

Lotz, Kurt

Article — Digitized Version

Die Automobilbranche als konjunkturelle Schlüsselindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Lotz, Kurt (1970) : Die Automobilbranche als konjunkturelle Schlüsselindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 50, Iss. 1, pp. 83-84

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134075>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Automobilbranche als konjunkturelle Schlüsselindustrie

Dr. Kurt Lotz, Wolfsburg

Die Entwicklung der amerikanischen Automobilindustrie zeigt seit Jahren, daß die Fahrzeugindustrie zunehmend vom gesamtwirtschaftlichen Wachstum abhängt. Ihre Produktionszahlen bilden ein deutliches Spiegelbild des allgemeinen konjunkturellen Auf- und Abschwungs. Demgegenüber mußte sich die Automobilindustrie in der Bundesrepublik erstmals in der Rezession der Jahre 1966/1967 mit Schwankungen der Nachfrage und entsprechenden Produktionseinschränkungen auseinandersetzen (vgl. Abbildung und Tabelle).

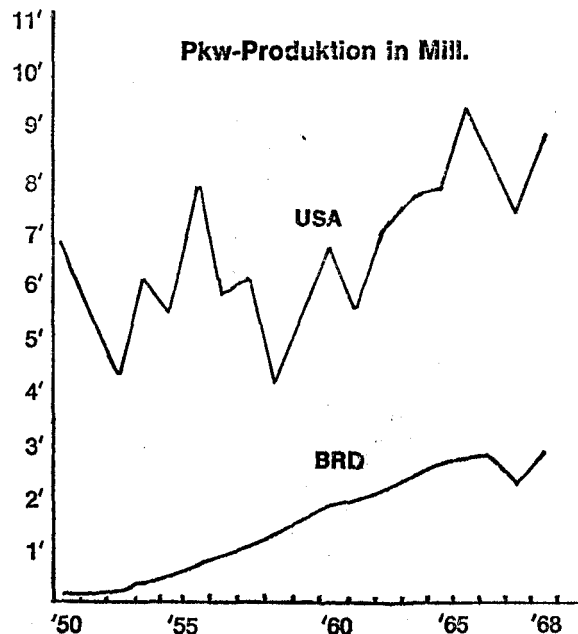
Pkw-Produktion USA und BRD
(Pkw einschl. Kombi)

	USA	BRD
1950	6 665 863	219 409
1951	5 338 435	276 622
1952	4 320 794	317 643
1953	6 116 948	387 895
1954	5 558 897	561 172
1955	7 920 186	762 205
1956	5 816 109	910 996
1957	6 113 344	1 040 188
1958	4 257 812	1 306 854
1959	5 591 243	1 503 424
1960	6 674 796	1 816 779
1961	5 542 707	1 903 975
1962	6 933 240	2 103 166
1963	7 637 728	2 414 107
1964	7 751 822	2 650 183
1965	9 305 561	2 733 732
1966	8 598 326	2 830 050
1967	7 436 764	2 295 714
1968	8 822 158	2 862 186

Das stürmische Wachstum der westdeutschen Fahrzeugproduktion in den ersten Nachkriegsjahren hat seinen wesentlichen Grund in der Befriedigung eines großen Nachholbedarfs verbunden mit einer Steigerung der Masseneinkommen. Dies schlug sich in der Ausstattung der privaten Haushalte mit Gütern des gehobenen Lebensstandards nieder. Mit der anspruchsvolleren Konsum-

welle wurde das Automobil, zuvor überwiegend Geschäfts- oder Luxusfahrzeug, breiteren Käuferkreisen zugänglich. Wurden 1955 noch sieben Zehntel aller Pkw in der Bundesrepublik von gewerblichen Käufern neu zugelassen, so waren es 1968 nur noch ein knappes Drittel. Ende 1968 besaßen schon 45% aller privaten Haushalte ein Automobil (gegenüber 80% in USA).

Von dieser Tendenz zum Massengebrauchsgut gingen bei gleichzeitig steigenden Exporten erhebliche Impulse auf die Produktion aus. Die Automobilproduktion in der Bundesrepublik wuchs seit 1950 von etwa 300 000 auf 3,1 Mill. Fahrzeuge im Jahre 1968. Der Produktionswert der Fahrzeug-



industrie stieg dabei auf das 7¹/₂fache, während die gesamte Industrieproduktion nur etwa die 3¹/₂fache Höhe des Jahres 1950 erreichte.

Gesamtwirtschaftliche Bedeutung

Mißt man die Automobilindustrie allein am Produktionsvolumen, an der Zahl der Beschäftigten oder am Umsatz, so zeigt sich noch nicht ihre Bedeutung für die Gesamtwirtschaft, da:

- ihr Anteil an der industriellen Produktion nicht ganz 6% beträgt;
- sie 1968 mit 281 000 Mitarbeitern nur etwa 3,6% der industriellen Arbeitnehmer beschäftigte;
- sie mit einem Umsatz von 20,7 Mrd. DM 1968 nur 5,1% der industriellen Umsätze insgesamt erreichte.

Lediglich in der Ausfuhrstatistik weist die Automobilindustrie größere Zahlen auf, da sie hier mit etwa 11% am Gesamtwert beteiligt ist.

Der mit der Automobilindustrie zusammenhängende Wertschöpfungsprozess geht jedoch weit über das eigentliche Produktionsvolumen an Kraftfahrzeugen hinaus. Um die Bedeutung der Fahrzeugindustrie für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung richtig abschätzen zu können, muß man deswegen die weit verzweigte Zulieferindustrie, den Kraftfahrzeughandel, einen Teil der Erdölindustrie und die auf das Automobil bezogenen Dienstleistungsbereiche (Reparatur und Versicherung) mit einbeziehen. Zusammen mit der Fahrzeugindustrie ergaben diese Bereiche 1968 mit 55 Mrd. DM einen Anteil am Bruttoinlandsprodukt von mehr als 10%.

Die Leistungen, deren Entstehung auf den Kraftwagen zurückzuführen ist, sind aber auch damit noch nicht erschöpfend erfaßt. Denn die Automobilindustrie gibt zum Beispiel auch Impulse für die Beschaffung von Investitionsgütern der Stahlindustrie (zur Befriedigung der von der Automobil-

branche ausgehenden Nachfrage nach Stahl), für Investitionen des Kraftfahrzeuggewerbes, der Zubehörindustrie und den Straßenbau. Erst die Zusammenfassung all dieser Leistungsströme vermittelt eine Vorstellung vom Gesamtumfang der Nachfrage, die das Automobil auslöst: Etwa 14% bis 15% der gesamten Wertschöpfung in der Bundesrepublik entstehen im Zusammenhang mit der Automobilproduktion. Oder anders ausgedrückt: Es verdanken rd. 3,1 Mill. Menschen oder jeder 7. Arbeitnehmer in der Bundesrepublik dem Kraftfahrzeug unmittelbar und mittelbar ihren Arbeitsplatz.

Bedeutung für den Konjunkturverlauf

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die Automobilindustrie in der Bundesrepublik heute in bezug auf Konjunktur und gesamtwirtschaftliches Wachstum eine Schlüsselstellung einnimmt. Das Verhalten der Automobilkäufer ist damit über die Automobilindustrie hinaus für die gesamte Nachfrageentwicklung von großer Bedeutung. Es ist nicht nur von rationalen Gesichtspunkten abhängig, sondern wird häufig von der subjektiven Einschätzung des künftigen Konjunkturverlaufs bestimmt. So kann zum Beispiel eine große Zahl potentieller Neuwagen-Käufer bei pessimistischer Einschätzung der Zukunftsaussichten ihre Anschaffung um Monate zurückstellen und damit eine mögliche konjunkturelle Abschwächung noch verstärken. Das gleiche gilt für den umgekehrten Fall.

Unter diesem Gesichtspunkt muß auch der Einfluß gesehen werden, den der Staat heute durch steuerliche und andere Maßnahmen auf den Kraftfahrer bzw. den potentiellen Käufer eines Kraftfahrzeuges ausübt. Wird der Entschluß, ein Kraftfahrzeug zu erwerben, durch solche Maßnahmen erschwert oder erleichtert, so ist mit einer nicht zu unterschätzenden Wirkung auf die Gesamtwirtschaft zu rechnen.

dritte welt

Je intensiver man sich mit den vorliegenden Publikationen beschäftigt, um so stärker drängen sich die Fragen nach dem Weg auf, den andere Länder bisher gegangen sind und in Zukunft gehen werden; Das Bild der Dritten Welt ist mithin noch lange nicht vollständig, aber wichtige Konturen wurden bereits sichtbar gemacht.

Karl Michael Wecker, Der Volkswirt

Europäische Verlagsanstalt

Philippe Gavi
Konterrevolution in Indonesien
100 Seiten, kartoniert 8 DM

Andre Gunder Frank
Kapitalismus und Unterentwicklung in Lateinamerika
360 Seiten, kartoniert 20 DM

Kurt Steinhaus
Soziologie der türkischen Revolution
Zum Problem der Entfaltung der bürgerlichen Gesellschaft in sozioökonomisch schwach entwickelten Ländern
216 Seiten, kartoniert 15 DM

Die arabische Linke
Herausgegeben und eingeleitet von Bassam Tibi
176 Seiten, kartoniert 12 DM

Renate Zahar
Kolonialismus und Entfremdung
Zur politischen Theorie Frantz Fanons
96 Seiten, kartoniert 7 DM

Pierre Jalée
Die Dritte Welt in der Weltwirtschaft
208 Seiten mit zahlreichen Tabellen, kartoniert 19 DM

Leo Huberman / Paul M. Sweezy
Kuba - Anatomie einer Revolution
236 Seiten, kartoniert 9 DM