

Diekmann, Achim

Article — Digitized Version

Automobilnachfrage und Beschäftigung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Diekmann, Achim (1974) : Automobilnachfrage und Beschäftigung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 54, Iss. 2, pp. 73-78

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134643>

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.

Automobilnachfrage und Beschäftigung

Achim Diekmann, Frankfurt

Der scharfe Rückgang der Automobilnachfrage im letzten Quartal des abgelaufenen Jahres, der durch das Zusammenwirken konjunktureller Dämpfungerscheinungen und energiepolitischer Maßnahmen bedingt war, hat die Öffentlichkeit beunruhigt. Man befürchtet, daß ähnlich wie 1966/67 auch diesmal der Abschwung im Automobilbereich den Beginn einer allgemeinen Rezession signalisieren könne. Gleichzeitig ist der Öffentlichkeit erneut die Schlüsselstellung des Automobilsektors im wirtschaftlichen Wachstumsprozeß der BRD ins Bewußtsein gerückt.

Schlüsselstellung des Automobilsektors

Die Schlüsselstellung des Automobilsektors beruht auf den überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten der Automobilindustrie und des Automobilhandels während der vergangenen zweieinhalb Jahrzehnte und der außerordentlich engen Verflechtung dieser beiden Bereiche mit den ihnen vorgelagerten Sektoren. Dies trifft vor allem auf die Automobilindustrie¹⁾ zu, die in weit höherem Maße als die Mehrzahl der übrigen industriellen Produktionsbereiche auf Vorleistungen anderer Sektoren angewiesen ist. Denn die Herstellung von Automobilen²⁾ vollzieht sich in einem arbeitsteiligen Prozeß, an dem neben den Unternehmen der Automobilindustrie eine außerordentlich große Zahl von Unternehmen anderer Wirtschaftszweige direkt und indirekt beteiligt ist. Der Fremdbezug von Rohstoffen, Vorerzeugnissen und Dienstleistungen macht mehr als die Hälfte des Bruttoproduktionswertes der Automobilerzeugung aus. Dies erklärt die Breitenwirkung der von der Automobilnachfrage auf Konjunktur und Wachstum ausgehenden Impulse.

Neben diese durch direkte und indirekte Lieferbeziehungen bedingte Verknüpfung des Produk-

tionsgeschehens in den vom Automobilssektor abhängigen Branchen mit der Automobilkonjunktur tritt die Signalwirkung, die von Veränderungen im Produktionsvolumen der Automobilindustrie auszugehen pflegt. Die Erfahrungen der Rezession der Jahre 1966/67 bieten hierfür ein eindrucksvolles Beispiel. Die Tatsache, daß die Entwicklung im Automobilbereich auch von Unternehmen solcher Branchen als Orientierungsmaßstab angesehen wird, die mit der Automobilindustrie nur in geringem Umfang durch Lieferbeziehungen verbunden sind, unterstreicht die Bedeutung dieses Industriezweiges in seiner Rolle als Konjunkturindikator.

Während sich die psychologische Komponente der von der Automobilkonjunktur ausgehenden Einflüsse einer quantitativen Erfassung entzieht, lassen sich Art und Ausmaß der zwischen dem Automobilssektor und der übrigen Wirtschaft bestehenden Lieferbeziehungen mit Hilfe der Input-Output-Analyse beschreiben. Der Einsatz des Instruments der Input-Output-Analyse gestattet nicht nur die Erfassung der unmittelbar von der Endnachfrage auf die einzelnen Sektoren ausgehenden Wirkungen, sondern auch die Quantifizierung der von der Endnachfrage im zwischenindustriellen Bereich induzierten Lieferströme. Unter Berücksichtigung der zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen bestehenden Lieferverflechtungen lassen sich mit Hilfe dieses Instruments die direkt oder indirekt mit der Automobilnachfrage in Zusammenhang stehenden Produktionseffekte ermitteln und die Wirkungen quantifizieren, die von Veränderungen der Automobilnachfrage auf die Beschäftigungslage der von ihr abhängigen Bereiche ausgehen.

¹⁾ Die Automobilindustrie umfaßt in der hier verwendeten Abgrenzung die Kraftwagenhersteller, die Hersteller von Kfz-Anhängern und -Aufbauten und die Hersteller von Kfz-Teilen.

²⁾ Ähnliches gilt für die Herstellung von Kraftfahrzeuganhängern, Kraftfahrzeugaufbauten und Kraftfahrzeugteilen.

Achim Diekmann, 43, Diplom-Volkswirt, ist seit 1968 Geschäftsführer des Verbandes der Automobiindustrie e. V. in Frankfurt und befaßt sich vorwiegend mit Fragen der Verkehrspolitik.

Die Nachfrage nach den Erzeugnissen der Automobilindustrie – hier kurz als Automobilnachfrage bezeichnet – setzt sich überwiegend aus Komponenten der Endnachfrage zusammen. 1972 entfielen von einem Gesamtnachfragevolumen im Automobilbereich in Höhe von 62,7 Mrd. DM je 22 Mrd. DM auf die Auslandsnachfrage und den privaten Verbrauch, 13 Mrd. DM auf die Investitionsgüternachfrage (einschließlich Vorratsbildung) und 0,2 Mrd. DM auf den öffentlichen Verbrauch. Darüber hinaus erbrachte der Automobilsektor Vorleistungen für andere Produktionsbereiche im Werte von 2,3 Mrd. DM und erzielte einen Umsatz in Höhe von 3 Mrd. DM aus sogenannten „Nebenleistungen“³⁾. Ordnet man diese zunächst nicht aufgegliederte Restsumme von 5,3 Mrd. DM mit Hilfe der vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung für das Jahr 1966 erstellten Input-Output-Tabelle⁴⁾ den einzelnen Endnachfragebereichen zu, so dürften hiervon schätzungsweise 0,7 Mrd. DM indirekt der Auslandsnachfrage, 3 Mrd. DM dem privaten Verbrauch, 0,4 Mrd. DM dem öffentlichen Verbrauch und 0,7 Mrd. DM der Investitionsgüternachfrage zuzurechnen sein. Direkt und indirekt dienten damit etwa 36% der Produktion des Automobilsektors der Befriedigung der Auslandsnachfrage, 40% flossen dem privaten Verbrauch zu, 23% den inländischen Investitionen und 1% der öffentlichen Hand.

Die Befriedigung der Endnachfrage durch Automobilindustrie und Automobilhandel erfordert neben eigenen Produktionsleistungen der beiden genannten Bereiche die Inanspruchnahme von Vorleistungen anderer Sektoren. So benötigen beispielsweise die Hersteller von Kraftwagen Bleche für die Karosseriefertigung, Rohlinge aus Aluminium und Magnesium für die Fertigung von Motoren, Granulate für die Herstellung gepolsterter Armaturenbretter, Lacke und Verdüner für die Lackierung der Fahrzeuge und eine Vielzahl einbaufertiger Teile (Reifen, Vergaser, Lichtmaschinen, Tachometer usw.). Außerdem sind sie auf die Inanspruchnahme von Dienstleistungen anderer Sektoren (Transportleistungen, Versicherungsleistungen usw.) angewiesen. Faßt man alle drei Produktionsbereiche der Automobilindustrie zusammen, so beläuft sich der direkte Input von Gütern und Dienstleistungen aus inländischen Produktionsbereichen (einschließlich brancheninterner Lieferungen) auf rund 60% des Bruttoproduktionswertes der zur Befriedigung der Endnachfrage bestimmten Produktion.

Spalte 1 der Tabelle 1 enthält eine Aufgliederung der je Outputeinheit von der Automobilindustrie in Anspruch genommenen Vorleistungen auf die wichtigsten Liefersektoren. Danach benötigt die Automobilindustrie für eine endnachfragebezogene Produktion in Höhe von 10 000 DM beispielsweise direkte Vorleistungen der eisenschaffenden Industrie im Werte von 562 DM, Vorleistungen aus dem Bereich der kautschuk- und asbestverarbeitenden Industrie im Werte von 385 DM, Bezüge aus der elektrotechnischen Industrie im Werte von 450 DM etc.

Die in Spalte 1 wiedergegebenen Koeffizienten spiegeln jedoch nur den Umfang der unmittelbar in Anspruch genommenen sektoralen Vorleistungen wider. Sie berücksichtigen nicht die von der Vorleistungsnachfrage der Automobilindustrie in den vorgelagerten Produktionsstufen induzierten Wirkungen. So werden für die Fertigung von Kraftwagen, Kraftfahrzeuganhängern, -aufbauten und Kraftfahrzeugteilen nicht nur direkte Lieferungen der eisenschaffenden Industrie benötigt, auch der Maschinenbau, die elektrotechnische Industrie, die Stahlverformung, die EBM-Industrie und andere Zulieferbereiche der Automobilindustrie setzen Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie für ihre Lieferungen an die Automobilindustrie ein. Das Gleiche gilt für den Einsatz von Energie, für Produktionsleistungen der chemischen Industrie, des Maschinenbaus, der Landwirtschaft

³⁾ Dabel handelt es sich vorwiegend um den Absatz von Erzeugnissen und Leistungen, die nicht als branchentypisch anzusehen sind.

⁴⁾ Vgl. hierzu R. Stäglin, H. Wessels: Input-Output-Tabelle für die Bundesrepublik Deutschland 1966. in: DIW-Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung, Heft 3, 1971.

Tabelle 1

**Direkte und Indirekte Vorleistungen
der Wirtschaftszweige je Outputeinheit
der endnachfragebezogenen Bruttoproduktion
der Automobilindustrie (Inputkoeffizienten)**

Liefersektoren	Direkte Vorleistungen	Indirekte Vorleistungen	Insgesamt
Landwirtschaft	0,0007	0,0096	0,0103
Energiewirtschaft, Bergbau	0,0122	0,0395	0,0517
Eisenschaffende Industrie	0,0562	0,0456	0,1018
Eisen-, Stahl- und Tempergießereien	0,0217	0,0035	0,0252
Ziehereien und Kaltwalzwerke	0,0142	0,0072	0,0214
NE-Metallindustrie	0,0178	0,0116	0,0294
Chemie	0,0272	0,0334	0,0606
Mineralölverarbeitung	0,0118	0,0097	0,0215
Kautschuk- und asbestverarbeitende Industrie	0,0385	0,0040	0,0425
Maschinenbau	0,0287	0,0148	0,0435
Straßenfahrzeugbau	0,1056	0,0020	0,1076
Elektrotechn. Industrie	0,0450	0,0181	0,0631
Feinmech. Industrie	0,0082	0,0004	0,0086
Stahlverformung	0,0393	0,0048	0,0441
EBM-Industrie	0,0361	0,0106	0,0467
Feinkeramische Industrie, Glasindustrie	0,0098	0,0031	0,0129
Textilindustrie, Kunststoffverarbeitende Industrie	0,0256	0,0120	0,0376
Sonst. Industriezweige, Handwerk, Baugewerbe	0,0245	0,0546	0,0791
Handel, Verkehr, Nachrichten, Dienstleistungen, Staat	0,0817	0,0952	0,1769
Inländische Liefersektoren	0,6048	0,3797	0,9845

und der Mehrzahl der übrigen Sektoren. Auch sie leisten neben direkten auch indirekte Beiträge zur Automobilerzeugung.

Ausmaß und Struktur dieser indirekt mit der Automobilproduktion in Zusammenhang stehenden Produktionseffekte untergliedert nach Produktionssektoren lassen sich der zweiten Spalte der Tabelle 1 entnehmen. Die dort aufgeführten Koeffizienten geben an, welche indirekten Vorleistungen von den einzelnen Sektoren bei einer Erhöhung des Outputs der Automobilindustrie um eine Einheit erbracht werden müssen.

Faßt man direkte und indirekte Vorleistungen zusammen, so zeigt sich, daß bei einzelnen Produktionssektoren der indirekte Beitrag zur Automobilproduktion wesentlich stärker ins Gewicht fällt als die direkten Vorleistungen. Vor allem in den Sektoren Landwirtschaft sowie Bergbau und Energiewirtschaft ist dies der Fall. Andere Sektoren wiederum, wie z. B. die feinmechanische Industrie, sind an den indirekten Vorleistungen für die Automobilindustrie kaum beteiligt. Hier liegt das Schwergewicht der von der Automobilindustrie abhängigen Bruttoproduktion auf den direkten Zulieferungen.

Mit den größten Beitrag der inländischen Produktionssektoren zur Produktion in der Automobilindustrie leistet die eisenschaffende Industrie. Die von ihr erbrachten direkten und indirekten Vorleistungen machen rund 10% des von der Automobilindustrie erzielten Bruttoproduktionswertes aus. Insgesamt läßt die Tabelle 1 erkennen, daß jede Erhöhung der Endnachfrage nach Erzeugnissen der Automobilindustrie um eine Einheit eine Erhöhung der Bruttoproduktion der inländischen Produktionssektoren um zwei Einheiten erforderlich macht.

Analog zur Vorleistungsstruktur der Automobilindustrie läßt sich auch die für den Automobilhandel charakteristische Struktur direkt und indirekt in Anspruch genomener Vorleistungen ermitteln⁵⁾.

Multipliziert man die für die Automobilindustrie und den Automobilhandel zur Verfügung stehenden Strukturdaten mit der endnachfragebezogenen Bruttoproduktion der beiden Bereiche, so erhält man die direkten und indirekten Vorleistungen der mit dem Automobilsektor verbundenen Bereiche in ihrer absoluten Höhe. Die Spalten 1 und 2 der Tabelle 2 stellen das Ergebnis einer derartigen Rechnung für das Jahr 1972 dar. In einer dritten Spalte enthält Tabelle 2 eine analog errechnete Zusammenfassung der darüber hinaus mit der Investitionstätigkeit im Automobilsektor und den Vorleistungsbereichen verbundenen sektoralen Produktionseffekte.

Danach belief sich die 1972 von der Automobilnachfrage in den einzelnen Produktionsbereichen induzierte Bruttoproduktion auf 109 Mrd. DM (Addition der Spalten 1–3). Wie die Übersicht zeigt, entfällt der weitaus größte Teil automobilinduzierter Produktionsleistungen auf das verarbeitende Gewerbe. Hier wiederum ist vor allem die Industrie von der Automobilnachfrage abhängig. Obwohl die Automobilnachfrage von 1970–72 vergleichsweise schwach expandierte, dienten 1972 14,8% der industriellen Produktion der Befriedigung der Automobilnachfrage.

Am stärksten ausgeprägt war die Abhängigkeit von der Automobilnachfrage bei der Stahlverformung, der kautschuk- und asbestverarbeitenden

⁵⁾ Vgl. hierzu A. Diekmann: Die Automobilnachfrage als Konjunktur- und Wachstumsfaktor – eine Input-Output-Studie (in Vorbereitung).

Tabelle 2
Einfluß der Automobilnachfrage auf die Bruttoproduktion¹⁾
der einzelnen Wirtschaftsbereiche in Mill. DM

Liefersektoren	Bruttoproduktion der Automobilindustrie einschl. direkter und indirekter Vorleistungen	Leistungen des Automobilhandels (nur Handelsspanne) einschl. dir. u. indir. Vorleistungen	Von der Automobilnachfrage induzierte Investitionen einschl. direkter u. indirekter Vorleistungen	Von der Automobilnachfrage dir. u. indir. abhängige Bruttoproduktion
Landwirtschaft	473	83	108	664
Energiewirtschaft	1 596	79	140	1 815
Bergbau	775	26	66	867
Verarb. Gewerbe	79 606	1 059	6 281	86 946
Baugewerbe	401	18	961	1 380
Großhandel	2 306	1 231	579	4 116
Einzelhandel	207	6 342	—	6 549
Verkehr	2 027	219	251	2 497
Nachrichtenwesen	399	139	59	597
Dienstleistungen	2 892	456	290	3 638
Staat	296	48	52	396
Insgesamt:	90 978	9 700	8 787	109 465

¹⁾ ohne Umsatzsteuer.

Industrie und bei den Eisen- und Stahlgießereien, die 1972 mit 27,9, 25,4 und 21,2 % ihrer Umsätze dazu beitrugen, den Vorleistungsbedarf von Automobilindustrie und Automobilhandel zu decken. Ein relativ hoher Abhängigkeitsgrad ergibt sich auch bei der eisenschaffenden Industrie, den Ziehereien und Kaltwalzwerken, der NE-Metallindustrie und der Glasindustrie. 1972 entfielen 15,2 %, 15,6 %, 12 % und 11,6 % des Outputs dieser Produktionsbereiche auf Lieferungen an die Automobilindustrie und die von ihr abhängigen Sektoren. Auch in der kunststoffverarbeitenden Industrie waren fast 10 % der Erzeugung automobilbezogen. Im Maschinenbau und in der elektrotechnischen Industrie betrug der Abhängigkeitsgrad 7,7 und 7,4 %. Bei der Chemie, der mineralölverarbeitenden Industrie, der holzbearbeitenden Industrie, der zellstofferzeugenden und der papierverarbeitenden Industrie schwankten die entsprechenden Prozentsätze zwischen 4,5 und 5,6 %.

Einfluß auf das Bruttoinlandsprodukt

Aufschluß über die von den außerindustriellen Produktionsbereichen geleisteten Beiträge zur Befriedigung der Automobilnachfrage und damit über ihre Abhängigkeit vom Output des Automobilsektors gibt Tabelle 3. Sie zeigt die von der inländischen und ausländischen Automobilnachfrage in den einzelnen Sektoren induzierten Beiträge zum Bruttoinlandsprodukt sowie den Beitrag, den das Ausland zur Befriedigung dieser Nachfrage leistet, sei es in Form von für den Direktabsatz bestimmten Erzeugnissen der ausländischen Automobilhersteller, sei es in Form von Vorleistungen für die inländischen Produktionssektoren.

Tabelle 3, in der auch das verarbeitende Gewerbe mit einbezogen ist, macht deutlich, daß außerhalb des verarbeitenden Gewerbes und des Handels die Wirkungen möglicher Veränderungen in der Automobilnachfrage kaum ins Gewicht fallen. Insgesamt ergibt sich ein Anteil der von der Automobilnachfrage abhängigen Leistungen am Bruttoinlandsprodukt von 6,6 %. Dabei ist allerdings zu beachten, daß es sich um einen Vergleich der entsprechenden Aggregate zu jeweiligen Preisen handelt. In Preisen von 1962 gemessen liegt der Anteil der von der Automobilnachfrage induzierten Beiträge zum Bruttoinlandsprodukt bei 7,8 %.

Tabelle 3 gestattet auch, die von der Inlandsnachfrage, der Auslandsnachfrage und der „automobilinduzierten“ Investitionsgüternachfrage ausgehenden Wirkungen isoliert zu bestimmen. Eine 10%ige Verringerung der Inlandsnachfrage beispielsweise würde ceteris paribus zu einem Rückgang des Bruttoinlandsproduktes um rd. 3 Mrd. DM bei gleichzeitiger Reduzierung der Einfuhr um rd. 1 Mrd. DM führen⁴⁾.

⁴⁾ Multiplikatoreffekte sind hierbei vernachlässigt.

Eine 10%ige Verminderung der Auslandsnachfrage hingegen würde das Bruttoinlandsprodukt um 1,9 Mrd. DM und die Einfuhr um 0,3 Mrd. DM sinken lassen. Würden alle von der Automobilnachfrage abhängigen Bereiche ihre Investitionen gegenüber dem Stand von 1972 um 10 % senken, so hätte dies einen Rückgang des Bruttoinlandsproduktes um 0,5 Mrd. DM und eine Verringerung der Einfuhr um 0,1 Mrd. DM zur Folge.

In Prozenten ausgedrückt wäre ein 10%iger Rückgang der inländischen Automobilnachfrage gleichbedeutend mit einer Verminderung des Bruttoinlandsproduktes um 0,4 %. Um weitere 0,2 % würde das Bruttoinlandsprodukt sinken, wenn gleichzeitig auch die Auslandsnachfrage um 10 % zurückginge. Der mit einer entsprechenden Verringerung der automobilinduzierten Investitionsgüternachfrage verbundene Schrumpfungseffekt des Bruttoinlandsproduktes läßt sich auf 0,06 % veranschlagen.

Induzierte Beschäftigungseffekte

Die Wirkungen einer verringerten Automobilnachfrage treten deutlicher und vor allem in einer leichter faßbaren Kategorie hervor, wenn man von der Zahl der betroffenen Beschäftigten ausgeht. 1972 waren im Automobilsektor und seinen Vorleistungsbereichen rund 1,8 Mill. Arbeitnehmer beschäftigt. 980 000 dieser 1,8 Mill. Arbeitsplätze waren von der Inlandsnachfrage, 640 000 von der Auslandsnachfrage und 196 000 von der Investitionsgüternachfrage der Automobilindustrie und der mit ihr verbundenen Bereiche abhängig. Bei mechanistischer Betrachtungsweise würde demnach ein Rückgang der gesamten Automobilnachfrage und der von ihr abhängigen Investitionstätigkeit um 10 % die Freisetzung von 180 000 Arbeitskräften bedeuten. Ein entsprechender, sich auf die Inlandsnachfrage beschränkender Rückgang würde 98 000 Arbeitsplätze gefährden.

Nach allen bisher vorliegenden Erfahrungen führt eine derartige Berechnung jedoch in die Irre, zumindest solange nichts über die Dauer derartiger Nachfragerückgänge gesagt ist. Bei kurzfristigen Absatzrückgängen, mit denen angesichts des relativ hohen Versorgungsgrades des Binnenmarktes künftig verstärkt zu rechnen ist, werden die betroffenen Unternehmen – dies zeigt die jüngste Erfahrung – zunächst versuchen, die erforderliche Einschränkung der Produktion durch den Abbau von Überstunden und die Einführung von Kurzarbeit herbeizuführen. Eine Anpassung der Beschäftigtenziffer an die veränderte Situation ist allenfalls mit einem gewissen time-lag zu erwarten. Dies gilt natürlich auch für den umgekehrten Fall einer steigenden Nachfrage. Insofern haben die hier genannten Ziffern nur beschränkte Aussagekraft. Sie verdeutlichen aber immerhin die

AUTOMOBILINDUSTRIE

Tabelle 3
Beteiligung der einzelnen Wirtschaftsbereiche an der
Befriedigung der Automobilnachfrage 1972
 (Beiträge zum Bruttoinlandsprodukt in Mrd. DM)

Inländische Produktionsbereiche	Inlandsnachfrage (einschl. der aus Nebenleistungen erzielten Umsätze)	Auslandsnachfrage	Von der Automobilnachfrage induzierte Investitionsgüternachfrage	Zusammen	In % der insgesamt zum BIP geleisteten Beiträge
Landwirtschaft	0,2	0,1	0,1	0,4	1,6
Energiewirtschaft, Bergbau	0,9	0,6	0,1	1,6	5,5
Verarb. Gewerbe	19,1	15,4	3,1	37,6	11,1
Baugewerbe	0,2	0,1	0,6	0,9	2,3
Handel	7,6	0,6	0,5	8,7	} 7,6
Verkehr und Nachrichtenwesen	1,3	1,1	0,2	2,6	
Dienstleistungen	1,1	0,8	0,2	2,1	
Staat	0,3	0,2	0,1	0,6	0,7
Insgesamt	30,7	18,9	4,9	54,5	6,6
Ausland	10,0	3,1	0,9	13,9	—

Tabelle 4
Beschäftigte in der Kfz-Wirtschaft und den von ihr abhängigen Bereichen (1970)

Wirtschaftsbereiche	Beschäftigte im Automobilsektor einschließlich Vorleistungsbereiche	Beschäftigte in den mit dem Betrieb und der Instandhaltung von Kraftfahrzeugen befaßten Bereichen einschließlich Vorleistungsbereiche und Straßenbau	zusammen	In % der Beschäftigten des Bundesgebietes
1. Land- u. Forstwirtschaft	43	10	53	2,2
2. Energiewirtschaft, Bergbau	29	5	34	6,4
3. Verarbeitende Gewerbe (ohne Baugewerbe)	1239	788	2027	19,5
4. Baugewerbe	35	178	213	10,3
5. Handel (einschl. Tankstellen und Garagen)	228	392	620	19,6
6. Verkehr und Nachrichtenübermittlung	152	450	602	40,9
7. Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe	25	16	41	6,9
8. Dienstleistungen	55	56	111	0,3
9. Organisationen ohne Erwerbscharakter	1	10	11	2,8
10. Gebietskörperschaften und Sozialversicherer	10	58	68	4,0
Insgesamt	1817	1955	3883	14,7

Quelle: A. Diekmann: Die Automobilnachfrage als Konjunktur- und Wachstumsfaktor — eine Input-Output-Studie (In Vorbereitung).

Tabelle 5
Automobilnachfrage und wirtschaftliches Wachstum

	Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (Mrd. DM, in Preisen von 1962)			Wachstum der von der Automobilnachfrage abhängigen Beiträge zum BIP (Mrd. DM, in Preisen von 1962)			Anteil der automobilabhängigen Wachstumsbeiträge in %		
	Trendkomponente	Konjunkturkomponente	effektiv	Trendkomponente	Konjunkturkomponente	effektiv	Trendkomponente	Konjunkturkomponente	effektiv
Perioden schnellen Wachstums									
1952—1956	49,4	19,8	69,2	3,3	2,5	5,8	6,7	12,6	8,4
1958—1960	33,0	31,2	64,2	2,7	4,3	7,0	8,2	13,8	10,9
1963—1965	44,2	3,5	47,7	4,6	-0,3	4,9	10,4	—	10,3
1967—1969	55,8	13,1	68,9	6,9	6,6	13,5	12,4	50,4	19,6
Perioden langsamen Wachstums									
1956—1958	29,4	-6,8	22,6	2,3	-0,4	1,9	7,8	5,9	8,4
1960—1963	57,3	-12,6	44,7	5,3	-0,3	5,0	9,2	2,4	11,2
1965—1967	49,6	-38,6	11,0	5,5	-8,8	-3,3	11,1	22,8	—
1969—1972	96,8	-37,3	59,5	13,3	-9,2	4,1	13,7	24,7	6,9

Größenordnung des beschäftigungspolitischen Risikos sinkender Automobilnachfrage.

In diesem Zusammenhang muß betont werden, daß es sich bei den dargestellten Wirkungen ausschließlich um solche handelt, die von Veränderungen in der Automobilnachfrage ausgehen. Schwankungen in der Nachfrage nach den Erzeugnissen der Automobilindustrie werden häufig von Veränderungen in der Nutzung des bereits vorhandenen Bestandes begleitet. So verringerte sich beispielsweise während der Rezession der Jahre 1966/67 vorübergehend nicht nur das Tempo der Motorisierung und damit der Bestandsanstieg, sondern auch die durchschnittliche Fahrleistung der dem Bestand angehörenden Fahrzeuge. Die mit derartigen Veränderungen in der Fahrzeugnutzung verbundenen Beschäftigungseffekte lassen sich mit Hilfe der in Spalte 2 der Tabelle 4 genannten Beschäftigungsziffern abschätzen.

Automobilnachfrage als Wachstumsfaktor

Für die Beurteilung der von der Automobilnachfrage auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ausgehenden Wirkungen ist die auf ein bestimmtes Jahr fixierte Momentaufnahme des automobilinduzierten Beitrages zum Bruttoinlandsprodukt unzureichend. Sie läßt zwar das Gewicht, nicht aber die Dynamik des hier zu untersuchenden Nachfrageelements erkennen. Abschließend soll daher der Einfluß skizziert werden, den die Automobilnachfrage während der vergangenen 20 Jahre auf das Wachstum der westdeutschen Wirtschaft und die konjunkturellen Schwankungen, von denen dieses Wachstum begleitet war, ausgeübt hat.

Das Wachstum der von der Automobilnachfrage abhängigen Bereiche in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten war ebenso wie das gesamtwirtschaftliche Wachstum von zyklischen Schwankungen um einen mit abnehmender Rate steigenden Wachstumstrend gekennzeichnet. Im Gegensatz zum Wachstum der Gesamtwirtschaft war jedoch der Anstieg der automobilabhängigen Produktionsleistungen wesentlich ausgeprägter. Zumindest für die letzten zehn Jahre trifft dies auch für die Amplitude der konjunkturell bedingten Trendabweichungen im Automobilbereich zu.

Um dies zu verdeutlichen, wurde das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts und der von der Automobilnachfrage abhängigen Beiträge der einzelnen Wirtschaftszweige in eine Trend- und eine Konjunkturkomponente zerlegt. Dann wurde für die einzelnen Wachstumsphasen des Zeitraums 1952—1972 der Anteil der Automobilnachfrage am trendmäßigen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts und an den konjunkturell bedingten Abweichungen vom langfristigen Trend ermittelt (vgl.

Tabelle 5). Wie angesichts der überproportionalen Expansion des Automobilsektors nicht anders zu erwarten, hat sich während dieses Zeitraums der Einfluß der Automobilnachfrage auf das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts spürbar verstärkt. Von dem trendmäßigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts in der Periode 1969—1972 waren nicht weniger als 13,7 % „automobilinduziert“ gegenüber 6,7 % in der Periode 1952—1956. Der Einfluß der Automobilnachfrage auf das Tempo des wirtschaftlichen Wachstums in der Bundesrepublik hat sich damit gegenüber den frühen 50er Jahren verdoppelt.

Bedeutung als Konjunkturbarometer

Noch deutlicher macht sich der Einfluß der Automobilnachfrage auf den Konjunkturverlauf bemerkbar (vgl. Tabelle 5). Nachdem bis zur Mitte der 60er Jahre zumindest in Phasen langsamen Wachstums die Automobilnachfrage eine eher kompensierende Wirkung auf den Konjunkturverlauf entfaltete, liegen die konjunkturellen Ausschläge im Automobilbereich seit diesem Zeitpunkt deutlich über denen der Gesamtwirtschaft. Die Entwicklung des Automobilsektors vom „Zyklusdämpfer“ zum „Zyklusverstärker“ muß vor dem Hintergrund der zunehmenden Abflachung der Motorisierungskurve gesehen werden, die, wie das Beispiel anderer hochmotorisierter Märkte zeigt, in der Regel von einer stärkeren Konjunkturanfälligkeit der zunehmend vom Ersatzbedarf bestimmten Nachfrage begleitet wird. Hinzu kommt, daß die in den 50er Jahren und auch zu Beginn der 60er Jahre noch bestehende Möglichkeit, Schwankungen der Inlandsnachfrage durch Ausfuhrsteigerungen auszugleichen, nicht zuletzt aufgrund der von der Bundesregierung mehrfach ergriffenen Maßnahmen zur außenwirtschaftlichen Absicherung und des insgesamt veränderten handels- und währungspolitischen Klimas in den letzten Jahren immer stärker eingeengt wurde.

Die damit gegebene Ausgangslage läßt für die kommenden Jahre die Schlußfolgerung zu, daß die Intensität der zyklischen Ausschläge der Automobilnachfrage eher noch zunehmen und die Bedeutung des Automobilsektors als Konjunkturbarometer sicherlich wachsen wird. Daß sich darüber hinaus auch der Einfluß auf das trendmäßige Wachstum des Bruttoinlandsprodukts weiter, wenn auch vielleicht nicht mehr in dem bisherigen Umfang, verstärken wird, ist ebenfalls anzunehmen. Es besteht jedenfalls kein Anlaß, davon auszugehen, daß die gegenwärtigen Schwierigkeiten in der Energieversorgung den langfristigen Motorisierungstrend in der Bundesrepublik und in den übrigen, für den Absatz der deutschen Automobilindustrie relevanten Märkten nachhaltig beeinträchtigen könnten.