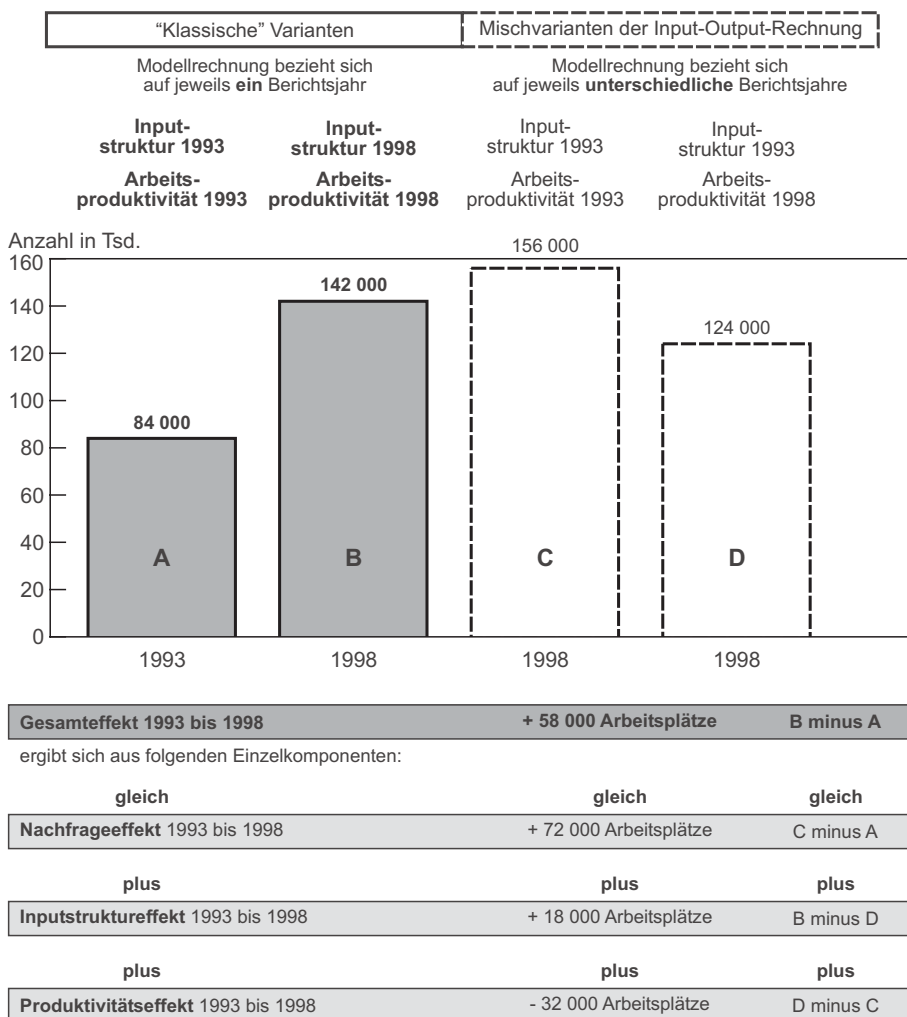
Jahr	Beschäftigte ¹⁾
1990	215 000
1991	219 000
1992	212 000
1993	191 000
1994	176 000
1995	175 000
1996	179 000
1997	184 000
1998	193 000
1999	199 000
2000	209 000

^{*)} Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (bis 1994: SYPRO 3311, 3314, 3316; ab 1995: Position 34 nach der WZ 93). – 1) Nach fachlichen Betriebsteilen, gerundet auf 1 000.

⁴ Die große Bedeutung der Dienstleistungen als Input für die Automobilherstellung hat mit der Methodik der Input-Output-Rechnung zu tun. In den Input-Output-Tabellen werden die Produktionsverflechtungen zwischen den Teilen der Gesamtwirtschaft auf der Grundlage möglichst homogener Gütergruppen und Dienstleistungsarten – also nach funktionalen Gesichtspunkten – dargestellt, unabhängig davon, welchem Wirtschaftszweig die einzelne Unternehmensaufgabe angehört. Die zunehmende Bedeutung der Dienstleistungen als Input für die Automobilherstellung ist in der vorliegenden Untersuchung daher nicht die Folge eines Outsourcing-Prozesses, also einer Tendenz zur Auslagerung von Unternehmensaufgaben wie beispielsweise Dienstleistungstätigkeiten, wie sie insbesondere im Gefolge von Rezessionen zu beobachten ist.

Durch die Automobilproduktion Baden-Württembergs hier zu Lande bewirkte Erwerbstätigeneffekte außerhalb des Automobilbaus 1993 und 1998

Ergebnisse verschiedener Modellvarianten auf der Grundlage der Input-Output-Rechnung



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

207 01

immer größere Modellvielfalt mit sich. All dies setzt die Automobilproduzenten unter einen permanenten Forschungs- und Entwicklungsdruck. Wie aus dem vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg kürzlich veröffentlichten FuE-Monitor hervorgeht, war nach den neuesten Angaben für das Jahr 1997 unter allen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes die FuE-Intensität – gemessen als Anteil der internen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung an der Bruttowertschöpfung – mit 27 % im Fahrzeugbau mit Abstand am höchsten, gefolgt von seinem mittlerweile wichtigsten Zulieferer, der Büro- und Elektrotechnik, mit rund 15 %. Neben der Büro- und Elektrotechnik erbringen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes auch die Gießereien und der Maschinenbau Zulieferungen in größerem Umfang für die Herstellung von Automobilen.

Einfluss von Automobilnachfrage, Inputstruktur und Produktivitätsfortschritt auf die Arbeitsplätze in Zulieferbetrieben

Wie sich die Zahl der im Land vom Automobilbau abhängigen Arbeitsplätze in anderen Branchen in den kommenden Jahren entwickeln wird, hängt nicht nur von der Automobilkonjunktur und damit von der Entwicklung der Endnachfrage nach Kraftfahrzeugen ab. Eine Rolle spielen auch die künftigen Anforderungen der Automobilindustrie an die Zulieferleistungen und die Entwicklung des Produktivitätsfortschritts. Er entscheidet darüber, mit wie vielen Arbeitskräften die Zulieferbetriebe ihre Leistungen künftig er-

bringen können. Erste Hinweise, in welche Richtung die Einflussfaktoren wirken und welches Ausmaß sie annehmen, liefern Modellergebnisse der Input-Output-Analyse im Zeitraum 1993 bis 1998.

der hohen Arbeitsproduktivität in diesem Bereich mit 34 % bzw. 45 % zwar geringer, zeigen aber auch eine steigende Tendenz. Der Vormarsch der Dienstleistungen als Zulieferer des Automobilbaus hat sich kontinuierlich vollzogen und war schon in früheren Jahren zu beobachten. 1982 waren nur 22 % aller Zulieferarbeitsplätze außerhalb der Automobilindustrie vorwiegend unternehmensnahe Dienstleistungen. Demgegenüber verliert die Zulieferung aus der Industrie an Gewicht. Im Jahr 1993 waren 28 % der Zulieferarbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe angesiedelt, fünf Jahre später nur noch 21 %.

Die zunehmende Bedeutung der Dienstleistungen für die Automobilherstellung – und hier insbesondere der Ingenieur- und Beratungsleistungen – dürfte vor allem der Entwicklung neuer Techniken und der immer hochwertigeren Ausstattung der Fahrzeuge zu verdanken sein. Die Entwicklung neuer Antriebstechniken wie seit geraumer Zeit die Entwicklung der Brennstoffzelle, aber auch Airbags, ABS, Klimaanlage sowie der Einbau von Telefonen und Navigationssystemen spiegeln die immer höheren Ansprüche an Sicherheit, Komfort und Umweltverträglichkeit wider. Die zunehmende Konkurrenz aus dem In- und Ausland bringt darüber hinaus häufige Modellwechsel sowie eine

Anhand von vier verschiedenen Input-Output-Modellvarianten, die sich hinsichtlich der endnachfragewirksamen Umsätze, der Inputstruktur und der nominellen Arbeitsproduktivität unterscheiden, lassen sich die Einflüsse dieser drei Faktoren im Zeitraum 1993 bis 1998 auf die Entwicklung der Zulieferarbeitsplätze außerhalb des Automobilbaus berechnen. Im *Schaubild* sind diese vier Modellvarianten mit den Buchstaben A bis D bezeichnet. Wie oben bereits ausgeführt, gab es 1998 rund 58 000 Zulieferarbeitsplätze mehr als im Rezessionsjahr 1993. Dieser Gesamteffekt kam durch die zwei „klassischen“ Modellrechnungen A und B zustande, denen jeweils die Endnachfrage, die Inputstruktur und die Arbeitsproduktivität der Jahre 1993 bzw. 1998 zugrunde liegen. Anhand zweier hypothetischer „Mischvarianten“ C und D der Input-Output-Analyse kann man – in Kombination mit den „klassischen“ Modellergebnissen – die jeweiligen Wirkungen quantifizieren. In der Summe ergibt sich dann der oben genannte Gesamteffekt von fast 60 000 Arbeitsplätzen.

Nachfrageeffekt 1993 bis 1998:

Um den Einfluss der Endnachfrageänderung nach Automobilen zu isolieren, werden die Modellergebnisse der Varianten C und A miteinander verglichen. Konkret geht es um die Frage, wie viele zusätzliche Zulieferarbeitsplätze es im Land außerhalb des Automobilbaus gegeben hätte, wenn sich im Zeitraum 1993 bis 1998 nur die Endnachfrage nach Automobilen verändert hätte, nicht aber die Inputstrukturen und Produktivitätsverhältnisse. Unter diesen Annahmen hätte alleine der Nachfrageeffekt zwischen 1993 und 1998 rund 72 000 neue Arbeitsplätze auf der Zuliefererebene mit sich gebracht, der Personalbedarf wäre also um 14 000 höher gelegen als ohne Änderung von Produktivität und Inputstruktur. Alleine durch die Erhöhung der Endnachfrage zwischen 1993 und 1998 wäre die Zahl der Erwerbstätigen außerhalb des Automobilbaus bis zum Jahr 1998 auf rund 156 000 gestiegen.

Inputstruktureffekt 1993 bis 1998:

Um die Auswirkungen der Inputstruktur auf die Zahl der vom Automobilbau abhängigen Zulieferarbeitsplätze zu quantifizieren, werden die Modellvarianten B und D miteinander verglichen. Die bereits erwähnte Veränderung der für die Automobilherstellung benötigten Zulieferleistungen wirkt sich – ebenso wie der Nachfrageeffekt – positiv auf die Zahl der Zulieferarbeitsplätze aus. Um den Einfluss der Nachfrageeffekte auszuschließen, wurden für ein und dasselbe Jahr zwei Modellrechnungen durchgeführt, zuerst mit den Inputstrukturen aus dem Jahr 1993 und anschließend mit den für das Jahr 1998 näherungsweise ermittelten. Danach liegt die Zahl der Zulieferarbeitsplätze außerhalb des Automobilbaus im Jahr 1998 alleine durch die veränderte Inputstruktur um 18 000 höher. Der Strukturwandel auf der Zu-

lieferseite des Automobilbaus hat bewirkt, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze aufseiten der Zulieferer erhöht hat. Dabei dürften die in der Modellrechnung ermittelten Erwerbstätigeneffekte in den Zulieferbetrieben des Dienstleistungssektors eher eine Untergrenze darstellen. In besonderem Maße gilt dies für die Arbeitsplätze in den zuliefernden Dienstleistungsbetrieben. Den Modellrechnungen liegt nämlich noch das Erfassungssystem der Erwerbstätigenrechnung zugrunde, wie es in dem früheren System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen üblich war. Seit Einführung des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 1995) werden in den Erwerbstätigenzahlen in stärkerem Umfang als bisher die so genannten geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse oder 630-Mark-Jobs berücksichtigt, die insbesondere im Dienstleistungssektor stark vertreten sind und vergleichsweise stark zunehmen.

Produktivitätseffekt 1993 bis 1998:

Anders als die höhere Nachfrage und die Veränderung der Inputstruktur führte der Produktivitätsfortschritt im Zeitraum 1993 bis 1998 dazu, dass der höhere Bedarf der Automobilindustrie an Zulieferleistungen mit einem geringeren Arbeitseinsatz bewältigt werden konnte. Dieses Ergebnis geht aus dem Vergleich der Modellvarianten D und C hervor, bei denen jeweils die gleichen Nachfrageverhältnisse und die gleichen Inputstrukturen unterstellt wurden, jedoch unterschiedliche Produktivitätsverhältnisse. Im Jahr 1998 brauchten die Zulieferbetriebe bei gleichem Nachfrageumfang der Automobilindustrie 32 000 Arbeitskräfte weniger für die Bereitstellung der Zulieferleistungen als fünf Jahre zuvor. Der technische Fortschritt hat bewirkt, dass 1998 der durch die gute Automobilkonjunktur und den Wandel der Inputstruktur entstandene Bedarf von 90 000 zusätzlichen Arbeitskräften in den Zulieferbetrieben rund ein Drittel niedriger ausfiel.

Tabelle 2

Struktur der durch die Automobilproduktion Baden-Württembergs hier zu Lande bewirkten Produktions- und Erwerbstätigeneffekte außerhalb des Automobilbaus

Angaben in %

Güter und Dienstleistungen aus dem Bereich ...	Produktions-effekte ¹⁾		Erwerbstätigen-effekte ¹⁾	
	1993	1998	1993	1998
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	0,3	0,2	0,8	0,5
Energie, Wasserversorgung, Bergbau	3,2	2,5	1,3	1,1
Verarbeitendes Gewerbe	31,2	26,6	27,8	21,1
Baugewerbe	2,2	2,3	2,3	2,7
Handel	10,8	8,7	23,5	20,6
Verkehr, Nachrichtenübermittlung ...	3,7	3,0	4,7	3,6
Kreditinstitute, Versicherungen	2,3	2,4	1,7	1,8
Sonstige Dienstleistungen ²⁾	44,2	52,5	34,3	45,4
Staat, private Organisationen o. E. ...	2,1	1,9	3,6	3,3
Indirekte Effekte insgesamt	100	100	100	100

1) Berechnet mithilfe der Input-Output-Tabelle 1993 bzw. fortgeschriebener Inputstrukturen bis 1998. – 2) Vorwiegend unternehmensbezogene Dienstleistungen wie zum Beispiel Rechts- und Wirtschaftsberatung bzw. -prüfung, Ingenieur- und Werbeleistungen, Wissenschaft, Kultur und Verlage, aber auch Leistungen des Gastgewerbes und Gesundheitswesens.

Quelle: Input-Output-Rechnung Baden-Württemberg.

Chancen und Risiken für die Automobilindustrie und die Gesamtwirtschaft des Landes

Zum Abschluss dieser Untersuchung stellt sich die Frage, welchen Chancen und Risiken sich die Automobilindustrie und ihre Zulieferer zu Beginn des neuen Jahrtausends gegenübersehen. Der Automobilboom in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre und die mit ihm verbundenen mannigfaltigen Zuliefereffekte haben dazu beigetragen, dass die Südwestwirtschaft gestärkt ins neue Jahrtausend startete. Ohne die Automobilindustrie – Zulieferleistungen noch nicht eingeschlossen – wäre das reale Wirtschaftswachstum in Baden-Württemberg im Jahr 2000 nicht bei 4,2 %, sondern etwa einen halben Prozentpunkt niedriger gelegen. In die Euphorie über den wirtschaftlichen Erfolg der letzten Jahre mischt sich aber zwangsläufig auch eine gewisses Maß an Skepsis, wenn man bedenkt, was es für die Südwestwirtschaft bedeuten könnte, wenn die Automobilindustrie nach glanzvollen Jahren zur Normalität zurückkehrt oder womöglich in eine Krise gerät.

Die aktuelle Abschwächung der Konjunktur in den USA gibt einen ersten Anlass zu einer solchen Skepsis. Es steht außer Frage, dass sich diese Abkühlung auf die exportgeprägte Automobilindustrie Baden-Württembergs und damit auch auf die Zulieferbetriebe auswirken wird. Und doch dürfen die Auswirkungen nicht überschätzt werden. Die USA spielen zwar im Auslandsgeschäft mit baden-württembergischen Kraftwagen und Kraftwagenteilen bei einem Exportanteil von gut einem Viertel

eine wesentliche Rolle. Von der EU gehen aber nach wie vor kräftige konjunkturelle Impulse aus, und diese ist mit einem Exportanteil von gut 40 % Hauptabnehmer von Automobilen aus dem Südwesten. Auch die Erschließung neuer Märkte in Japan und anderen asiatischen Staaten, aber auch in den europäischen Staaten außerhalb der EU dürften einer solchen Abschwächung entgegenwirken. Wenngleich diese Abnehmerländer gemessen an der EU und den USA bei den Exporten von Kraftwagen und Kraftwagenteilen bislang nur untergeordnete Bedeutung haben, erreichen die Exportzuwächse fast deren Größenordnung. Im Jahr 2000 nahm der Wert der exportierten Kraftwagen und Kraftwagenteile nach Asien und in die europäischen Länder außerhalb der EU gegenüber 1999 um 4,8 Mrd. DM zu, fast so stark wie das Exportgeschäft mit der EU und den USA, wo im Wert von 5 Mrd. DM mehr Kraftwagen und Kraftwagenteile exportiert wurden als 1999. Im Verlauf des Jahres 2000 haben sich – schon vor dem Einbruch der US-Konjunktur – die Exportgeschäfte Baden-Württembergs mit den USA merklich abgekühlt und blieben nach kräftigen Zuwachsraten zum Jahresbeginn 2000 im Schlussquartal deutlich unter ihrem Vorjahresniveau. Auch die Auslandsumsätze des Fahrzeugbaus standen unter diesem Eindruck, sodass der Umsatzzuwachs nach dem kräftigen Plus von real und arbeitstäglich bereinigt 22 % im ersten Quartal 2000 im Laufe des Jahres schwächer ausfiel. Im ersten Quartal 2001 verbuchten die Fahrzeughersteller aber mit + 13 % immer noch zweistellige Umsatzzuwächse im Auslandsgeschäft.

Im Inlands- wie im Auslandsgeschäft hängt der Erfolg der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer vor allem davon ab, inwieweit es ihnen gelingt, sich gegen die ausländische Konkurrenz durchzusetzen und den sich ständig wandelnden Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Wenn im Ausland wichtige Abnehmerländer die Hochkonjunkturphase hinter sich lassen, wird es zunehmend wichtig, im Inland ein zuverlässiges Standbein zu haben. Der Verlauf von Auftragseingang und Umsatz lässt nach dem kräftigen Aufwärtstrend im Jahr 2000 für 2001 keine so starken Zuwächse im Inlandsgeschäft erwarten. Die Bestellungen im Fahrzeugbau wachsen – arbeitstäglich bereinigt – im Vorjahresvergleich seit dem zweiten Quartal 2000 mit immer niedrigeren Raten, und im ersten Quartal 2001 schwächte sich auch der reale Umsatzzuwachs erstmals ab, lag mit einem Plus von 10 % aber nach wie vor deutlich höher als ein Jahr zuvor.

Die Deutsche Shell AG geht in ihrer Studie⁵ davon aus, dass die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen in Deutschland längerfristig steigen wird. Danach dürfte sich in Deutschland der Pkw-Bestand im Jahr 2010 auf 46,9 bis 48,4 Mill. Fahrzeuge belaufen, was gegenüber dem Jahr 1999 einer Steigerung um insgesamt 11 bis 14 % entspricht.

Die Bandbreite bezüglich des erwarteten Pkw-Bestands ergibt sich aus den beiden Szenarien „Kreative Vielfalt“ und „Neue Ordnung“, die sich hinsichtlich der zugrunde liegenden Annahmen unterscheiden. Beide Szenarien gehen davon aus, dass der Motorisierungsgrad der Bevölkerung wegen einer stärkeren Motorisierung von Frauen und Senioren weiter zunimmt. Grundlegende Unterschiede gibt es dagegen bei der Annahme der durchschnittlichen Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts und der Durchsetzung technischer Neuerungen. Das Szenario „Kreative Vielfalt“ geht von einem durchschnittlichen realen Wirtschaftswachstum von 1,5 % und einem nur zögerlichen Durch-

bruch neuer Technologien wie dem Brennstoffzellenantrieb aus. Demgegenüber werden beim Szenario „Neue Ordnung“ ein durchschnittliches Wachstum der Gesamtwirtschaft von 2 % und ein zügiger Durchbruch neuer Technologien angenommen.

Gemessen an den 90er-Jahren liegt die angenommene durchschnittliche Wachstumsrate von jährlich 2 % für Deutschland recht hoch. Von 1991 bis 2000 betrug die Rate nur 1,5 % und lag damit nur so hoch wie im Szenario „Kreative Vielfalt“. Selbst im Zeitraum nach der Rezession, also von 1993 bis 2000, betrug die Wachstumsrate nur 1,8 % und blieb damit unter der optimistischen Einschätzung der Shell-Studie. Demgegenüber ist die Wirtschaft in Baden-Württemberg von 1993 bis 2000 mit einer durchschnittlichen Rate von 2,1 % stärker gewachsen als bundesweit.

Motorisierung nimmt weiter zu

In Baden-Württemberg wird sich der Shell-Studie zufolge der Pkw-Bestand von 1999 bis zum Jahr 2010 mit + 13 bis + 18 % stärker erhöhen als bundesweit. Bis zum Jahr 2010 dürfte der Pkw-Bestand auf 6,4 bis 6,6 Mill. Fahrzeuge steigen. Dies entspricht einem Zuwachs um 750 000 bis 1 Mill. Pkw, der in der Größenordnung der Bestandserhöhung während der 90er-Jahre liegt. Die in der Shell-Studie angenommene mittlere Zuwachsrate des Pkw-Bestands aus beiden Szenarien deckt sich für Baden-Württemberg mit der kürzlich vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg veröffentlichten Prognose des privaten Pkw-Bestands im Land bis zum Jahr 2010.⁶ Auch dort wurden zwei Varianten – eine demografische und eine Verhaltensvariante – gerechnet. Nach der so genannten Verhaltensvariante geht das Statistische Landesamt davon aus, dass der private Pkw-Bestand im Land von 1999 bis 2010 um 16 % zunimmt. In dieser Variante wird – ähnlich den beiden Shell-Szenarien – von der realistischen Annahme einer weiteren Zunahme des Motorisierungsgrades ausgegangen.

Einiges spricht dafür, dass die Automobilproduzenten im Südwesten von der höheren Inlandsnachfrage nach Automobilen stärker profitieren als andere Hersteller. Die Analyse des Pkw-Bestands und der -Neuzulassungen legt die Vermutung nahe, dass im Südwesten die dort produzierten Fahrzeuge auch verstärkt nachgefragt werden. Hierfür spricht, dass gerade die hubraumstärkeren Pkw und die Dieselfahrzeuge, die in der Produktpalette der baden-württembergischen Autohersteller häufiger zu finden sind, hier zu Lande stärker nachgefragt werden als bundesweit. Die Autohersteller sind aber auch im Inland ähnlich stark der nationalen und internationalen Konkurrenz ausgesetzt wie im Ausland. Sollte sich – wie in den Szenarien angenommen – die steigende Nachfrage nach Dieselfahrzeugen fort- und der Brennstoffzellenantrieb durchsetzen, käme dies dem Südwesten besonders zugute, weil dort solche Fahrzeuge verstärkt produziert bzw. entwickelt werden. Der Trend hin zu mehr Dieselfahrzeugen und neuen alternativen Antriebstechniken könnte sich vor dem Hintergrund der in jüngster Zeit stark gestiegenen Benzinpreise noch verstärken.

Selbst eine steigende Nachfrage nach Automobilen baden-württembergischer Hersteller bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass diese Fahrzeuge auch in Baden-Württemberg produziert werden.

⁵ Vgl. Deutsche Shell Aktiengesellschaft (Hrsg.), Mehr Autos – weniger Emissionen, Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Hamburg 1999.

⁶ Vgl. Brachat-Schwarz, Werner/Walker, Michael: Der Bestand an Pkw im Jahr 2010 – Eine Vorausrechnung für die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 2/2001, S. 69 - 74.

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs um kostengünstige Standorte könnte die Produktion beispielsweise in Länder mit einem niedrigeren Lohnniveau verlagert werden. Zur Herstellung des qualitativ hochwertigen und noch dazu zulieferintensiven Produkts „Automobil“ braucht man aber qualitativ ebenso hochwertige Zulieferprodukte und -dienstleistungen wie beispielsweise Präzisionsteile des Maschinenbaus, der Gießereien, aber auch der Elektrotechnik sowie spezielle Ingenieurleistungen. Gerade diese wichtigen Zulieferbranchen sind in Baden-Württemberg in unmittelbarer Umgebung der Automobilhersteller stark vertreten, sodass nicht nur die langjährige Tradition für den Automobilstandort Baden-Württemberg spricht. Für die Zukunft des Standorts Baden-Württemberg kommt es darauf an, dass vor allem im Bereich Informations- und Telekommunikationstechnik, aber auch in den anderen Branchen der Hoch- und Spitzentechnologie wie beispielsweise der Elektrotechnik und dem Maschinenbau gut ausgebildetes Personal verfügbar ist. Dies gilt auch für den Bereich der unternehmensnahen Dienstleister, die mit dem Wandel der Inputstruktur als Zulieferbranche noch mehr an Bedeutung gewinnen werden.

Auch der permanente technische Fortschritt bei der Produktion von Fahrzeugen ist eine wichtige Voraussetzung, dass die Bran-

che im In- und Ausland wettbewerbsfähig bleibt. Hierzu gehören nicht nur Investitionen in moderne Anlagen und gut ausgebildetes Personal, sondern auch günstige Rahmenbedingungen wie beispielsweise in Form des Steuer- und Sozialabgabensystems, auf die Unternehmen nicht unmittelbar Einfluss nehmen können. Zur Verbesserung der organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen startete das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg im Jahr 1999 eine Initiative für Automobilzulieferer, die Automobilzulieferunternehmen bei der Bewältigung der wachsenden Herausforderungen im globalen Wettbewerb unterstützt. Mithilfe eines Programms zur verbesserten Kooperation und Innovation, der Förderung von virtuellen Unternehmensformen und Produktionsmodernisierungen sollen die heimischen, mittelständisch geprägten Zulieferindustrien für den Weltmarkt und den internationalen Wettbewerb besser gerüstet werden. Solche Initiativen, aber auch die Tatsache, dass Automobilfirmen, Zulieferer und deren Beschäftigte in der schweren Krise Anfang der 90er-Jahre und in den Folgejahren wertvolle Erfahrungen gesammelt haben, machen Mut für Zeiten, in denen es möglicherweise nicht so gut läuft wie in den zurückliegenden Jahren.

Dr. Monika Kaiser



STATISTISCHES LANDESAMT
BADEN-WÜRTTEMBERG

Die Region Mittlerer Oberrhein und ihre Stadt- und Landkreise



Ein neuer Baustein in der Reihe der
Regionenbeschreibungen des Landes.
Stärken, Schwächen, Besonderheiten und
Durchschnittliches der Region anhand von
Daten des Statistischen Landesamtes.

Bauen und Wohnen
Bevölkerung
Verkehr
Fremdenverkehr
Umwelt
Wirtschaft
Soziales
Kommunal финанzen
u.v.m.

Bereits erschienen:

Die Region **Unterer Neckar** und ihre Stadt- und Landkreise
Die Region **Bodensee-Oberschwaben** und ihre Landkreise
Die Region **Nordschwarzwald** mit Stadtkreis und Landkreisen
Die Region **Schwarzwald-Baar-Heuberg** und Landkreisen
Die Region **Franken** mit Stadtkreis und Landkreisen
Die Region **Südlicher Oberrhein** mit Stadtkreis und Landkreisen
Die Region **Donau-Iller** mit Stadtkreis und Landkreisen

Reihe Materialien und Berichte, Heft 14

60 Seiten, 34 Schaubilder, farbige und thematische Karten,
DM 18,00; Artikel-Nr. 8032 01001

Bestellung: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Postfach 10 60 33, 70049 Stuttgart, Telefon (0711) 641-2866, Telefax (0711) 60 18 74 51,
Internet: www.statistik.baden-wuerttemberg.de, E-Mail: vertrieb@stala.bwl.de