

Birken-Bertsch, Götz

Article — Digitized Version

Die Zukunft des Automobils

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Birken-Bertsch, Götz (1984) : Die Zukunft des Automobils, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 64, Iss. 11, pp. 562-567

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135982>

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 Zukunft des Automobils

Götz Birken-Bertsch, Frankfurt

Angesichts der Diskussion über die Umweltschäden von Kfz-Emissionen wird vielerorts über die Frage nach der zukünftigen Rolle des Autos als Verkehrsmittel und die Zukunft der Automobilindustrie insgesamt neu nachgedacht. Dr. Götz Birken-Bertsch vom Verband der Automobilindustrie (VDA) bezieht Stellung und kommentiert eine neue Studie des Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Die Deutschen tun sich schwer mit dem Automobil. In der aufgeregten Diskussion um die Schadstoffemission von Automobilen, in der eine singulär deutsche Larmoyanz den Ton angibt, verschwinden die Zukunftsperspektiven des Automobils für manchen Zeitgenossen im Nebel der Ungewißheit. Für ein Land, das wie die Bundesrepublik Deutschland nicht nur als ein führender Anbieter von Automobilen auf dem Weltmarkt gilt, sondern dessen Volkswirtschaft in einem hohen Maße vom Wohl und Wehe der Automobilindustrie abhängt, stellt solch eine Gemütslage, die auf ein gebrochenes Verhältnis zur Rationalität deutet, eine ernste Gefahr dar.

Ein ganz anderes Bild entwerfen die Autoren des im Herbst 1984 erschienenen MIT-Berichtes „The Future of the Automobile“. Ihnen erscheint die Zukunft des Automobils als glänzend¹. Sie werde innerhalb der nächsten 20 Jahre weder durch den Mangel an natürlichen Ressourcen noch durch hohe Energiepreise, Umweltkrisen oder durch die Auswirkungen von Bemühungen, negative Nebeneffekte der Massenmotorisierung einzudämmen, wesentlich beeinträchtigt. Das Automobil habe in seiner nun bald hundertjährigen Geschichte auf Veränderungen des Umfeldes schnell reagiert und werde dank seiner Flexibilität auch den heute erkennbaren Herausforderungen gerecht werden.

Als wichtigste Probleme der Zukunft bezeichnet der MIT-Bericht die Verknappung der Energie und die begrenzte Fähigkeit der Atmosphäre, Emissionen des Automobils zu absorbieren. Außerdem droht dem Automobil Konkurrenz von verbesserten Nahverkehrssystemen,

billigeren oder schnelleren Luft- und Eisenbahnverbindungen sowie von Kommunikationssystemen, die den Wunsch nach persönlicher Ortsveränderung verringern. Die Autoren glauben jedoch nicht, daß diese Entwicklungen das Automobil in der absehbaren Zukunft ernstlich gefährden könnten. Mögliche Beschränkungen des Automobilverkehrs in den Innenstädten würden die Autoverkehrsleistungen gleichfalls nicht merklich beeinflussen.

Weiteres Wachstum

Vielmehr wird die Motorisierung in den Industrie- wie auch in den Entwicklungsländern und selbst in den Staatshandelsländern weitere Fortschritte machen. Quantitative Prognosen zeigen durchweg eine Fortsetzung des Wachstums des Weltautomobilbestandes. Im MIT-Bericht wird geschätzt, daß der Weltbestand an Pkw von 1979 bis 1990 um 2,6 % p.a. und von 1990 bis 2000 um 2,8 % p.a. wachsen wird. Der Bestand würde damit am Ende dieses Jahrhunderts 536 Mill. Pkw erreichen. Davon würden sich auch dann noch mehr als zwei Drittel in den OECD-Ländern bewegen, obwohl das Wachstum des Bestandes – auch nach Auffassung der MIT-Autoren – in den Entwicklungsländern wesentlich stärker sein wird als in den alten Zentren der Motorisierung.

Auch die jährlich neu zu befriedigende Automobilnachfrage wird weiter wachsen. Nach dem MIT-Bericht wird die Weltnachfrage nach Pkw 1990 40,0 und im Jahr 2000 48,8 Mill. Einheiten betragen, gegenüber 30,5 Mill. 1979. In den OECD-Ländern wird danach die Pkw-Nachfrage von 24,5 Mill. im Jahr 1979 auf 33,1 Mill.

Dr. Götz Birken-Bertsch, 48, ist Leiter der Abteilung Außenhandel – Rohstoffe – Volkswirtschaft im Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA).

¹ Vgl. hierzu und zum folgenden Alan Altshuler, Martin Anderson, Daniel Jones, Daniel Roos, James Womack: The Future of the Automobile. The Report of MIT's International Automobile Program, The MIT Press, Cambridge, Mass., 1984 (im folgenden zitiert als The Future).

im Jahr 2000 anwachsen, und in den Entwicklungsländern wird sie sich mit einem Anstieg von 3,7 auf 11,5 Mill. Einheiten sogar verdreifachen.

Andere Autoren haben in den letzten Jahren Prognosen veröffentlicht, die zwar ebenso wie der MIT-Bericht eine spürbare Verlangsamung des Wachstums von Nachfrage und Bestand gegenüber den ersten Nachkriegsjahrzehnten erkennen lassen, doch gleichfalls weitere beachtliche Zunahmen der Motorisierung in Aussicht stellen. So schätzt die OECD die Weltnachfrage nach Pkw für das Jahr 1990 auf 38,1 Mill. und für 2000 auf 46,6 Mill. Einheiten². Zwischen den Angaben des MIT und der OECD liegt, um ein anderes Beispiel zu nennen, das Ergebnis einer Prognose der A.D. Little Inc. mit einer Welt-Pkw-Nachfrage von 47,9 Mill. Einheiten im Jahr 2000³. Wie diese Vergleiche zeigen, bewegt sich die quantitative Prognose des MIT-Teams durchaus im Rahmen vergleichbarer Untersuchungen.

Problembewältigung

Die Probleme, mit denen das Automobil innerhalb der letzten anderthalb Jahrzehnte konfrontiert war, werden es vielfach auch in den kommenden Jahrzehnten begleiten. Wenn die Antwort auf die Frage nach der Zukunft des Automobils dennoch positiv ausfällt, so ist dies vor allem seiner Anpassungsfähigkeit zu verdanken.

Ein Beispiel für diese Anpassungsfähigkeit des Automobils stellt die Reaktion auf die beiden Ölkrisen der 70er Jahre dar. Weltweit wurden Anstrengungen unternommen, den Kraftstoffverbrauch der angebotenen Fahrzeuge durch die neuartige Kombination bekannter und den Einsatz neuer technischer Lösungen zu senken. So gelang es, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der in der Bundesrepublik abgesetzten Pkw/Kombi deutscher Hersteller von 1978 bis 1983 um 16,8 % zu verringern⁴. Die Automobilindustrien anderer Länder haben bei der Kraftstoffeinsparung ebenfalls wesentliche Fortschritte erzielt⁵.

Auch bei der Lärmentwicklung von Automobilen wurden bereits erhebliche Verbesserungen erzielt; weitere werden folgen⁶. Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen konnten in den Industrieländern dank konstruktiver Verände-

rungen an den Automobilen sowie Verbesserungen des Straßensystems verringert werden. In nahezu allen Industrieländern ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bereits beachtlich gesunken⁷. Die reparaturfreundliche Konstruktion von Automobilen und die Herabsetzung der Wartungsintervalle erhöhen die Wirtschaftlichkeit und tragen mit dazu bei, die etwa aufgrund der Kraftstoffpreiserhöhungen wachsenden Kosten der Autohaltung wenigstens teilweise zu kompensieren.

Hinsichtlich der Abgasemissionen setzen die Autoren des MIT-Berichtes, ausgehend von den Erfahrungen in den USA, auf die Anpassungsfähigkeit des Automobils. Auch in der Bundesrepublik ist die heftige Diskussion über die weitergehende Verschärfung der Emissionsvorschriften nicht auf etwaige Schwierigkeiten der deutschen Automobilhersteller, die strengeren US-Grenzwerte zu erfüllen, zurückzuführen. Die deutsche Automobilindustrie hat solche Fahrzeuge für den amerikanischen Markt entwickelt und bietet sie auch in der Bundesrepublik an. Die Bundesregierung hat sich vielmehr in den Stricken des EG-Rechts verfangen, das heute für die Festlegung von Grenzwerten für Abgasemissionen von Pkw ebenso wie für den Bleigehalt von Ottokraftstoffen Geltung besitzt⁸. Angesichts der Rechtslage sind die gewünschten Verschärfungen der Grenzwerte nur in Verhandlungen mit der EG-Kommission und den Partnerländern in der Gemeinschaft zu erzielen. Rasche Erfolge bei der Eindämmung der Schadstoffemissionen von Automobilen sind im Interesse der Zukunft des Automobils wünschenswert.

Entscheidende Innovationen

Der MIT-Bericht schildert ausführlich die Fortschritte in der Automobiltechnik und der Fertigungstechnologie der Automobilindustrie⁹. Obwohl das technische Grundprinzip des Automobils seit nahezu einhundert Jahren keine Veränderung erfahren hat, waren Konstruktion, Fertigungsverfahren und Nutzung des Automobils tiefgreifenden Wandlungen unterworfen. In der Regel sind die Anpassungen schrittweise erfolgt, auch wenn es im Laufe der Jahrzehnte an revolutionären Ideen wie dem Turbinenwagen, dem fliegenden oder dem elektrisch angetriebenen Automobil nicht gefehlt hat. Stets haben sich Erfinder, Konstrukteure und Techniker mit dem Au-

² OECD: Long Term Outlook for the World Automobile Industry, Paris 1983, S. 22.

³ Vgl. Arthur D. Little Inc.: The Changing World Automobile Industry Through 2000, Cambridge, Mass., 1980, S. 9.

⁴ Vgl. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA): Fortschritte bei der Kraftstoffeinsparung im Jahre 1983, Frankfurt am Main, August 1984, S. 4 f.

⁵ Vgl. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA): Das Auto International in Zahlen, Frankfurt am Main 1984.

⁶ Vgl. Richtlinien des Rates, 70/157/EWG; 81/334/EWG; 84/424/EWG.

⁷ Vgl. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA): Das Auto, a.a.O.

⁸ Eine Anwendung der Art. 36 und 30 EWG-Vertrag ist ausgeschlossen, da für die Abgasemission von Pkw im Rahmen von Art. 100 (Rechtsangleichung) vom Ministerrat unter Mitwirkung des deutschen Vertreters Richtlinien beschlossen wurden, die nach Art. 189 für die Bundesrepublik Deutschland verbindlich sind. Vgl. Ernst Steindorf: Umweltschutz in Gemeinschaftshand?, in: Recht der internationalen Wirtschaft, A 76/84.

⁹ Vgl. The Future, a.a.O., S. 77-105; A. Appel, K.-P. Hilber (Hrsg.): Product and Production Technology of Future Automobiles, Reports on Cooperative Research No. 6, TU Berlin 1984.

tomobil auseinandergesetzt und auf seine Verbesserung gesonnen. Aktuelle Konzepte sind etwa der Keramikmotor, Karosserien aus Kunststoffen oder Kohlenstoffasern und Reifen aus Kunststoffen. Im Stadium der Markteinführung befinden sich etwa das Antiblockier-Bremssystem und die elektronisch gesteuerte Kraftstoffzufuhr. Beide Techniken stehen in engem Zusammenhang mit den gesellschaftlich erwünschten Zielen der Verbesserung der Sicherheit bzw. der Energieeinsparung und der Verringerung von Schadstoffemissionen.

Die Durchsetzung von Innovationen erfolgt – und hier kann man sich der MIT-Studie anschließen – vor allem aus drei Motiven:

- in Reaktion auf Veränderungen im Umfeld, wie wachsenden Ansprüchen an die Umweltverträglichkeit, an die Sicherheit und auch an die Sparsamkeit im Kraftstoffbedarf;
- zur Behauptung im Wettbewerb auf dem Automobilmarkt, wobei Innovationen eine wesentliche Rolle im Ringen um den Verbraucher spielen, sowie
- zur Nutzbarmachung neuer Technologien oder Materialien, die außerhalb der Automobilindustrie entwickelt wurden und nun in das Produkt integriert oder im Fertigungsprozeß eingesetzt werden.

Für Reaktionen auf Veränderungen des Umfeldes wurden bereits Beispiele erwähnt. Der internationale Wettbewerb als eine treibende Kraft für Innovationen wird nicht zuletzt an den Reaktionen der amerikanischen und europäischen Automobilhersteller auf das Vordringen der japanischen Konkurrenz Ende der siebziger Jahre deutlich. So wurden die amerikanischen Hersteller gezwungen, im unteren Größenklassenbereich Fahrzeuge anzubieten und ihr Produktionsprogramm entsprechend zu ergänzen. Damit allein werden sie jedoch nicht in der Lage sein, im Wettbewerb mit den Japanern zu bestehen. Um den beachtlichen Kostenvorsprung der Japaner zu verringern, werden große Anstrengungen unternommen, durch den Einsatz neuer Fertigungstechnologien und neuer Organisationsformen, die etwa eine spürbare Verringerung der Lagerbestände ermöglichen, die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Automobilindustrie zu verbessern¹⁰.

Ähnlich anregend hat die japanische Herausforderung auf die deutschen und die übrigen europäischen Automobilhersteller gewirkt. So bescheinigte das Ifo-Institut in seiner Strukturberichterstattung 1983 der deut-

lichen Automobilindustrie ausdrücklich „Mut zur Vorwärtsstrategie“¹¹. Die schnellen und mit hohem Aufwand vorangetriebenen Reaktionen sind Beweis für die hohe Wettbewerbsintensität der Weltautomobilindustrie, zugleich aber auch für die schöpferische Kraft des Wettbewerbs.

Neue Technologien

Zu den technischen Entwicklungen, die außerhalb der Automobilindustrie entstanden und einen nachhaltigen Einfluß auf die Fertigungs- und die Produkttechnologie gewonnen haben, gehört die Mikroelektronik. Der von der Öffentlichkeit vielbeachtete Einzug des Industrieroboters in die Automobilfabriken stellt nur eine der zahlreichen Neuerungen in der Fertigungstechnik dar, die ihre Entstehung der Mikroelektronik verdanken. Neue Formen der Fertigungssteuerung und der Logistik, der direkte Datenaustausch zwischen dem Automobilhersteller und seinen Zulieferern oder das computergestützte Konstruieren und die computergestützte Fertigung (CAD/CAM) stellen Meilensteine in der Steigerung der Produktivität und der Fertigungsflexibilität dar, die allein dieser neuen Technik zu danken sind. Doch auch im Automobil selbst finden elektronische Bauelemente immer mehr Verwendung, um die Sicherheit zu erhöhen, den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen zu senken sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Als Antwort auf die großen Herausforderungen der jüngsten Vergangenheit – die Energiekrisen und die wachsenden Umweltprobleme sowie der Vorstoß der japanischen Automobilhersteller auf dem Weltautomobilmarkt und die Verfügbarkeit der Mikroelektronik – wurden in der Automobilindustrie Veränderungen eingeleitet, die eine vollständige Umgestaltung des Produkts und seines Fertigungsprozesses zur Folge haben. Wie der MIT-Bericht feststellt, werden die heute bereits sichtbaren neuen Technologien die Innovatoren in der Automobilindustrie für die vorhersehbare Zukunft beschäftigt halten¹².

Stabile Industrie?

Es gehört zu den besonderen Verdiensten des MIT-Berichtes, den Zusammenhängen zwischen solchen Faktoren wie den Energiepreisen, der Fertigungstechnologie und der Automobiltechnik auf der einen Seite und der Wettbewerbssituation in der Weltautomobilindustrie auf der anderen Seite besondere Aufmerksamkeit geschenkt zu haben. Dabei dürfte jedoch die Bedeutung der japanischen Automobilindustrie bei der Herausbildung der neuen fertigungstechnologischen

¹⁰ Vgl. The Future, a.a.O., S. 171-175.

¹¹ Ifo-Strukturberichterstattung 1983, Bd. 1: Analyse der strukturellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft, München 1983.

¹² Vgl. The Future, a.a.O., S. 89.

und organisatorischen Lösungen zu hoch eingeschätzt worden sein, während ein entscheidender Vorteil der japanischen Konkurrenz, der bei den Lohnkosten und der Arbeitszeit liegt, nicht ausreichend gewürdigt wird¹³. Die Organisations- und Fertigungsstrukturen der japanischen Automobilhersteller werden als „best practice“ bezeichnet, die von den Automobilindustrien anderer Länder übernommen werden sollte¹⁴. Dabei werden die sozio-kulturellen Unterschiede zwischen Japan und den übrigen Industrieländern unterschätzt, die es wenig wahrscheinlich erscheinen lassen, die japanische Arbeitsdisziplin oder die japanischen Industriestrukturen, wie z. B. die totale Abhängigkeit der Zulieferer von den Automobilherstellern, auf Amerika oder Westeuropa zu übertragen. Es wird aber auch übersehen, daß selbst im Bereich der Fertigungstechnologie die Japaner durchaus nicht allen übrigen Herstellern überlegen sind. Gerade die mit dem Handikap hoher Lohnkosten belastete deutsche Automobilindustrie muß alles unternehmen, auch fertigungstechnologisch besser zu sein als die Japaner. Und dies bedeutet, daß sie nicht kopieren darf, sondern selbst nach neuen, besseren Lösungen suchen muß.

In der Automobilindustrie hat die ausgeprägte Tendenz zu steigenden Skalenerträgen viele Jahrzehnte die Entwicklung der Unternehmensstrukturen wesentlich beeinflußt. Die Autoren des MIT-Berichtes waren deshalb am Beginn ihrer Beschäftigung mit der Automobilindustrie von der Erwartung ausgegangen, daß eines

¹³ Vgl. ebenda, S. 146-155.

¹⁴ „Copying the best-practice techniques of the leaders is the most obvious way to catch up.“ The Future, a.a.O., S. 195.

Tages sechs weltweit operierende Unternehmen den Weltautomobilmarkt beherrschen würden¹⁵. Nachdem sie die Bedeutung der flexiblen Automatisierung erkannten, wie sie heute Industrieroboter und elektronisch gesteuerte Fertigungsstraßen ermöglichen, sehen sie jedoch bessere Chancen für kleinere und mittlere Hersteller mit einem spezialisierten Erzeugnisprogramm. Dabei gehen sie soweit, anzunehmen, daß es in 20 Jahren etwa genauso viele Automobilhersteller geben wird wie heute. Daß bestehende Hersteller, die schon einen rigorosen Selektionsprozeß überlebt hätten, ausscheiden, sei wegen der niedriger gewordenen Mindeststückzahl für eine effiziente Produktion, der wachsenden Bedeutung der Produktdifferenzierung auf dem Automobilmarkt und neuer Formen der Kooperation zwischen den Herstellern unwahrscheinlich. Diese Erwartung wird heute von vielen Beobachtern der Automobilindustrie geteilt.

Wenig überzeugende Aussagen

Wenig überzeugend ist jedoch die Einschätzung, daß wegen der hohen Marktzugangskosten Neueintritte in die Reihe der Anbieter unwahrscheinlich seien. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß in einzelnen Schwellenländern neue Anbieter mit staatlicher Unterstützung oder Kapital und Know-how von Herstellern aus den Industrieländern entstehen, die sich als international wettbewerbsfähig erweisen. Mißerfolge früherer Versuche müssen sich bei weiteren Entwicklungsschritten dieser Länder nicht unbedingt wiederholen.

¹⁵ Vgl. hierzu und zum folgenden The Future, a.a.O.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

NEUERSCHEINUNG

Armin Gutowski (Hrsg.)

DER NEUE PROTEKTIONISMUS

Seit Mitte der siebziger Jahre und verstärkt seit dem zweiten Ölpreisschock ist das liberale Handels- und Finanzsystem weltweit einer zunehmenden Erosion ausgesetzt. Immer mehr Länder erliegen der Versuchung, Anpassungszwänge durch protektionistische Maßnahmen abwehren zu wollen. Auf einem wissenschaftlichen Symposium anläßlich des 75jährigen Bestehens des HWWA-Instituts setzten sich namhafte Vertreter aus Wissenschaft und Praxis sowie von internationalen Organisationen mit dem Phänomen eines neuen Protektionismus auseinander.

Großoktav, 149 Seiten, 1984, Preis brosch. DM 39,-

ISBN 3-87895-251-1

V E R L A G W E L T A R C H I V G M B H - H A M B U R G

Die von solchen Herstellern angebotenen Erzeugnisse könnten ja durchaus auf ein einzelnes Marktsegment zielen, wie z. B. das einfacher Fahrzeuge für die preisgünstige Basismotorisierung, das die japanischen Anbieter möglicherweise dann werden aufgeben müssen. Insgesamt erscheint die Prognose der MIT-Autoren hinsichtlich der künftigen Industriestruktur somit eher eine Festschreibung der Wettbewerbsbedingungen zu sein, wie sie Anfang der achtziger Jahre herrschten, die sich jedoch schon bald als überholt erweisen könnte.

Bisher hat es sich als äußerst schwierig erwiesen, für die Automobilindustrie internationale Produktivitäts- und Kostenvergleiche anzustellen. Leider sind auch die Autoren des MIT-Berichtes an dieser Aufgabe gescheitert. So bleibt z. B. der Versuch unvollständig, bei einem Vergleich des Arbeitseinsatzes pro Fahrzeug der einzelnen Kraftwagenhersteller bzw. der Kfz-Teile- und Zubehörindustrie die unterschiedliche Qualität, abweichende Ausstattung und Größe der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Insgesamt erscheint die Feststellung, daß die japanischen Hersteller Anfang der achtziger Jahre nur etwa 65 % der in der amerikanischen Automobilindustrie eingesetzten Zahl von Arbeitsstunden benötigten und etwa 30 % weniger als die deutschen Automobilhersteller, nur sehr beschränkt aussagefähig. Kostenvergleiche, die auf diesen Schätzungen der Arbeitsstunden pro Fahrzeug basieren, sind kaum geeignet, neue Erkenntnisse über die Kostenvorteile der japanischen Unternehmen zu vermitteln.

Internationaler Wettbewerb

Große Aufmerksamkeit widmet der MIT-Bericht der Handelspolitik. In einem historischen Überblick wird dargestellt, wie nach dem Zweiten Weltkrieg in einer stark expandierenden Weltwirtschaft auch die Handelsbeschränkungen für Automobile zwischen den Industrieländern abgebaut wurden. Die in den siebziger Jahren einsetzende Gegenbewegung, die sich in Form des Aufbaus von nichttarifären Handelshemmnissen manifestierte, wird vor allem im Zusammenhang mit der Verlangsamung des Wachstumsprozesses, dem Zusammenbruch des Bretton-Woods-Systems und dem Vordringen der japanischen Automobilhersteller auf dem Weltmarkt gesehen. Besondere Aufmerksamkeit finden die Versuche nahezu aller automobilproduzierenden Länder, den Japanern an der Wende zu den achtziger Jahren Grenzen für ihre Marktanteilsgewinne zu setzen. Entscheidend für die handelspolitische Position eines Staates, so wird etwa am Beispiel der USA dargestellt, sei die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Automobilindustrie.

Wer wollte daran zweifeln, daß hohe Wachstumsraten und ein stabiles Wechselkurssystem es den Regierungen erleichtern, die Freizügigkeit des internationalen Warenverkehrs zu gewährleisten? Dennoch muß kritisch festgestellt werden, daß die Autoren des MIT-Berichtes mit ihrer pragmatischen Einschätzung des voraussichtlichen Verhaltens der Regierungen in Abhängigkeit von alternativen weltwirtschaftlichen Szenarien der Grundsatzfrage nach der ökonomisch wünschenswerten Handelspolitik im Automobilsektor aus dem Wege gehen. Zwar bekennen sie sich zum Ziel einer Rückkehr zum freien Automobilhandel, doch wird dieses Bekenntnis mit vielen Einschränkungen versehen. Die Bestrebungen der Staaten, ihre eigene Automobilindustrie zu erhalten, werden hingenommen. Damit wird das Prinzip der internationalen Arbeitsteilung preisgegeben. Für eine ausführliche Darstellung der Freihandelsposition finden die Autoren denn auch nur noch im Anhang zu ihrem Bericht Raum.

Gefährdeter Weltautomobilhandel

Außenhandel und Wettbewerb sind in einer Branche wie der Automobilindustrie nicht zu trennen. Bei allem Verständnis für Bemühungen nationaler Regierungen, Anpassungsprozesse mit Rücksicht auf die Belegschaften oder abhängige Wirtschaftszweige zu verlangsamen, bedeutet der Abschluß eines Marktes nach außen zugleich, daß Anregungen für Innovationen und Produktivitätssteigerungen ausgeschaltet werden. Nicht ohne Grund hat deshalb die Financial Times vor der Gefahr gewarnt, daß die Regierungen, die aus politischen oder sozialen Motiven den Anpassungsprozeß in der Automobilindustrie hemmen, aus einer Industrie, die noch immer in der Lage ist, eine dynamische Rolle in der Weltwirtschaft zu spielen, eine „lahme Ente“ machen¹⁶. Und die OECD ist besorgt darüber, daß die Handelshemmnisse im Automobilsektor, die in den letzten Jahren errichtet worden sind, möglicherweise nicht mehr beseitigt werden können¹⁷. Aus deutscher Sicht ist zu bedauern, daß die Autoren des MIT-Berichtes sich nicht eindeutiger solchen Ansichten angeschlossen haben und mit größerem Nachdruck für eine Beseitigung der bestehenden Behinderungen des Weltautomobilhandels plädierten.

Immerhin wird ein Anpassungsprozeß in allen wichtigen Automobilindustrien gefordert, um gravierende Probleme für die Industrieländer zu vermeiden¹⁸. Jede westliche Nation mit einer Automobilindustrie müsse ihren eigenen Weg zur Realisierung der „best practice“ finden. Als Ergebnis eines solchen Anpassungsprozesses

¹⁶ Financial Times vom 30. 5. 1984.

¹⁷ OECD: Long Term Outlook, S. 104.

¹⁸ Vgl. hierzu und zum folgenden The Future, a. a. O.

ses sehen die Autoren offenbar ein Gleichgewicht zwischen den wichtigsten automobilherstellenden Ländern. Es muß jedoch bezweifelt werden, daß eine solche Konstellation mit der Dynamik der Weltautomobilindustrie und des Wettbewerbs vereinbar ist, der in dieser Industrie ganz wesentlich von Innovationen getragen wird. In einem solchen Konzept ist weder Platz für weitere Fortschritte der Japaner oder für den Eintritt neuer Wettbewerber, etwa aus den Schwellenländern, noch für die Durchsetzung wesentlicher Innovationen durch andere Wettbewerber, deren Konsequenz notwendigerweise eine neuerliche Bewegung weg vom Gleichgewicht wäre. Deshalb muß es als fraglich erscheinen, ob solch ein Konzept, das vom Streben nach Harmonie und Interessenausgleich getragen wird, für die analytische und politische Bewältigung der Zukunftsprobleme der Weltautomobilindustrie von Nutzen sein kann. Eher droht es, manchen von der unausweichlichen Erkenntnis abzulenken, daß es vor allem von der Leistungsbereitschaft und der Leistungsfähigkeit der in den Unternehmen tätigen Menschen – in den Unternehmensleitungen ebenso wie in den Konstruktionsbüros und den Fabrikhallen – abhängen wird, welche Erfolge die einzelnen Automobilindustrien schließlich erzielen werden. Sehen wir nicht in unseren europäischen Nachbarländern die Neigung wachsen, den eigenen Automobilindustrien mit staatlichen Subventionen den Weg zur „best practice“ zu ebnen und so die Probleme dieser Hersteller, wie man hofft, ein für allemal zu lösen?

Das Beschäftigungsproblem

Hinsichtlich der Beschäftigungsentwicklung in der Automobilindustrie wird im MIT-Bericht ein eher düsteres Bild gezeichnet: Die Automobilindustrie werde künftig keine neuen Arbeitsplätze schaffen. Vielmehr werde die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Japan, den USA, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Schweden, die 1979 3,64 Mill. betrug, bis 1990 auf 2,89 Mill. und bis 2000 auf 2,27 Mill. sinken. Dieser Prognose liegen jedoch unrealistische Annahmen zugrunde. So wird ein Produktivitätsanstieg von 4 % unterstellt, ein für eine Langfristprognose deutlich überhöhter Satz. Auch wird die im Zuge eines Trends zu wertvolleren Automobilen erhöhte Wertschöpfung pro Automobil nicht berücksichtigt und damit die Beschäftigtenzahl zu niedrig ausgewiesen. Eventuelle Veränderungen der Arbeitszeit bleiben ebenfalls außer Betracht. Damit steht die Prognose eines Arbeitsplatzabbaues von 37 % in der Automobilindustrie der betrachteten sieben Länder bis zum Jahr 2000 auf sehr schwachen Füßen. Im übrigen wird darüber hinweggegangen, daß die Zahl der Beschäftigten von 1979 bis 1983 bereits um 12 % gesunken ist, so

daß über die Hälfte des für diese Länder bis 1990 prognostizierten Beschäftigtenabbaus in Höhe von knapp 21 % bereits eingetreten wäre.

Die Beschäftigungsprognose des MIT enthält keine Angaben für die einzelnen europäischen Länder. Für die deutsche Automobilindustrie wird jedoch an anderer Stelle der Studie festgestellt, daß sie bereits heute eine gute Wettbewerbsfähigkeit besitzt; sie erhält vor allem als Hersteller von „high performance and luxury cars“ Lob. Gerade für die deutsche Automobilindustrie läßt sich feststellen, daß bei ihr der Trend zu höherwertigen Erzeugnissen besonders ausgeprägt ist. So stieg der Durchschnittswert der in der Bundesrepublik hergestellten Pkw von 1978 bis 1983 real um 24 %. Es wäre deshalb gerade in diesem Fall besonders leichtfertig, den Faktor des „qualitativen Wachstums“ bei einer Beschäftigungsprognose unberücksichtigt zu lassen¹⁹. In einer Studie des Wissenschaftszentrums Berlin heißt es denn auch: „The German automobile industry may well prove a stabilizing factor in industrial employment.“²⁰ Immerhin waren in der deutschen Automobilindustrie Mitte 1984 ebenso viele Menschen beschäftigt wie im Jahre 1979.

Fazit

Das Automobil wird auch in der absehbaren Zukunft eine bedeutende Rolle als Verkehrsmittel spielen. Das Mobilitätsbedürfnis des einzelnen, eine Siedlungsstruktur, die ein Individualverkehrsmittel voraussetzt, eine vorhandene funktionstüchtige Infrastruktur und nicht zuletzt der Mangel an wirtschaftlich tragfähigen Alternativen lassen keinen anderen Schluß zu.

Durchaus weniger eindeutig muß die Antwort auf die Frage nach der Zukunft der Automobilindustrie ausfallen, und zwar insbesondere dann, wenn wir den Blick auf ein einzelnes Land richten. Auch die gute Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, die von den MIT-Autoren attestiert wird, stellt keine Garantie für die Betriebe und Arbeitsplätze dar. Die deutsche Automobilindustrie kann nur in einer Gesellschaft erfolgreich sein, die der industriellen Leistung den ihr gebührenden Platz einräumt. Eine gegen das Automobil gerichtete Politik könnte einer Industrie, die auf einen kontinuierlichen Absatz, den freien Zugang zu ihren Exportmärkten und ein leistungsfreundliches Umfeld angewiesen ist, schweren Schaden zufügen.

¹⁹ Vgl. Achim Diekmann: Abschied vom Mengenwachstum, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 59. Jg. (1979), H. 11, S. 555 ff.

²⁰ Andreas Hoff: Forecasts of West German Automobile Employment in the 1980s, in: Wolfgang Streek, Andreas Hoff: Manpower Management and Industrial Relations in the Restructuring of the World Automobile Industry, Wissenschaftszentrum Berlin, Berlin 1984, S. 7.