

Diekmann, Achim

**Article — Digitized Version**

## Die europäische Automobilindustrie: Aufgaben, Struktur und Perspektiven

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Diekmann, Achim (1992) : Die europäische Automobilindustrie: Aufgaben, Struktur und Perspektiven, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 72, Iss. 2, pp. 73-79

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136848>

**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.*

Achim Diekmann

## Die europäische Automobilindustrie – Aufgaben, Struktur und Perspektiven

*Die Chancen der Automobilindustrie, sich den Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu stellen, werden heute vielfach skeptisch beurteilt. Steht das Automobil vor einer Akzeptanzkrise? Wo werden die künftigen Produktionsstandorte liegen? Können staatliche Interventionen einen sinnvollen Beitrag zu den notwendigen Anpassungen der Automobilindustrie in Europa leisten?*

Zwischen 10% und 12% des Sozialprodukts werden jährlich in den Ländern der EG für den Kauf, die Haltung und den Betrieb von Kraftfahrzeugen ausgegeben. Rechnet man die durch Güter- und Personenverkehrsleistungen auf der Straße erzeugte Wertschöpfung hinzu, ergibt sich für die Gemeinschaft als Ganzes ein aus der Nutzung des Verkehrssystems „Straße“ resultierender Aufwand, der etwa das Dreifache des Volkseinkommens der Niederlande ausmacht.

Die Inanspruchnahme von Straßenverkehrsleistungen zu diesem Gegenwert bringt überzeugend die Nutzen zum Ausdruck, die das Automobil der Gesellschaft als Verkehrsmittel stiftet. Sie unterstreicht gleichzeitig die Schlüsselrolle der Automobilindustrie bei der Gestaltung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems unserer arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaften. Die dominierende Stellung des Kraftfahrzeugs im Personen- und Güterverkehr ist nicht nur dem Einfluß zuzuschreiben, den es als Basisinnovation (Schumpeter) im Laufe der Zeit auf Raumstrukturen, Produktionsabläufe und Lebensgewohnheiten genommen hat. Sie ist vor allem auch Ausdruck des automobiltechnischen Fortschritts, der ihm als individuell auf die Transportbedürfnisse zugeschnittenes, flexibles und von Fahrplänen unabhängiges Transportmedium immer weitere Einsatzfelder erschlossen hat. Dieser Erfolg des Automobils ist Ausfluß der technischen Kreativität einer Industrie, deren eigentliche Stärke in der Fähigkeit zu sehen ist, Fortschritte bei der Entwicklung und dem Einsatz neuer Werkstoffe ebenso

wie grundlegende Innovationen auf anderen Gebieten, wie sie etwa die Mikroelektronik in den letzten Jahren hervorgebracht hat, aufzugreifen und in ihr Produkt zu integrieren. Selbst in hohem Maße arbeitsteilig organisiert, hat die Automobilindustrie darüber hinaus auch bei der Entwicklung industrieller Fertigungsverfahren und transportlogistischer Konzepte neue Leistungsmaßstäbe gesetzt.

### Gefahr einer Akzeptanzkrise?

Ungeachtet dieser vielfältigen, über die unmittelbare Marktdurchsetzung des eigenen Produktes hinausreichenden Anstöße werden die Chancen der Automobilindustrie, sich den Herausforderungen der Zukunft ebenso erfolgreich zu stellen wie den Aufgaben, die sie in den Jahren eines im wesentlichen ungebrochenen Wachstums gemeistert hat, heute vielfach skeptisch beurteilt. Wird es ihr gelingen, die mit der massenhaften Nutzung des Automobils verbundenen Umwelt- und Unfallkosten, auf die unsere Gesellschaft mit zunehmender Sensibilität reagiert, ebenso erfolgreich zu mindern wie sie zuvor Komfort, Fahreigenschaften, Leistung und Einsatzfähigkeit ihrer Fahrzeuge zu verbessern vermochte? Oder mündet der Erfolg des zum Massenverkehrsmittel gewordenen Automobils in die von Kritikern der Motorisierung immer wieder beschworene Akzeptanzkrise? Daß diese neuerliche Innovation eine Aufgabe ist, die letzten Endes nur im Rahmen einer umfassenden, auf das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit gerichteten Optimierungsstrategie zu lösen ist und damit über das Automobil selbst hinausreicht, wird heute von niemandem mehr bestritten.

Doch ist dies nicht die einzige Frage, mit der sich die Automobilindustrie konfrontiert sieht. Befindet sie sich nicht längst in der für reife Industrien typischen Phase

---

*Prof. Dr. Achim Diekmann, 59, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. in Frankfurt/Main.*

nachfragebedingter Stagnation, aus der auch neue Märkte, wie sie sich gegenwärtig in Osteuropa auftun, kein Entrinnen verheißen? Diese Frage ist vor allem auch für die der Automobilproduktion vorgelagerten Produktionsbereiche von Bedeutung, die sich – träfe dies zu – vermutlich einem ähnlichen Wandel ausgesetzt sähen wie die seinerzeit in enger Symbiose mit dem Aufkommen der Eisenbahn gewachsenen Bereiche der Montanindustrie nach der Stagnation und dem Schrumpfen des Schienenverkehrs. Vor diesem Hintergrund stellt sich schließlich für die europäische Automobilindustrie die Frage, welche Chancen ihr in ihrer Rolle als Träger automobilen und damit transporttechnischen Fortschritts gegenüber der Konkurrenz aus Produktionsgebieten einzuräumen sind, deren Wachstumspotential größer und deren Produktionsbedingungen günstiger sind als in Europa.

### Unterschiedliche Produktionsbedingungen

Dieser Beitrag kann diese Fragen nicht umfassend beantworten. Seine Aufgabe ist es vielmehr, sich mit den Bedingungen auseinanderzusetzen, unter denen die europäische Automobilindustrie sich anschiebt, Antworten auf die beschriebene Ausgangslage und die damit verbundenen Herausforderungen zu finden. Die Vollendung des europäischen Binnenmarktes, die Einbeziehung Osteuropas in die Weltwirtschaft und die Herausforderung der westlichen Industrienationen durch die fernöstlichen Produzentenländer bilden dabei die herausragenden Orientierungsmarken. Grundlage und Ausgangsbasis sind jedoch die Produktionsbedingungen, mit denen sich die europäische Automobilindustrie vor Ort konfrontiert sieht, das gesellschaftliche Umfeld, in dem sie produziert, und die Spielräume der Politik, beide zu beeinflussen.

Gemessen an den Produktionszahlen der Automobilhersteller bildet Europa vor Japan und Nordamerika die bedeutendste Produktionsregion. Unter Einschluß

Osteuropas lag ihr Anteil an der Weltproduktion 1990 bei 38,5%. Auf die EG-Länder, die im Mittelpunkt der nachfolgenden Darstellung stehen, entfielen etwas über 31%. Von den 18,7 Mill. Automobilen, die 1990 in Europa (einschließlich Osteuropa) produziert wurden, wurde jedoch nur ein verhältnismäßig kleiner Teil außerhalb Europas abgesetzt. Während der Absatz japanischer Automobile in Europa mit einem Marktanteil von knapp 10% einen beachtlichen Umfang erreicht hat, liegt umgekehrt der Anteil europäischer Fahrzeuge in Japan bei weniger als 3%. Auch in den USA und Kanada spielt der Absatz europäischer Automobile nur noch eine marginale Rolle. Nicht nur der Stückzahl nach, sondern auch wertmäßig ist der Saldo des Außenhandels Europas mit Automobil-erzeugnissen mittlerweile negativ. Dies und das Entstehen japanischer „transplants“ in Europa sind Ausdruck der Wettbewerbsschwäche der europäischen Hersteller und zugleich die Ursache für die Bemühungen vor allem Frankreichs und Italiens, ihren heimischen Markt zu schützen. Hierauf gründet sich die auch im politischen Raum immer wieder erhobene Forderung, die bedrängte europäische Automobilindustrie bei der Wiederherstellung ihrer Wettbewerbsfähigkeit durch aktive strukturpolitische Maßnahmen zu unterstützen. Wie sind derartige Ansätze einer sektoral ausgerichteten Industriepolitik zu bewerten?

### Die Wertschöpfungsstrukturen

Ein Blick auf die Wertschöpfungsstrukturen der europäischen Automobilindustrie erleichtert die Antwort auf diese Frage. Grundlage für eine derartige Betrachtung bilden die für die europäische Automobilindustrie vorliegenden Input-Output-Daten und die sich hieraus ergebenden Verflechtungsstrukturen zwischen der Automobilindustrie und den mit ihr direkt und indirekt verbundenen Produktionsbereichen. Dabei geht es vor allem darum, mit Hilfe der Input-Output-Analyse eine Aussage über die Bedeutung der einzelnen von der Produktion und dem

Das Jahresregister des

WIRTSCHAFTSDIENST

– Zeitschrift für Wirtschaftspolitik –

für den 71. Jahrgang 1991 liegt für unsere Leser bereit.

Auf Anforderung senden wir es Ihnen gerne kostenlos zu.

Einbanddecken können zum Preis von DM 15,- bezogen werden durch:

**VERLAG WELTARCHIV GMBH · NEUER JUNGFERNSTIEG 21  
2000 HAMBURG 36**

Vertrieb von Automobilen, Anhängern, Aufbauten, Teilen und Zubehör abhängigen sektoralen Leistungsbeiträge zu treffen. Dies kann, obwohl hierüber sehr viel detailliertere Daten vorliegen, im Rahmen dieses Beitrages allerdings nur in stark aggregierter Form geschehen.

Der Automobilsektor im weiteren Sinn umfaßt neben der Automobilindustrie auch die ihm nachgelagerte Vertriebsstufe, also den Automobilhandel. Berücksichtigt man neben der von den Produktionsleistungen der Automobilindustrie und des Automobilhandels abhängigen Wertschöpfung die auf den jeweiligen Fertigungsstufen induzierten Investitionen und die hiermit wiederum verbundenen Wertschöpfungsvorgänge, so ergibt sich als umfassender Ausdruck automobilnachfragebezogener Wertschöpfung ein Anteil an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche in der EG von etwa 7% (siehe Übersicht 1). Die von der laufenden Produktion der Automobilindustrie abhängige Wertschöpfung liegt für sich genommen in ihrem Anteil jedoch lediglich bei etwa 5%. Die Unternehmen der dem Fahrzeugbau zuzurechnenden Automobil-, Anhänger-, Aufbauten-, Teile- und Zubehörindustrie sind hieran wiederum mit weniger als der Hälfte beteiligt, die eigentlichen Automobilhersteller sogar nur mit 2%.

Der Bau von Automobilen ist – wie diese Darstellung zeigt – ein sich über viele Produktionsstufen erstreckender Prozeß, bei dem den Fahrzeugherstellern zwar die Aufgabe des „master-minding“ zufällt, keineswegs aber der überwiegende Teil der Wertschöpfung. Die Übersicht 2 unterstreicht dies. Sie gibt für die Jahre 1980, 1988 und 1990 die Struktur der Wertschöpfungsbeiträge der an der Automobilproduktion beteiligten Leistungsbereiche innerhalb der Europäischen Gemeinschaft sowie zusammengefaßt in einer Summe die von außerhalb der Gemeinschaft zur Automobilproduktion beigesteuerten Wertschöpfungsbeiträge wider. An diesen Leistungen ist

die Automobilindustrie selbst mit weniger als der Hälfte beteiligt. Ihr Produktionsbeitrag weist im intertemporalen Vergleich zudem eine deutlich fallende Tendenz auf und dürfte inzwischen allenfalls noch ein Drittel der gesamten automobilbezogenen Produktionsleistung ausmachen. Der Grund hierfür liegt in dem zunehmend stärker werdenden Rückgriff der Automobilhersteller auf die fertig montiert angelieferten Komponenten und Baugruppen. Auch auf dem Gebiet der mittlerweile steil ansteigenden Forschungs- und Entwicklungskosten findet in zunehmendem Umfang ein „burden-sharing“ zwischen der Automobilindustrie und ihren Vorleistungsbereichen statt.

### Neue Produktionsstandorte

Anders als noch in den 60er und 70er Jahren, als die Unternehmen der Automobilindustrie mit hoher Fertigungstiefe produzierten, erzwingen heute die große Variantenvielfalt und eine materialflußorientierte Fertigungstechnik unter Gesichtspunkten des Kostenmanagements einen sehr viel höheren Grad der Spezialisierung der am Fertigungsprozeß beteiligten Unternehmen. Die Produktion von Automobilen wird immer mehr zu einer unternehmensübergreifend angelegten, die einzelnen Wertschöpfungsstufen umfassenden Optimierungsaufgabe, bei der es darauf ankommt, über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg die jeweils günstigste Faktorkombination zu realisieren. Neben der Neuordnung der Abnehmer-Zulieferer-Beziehung erfordert dies größere Flexibilität bei der Wahl von Produktionsstandorten und Lieferquellen. Die Verlässlichkeit und die Geschwindigkeit, mit der sich heute Daten und Informationen über weite Entfernungen transportieren, entfernt gelegene Fertigungseinrichtungen steuern, Entwicklungsaufgaben über die Ländergrenzen hinweg koordinieren und Transporte organisieren lassen, verleihen diesem Optimierungsprozeß einen globalen Zuschnitt. Neben die sektorale Verlagerung von Produktionsleistungen der Auto-

### Übersicht 1

#### Direkt und indirekt von der Produktion und vom Vertrieb von Automobilen abhängige Bruttowertschöpfung (BWS) der gewerblichen Produktionsbereiche in der EG 1988

Beteiligte Produktionssektoren	Laufende Produktion	Automobilhandel	Investitionen	Autoabh. BWS insgesamt	Anteil an sekt. BWS
	in Mill. DM				%
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	942	102	373	1 418	0,60
Elektrizitäts-, Gas-, Wasserwirtschaft	7 719	553	2 187	10 460	4,49
Bergbau	2 448	92	543	3 084	4,06
Verarbeitendes Gewerbe	260 732	1 956	46 963	309 651	15,60
Baugewerbe	1 818	218	17 489	19 525	4,29
Handel, Gaststätten, Beherbergungs-Gewerbe	22 385	32 295	3 804	58 484	5,39
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	14 594	1 657	4 196	20 447	3,45
Kreditgewerbe, Versicherungen, Dienstleistungen	36 751	5 869	9 772	52 392	2,60
<b>Gewerbliche Produktionsbereiche insgesamt</b>	<b>347 389</b>	<b>42 743</b>	<b>85 328</b>	<b>475 460</b>	<b>7,11</b>

Quellen: OECD; Eurostat; DIW; eigene Berechnungen.

bilindustrie in die Vorleistungsbereiche und der damit verbundenen Umstrukturierung der Zulieferindustrie, in der sich die Lieferströme dem Muster verringerter Fertigungstiefe folgend ebenfalls immer stärker aufzufächern beginnen, treten damit Veränderungen in den regionalen Produktionsstrukturen. Die für die Automobilproduktion relevanten Fertigungsstrukturen greifen daher immer weiter über die nationalen Grenzen hinaus, die internationale Verflechtung des Produktionsgeschehens, nicht nur der Absatzmärkte, schreitet fort. Die Vollendung des Binnenmarktes und der Zugang zu den Märkten und Produktionspotentialen Osteuropas werden diesen Prozeß künftig noch beschleunigen.

Von der auf die Wahrnehmung komparativer Kostenvorteile gerichteten Standortarbitrage profitieren in Europa vor allem periphere Standorte. Die sich dahinter verborgenden „low-cost“-Strategien der Automobilhersteller und ihrer Zulieferbetriebe haben wesentlich dazu beigetragen, daß Spanien, legt man die Stückzahl der hergestellten Einheiten zugrunde, in den letzten Jahren zu einem der größten Automobilproduzenten in Europa aufgestiegen ist, Großbritannien überholt und mit Frankreich nahezu gleichgezogen hat. Inzwischen rückt Portugal als europäisches Billiglohnland bei der Wahl neuer Produktionsstandorte immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses. Die Schaffung neuer Produktionsstätten in Osteuropa muß ebenfalls in diesem Zusammenhang gesehen werden.

**Übersicht 2**

**Von der laufenden Automobilproduktion abhängige Bruttowertschöpfung in der EG (Koeffizientenstruktur)**

Leistungssektor	1980	1988	1990
Automobilindustrie	0,454	0,410	0,375
<b>Inländische Leistungsbereiche</b>			
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	0,003	0,002	0,003
Elektrizitäts-, Gas-, Wasserwirtschaft	0,020	0,020	0,021
Bergbau	0,009	0,006	0,005
Verarbeitendes Gewerbe (ohne Automobilindustrie)	0,277	0,263	0,279
Baugewerbe	0,006	0,005	0,005
Handel, Gaststätten, Beherbergungs-Gewerbe	0,043	0,058	0,060
Verkehr und Nachrichtenübermitt.	0,038	0,038	0,039
Kreditgewerbe, Versicherungen, Dienstleistungen	0,065	0,095	0,098
Sonstige Leistungsbereiche	0,007	0,008	0,006
Summe	0,470	0,495	0,515
<b>Ausländische Leistungsbereiche</b>			
Produktionsabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt	1,000	1,000	1,000

Quellen: DIW; Eurostat; eigene Berechnungen.

Die bislang innerhalb der EG stattgefundenen regionalen Verlagerungen spiegeln sich in der Wertschöpfungsstruktur der europäischen Automobilproduktion deutlich wider. Übersicht 3 läßt erkennen, daß die Verschiebungen zwischen den überkommenen Fertigungsstufen immer deutlicher von zentrifugalen Bewegungen in der regionalen Struktur der automobilbezogenen Wertschöpfung überlagert werden. Dieser Prozeß, in den, obwohl in der Tabelle nicht sichtbar, auch die in Großbritannien entstehenden japanischen „transplants“ einzuordnen sind, wird sich in den kommenden Jahren verstärken. Er geht zu Lasten der traditionellen Standorte der europäischen Automobilindustrie.

Stückzahlbezogene Produktions- und Absatzschätzungen für Europa, die insbesondere unter Einbeziehung Osteuropas für die kommenden Jahrzehnte auf ein weiteres Wachstum der Automobilproduktion in Europa hindeuten, müssen daher mit der Einschränkung versehen werden, daß dieses Wachstum wohl kaum an den Standorten stattfinden dürfte, die den Aufschwung der europäischen Automobilindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg getragen haben. Dies gilt nicht zuletzt auch für Deutschland, wo künftig vor allem die modernen, derzeit in den neuen Bundesländern entstehenden Fertigungskapazitäten Träger automobilen Wachstums sein werden.

Die Strukturanpassung, der sich die Automobilproduzenten in Europa stellen müssen, ist also zweifacher Natur. Einmal wird der Anteil der Automobilhersteller an der automobilen Wertschöpfung weiter zurückgehen. Zum anderen werden neue Produktionsstandorte an Bedeutung gewinnen. Angesichts begrenzter Wachstumsraten des europäischen Automobilmarktes wächst damit das Risiko, daß, in Analogie zu der gegenwärtig in den USA stattfindenden Entwicklung, ein Teil der alten Produktionskapazitäten ausgemustert werden muß. Gefährdet sind dabei in erster Linie Fertigungsstätten mit zu geringer Produktivität und zu hohen Lohnkosten an den traditionellen Standorten der europäischen Automobilindustrie.

**Ein Lohnkostenvergleich**

Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkt die derzeitige „performance“ der wichtigsten Herstellerländer – ein Verfahren, dessen Aussagekraft natürlich beschränkt ist, weil es nur Durchschnittswerte vermittelt –, so zeigt sich, daß die übrigen europäischen Automobilnationen in den zurückliegenden Jahren zunehmend Anschluß an das deutsche Produktivitätsniveau gefunden haben, und zwar auf allen Wertschöpfungsstufen. Dies gilt, bezogen auf die eigentliche Automobilindustrie, vor allem für Frankreich. In Großbritannien werden die japanischen „transplants“ für entsprechend deutliche Fortschritte sor-

## AUTOMOBILINDUSTRIE

gen. In Spanien ist der Aufholprozeß ebenfalls weit fortgeschritten. Der „Preis“ für den erzielten Produktivitäts-sprung waren teilweise recht erhebliche Einschnitte im Personalbestand. Vollzogen hat sich dieser Prozeß vor dem Hintergrund eines unverändert großen Lohnkostengefälles, das die Produktionsstätten in unseren Nachbarländern begünstigt. Die Lohnkosten je eingesetzter Beschäftigtenstunde in der französischen wie in der britischen Automobilindustrie machen in DM ausgedrückt weniger als zwei Drittel des deutschen Lohnkostenniveaus aus, in den übrigen Herstellerländern der Gemeinschaft beträgt der Abstand zur Bundesrepublik vom deutschen Kostenniveau aus gerechnet zwischen 25% und 30% (siehe Schaubild). Daraus muß die Schlußfolgerung gezogen werden, daß sich bei weiterer Verschärfung des Wettbewerbs die deutschen Automobilstandorte als besonders verwundbar erweisen könnten.

Unter den speziellen Voraussetzungen des sie umgebenden gesellschaftlichen Umfelds und eines generell durch hohe Qualitätsansprüche und hohe Kaufkraft geprägten Binnenmarktes hat die deutsche Automobilindustrie zwar die Umweltverträglichkeit und den Sicherheits-

standard ihrer Produktpalette in den vergangenen Jahren in beachtlicher Weise verbessert. Dies bedingt zum Teil eine höhere Lohnintensität der Fertigung. Darüber hinaus ist sie vermutlich im Vergleich zu ihren europäischen und außereuropäischen Konkurrenten in ihrem konzeptionellen Denken, was die Eingliederung des Automobils in das Gesamtverkehrssystem und damit eine wichtige Zukunftsaufgabe der Automobilindustrie betrifft, am weitesten fortgeschritten. Es ist ihr jedoch nicht gelungen, die weitreichenden werterhöhenden Produktinnovationen durch entsprechende Produktivitätssteigerungen zu ergänzen. Nicht nur im Vergleich zu Japan, sondern auch gegenüber ihren europäischen Wettbewerbern produziert die deutsche Automobilindustrie daher mit zu hohen Kosten. Eine Straffung des Personalbestandes, wie sie andere europäische Länder längst vollzogen haben, hat ungeachtet der inzwischen eingetretenen Verringerung der Fertigungstiefe bei der Mehrzahl der deutschen Automobilhersteller noch nicht stattgefunden.

Das hochwertige technische, qualitativ vielfach überlegene Angebot hat bisher der deutschen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb einen Bonus gesi-

### Übersicht 3

#### Regionale und sektorale Struktur der von der laufenden Produktion der Automobilindustrie abhängigen Bruttowertschöpfung in der EG 1980 und 1990

##### 1980

Sektoren	Deutschland	Frankreich	Italien	Großbritannien	Benelux	Spanien	Sonstige	EG
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	1	1	0	1	0	0	0	4
Elektrizitäts-, Gas-, Wasserwirtschaft	8	5	3	3	1	1	0	21
Bergbau	5	2	1	2	0	0	0	10
Automobilindustrie	199	119	53	67	23	28	2	492
Verarbeitendes Gewerbe (ohne Automobilindustrie)	108	77	35	43	21	15	2	300
Baugewerbe	3	2	1	1	0	0	0	7
Handel, Gaststätten, Beherbergungs-Gewerbe	14	15	7	5	3	2	0	47
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	18	8	4	6	3	2	0	41
Kreditgewerbe, Versicherungen, Dienstleistungen	27	17	8	10	5	4	0	71
Staat, Sonstige	3	2	1	1	0	0	0	8
<b>Summe</b>	<b>385</b>	<b>248</b>	<b>113</b>	<b>139</b>	<b>58</b>	<b>53</b>	<b>5</b>	<b>1000</b>

##### 1990

Sektoren	Deutschland	Frankreich	Italien	Großbritannien	Benelux	Spanien	Sonstige	EG
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	1	1	0	0	0	0	1	3
Elektrizitäts-, Gas-, Wasserwirtschaft	9	5	3	3	2	2	0	23
Bergbau	3	1	0	1	0	0	0	6
Automobilindustrie	167	87	48	42	30	44	2	422
Verarbeitendes Gewerbe (ohne Automobilindustrie)	108	73	39	44	20	28	2	313
Baugewerbe	2	1	1	1	0	0	0	5
Handel, Gaststätten, Beherbergungs-Gewerbe	13	26	14	6	4	4	0	68
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	14	11	6	6	3	4	0	44
Kreditgewerbe, Versicherungen, Dienstleistungen	43	23	12	19	4	7	0	110
Staat, Sonstige	2	1	1	1	0	0	0	7
<b>Summe</b>	<b>363</b>	<b>230</b>	<b>126</b>	<b>123</b>	<b>63</b>	<b>89</b>	<b>6</b>	<b>1000</b>

Abweichungen durch Rundung.

Quellen: DIW; Eurostat; eigene Berechnungen.

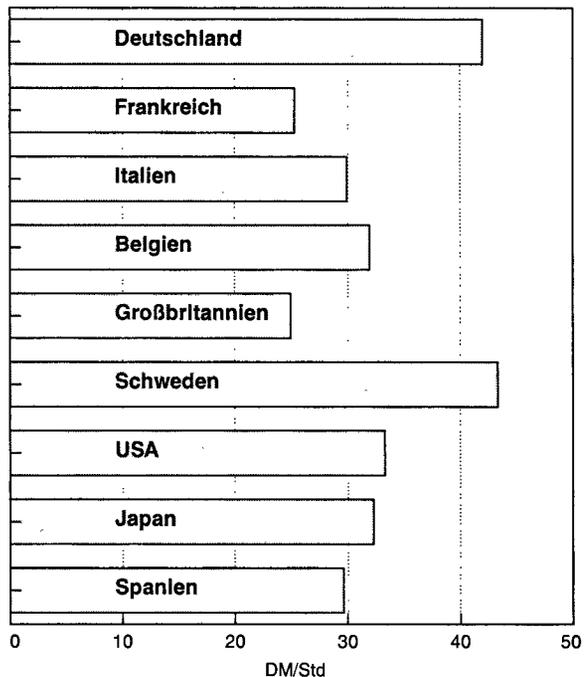
chert, der in den Augen ihrer ausländischen Kunden die höheren Preise rechtfertigte, die sie für Fahrzeuge aus deutscher Produktion zu zahlen hatten. Der zur Sicherung angemessener Erträge bei dem herrschenden Kostendruck erforderliche Aufpreis beginnt jedoch allmählich die Marktposition deutscher Produkte zu gefährden. Am deutlichsten ist dies in den USA zu spüren, wo die deutschen Hersteller in den letzten Jahren beträchtlich an Boden verloren haben. In diesem Zusammenhang darf nicht übersehen werden, daß es sich dabei nicht um ein isoliertes Problem der Automobilhersteller handelt. Seit geraumer Zeit schon spürt auch die Zulieferindustrie den schärferen Wind des Wettbewerbs.

**Risiken staatlicher Interventionen**

Welche Chancen hat die deutsche Automobilindustrie, dem sich abzeichnenden Preis-Kosten-Dilemma zu entkommen? Diese Frage stellt sich heute vor dem Hintergrund einer in der Europäischen Gemeinschaft zunehmend lauter geführten Debatte über staatlichen Flankenschutz bei der Bewältigung industrieller Strukturprobleme. Es gibt zu dieser Frage nicht nur mehrere Anläufe im Europäischen Parlament, sondern auch eine Reihe von Vorstößen aus der französischen und italienischen Automobilindustrie, die immer hartnäckiger darauf dringt, daß die mit Japan ausgehandelte Selbstbeschränkung in der Belieferung des europäischen Marktes mit japanischen Fahrzeugen durch entsprechende Umstrukturierungshilfen für die europäische Automobilindustrie flankiert werden muß. Mit der Neufassung des Artikels 130 EWG-Vertrag scheint zudem auf dem Gipfel in Maastricht der Weg für staatliche Interventionen dieser Art grundsätzlich geöffnet worden zu sein.

Die Antwort auf Forderungen nach industriepolitischem Flankenschutz muß aus zwei Gründen zurückhaltend ausfallen. Einmal, und eben dies zeigt die vorangestellte Strukturbetrachtung, wäre es angesichts der die Automobilproduktion in Europa kennzeichnenden Wertschöpfungsstrukturen mit Maßnahmen, die lediglich das letzte Drittel der Wertschöpfungskette im Auge haben, nicht getan. Um es vereinfacht und in Zahlen auszudrücken: Eine Produktivitätssteigerung in den Vorleistungsbereichen um 10% zur Erhöhung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist genauso viel wert wie eine Erhöhung der Produktivität in der Automobilindustrie um 30%. Wenn es also um Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftskraft der in Europa produzierenden Unternehmen geht, dürften sich diese nicht auf die Automobilindustrie beschränken, sondern müßten zumindest gleichermaßen alle direkt und indirekt mit dieser Industrie verbundenen Leistungsbereiche mit einbeziehen.

**Lohnkosten in der Automobilindustrie im internationalen Vergleich (1990)**



Zum anderen ist schwer zu sehen, welchen Sinn Maßnahmen haben könnten, die letztlich das Risiko der Konservierung bestehender Fertigungsstrukturen in sich bergen. Ziel der Vollendung des Binnenmarktes ist es doch gerade, durch den Abbau der Grenzen den Unternehmen die Wahl der für sie günstigsten Produktionsstandorte zu erleichtern. Das wiederum bedeutet in einem Markt, dessen Wachstumschancen begrenzt sind, Umschichtungen in den regionalen Fertigungsstrukturen zu Lasten der teuersten Standorte. Diesen Prozeß zu verzögern, hieße die europäische Automobilindustrie um die Chance bringen, ihre volle Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere gegenüber Japan, wieder zurückzugewinnen.

Der Einwand, die geforderten strukturpolitischen Maßnahmen dienten nur der sozialverträglichen Abfederung notwendiger Strukturanpassungen, ist wenig überzeugend. Eingriffe des Staates implizieren stets bürokratisch gesteuerte Prozesse, die der Markt in aller Regel reibungsloser und für alle Beteiligten billiger bewältigen kann.

**Zusätzlicher Rationalisierungsdruck**

Der derzeit in der deutschen Automobilindustrie bestehende Personalüberhang ist zudem ein deutsches Spezifikum und zu einem guten Teil in dem sozialpolitischen Umfeld begründet, in dem die deutsche Industrie operiert. In der hinter uns liegenden Phase steigender Pro-

duktion und anhaltender Sonderschichten wäre es in der Tat auch schwer verständlich zu machen gewesen, daß Wertschöpfungstransfer in die Vorleistungsstufen letztlich auch Anpassung der Belegschaft bedeutet. Der alle internationalen Vergleichsmaßstäbe sprengende Anstieg der Lohnkosten in der Bundesrepublik im vergangenen Jahr hat inzwischen jedoch für zusätzlichen Rationalisierungsdruck gesorgt. Die Zulieferindustrie ist den Automobilherstellern bei der Straffung ihrer Belegschaften bereits vorausgeeilt.

So wichtig es ist, daß in der für die kommenden Monate zu erwartenden Phase einer insgesamt ruhigeren Marktentwicklung die deutschen Automobilhersteller bestehende Produktivitätsreserven ausschöpfen, was sie wohl auch tun werden, die Wurzel der Fragestellung, was geschehen muß, damit sich die europäische Automobilindustrie künftig auf dem Weltmarkt besser gegen die fernöstliche Konkurrenz behaupten und in Nordamerika verlorengewundene Marktanteile zurückgewinnen kann, liegt tiefer. Es geht um das zentrale Anliegen einer generellen – und zwar über den Bereich der Automobilindustrie hinausreichenden – Verbesserung der Arbeitsorganisation. Die Einführung von „lean production“, um das hierfür gebräuchliche Modewort zu benutzen, setzt ein anderes Verständnis von der Rolle des einzelnen Mitarbeiters im Produktionsprozeß voraus. Mit der Polarisierung des Gegensatzes von Kapital und Arbeit und mit der aus der amerikanischen Automobilindustrie übernommenen Zergliederung des Arbeitsprozesses in Handgriffe, die keinen besonderen Ausbildungsstand erfordern, hat Europa historisch bedingt über Jahrzehnte hinweg einen Weg eingeschlagen, den es im Sinne der Übertragung größerer Verantwortung auf die am Produktionsprozeß beteiligten Mitarbeiter bei gleichzeitigem Abbau bestehender Hierarchien zu korrigieren gilt.

Die institutionellen Bedingungen für eine derartige Korrektur sind allerdings nicht besonders gut. Das Verlassen des gewohnten Pfades stößt vor allem in Großunternehmen auf kaum zu überwindende Widerstände, u. a. weil auf diesem Wege kollektive Machtstrukturen zugunsten einer stärkeren Individualisierung der „labour relations“ verändert werden. Dies gleichwohl zu bewirken, bedarf es des äußeren Druckes. Deswegen ist auch zu begrüßen, daß die von der EG-Kommission mit Japan ausgehandelte Selbstbeschränkungsregelung zeitlich befristet ist. Unternehmen wie Belegschaften wissen damit, daß sie den Herausforderungen des Weltmarktes auf die Dauer nicht ausweichen können. Gerade weil sich jedoch die beschriebene Umkehr in der Gestaltung der industriellen Arbeitsbeziehungen nicht im Wege des „collective bargaining“ lösen läßt, sondern ganz im Gegenteil Initiative und Phantasie auf der Ebene der Unternehmen

erfordert, sind Zweifel angebracht, ob die Amtsstuben der EG-Kommission der geeignete Ort wären, die hierfür erforderlichen Strategien zu konzipieren. Zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Bemühungen darauf ausgerichtet sein müssen, Subventionen abzubauen, Steuern zu senken und im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmen den staatlichen Korridor einzuschränken, fällt es generell schwer, sich vorzustellen, welchen Nutzen sektorbezogene Maßnahmen staatlicher Strukturpolitik haben könnten. Sie verzerren zwangsläufig den Wettbewerb, öffnen der Bürokratie zusätzliche Betätigungsfelder und beschneiden den Entscheidungsspielraum der Unternehmen. Über das, was geschehen muß, um im internationalen Wettbewerb wieder Tritt zu fassen, ist sich die Industrie weitgehend im klaren. Bewältigt werden muß diese Aufgabe im Wettbewerb der Unternehmen untereinander.

### Aufgaben des Staates

Das bedeutet nicht, daß dem Staat im Hinblick auf den bevorstehenden Strukturwandel in der Automobilindustrie keine Aufgaben verblieben. Eine dieser Aufgaben liegt beispielsweise in der Schaffung einer Infrastruktur, die den Anforderungen des Verkehrs von morgen gerecht wird und die Automobilindustrie bei ihren Bemühungen um eine zukunftsgerechte Gestaltung des Verkehrssystems unterstützt. Hierzu gehört vor allem die beschleunigte Einführung von Verkehrsleit- und Informationssystemen, die insgesamt eine ressourcenschonendere Verkehrsabwicklung ermöglichen und damit wesentlichen Zielvorgaben unserer Gesellschaft dienen. In das Paket staatlicher Aufgaben gehört ohne Zweifel auch eine Steuerpolitik, die Leistungsanreize schafft und das Innovationspotential der Unternehmen fördert. Die Vermeidung der Überbürdung der Unternehmen mit zusätzlichen Belastungen im Umweltbereich, klare verlässliche und langfristig stabile Zielvorgaben in diesem Politikfeld und die beschleunigte Harmonisierung technischer und steuerlicher Vorschriften wären weitere Elemente staatlicher Politik, die von der Automobilindustrie bei der Bewältigung ihrer Zukunftsaufgaben als hilfreich empfunden würden.

Europa hat insgesamt, gerade auch im Hinblick auf die sich in den osteuropäischen Ländern mittel- und längerfristig bietenden Potentiale, gute Chancen, ein attraktiver Produktionsstandort zu bleiben. Dies gilt auch für die Automobilindustrie, deren Wachstum in den kommenden Jahren des Übergangs zu einem Produktionszweig mit einem über das Automobil hinausreichenden Leistungsspektrum zunehmend qualitativer Natur sein wird. Der Preis hierfür ist, um mit Schumpeter zu sprechen, die „schöpferische Zerstörung“ ihrer heutigen Produktionsstrukturen.