

Hild, Reinhard

Article

Struktur und Wachstum der Automobilindustrie

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Hild, Reinhard (2014) : Struktur und Wachstum der Automobilindustrie, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 67, Iss. 17, pp. 46-56

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/165479>

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 Automobilindustrie zählt zu den größten deutschen Industriegruppen und ist in Deutschland seit Mitte des letzten Jahrzehnts nur leicht überdurchschnittlich gewachsen. Sie ist durch eine hohe Vorleistungs- und eine relativ niedrige Wertschöpfungsquote gekennzeichnet, so dass die Strukturanteile bei den Beschäftigungskennzahlen geringer sind als ihre Anteile an den Outputgrößen. Weiteres Kennzeichen ist das hohe Exportvolumen und der große Nettoexport (Exportüberschuss) von 109,5 Mrd. Euro. Von dem Leitprodukt der Branche, den Personenkraftwagen, werden inzwischen 77% im Ausland abgesetzt (2013). Produziert wird allerdings nicht nur im Inland, sondern in erheblichem Umfang auch im Ausland. Einer Inlandsproduktion von 5,4 Mill. Fahrzeugen steht dabei inzwischen eine Auslandsfertigung von 8,6 Millionen gegenüber. Dabei ist die Inlandfertigung von 2005 bis 2013 insgesamt nur um 2,5% gewachsen, während sich die Stückzahlen im Ausland mehr als verdoppelt haben.

Umsatzriese mit moderatem Wachstum ...

Mit 361,8 Mrd. Euro (2013) ist die Automobilindustrie¹ die mit Abstand umsatzstärkste Industriebranche in Deutschland.² So betrug ihr Anteil am gesamten Geschäftsvolumen des Verarbeitenden Gewerbes im letzten Jahr nicht weniger als 22,2%. Acht Jahre zuvor machte der Strukturanteil der Automobilindustrie mit 21,4% nur geringfügig weniger aus. Dies bedeutet, dass diese Branche – gemessen am nominalen Umsatz – im Zeitraum von 2005 bis 2013 in Deutschland leicht überdurchschnittlich gewachsen ist: Bei einer mittleren jährlichen Zuwachsrate des gesamten Verarbeitenden Gewerbes von 2,4% lag das jährliche Umsatzplus der Automobilindustrie bei 2,9% pro Jahr (vgl. Tab. 1). Bei diesen Größenordnungen kann also von einer sonderlich dynamischen Entwicklung der bedeutendsten deutschen Industriegruppe – in mittelfristiger Betrachtung – keine Rede sein. Dabei waren zwar die Entwicklungspfade der industriellen Geschäftsvolumina in den Jahren von 2005 bis 2013 durch die Auswirkungen der Finanzmarkturbulenzen von 2008 erheblichen Schwankungen unterworfen, wobei die Automobilindustrie 2009 mit einem Umsatzminus von 20,5% noch etwas stärker betroffen war als das verarbeitende Gewerbe insgesamt (– 18,4%), doch kann der Abstand

zu den damaligen Verwerfungen als ausreichend groß betrachtet werden, um die mittelfristigen Wachstumstendenzen im genannten Zeitraum hinlänglich zutreffend charakterisieren zu können.

Etwas größer sind die Wachstumsunterschiede zwischen der Automobilindustrie und der Gesamtindustrie allerdings bei einer sogenannten realen Betrachtung, also nach der Bereinigung um die unterschiedlichen Preisentwicklungen.³ In diesem Fall kam die Automobilbranche in den Jahren von 2005 bis 2013 auf eine durchschnittliche Wachstumsrate von 2,1% pro Jahr, während sich das verarbeitende Gewerbe insgesamt mit realen 1,2% begnügen musste. Der Umsatzdeflator bezifferte sich dabei auf jährlich 0,8% in der Automobilbranche und auf 1,2% in der Industrie insgesamt.

... und unterproportionalem Beschäftigungsvolumen, ...

Deutlich geringer als beim Brutto-Output ist der Strukturanteil der Automobilindustrie allerdings bei den Inputgrößen Beschäftigte und Beschäftigtenstunden (vgl. Tab. 1). So lag 2013 der Anteil der Automobilindustrie an der Belegschaft des gesamten Verarbeitenden Gewerbes mit 14,4% noch deutlich unter dem des Maschinenbaus (17,5%). Die Automobilbranche ist bei dieser Variablen also nur die Nummer 2 der deutschen Industrie.

¹ Statistischer Begriff: Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (in der amtlichen Nomenklatur: WZ 29). Betrachtet werden hier die amtlichen Daten nach Betrieben ab 50 Beschäftigte.

² Die Nummer 2 im Ranking der deutschen Industriebranchen nimmt mit 211,1 Mrd. Euro (2013) und einem Anteil von 13,0% der Maschinenbau ein.

³ Die Preisentwicklungen für die Umsatzzahlen wurden hier aus den Wertindices und den Volumenindices der monatlich erhobenen Statistik für das Produzierende Gewerbe ermittelt.

Tab. 1
Wirtschaftliche Eckdaten der deutschen Automobilindustrie*

Kenngröße (Variable)	Messeinheit	Variable in angegebener Messeinheit		Prozentanteil an Industrie insg.		Mittlere jährliche Wachstumsrate (%)	
		Automobilindustrie		Automobilindustrie		Automobil- industrie	Industrie insg.
		2005	2013	2005	2013	2005/2013	
Umsatz	Mrd. Euro	286,7	361,8	21,4	22,2	2,9	2,4
davon							
Inland	Mrd. Euro	119,2	127,1	15,7	14,9	0,8	1,4
Ausland	Mrd. Euro	167,5	234,6	28,9	30,2	4,3	3,7
Euroraum ^{a)}	Mrd. Euro	69,2	59,3	25,1	19,4	-1,9	1,3
Sonst. Länder	Mrd. Euro	98,2	175,3	32,2	37,3	7,5	5,6
Lohnsumme ^{b)}	Mrd. Euro	34,8	44,6	17,6	18,2	3,2	2,7
Beschäftigte	1 000	749,2	756,0	14,9	14,4	0,1	0,5
Arbeitsstunden	Mill.	1 084,7	1 104,1	13,9	13,7	0,2	0,4
				Industrie = 100			
Umsatz/Besch.	1 000 Euro	382,7	478,5	143,5	154,3	2,8	1,9
Umsatz/Stunde	Euro	264,3	327,7	153,3	162,4	2,7	2,0
Lohnquote ^{c)}	%	12,1	12,3	82,2	81,7	0,2	0,3
Lohn/Besch.	1 000 Euro	46,4	59,0	118,0	126,1	3,0	2,2
Lohn/Stunde	Euro	32,07	40,38	126,0	132,7	2,9	2,3
Stunden/Besch.	Std.	1 448	1 460	93,6	95,0	0,1	- 0,1
				Industrie = 100			
Inlandsquote ^{d)}	%	41,6	35,1	73,3	67,2	- 2,1	- 1,0
Exportquote ^{d)}	%	58,4	64,9	135,1	136,0	1,3	1,2
Euroquote ^{a)d)}	%	24,1	16,4	117,6	87,2	- 4,7	- 1,1
Ex-Euroquote	%	34,3	48,5	150,9	167,7	4,4	3,1

* Angaben für Betriebe ab 50 Beschäftigte. – Begriffliche Anmerkungen: Besch. = Beschäftigte; Stunden = geleistete Arbeitsstunden; Ex-Euro = Länder außerhalb des Euroraums; ang. = Abkürzung für »angegebenen«. – ^{a)} Euroländer ohne Deutschland. – ^{b)} Entgelte = Lohn- und Gehaltssumme. – ^{c)} Lohn- und Gehaltssumme in Relation zum Umsatz. – ^{d)} Anteil des jeweiligen Regionalumsatzes am Gesamtumsatz.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 4.1.1.

Gleiches gilt für die Zahl der Beschäftigtenstunden (geleistete Arbeitsstunden), bei denen die Automobilindustrie nur mit 13,7% an der Gesamtindustrie beteiligt ist (2013). Hierbei wird in der Automobilbranche mit 1 460 Stunden pro Beschäftigten im Jahr offensichtlich etwas weniger gearbeitet als im Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt (1 537 Stunden).

... aber sehr hohem Lohnniveau

Andererseits ist das Lohnniveau in der Automobilindustrie erheblich höher als im Durchschnitt aller Industriebranchen: Mit 58 976 Euro pro Jahr lag 2013 das mittlere Entgelt pro Mitarbeiter in der Automobilindustrie um mehr als ein Viertel (26,1%) über dem gesamtindustriellen Vergleichswert von 46 770 Euro. Bezogen auf die Beschäftigtenstunde stellt sich die Lohn Differenz noch deutlicher dar: Mit einem mittleren Entgeltsatz von 40,38 Euro pro Stunde lag 2013 das Niveau dieser Variablen im Automobilbau um 32,7% über der entsprechenden Größe des gesamten Verarbeitenden Gewerbes (30,43 Euro). Insgesamt machten 2013

die Entgelte der Automobilindustrie 18,2% der gesamtindustriellen Lohn- und Gehaltssumme aus.

Trotz des weit überdurchschnittlichen spezifischen Lohnniveaus liegt die Lohnquote der Automobilindustrie, also die Relation Entgelt zu Umsatz, in der Automobilindustrie bei nur 12,3% (2013), ist also im Vergleich zur Gesamtindustrie (15,1%) deutlich kleiner. Wie im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt ist dabei die Lohnquote auch in der Automobilindustrie in den letzten zwei Jahren – 2011 lag sie noch bei 11,1% – wieder spürbar angestiegen, d.h., die Lohn- und Gehaltssumme hat von 2011 bis 2013 auch im Automobilbereich spürbar schneller zugenommen als der Umsatz, und zwar um 6,8% pro Jahr (Entgelte) gegenüber 1,5% (Umsatz). Allerdings war nach diesem kräftigen Anstieg zwischen 2011 und 2013 die Lohnquote auch zuletzt zwar etwas, aber nur wenig, höher als zu Beginn des Betrachtungszeitraums 2005 (vgl. Tab. 1).

Grundlage des ungewöhnlich hohen Lohnniveaus in der Automobilindustrie ist die weit überdurchschnittliche Arbeitsproduktivität, gemessen am Umsatz pro Beschäftigten bzw. pro Beschäftigtenstunde (vgl. Tab. 1). Mit jährlich 478 500 Euro

pro Mitarbeiter war diese Kennziffer im Automobilssektor um mehr als die Hälfte (54,3%) größer als in der Industrie insgesamt (310 100 Euro). Bezogen auf die geleisteten Arbeitsstunden machte die Differenz noch etwas mehr aus, nämlich 62,4% (2013). Pro Beschäftigtenstunde wurde dabei im letzten Jahr im Automobilbereich ein Umsatz von 327,66 Euro erzielt, im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt einer von 201,78 Euro.

Branchenkennzeichen: Hohe Vorleistungs- und geringe Wertschöpfungsquote

Bei der Bewertung dieses ungewöhnlich hohen Geschäftsvolumens pro Beschäftigungseinheit sind zwei Effekte in die Betrachtung einzubeziehen. Zum einen hat es die Automobilindustrie, deren Kennzeichen es ist, hochwertige und komplexe Fahrmaschinen in großer Stückzahl zu produzieren, durch hochgradige Mechanisierung und Automatisierung sowie eine effiziente und vielschichtig verflochtene Arbeitsteilung (supply chain) zweifellos erreicht, einen hohen Produktivitätsstandard in der Endfertigungsstufe dieses Großserienprozesses zu schaffen.

Zum anderen ist der hohe Strukturanteil der Automobilindustrie bei der »Bruttogröße« Umsatz auch durch einen weit überdurchschnittlich hohen Vorleistungsbezug beeinflusst. So betrug 2012 – nach den Angaben in der amtlichen Kostenstrukturstatistik – die Vorleistungsquote, also das Verhältnis von eingesetzten Vorleistungen (Materialverbrauch, Einsatz von Handelsware, Lohnarbeiten) zum Bruttoproduk-

tionswert, im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt 60,5%, in der Automobilindustrie waren es dagegen 69,3%, (vgl. Tab. 2). Bezieht man noch die sogenannten sonstigen Vorleistungen⁴ in die Betrachtung ein, so errechnet sich eine Bruttowertschöpfungsquote der deutschen Automobilindustrie für das Jahr 2012 von 20,3%. Die Vergleichszahl für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt liegt bei 26,6%, für den Maschinenbau bei 32,1%. Die Automobilindustrie ist also durch eine stark unterdurchschnittliche Wertschöpfungsintensität gekennzeichnet.

Während im Rahmen des Systems der Kostenstrukturstatistik des Statistischen Bundesamts für die Automobilindustrie 2012 – neuere Daten liegen noch nicht vor – ein Umsatzanteil am Verarbeitenden Gewerbe von 20,6% ausgewiesen wird⁵, kommt sie bei der Bruttowertschöpfung auf nicht mehr als 15,7%. Damit ist der Strukturanteil der Automobilindustrie bei dieser die eigentliche sektorinterne Produktionsleistung markierenden Größe deutlich kleiner als bei der Bruttogröße Umsatz. Zwar bildet die Automobilindustrie auch beim Wertschöpfungsvolumen die Nummer 1 im Ranking der deutschen Industriegruppen, der Vorsprung zum

⁴ Zum Beispiel industrielle und handwerkliche Dienstleistungen, Mieten und Pachten, Kosten für Leiharbeiternehmer und sonstige Kosten wie Werbe- und Reisekosten, Transportkosten und Porti, Versicherungs- und Beratungskosten, Bankspesen, Beiträge usw.

⁵ Die Angaben in der Kostenstrukturstatistik (Fachserie 4.3) sind wegen unterschiedlicher Erhebungsmodalitäten nicht unmittelbar mit denen in der laufenden Industrieberichterstattung (Fachserie 4.1.1) vergleichbar. So basiert die Kostenstrukturstatistik auf der Erhebungseinheit »Unternehmen«, während den Daten der laufenden Industrieberichterstattung »Betriebe« zugrunde liegen.

Tab. 2
Kenngößen der deutschen Automobilindustrie im Rahmen der Kostenstrukturstatistik 2012

KenngroÙe (Variable)	Messeinheit	Variable in angegebener Messeinheit				
		Automobil- industrie	Kraftwagen- bau	Aufbauten, Anhänger ^{e)}	Teile, Zubehör ^{f)}	Industrie insgesamt
Umsatz	Mrd. Euro	383,9	302,4	9,3	72,2	1 867,1
Bruttoproduktionswert		384,9	303,1	9,3	72,5	1 878,0
Vorleistungen I ^{a)} (Material usw.)	Mrd. Euro	266,8	215,3	6,3	45,2	1 137,1
Nettoproduktionswert	Mrd. Euro	118,0	87,8	2,9	27,3	740,9
Vorleistungen II ^{b)} (sonst. Vorl.)	Mrd. Euro	39,8	31,0	0,9	7,9	241,3
Bruttowertschöpfung	Mrd. Euro	78,2	56,7	2,1	19,4	499,6
Vorleistungsquote I ^{a)c)}	%	69,3	71,0	68,3	62,3	60,5
Vorleistungsquote II ^{b)c)}	%	10,3	10,2	9,3	11,0	12,8
Wertschöpfungsquote ^{d)}	%	20,3	18,7	22,4	26,7	26,6
Beschäftigte	1000	800,9	494,4	35,8	270,8	6106,8
Anteil am Verarbeitenden Gewerbe						
Bruttoproduktionswert	%	20,5	16,1	0,5	3,9	100,0
Bruttowertschöpfung	%	15,7	11,4	0,4	3,9	100,0
Beschäftigte	%	13,1	8,1	0,6	4,4	100,0

a) Materialverbrauch, Einsatz von Handelsware und Lohnarbeit.- b) Sonstige Vorleistungen. – c) Sonstige Vorleistungen wie industrielle und handwerkliche Dienstleistungen, Mieten und Pachten, Kosten für Leiharbeiternehmer, Werbe- und Reisekosten, Transportkosten und Porti, Versicherungs- und Beratungskosten, Bankspesen, Beiträge usw. – d) Jeweilige Vorleistungen in % vom Bruttoproduktionswert. – e) Karosserien, Aufbauten und Anhänger. – f) Teile und Zubehör für Kraftwagen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturstatistik, Fachserie 4, Reihe 4.3.

Maschinenbau, der hier auf einen Strukturanteil von 15,1% kommt (2012), ist jedoch nur noch relativ klein.

Und hieraus erklärt sich letztlich auch, dass der Anteil der Automobilindustrie am Beschäftigungsvolumen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland wesentlich niedriger ist als der des Umsatzes. So wird in der laufenden Industrieberichterstattung des Statistischen Bundesamts 2013 für die Automobilindustrie – bei einem Umsatzanteil von 22,2% – ein Beschäftigtenanteil von nur 14,4% ausgewiesen.⁶ Bei den Beschäftigtenstunden kommt sie sogar nur auf 13,7% (vgl. Tab. 1). Dies hat zur Folge, dass beim Faktoreinsatz Arbeit der Maschinenbau klar die Nummer 1 im Branchenportfolio der deutschen Industrie ist, denn an der gesamtindustriellen Beschäftigtenzahl hatte der Maschinenbau 2013 einen Anteil von 17,5%, und bei den geleisteten Arbeitsstunden waren es 17,6%.

Schwergewicht und Leitbranche: Kraftwagenbau

Die Automobilindustrie ist allerdings keine homogene Industriegruppe, sondern besteht, gemäß der üblichen statistischen Grobeinteilung, aus drei Erzeugnisbereichen mit un-

terschiedlichen Markt- und Produktionsbedingungen. Diese drei Gruppen sind (1) der Kraftwagenbau (einschl. Motoren), (2) die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger und (3) die Fertigung von Kraftwagenteilen und -zubehör⁷. Der die Branche insgesamt prägende Bereich ist zweifellos der Kraftwagenbau, der schon wegen seiner Größenordnung und der Stellung an der Schnittstelle zu den wichtigsten Endkundengruppen eine führende Position innerhalb der Automobilindustrie einnimmt. Mit einem Umsatz von 283,1 Mrd. Euro (vgl. Tab. 3) ist dabei der automobiler Fachzweig Kraftwagenbau auch allein die umsatzstärkste deutsche Industriebranche und liegt 2013 mit 17,4% vom gesamtindustriellen Geschäftsvolumen⁸ noch deutlich vor dem Maschinenbau (13,0%). Bei den Beschäftigtenzahlen ist die Rangfolge allerdings wegen der höchst unterschiedlichen Produktionsbedingungen umgekehrt: Einem Strukturanteil des Kraftwagenbaus von 8,3% steht hier einer des Maschinenbaus von 17,5% gegenüber, und auch die Metallwarenerzeugung⁹ ist mit 9,6% der Beschäftigten beim Faktor Arbeit insgesamt noch stärker präsent als der Kraftwagenbau.

⁶ In der Kostenstrukturstatistik wird für den Beschäftigtenanteil der Automobilindustrie 13,1% (1212) genannt.

⁷ In der amtlichen Statistik handelt es sich dabei um die Sektor-Klassifikationsnummern WZ 29.1 (Kraftwagen und Kraftwagenmotoren), WZ 29.2 (Karosserien, Aufbauten und Anhänger) und WZ 29.3 (Teile und Zubehör für Kraftwagen).

⁸ Gemessen an den amtlichen Umsatzdaten für Betriebe ab 50 Beschäftigte.

⁹ Ohne Metallerzeugung und -bearbeitung.

Tab. 3
Segmentierung der deutschen Automobilindustrie im Rahmen der laufenden Industrieberichterstattung*

Kenngröße (Variable)	Messeinheit	Variable in angegebener Messeinheit			Mittlere jährliche Wachstumsrate 2005 / 2013 (%)		
		Kraftwagenbau ^{a)}	Aufbauten, Anhänger ^{f)}	Teile, Zubehör ^{g)}	Kraftwagenbau ^{a)}	Aufbauten, Anhänger ^{f)}	Teile, Zubehör ^{g)}
Umsatz	Mrd. Euro	283,1	8,6	70,1	3,3	2,5	1,9
davon							
Inland	Mrd. Euro	78,1	4,3	44,7	0,6	1,4	1,2
Ausland	Mrd. Euro	204,9	4,3	25,4	4,5	3,7	3,2
Euroraum ^{a)}	Mrd. Euro	44,5	2,0	12,9	-2,7	0,1	0,9
Sonst. Länder	Mrd. Euro	160,5	2,3	12,6	7,6	8,1	6,1
Lohnsumme ^{b)}	Mrd. Euro	28,9	1,2	14,5	3,4	2,8	2,8
Beschäftigte	1 000	433,4	31,5	291,2	0,1	0,9	0,1
Arbeitsstunden	Mill.	623,8	49,0	431,2	0,4	0,9	-0,1
Umsatz/Besch.	1 000 Euro	653,2	272,0	240,9	3,2	1,6	1,7
Umsatz/Stunde	Euro	453,8	174,5	162,7	2,8	1,5	2,0
Lohnquote ^{c)}	%	10,2	14,1	20,6	0,1	0,3	0,9
Lohn/Besch.	1 000 Euro	66,7	38,3	49,7	3,3	1,9	2,6
Lohn/Stunde	Euro	46,34	24,55	33,57	3,0	1,8	2,9
Stunden/Besch.	Std.	1440	1559	1481	0,4	0,0	-0,2
Inlandsquote ^{d)}	%	27,6	50,1	63,8	-2,6	-1,0	-0,7
Exportquote ^{d)}	%	72,4	49,9	36,2	1,2	1,2	1,3
Euroquote ^{a)d)}	%	15,7	23,2	18,3	-5,7	-2,3	-0,9
Ex-Euroquote	%	56,7	26,7	17,9	4,2	5,5	4,1

* Angaben für Betriebe ab 50 Beschäftigte. – Begriffliche Anmerkungen: Besch. = Beschäftigte; Stunden = geleistete Arbeitsstunden; Ex-Euro = Länder außerhalb des Euroraums. – ^{a)} Euroländer ohne Deutschland. – ^{b)} Entgelte = Lohn- und Gehaltssumme. – ^{c)} Lohn und Gehalt in Relation zum Umsatz. – ^{d)} Anteil des jeweiligen Regionalumsatzes am Gesamtumsatz. – ^{e)} Einschl. Motoren. – ^{f)} Karosserien, Aufbauten und Anhänger. – ^{g)} Teile und Zubehör für Kraftwagen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 4.1.1.

Der Kraftwagenbau, der innerhalb der Automobilindustrie – außer für die Gesamtkonzeptionen, Fahrzeugentwicklung und Prozessorganisation – im Wesentlichen für die Endfertigung des Produkts Automobil zuständig ist, ist allerdings für die Abwicklung des gesamten Produktionsprozesses fertigungstechnisch durch einen vielschichtigen und komplexen Leistungsverbund mit seinen Zulieferern gekennzeichnet. Das Management dieses Prozesses stellt hohe Anforderungen an die möglichst störungsarme Steuerung und die reibungslose Logistik dieses komplizierten Liefer- und Leistungssystems. Dieser Prozess ist in den letzten Jahren durch immer stärkere Arbeitsteilung und die auch dadurch bedingte steigende Vorleistungsquote des Kraftwagenbaus sowie durch die zunehmende Internationalisierung der Lieferketten (Globalisierung) immer aufwendiger geworden.

Zu differenzieren ist im Hinblick auf die vorliegende Betrachtung allerdings zwischen der Gruppe der Kraftwagenteilehersteller und der Gesamtheit der Zulieferer. Die Kraftwagenteileproduzenten sind zwar ein Teil der Zulieferer, aber eben nur ein Teil, und zwar der Teil, der statistisch als Herstellung spezieller Fahrzeugteile (und speziellem Fahrzeugzubehörs) klassifiziert ist und innerhalb der Industriegruppe WZ 29 (Kraftwagen und deren Teile) quantitativ erfasst wird. Bei der Abgrenzung des Begriffs Zulieferer kommen dann vor allem noch Lieferanten von Materialien und Komponenten aus den Metallindustrien, aus dem Bereich der Elektrotechnik und der IKT-Erzeugnisse, aus dem Maschinenbau sowie aus den Industriegruppen Gummi- und Kunststoffwaren, Chemie, Textilien und Glaswaren hinzu. Alle diese letztgenannten Herstellergruppen machen einen erheblichen Teil der Zulieferer bzw. der Zulieferungen aus, zählen aber nicht zur Gruppe der Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie (WZ 29.3).

Vom gesamten Umsatz der deutschen Automobilindustrie entfallen 78,2% auf den Kraftwagenbau, 19,4% auf den Teile- und Zubehörbereich und 2,4% auf die Fertigung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger (2013). Im hier abgegrenzten Beobachtungszeitraum von 2005 bis 2013 ist dabei der Umsatz des Kraftwagensegments mit 3,3% pro Jahr überdurchschnittlich und der der Teileherstellung mit 1,9% deutlich langsamer gewachsen als die Automobilindustrie insgesamt (2,9%). In der Entwicklung der Lohn- und Gehaltssumme waren dagegen die Unterschiede wesentlich kleiner (3,4 zu 2,8%), und bei der Zunahme der Beschäftigtenzahl lag man mit jährlich +0,1% im Kraftwagenbau und im Teilebereich auf einem gleich niedrigen Niveau (vgl. Tab. 3).

Erhebliche Unterschiede zeigen sich allerdings bei den spezifischen Größen. So liegt der Umsatz pro Beschäftigten im Kraftwagenbau (653 200 Euro) beim 2,7-fachen des Vergleichswerts der Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie (240 900 Euro; vgl. Tab. 3). Dies bedeutet umgekehrt, dass 2013 im Kraftwagenbau für die Erzielung einer Umsatzmil-

lion 1,5 Beschäftigte eingesetzt worden sind, während im Bereich der Teile- und Zubehörfertigung dazu 4,2 Mitarbeiter erforderlich waren.¹⁰ Diesen beiden Teilbereichen der Automobilindustrie liegen also völlig unterschiedliche Produktionsfunktionen zugrunde. Die Beschäftigungseffekte der Umsatzentwicklung sind dabei im Teilesegment erheblich größer als in dem auf die besonders durchrationalisierte Endfertigung konzentrierten Kraftwagenbau.

Dementsprechend spielen die Lohnkosten im Bereich der Teileindustrie eine wesentlich größere Rolle als im Kraftwagenbau: Macht die Lohnquote, also die Relation der Entgeltsumme zum Umsatz, im Kraftwagenbereich nur 10,2% aus, so liegt sie in der Teile- und Zubehörindustrie mit 20,6% mehr als doppelt so hoch (2013).¹¹ Dabei ist das Lohnniveau im Teilesegment mit jährlich 49 710 Euro pro Beschäftigten bzw. 33,57 Euro pro Beschäftigtenstunde wesentlich niedriger als im Bereich der Kraftwagenfertigung, für den die Vergleichszahlen 66 710 Euro pro Jahr und Mitarbeiter bzw. 46,34 Euro pro Stunde betragen.¹² Noch deutlich niedriger liegen die Lohnkosten im Segment der Karosserie-, Aufbauten- und Anhängerfertigung, dem mit Abstand kleinsten Teilbereich der Automobilindustrie (vgl. Tab. 3). Letzterer ist allerdings mit 1 559 Stunden pro Beschäftigten im Jahr 2013 durch eine im Vergleich zum Kraftwagenbau (1 440 Stunden) und zur Teileindustrie (1 481 Stunden) besonders hohe spezifische Arbeitszeit gekennzeichnet (Industrie insgesamt: 1 537 Stunden).

Unterschiedliche Produktionsfunktionen in den Fachzweigen

Wie die unterschiedlichen Größenordnungen der Lohnquote in den drei Teilbereichen bereits andeuten, ist die Automobilindustrie auch durch eine beachtliche Ungleichverteilung in den Wertschöpfungsstrukturen gekennzeichnet: Während sich für den Kraftwagenbau im Jahr 2012 aus der amtlichen Kostenstrukturstatistik eine Wertschöpfungsquote von nur 18,7% errechnet, kommt der Bereich der Herstellung von Kraftwagenteilen und -zubehör auf 26,7% (vgl. Tab. 2). Damit liegt die Teileindustrie dicht beim gesamtdindustriellen Durchschnitt von 26,6%, während vor allem die Fahrzeugproduzenten mit ihrer relativ geringen Fertigungstiefe dafür zuständig sind, dass der Mittelwert für die Automobilindustrie (20,3%) weit unter dem Durchschnittsniveau der Wertschöpfungsquote für die Industrie insgesamt einzuordnen ist.

¹⁰ Die genauen Vergleichszahlen für 2013 lauten: 1,531 Personen pro 1 Mill. Umsatz im Kraftwagenbau und 4,152 Personen in der Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie.

¹¹ Die Vergleichszahlen für die Gesamtindustrie lauten 15,1% und für die Automobilindustrie insgesamt 12,3%.

¹² Die Vergleichszahlen für die Gesamtindustrie lauten 46 770 Euro jährlich pro Beschäftigten bzw. 30,43 Euro pro Stunde (Automobilindustrie insgesamt: 58 980 Euro jährlich pro Beschäftigten bzw. 40,38 Euro pro Stunde).

Mit anderen Worten: Im Kraftwagenbau ist die vom Fachzweig selbst bewerkstelligte Produktionsleistung im Vergleich zum Brutto-Output (Umsatz, Bruttoproduktionswert) ungewöhnlich klein, während dementsprechend der Bezug an eingesetzten Vorleistungsprodukten (Materialverbrauch, Einsatz von Handelsware und Lohnarbeiten) im Verhältnis zum Bruttoproduktionswert (Vorleistungsquote I) mit 71,0% weit über dem industriellen Durchschnitt von 60,5% liegt (vgl. Tab. 2).¹³ Hieraus wird deutlich, dass dem Kraftwagenbau bei der eigentlichen sektorinternen Produktionsleistung, der Bruttowertschöpfung, bei weitem nicht der herausragende Stellenwert zukommt, der für ihn bei den Bruttogrößen Umsatz und Bruttoproduktionswert gemessen wird.¹⁴ Nur die Nahrungs- und Futtermittelindustrie und der Sektor Metallerzeugung und -bearbeitung haben mit 17,1 bzw. 17,2% eine noch niedrigere Wertschöpfungsquote als der Kraftwagenbau (18,7%). Dagegen weisen die typischen Investitionsgüterbranchen Maschinen mit 32,1%, Elektrotechnik mit 32,4%, Elektronik, EDV und Optik mit 33,0% sowie die Metallwarenbranche mit 35,5% wesentlich höhere Wertschöpfungsquoten aus, schneiden also im Ranking der Industriegruppen bei einer Nettobetrachtung »günstiger« ab als in der Reihenfolge des in Bruttobetrachtung ermittelten Outputs.

So kommt beispielsweise der Maschinenbau nach der Kostenstrukturstatistik 2012 bei einem Anteil am gesamtindustriellen Bruttoproduktionswert der Unternehmen von 12,6% in der Bruttowertschöpfung auf einen Strukturanteil von 15,1%. Dagegen war der Kraftwagenbau zwar am gesamten Output des Verarbeitenden Gewerbes mit 16,1% beteiligt, kam aber in der industriellen Wertschöpfung nur auf ein Gewicht von 11,4% (vgl. Tab. 2). Die Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie war mit 3,9% und die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger mit 0,4% beteiligt (Automobilindustrie insgesamt: 15,7%).

Dieser Struktureffekt spiegelt sich auch im Beschäftigungsvolumen der Unternehmen wider: Während hier nach den Daten der Kostenstrukturstatistik der Maschinenbau mit einem Anteil an der gesamtindustriellen Belegschaft von 16,3% klar die Nummer 1 im Ranking der deutschen Industriebranchen bildet, kommt der Kraftwagenbau lediglich auf 8,1%, der Bereich der Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie auf 4,4% und die Herstellung von Karosserien,

Aufbauten und Anhänger auf 0,6% (Automobilindustrie insgesamt: 13,1).¹⁵

Andererseits bedeuten hohe Vorleistungsbezüge große Absatz- und Beschäftigungspotenziale für andere Industriegruppen und sonstige Wirtschaftsbereiche. Die Automobilindustrie und insbesondere der Kraftwagenbau bilden also bedeutsame Kunden für viele Zulieferindustrien und sonstige Wirtschaftsbranchen. Von daher gesehen ist das große Umsatzvolumen der Automobilindustrie in volkswirtschaftlicher Sicht natürlich ein Wirtschaftsfaktor von besonderem Gewicht und ein Stimulus von erheblicher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

Starker Einfluss des Außenhandels

Grundlage der hervorragenden Position der Automobilindustrie im Rahmen des deutschen Branchenportfolios ist dabei die ungewöhnlich hohe Exportintensität der deutschen Kraftwagenbauer: Während die am Umsatz gemessene Exportquote im Durchschnitt der Gesamtindustrie 2013 bei 47,7% lag, machte sie in der Automobilindustrie 64,9% aus. Dabei liegt das Schwergewicht auf den Ländern außerhalb des Euroraums: Nahezu drei Viertel (74,7%) vom gesamten Auslandsumsatz bzw. fast die Hälfte (48,5%) des Gesamtumsatzes der deutschen Automobilindustrie wurden 2013 in den Nicht-Euroraum geliefert. Von 2005 bis 2013 konnte dieses Umsatzsegment insgesamt um 78,5% bzw. pro Jahr um 7,5% ausgeweitet werden.

Die Gründe für diese exorbitante Marktausweitung sind zum einen in der Konzentration auf hochwertige und weniger preissensible Fahrzeuge zu sehen. Dies gilt nicht nur für das sogenannte Pkw-Premiumsegment, sondern auch für die oberen Qualitätskategorien innerhalb der anderen Fahrzeugklassen. Hinzu kam, dass sich durch die Globalisierung und die dynamischen Wachstumsprozesse in großen Schwellenländern das Weltmarktvolumen für derartige Fahrzeugkategorien in den letzten zwei Jahrzehnten erheblich ausgeweitet hat, so dass die genannte Spezialisierung auf stark wachsende Märkte traf.

Dagegen hat sich das Geschäftsvolumen der deutschen Automobilindustrie in den Euroländern außerhalb Deutschlands im genannten Zeitraum recht ungünstig entwickelt: Hier lag das Umsatzniveau 2013 noch um 14,5% unter dem Stand von 2005, was einer mittleren jährlichen Schrumpfrate von 1,9% entspricht. Dabei schlugen vor allem die negativen Effekte der krisenhaften Wirtschaftslage in den letzten Jahren

¹³ Definitorisch liegen zwischen dem Bruttoproduktionswert und der Bruttowertschöpfung neben dem Materialverbrauch, dem Einsatz von Handelsware und den vergebenen Lohnarbeiten (Vorleistungen I) noch die sogenannten sonstigen Vorleistungen (z.B. industrielle und handwerkliche Dienstleistungen, Mieten und Pachten, Kosten für Leiharbeiter und sonstige Kosten wie Werbe- und Reisekosten, Transportkosten und Porti, Versicherungs- und Beratungskosten, Bankspesen, Beiträge usw.).

¹⁴ Zu betonen ist an dieser Stelle nochmals, dass diese Wertschöpfungs- und Vorleistungsangaben aus der Kostenstrukturstatistik wegen unterschiedlicher definitorischer Abgrenzungen nicht unmittelbar mit den in Tabelle 1 und 3 wiedergegebenen Zahlen aus der laufenden Industrieberichterstattung vergleichbar sind.

¹⁵ Nach den Daten der laufenden Industrieberichterstattung (Fachserie 4.1.1) liegt der Anteil der Beschäftigten in den Betrieben des Kraftwagenbaus 2013 bei 8,3% des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt, der Strukturanteil der Teile- und Zubehörindustrie macht 5,5% und der der Karosserie-, Aufbauten und Anhängerhersteller 0,6% aus. Damit kommt die Automobilindustrie insgesamt auf 14,4% (Maschinenbau: 17,5%).

mit – 16,6% (2012) und – 5,4% (2013) beim Kraftwagenexport aus Deutschland in diesen Raum stark zu Buche. Insgesamt machen die Lieferungen in die anderen Europartnervländer nur noch rund ein Sechstel (16,4%) des Gesamtumsatzes der deutschen Automobilindustrie aus (2013).

Stark geschrumpft ist allerdings auch der Anteil des Inlandsgeschäfts der deutschen Automobilindustrie. Betrug die Inlandsquote, also der Inlandumsatz in Prozent des Gesamtumsatzes, hier 2005 noch 41,6%, so waren es 2013 nur wenig mehr als ein Drittel (35,1%). Dabei waren die nominalen Veränderungsraten mit – 0,4% (2012) bzw. – 0,9% (2013) auch in Deutschland negativ, wenn auch in weit geringerem Ausmaß als im Schnitt der Europartnervländer. Im Vergleich mit der Gesamtindustrie entwickelte sich im Zeitraum von 2005 bis 2013 das Inlandsgeschäft der deutschen Automobilindustrie nur unterproportional (0,8% gegen 1,4% pro Jahr; vgl. Tab. 1).

Insgesamt gesehen handelt es sich beim Automobilgeschäft in Westeuropa ebenso wie in Nordamerika um einen mengenmäßig weitgehend gesättigten Markt, der Nachfrageimpulse im Wesentlichen nur noch aus dem Ersatzbedarf und aus der Qualitätskomponente zieht. Die Fahrzeugbestände werden hier, wenn überhaupt, nur noch geringfügig zunehmen, zumal in den hochmotorisierten Ländern überlastete Infrastrukturen und am Umweltschutz sowie an den Nutzungskosten orientierte ideologische Einstellungen in Richtung Konsumverzicht wirksam sind. Umso wichtiger werden für den Kraftwagenabsatz innovative technologische Konzepte wie alternative Antriebe, Fahrzeugvernetzung und hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme sowie immer wirksamere Sicherheits- und Komfortelemente sein. Diese Neuerungen dürften zwar noch für längere Zeit ein hohes Nachfragepotenzial sicherstellen, größere Wachstumsschübe für das Geschäftsvolumen in den hochmotorisierten Regionen werden sich aber voraussichtlich daraus nicht mehr bzw. nur noch aus Marktanteilsgewinnen ergeben.

Völlig anders sind dagegen die Perspektiven in den großen und schnell wachsenden Schwellenländern. Hier steht noch ein länger andauernder Motorisierungsprozess bevor, der die Basis für weiteres Marktwachstum bildet.

Export und Import entwickeln sich regional differenziert

In Tabelle 4 ist die Regionalstruktur des deutschen Außenhandels mit Kraftwagen und Kraftwagenteilen für 2013 zusammengestellt. Dem Ausfuhrvolumen von 190,4 Mrd. Euro stehen Importe von 80,9 Mrd. Euro gegenüber, so dass sich ein positiver Außenhandelssaldo (Nettoexport) von 109,5 Mrd. Euro ergibt. Dabei ist das westliche Europa die mit Abstand größte Zielregion für die deutsche Automobil- und Automobilteileausfuhr: 50,5% der Gesamtexporte werden in diesen Raum geliefert (2013). Davon geht allerdings nur etwas mehr als die Hälfte (51,5%) in den Euroraum; der Rest verteilt sich auf die anderen EU-Länder (41,0%) und auf die übrigen Länder des westlichen Europas (7,5%). Auf den Euroraum entfallen damit 26,0% des automobilen Gesamtexports aus Deutschland, auf die übrigen EU-Länder kommen 20,7% (2013). Innerhalb der europäischen Länder sind Großbritannien (mit 10,9%), Frankreich (mit 6,6%) und Italien (mit 3,8%) die größten Abnehmer.

Tab. 4
Regionale Struktur des deutschen Außenhandels mit Produkten der Automobilindustrie 2013

Region/Land	Export	Import	Nettoexport ^{f)}	Anteil des Exports	Anteil des Imports
	Mrd. Euro	Mrd. Euro	Mrd. Euro	%	%
Europäische Union	88,9	66,0	22,9	46,7	81,6
davon					
Euroraum	49,5	38,3	11,2	26,0	47,4
Sonstige EU-Länder	39,4	27,7	11,7	20,7	34,2
Sonst. Westeuropa	7,2	1,0	6,2	3,8	1,3
GUS-Raum ^{a)}	10,0	0,3	9,7	5,3	0,4
dar. Russland	7,6	0,1	7,5	4,0	0,1
Naher Osten	10,0	1,5	8,5	5,2	1,8
dar. Türkei	5,3	1,4	3,9	2,8	1,8
Arab. Halbinsel ^{b)}	3,7	0,0	3,7	2,0	0,0
Mittlerer Osten	0,9	0,3	0,6	0,5	0,5
dar. Indien	0,6	0,3	0,3	0,3	0,4
Ferner Osten	30,7	4,3	26,4	16,1	5,3
dar. China	18,0	0,9	17,1	9,5	1,2
JKT-Gruppe ^{c)}	9,7	3,1	6,6	5,1	3,9
ASEAN ^{d)}	2,3	0,2	2,1	1,2	0,3
Nordamerika	28,9	4,4	24,5	15,2	5,4
dar. USA	26,3	4,3	22,0	13,8	5,4
Lateinamerika	5,8	1,9	3,9	3,1	2,3
Afrika	5,3	1,2	4,1	2,8	1,5
dar. Nordafrika ^{e)}	1,7	0,5	1,2	0,9	0,7
Südafrika	2,8	0,6	2,2	1,5	0,8
Ozeanien	2,7	0,0	2,7	1,4	0,0
dar. Australien	2,4	0,0	2,4	1,3	0,0
Alle Länder	190,4	80,9	109,5	100,0	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Datenbank Außenhandelsstatistik.

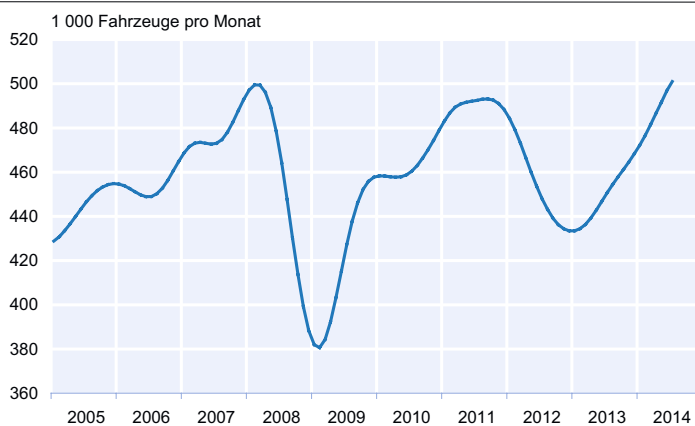
Neben Europa gibt es für das Exportvolumen der deutschen Automobilindustrie noch zwei weitere Schwerpunktregionen, nämlich Ostasien (mit China, Japan und Korea) und Nordamerika (mit den USA). Dabei macht der Ferne Osten 16,1% vom gesamten deutschen Exportwert aus, und Nordamerika kommt auf 15,2% (vgl. Tab. 4). Den bedeutendsten Einzelmarkt bilden dabei die USA mit 13,8% vor China mit 9,5% und Japan mit 2,8%. Mit deutlichem Abstand folgen nach den drei wichtigsten Regionen der GUS-Raum mit 5,3% und der Nahe Osten mit 5,2%. Innerhalb der GUS war 2013 Russland mit 4,0% vom automobilen Gesamtexport Deutschlands der größte Kunde, im Nahen Osten trifft dies auf die Türkei (2,8%) zu. Die restlichen deutschen Automobilexporte sind relativ breit über die Welt verteilt.

Die Einfuhr von Erzeugnissen der Automobilindustrie ist sehr viel stärker als der Export auf die Länder des westlichen Europas konzentriert: 82,9% bestehen aus Lieferungen aus diesem Raum. Lediglich aus den USA (5,4% der Gesamtimporte) und aus dem Fernen Osten (5,3%) stammen weitere größere Lieferkontingente, wobei die ostasiatischen mit 2,5% aus Japan und mit jeweils 1,2% aus China und aus Korea bezogen werden. Hinzu kommen noch beachtliche Importe aus Mexiko (1,9%), der Türkei (1,8%) und Südafrika (0,8%).

Die unterschiedliche regionale Verteilung der Aus- und der Einfuhrströme bewirken eine bemerkenswerte Struktur beim Nettoexport: So ist der Außenhandelsüberschuss mit Erzeugnissen der Automobilindustrie in Bezug auf die EU-Partnerländer – trotz des hohen Ausfuhrvolumens von 88,9 Mrd. Euro – relativ gering, da hier auch die Bezüge von Fahrzeugen und Kraftwagenteilen mit 66,0 Mrd. Euro ebenfalls ein großes Ausmaß erreicht haben. Der daraus berechnete Exportüberschuss mit den anderen EU-Ländern ist sogar mit 22,9 Mrd. Euro noch kleiner als der mit dem Fernen Osten oder mit Nordamerika, also mit Regionen mit wesentlich kleineren Exportliefervolumina als nach Westeuropa.

Trotz des starken Wachstums des Auslandumsatzes in den Ländern außerhalb des Euroraumes im Zeitraum von 2005 bis 2013 ist der Gesamtumsatz und der Produktionswert der deutschen Automobilindustrie in diesem Zeitraum mit einem nominalen Plus von 2,9% pro Jahr (vgl. Tab. 1) nur relativ moderat gewachsen. Wie bereits ausgeführt, lag der durchschnittliche Umsatzanstiege in realer Betrachtung im genannten Zeitraum sogar nur bei 2,1%, und mit der gleichen mittleren Rate hat sich das amtlichen Produktionsindex gemessene Produktionsvolu-

Abb. 1
Pkw-Produktion in Deutschland



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

men entwickelt.¹⁶ Ein stärkeres Wachstum verhinderten der verhaltene Inlandsmarkt und die schwache Konjunktur im Euroraum.

Pkw-Marktwachstum stimuliert vom Export, ...

Noch deutlicher kommt die Wachstumsbremse der inländischen Automobilproduktion bei einer Mengenbetrachtung des Leitprodukts der Branche, der in Stückzahlen gemessenen Pkw-Produktion, zum Ausdruck (vgl. Abb. 1). So wurden im Jahr 2005 in Deutschland 5,31 Mill. Personenkraftwagen gefertigt. 2013 waren es mit 5,44 Millionen insgesamt nur 2,5% mehr. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 0,3%. Die beiden Spitzenjahre waren in diesem Zeitraum 2007 (5,61 Mill. Fahrzeuge) und 2011 (5,59 Millionen).

2012 ging die inländische Pkw-Produktion mit einem Minus von 3,7% wieder spürbar zurück, erholte sich zwar ab Frühjahr 2013 deutlich, kam aber im Jahresdurchschnitt nicht über ein dezentes Plus von 1,0% hinaus. Allerdings führte die Fortsetzung dieser kräftigen Aufwärtsbewegung im ersten Halbjahr 2014 zu einer spektakulären Wachstumsrate von 6,3%, und im Juli dieses Jahres ging es nochmals deutlich nach oben. Im Jahresdurchschnitt 2014 dürfte dies auf eine Wachstumsrate hinauslaufen, die in einer Größenordnung von 6% anzusiedeln ist. Dies würde mit 5,77 Mill. Personenkraftwagen ein neues Produktionsmaximum in Deutschland bilden. Allerdings wären das auch nur 2,9% mehr als beim vorausgegangenen Höchststand von 2007. Die mittlere jährliche Wachstumsrate von 2005 bis 2014 würde in diesem Fall bei 0,9% liegen. In mittelfristiger Betrachtung zeigt also die Pkw-Produktion in Deutschland zwar einen leichten, aber eben nur einen leichten Aufwärts-

¹⁶ Die aus den Monatsindices aggregierte mittlere Veränderungsrate des realen Produktionsvolumens der Automobilindustrie lag im Zeitraum von 2005 bis 2013 ebenfalls bei 2,1%.

Tab. 5
Pkw-Produktion und Pkw-Marktkomponenten der deutschen Automobilindustrie

Kenngröße (Variable)	Messeinheit	Variable in angegebener Messeinheit		Veränderungsrate 2005–2013 (in %)	
		2005	2013	insgesamt	pro Jahr ^{b)}
Produktion Inland	1 000	5 308	5 440	2,5	0,3
Export	1 000	3 753	4 198	11,8	1,4
Exportquote	%	70,7	77,2	9,1	1,1
Neuzulassungen	1 000	3 342	2 952	- 11,7	- 1,5
davon					
aus Inlandsproduktion	1 000	1 612	1 267	- 21,4	- 3,0
Import deutscher Hersteller	1 000	538	615	14,3	1,7
Import ausländischer Marken	1 000	1 192	1 070	- 10,3	- 1,3
Importquote	%	51,8	57,1	10,2	1,2
...davon					
deutsche Hersteller	%	16,1	20,8	29,4	3,3
ausländ. Marken	%	35,7	36,2	1,6	0,2
Auslandsproduktion deutscher Hersteller	1 000	4 274	8 642	102,2	9,2
Weltproduktion deutscher Hersteller	1 000	9 582	14 082	47,0	4,9
Anteil Auslandsprod. deutscher Hersteller ^{a)}	%	44,6	61,4	37,6	4,1

^{a)} Anteil der Auslandsproduktion an der Weltproduktion deutscher Hersteller. – ^{b)} Durchschnittliche jährliche Veränderungsrate.

Quelle: VDA-Statistik.

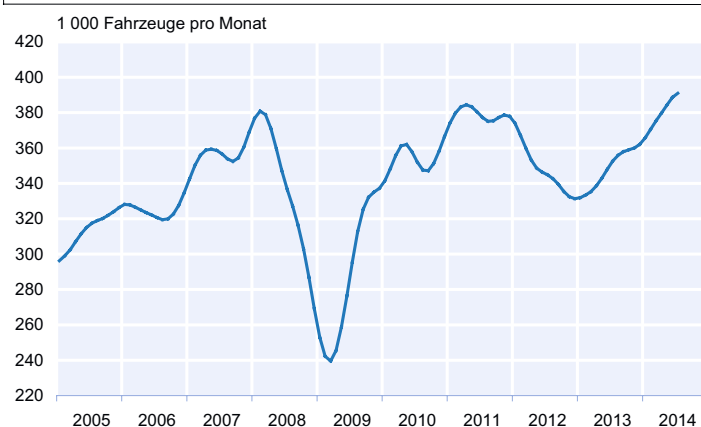
trend (vgl. Abb. 1). Ein dynamischer Wachstumsprozess sieht anders aus.

Wie bei den Umsatzbetrachtungen bereits ausgeführt, bildete die Auslandsnachfrage insgesamt die expansive Komponente des Kraftwagenabsatzes aus deutscher Fertigung (vgl. Tab. 5). Hier hat sich das Niveau immerhin von 3,75 Mill. Pkw im Jahr 2005 auf 4,20 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2013 erhöht, was einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,4% bzw. einem Zuwachs um insgesamt 11,8% entspricht. Die Exportquote ist dabei im Verlauf des Beobachtungszeitraums von 70,7% (2005) auf 77,2% (2013) angestiegen, so dass inzwischen drei von vier in Deutschland gefertigten Personenkraftwagen im Ausland abgesetzt werden.

Auch beim Pkw-Export kam es im Verlauf des Jahres 2013 zu einem kräftigen konjunkturellen Aufschwung, der sich im Jahr 2014 nahtlos fortsetzte (vgl. Abb. 2). So ergab sich im ersten Halbjahr dieses Jahres ein Exportzuwachs bei Personenkraftwagen von 6,9% gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum, und im August war auch hier nochmals eine Verstärkung des Expansionsvorgangs zu erkennen. Die Exporterwartungen im ifo Konjunkturtest deuten jedoch an, dass die diesbezügliche Dynamik in den nächsten Monaten etwas nachlassen dürfte. Im Jahresdurchschnitt 2014 ist darum damit zu rech-

nen, dass ein Exportplus von 6,5% realisiert werden könnte. Das wäre mit 4,47 Mill. Einheiten ein neues Exportmaximum, würde aber für den Zeitraum von 2005 bis 2014 auch nicht mehr als eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 2,0% ergeben. Bemerkenswert an dieser Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 ist allerdings, dass die Expansion – außer von den Lieferungen nach Ostasien (China, Japan, Taiwan) – vor allem durch eine Ausweitung der Pkw-Ausfuhr in den europäischen Raum getragen wurde, woran das südliche Europa und die Beitrittsländer besonders stark angezogen haben. Ein deutlicher Rückgang war dabei nur in den Niederlanden und Belgien sowie in der Türkei, in Russland, in Südafrika, in Kanada und in Australien zu registrieren.

Abb. 2
Pkw-Export aus Deutschland



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

... aber gebremst vom schwachen Inlandsmarkt, ...

Als hemmende Größe für die Entwicklung der deutschen Pkw-Produktion ist im genannten Zeitraum vor allem auch der insgesamt deutlich kontraktive Inlandsmarkt zu sehen. So gingen die Pkw-Neuzulassungen von 2005 bis 2013 um insgesamt 11,7% zurück, was pro Jahr einem durchschnittlichen Schrumpfen um 1,5% entspricht (vgl. Tab. 5). Wurden 2005 noch 3,34 Mill. Personenkraftwagen neu in Verkehr gebracht, so waren das 2013 nicht mehr als 2,95 Millionen. Die mittelfristige Entwicklung wurde dabei von den Effekten einer staatlichen Marktintervention überlagert, nämlich der sogenannten Abwrackprämie, die als Reaktion auf die von den Finanzmarkturbulenzen ausgelösten Rezessionstendenzen eingeführt wurde. Das führte 2009 zu einem Anstieg der Pkw-Zulassungen auf 3,81 Mill. Einheiten (+23,2%) und hatte 2010 einen entsprechenden Einbruch von 23,4% (auf 2,92 Mill. Fahrzeuge) zur Folge.

Nach der kurzfristigen Erholung von 2011 ging es dann 2012 konjunkturell weiter nach unten (vgl. Abb. 3). Die 2013 zu beobachtende Stabilisierung konnte nicht verhindern, dass im Durchschnitt des letzten Jahres nochmals ein Minus von 4,2% zu verzeichnen war. Auch hier setzte sich allerdings 2014 die bereits im Verlauf des Vorjahres zu beobachtende Aufwärtstendenz fort: In der ersten Hälfte dieses Jahres lag das Plus bei 2,4%. Nach zwei Jahren mit Minusraten bei den Pkw-Zulassungen ist darum für 2014 insgesamt wieder mit einem Plus zu rechnen, das voraussichtlich bei 2,5% liegen wird. Damit kämen die Neuzulassungen in Deutschland 2014 auf ein Niveau von 3,025 Millionen Personenkraftwagen.

Problematisch für die künftige Geschäftsentwicklung auf dem deutschen Pkw-Inlandsmarkt ist vor allem, dass die Signale vom mittelfristigen Trend inzwischen doch eine nicht mehr zu übersehende abwärts gerichtete Tendenz anzeigen

(vgl. Abb. 3). Die noch bis Mitte des letzten Jahrzehnts allgemein angenommene Richtgröße für ein mittleres Zulassungsniveau von deutlich über 3 Mill. Einheiten pro Jahr scheint damit endgültig der Vergangenheit anzugehören.

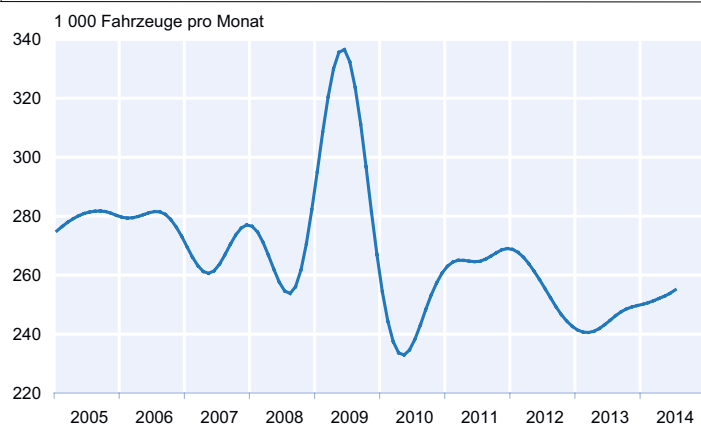
... wobei die Importe deutscher Hersteller am besten laufen ...

Von den inländischen Pkw-Zulassungen wird jedoch nur ein Teil aus der Inlandsproduktion bedient. 2013 betrug dieser Anteil 42,9%, 2005 waren es noch 48,2%. Mehr als die Hälfte der Zulassungen entfällt also inzwischen auf importierte Fahrzeuge, wobei die Importquote im Verlauf des Beobachtungszeitraums von 51,8% (2005) auf 57,1% (2013) gestiegen ist: Während die Zulassungen insgesamt um 1,5% pro Jahr schrumpften, gingen die der Importfahrzeuge nur um 0,3% zurück (vgl. Tab. 5). Dagegen verminderte sich die Zahl der Zulassungen aus der Inlandsproduktion um nicht weniger als 21,4% bzw. um 3,0% per annum. Die Importintensivierung im Pkw-Bereich hat also eine erhebliche Auswirkung auf das Absatzvolumen der Inlandsfabrikate. Der Inlandsabsatz aus der Inlandsproduktion schrumpfte damit immerhin von 1,61 Mill. Einheiten (2005) auf 1,27 Mill. Stück (2013).¹⁷

Bei den Importfabrikaten ist aber wiederum zu unterscheiden zwischen den Zulassungen von Fahrzeugen ausländischer Marken und den Importen deutscher Hersteller¹⁸ aus ihren ausländischen Kapazitäten. Diesbezüglich ist festzustellen, dass die Pkw ausländischer Produzenten sich im genannten Beobachtungszeitraum in etwa im Gleichklang mit den Gesamtzulassungen entwickelten: Die durchschnittliche jährliche Veränderungsrate war hier zwischen den Jahren 2005 und 2013 mit – 1,3% nur geringfügig günstiger als die – 1,5%, die für die Zulassungen insgesamt ermittelt wurden. Dieser Unterschied reichte allerdings aus, um den Anteil der ausländischen Fabrikate ausländischer Hersteller etwas ansteigen zu lassen, nämlich von 35,7% (2005) auf 36,2% (2013).

Einen sehr viel stärkeren Strukturanteilsgeinn verzeichneten auf dem deutschen Pkw-Markt aber die Lieferungen deutscher Hersteller aus ihren ausländischen Produktionsstätten: Ihre Stückzahl erhöhte sich im Betrachtungszeitraum – trotz deutlich sinkender Gesamtzulassungen – insgesamt um

Abb. 3
Pkw-Zulassungen in Deutschland



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

¹⁷ Bedauerlicherweise werden die entsprechend differenzierten Monatsdaten seit Anfang dieses Jahres in der Datenquelle nicht mehr ausgewiesen, so dass ein solides Fundament für eine prognostische Aussage hierzu nicht mehr gegeben ist.

¹⁸ Opel und Ford Deutschland gelten in dieser Zusammenstellung als deutsche Hersteller bzw. Marken. Dagegen sind Seat und Skoda unter ausländischen Marken erfasst.

14,3% bzw. um 1,7% pro Jahr. Damit stieg ihr Anteil am gesamten Pkw-Neuwagenmarkt von 16,0% (2005) auf 20,8% (2013) und erreicht zuletzt ein Niveau von 0,62 Mill. Fahrzeugen. Hieraus ergibt sich, dass nicht die einheimischen Hersteller auf dem deutschen Markt deutlich an Strukturanteilen verloren haben – ihr Anteil schrumpfte insgesamt nur wenig von 64,3% (2005) auf 63,8% (2013) –, sondern an Marktanteilen stückzahlenmäßig verloren haben vor allem die Fahrzeuge aus der Inlandsproduktion, also die von deutschen Herstellern in Deutschland gefertigten Personenkraftwagen, deren Anteil, wie bereits ausgeführt, von 49,2% (2005) auf 42,9% (2013) schrumpften. Die deutschen Hersteller selbst haben diese Lücke zum großen Teil durch Lieferungen aus ihren ausländischen Kapazitäten kompensiert, Anteile verloren hat dagegen der Standort Deutschland. Dies bietet einen ersten Eindruck davon, wie stark die Internationalisierung der Produktionssysteme und die damit verbundenen Standortbedingungen die Verteilung der Fertigungspotenziale beeinflussen.

... und sich ihre Auslandsproduktion besonders stürmisch entwickelt

Dieser Effekt wird noch wesentlich deutlicher, wenn man die Sichtweise von der Betrachtung des nationalen Marktes auf die globale Präsenz der in Deutschland ansässigen Pkw-Produzenten¹⁹ erweitert. Diese Pkw-Hersteller fertigten 2005 in Deutschland 5,31 Mill. Personenkraftwagen. Gleichzeitig wurden von diesen Unternehmen 4,27 Mill. Fahrzeuge im Ausland hergestellt. Die Weltproduktion der deutschen Automobilindustrie betrug 2005 also 9,58 Mill. Pkw, von denen 55,4% in Deutschland von den Montagebändern liefen (vgl. Tab. 5).

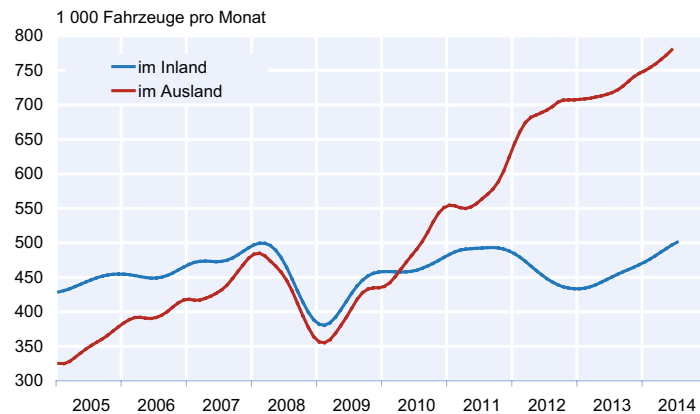
Bis zum Jahr 2013 ist die Weltproduktion der deutschen Hersteller um 47,0% auf 14,08 Mill. Einheiten angestiegen.²⁰ Davon erfolgte fast der gesamte Zuwachs im Ausland: Während in Deutschland 2013 mit 5,44 Millionen nur um 2,5% mehr Fahrzeuge als zu Beginn des Betrachtungszeitraums gefertigt wurden, hat sich die Produktionsmenge im Ausland mehr als verdoppelt (+ 102,2%), was einer jährlichen Durchschnittsrate von 9,2% entspricht. Mit 8,64 Mill. Fahrzeugen war die Auslandsfertigung 2013 mit 61,4% an der Weltproduktion der deutschen Pkw-Produzenten beteiligt. Dies ist eine markante Verschiebung der Gewichte zwischen den Standorten: Im Inland Quasistagnation, im Ausland dynamisches Wachstum.

¹⁹ Einbezogen sind hier Audi, BMW, Daimler, Ford-Werke, Opel, Porsche und Volkswagen.

²⁰ Hierbei sind allerdings Seat und Skoda unter Volkswagen miteinbezogen.

Abb. 4

Pkw-Produktion deutscher Hersteller im In- und Ausland



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

In Abbildung 4 sind diese beiden stark divergierenden Entwicklungen veranschaulicht.²¹ 2010 hatten die Inlands- und die Auslandsproduktion der deutschen Pkw-Produzenten noch in etwa die gleiche Größenordnung. Danach und insbesondere 2012 kam es zu der drastischen Verschiebung der Gewichte. Inzwischen werden nahezu zwei von drei Personenkraftwagen deutscher Provenienz im Ausland gefertigt. Dies hat natürlich sehr viel mit der unterschiedlichen Marktdynamik in den einzelnen regionalen Absatzgebieten und der Anpassung des Angebots an die jeweiligen Marktbedingungen zu tun. Es stellt sich aber die Frage, ob damit das gesamte Ausmaß dieser drastischen Verschiebung zu erklären ist. Sie ist durchaus im Zusammenhang mit der Diskussion um die Zukunftsfestigkeit des Standorts Deutschland zu sehen.

²¹ Die Graphik gibt die saisonbereinigten und geglätteten Monatszahlen wieder.