

Hild, Reinhard

Article

Nachtrag Sparprogramme der deutschen Autoindustrie: Kann die Schlüsselindustrie so ihre Position halten?

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Hild, Reinhard (2014) : Nachtrag Sparprogramme der deutschen Autoindustrie: Kann die Schlüsselindustrie so ihre Position halten?, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 67, Iss. 19, pp. 16-21

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/165491>

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.

Nachtrag: Sparprogramme der deutschen Autoindustrie: Kann die Schlüsselindustrie so ihre Position halten?

16

In Ergänzung zu den Beiträgen im ifo Schnelldienst 18/2014 geht Reinhard Hild in seinem Kommentar davon aus, dass es bisher keine Anzeichen dafür gibt, dass die global operierenden deutschen OEM ihre Position nicht halten können. Warnzeichen sieht er dagegen für den Automobilstandort Deutschland.



Reinhard Hild*

Rückläufige Weltmarktanteile der traditionellen Industrieländer ...

Deutschland ist einer der größten Automobilindustriestandorte der Welt: 2013 nahm es mit 5,44 Mill. Fahrzeugen die Position 4 im Ranking der Pkw-Herstellereinträge ein. Nur China, die USA und Japan produzierten mehr Einheiten dieser Fahrzeugkategorie (vgl. Tab. 1). Dahinter folgten Südkorea, Brasilien, Indien, Mexiko, Kanada und Russland. Deutschland ist damit das einzige westeuropäische Land unter den ersten zehn Ländern mit Pkw-Produktionskapazitäten. Spanien, Großbritannien und Frankreich sind danach auf den Plätzen 11, 12 und 13 positioniert.

Allerdings ist auch festzustellen, dass die Pkw-Produktion am Standort Deutschland im Zeitraum von 2005 bis 2013 kaum gewachsen ist: Die Zunahme von 5,35 Mill. auf 5,44 Mill. Einheiten ent-

spricht einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von nur 0,2%, während die Weltproduktion in dieser Spanne durchschnittlich um 3,6% pro Jahr angestiegen ist. Zwar ist damit der Standort Deutschland noch immer mit 7,5% an der Weltproduktion von Personenkraftwagen beteiligt, 2005 waren es jedoch noch 9,8%. Diese stark unterproportionale Entwicklung teilt der Standort Deutschland mit allen anderen Ländern aus der Gruppe der traditionellen Industrieländer. Innerhalb dieser Ländergruppe schnitt das inländische Angebot sogar noch relativ gut ab, denn in der EU 15 insgesamt (»alte EU-Länder«) schrumpfte die Pkw-Produktion in diesem Zeitraum sogar um jährlich 2,7%, in den USA war ein Minus von 0,8% pro Jahr zu verzeichnen, und in Japan kam es zu einem jährlichen Rückgang von 1,2% im Durchschnitt des genannten Zeitraums. Diese relativ gute Entwicklung im Rahmen der traditionellen Industrieländer deutet zunächst auf eine ordentliche Performance des Pkw-Produktionsstandorts Deutschland hin.

* Reinhard Hild war wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Branchenforschung des ifo Instituts.

Tab. 1
Regionale Struktur der Welt-Pkw-Produktion 2013

Land	Produktion (Mill. Fahrzeuge)	Anteil an der Weltproduktion (in %)	Veränderungsrate pro Jahr (in %)
	2013	2013	2005–2013
China	16,45	22,6	23,1
USA ^{a)}	10,79	14,9	- 0,8
Japan	8,19	11,3	- 1,2
Deutschland	5,44	7,5	0,2
Südkorea	4,12	5,7	2,6
Brasilien	3,51	4,8	5,0
Indien	3,14	4,3	12,0
Mexiko ^{a)}	2,91	4,0	7,7
Kanada ^{a)}	2,37	3,3	- 1,3
Russland	1,92	2,6	7,6
Sonstige Länder	13,82	19,0	0,5
insgesamt ^{a) b)}	72,67	100,0	3,6
dar. deutsche OEM im Ausland	8,64	11,9	9,3
insgesamt weltweit	14,08	19,4	4,9

^{a)} Einschließlich light commercial vehicles. – ^{b)} Summe der im Quellenmaterial aufgeführten Länder.

Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA), ASI vom August 2014; OICA-Datenbank.

... als Folge der hohen Dynamik in den Schwellenländern

Ein Blick auf das weltweite Geschehen relativiert diese Position jedoch deutlich. Denn der eigentliche Maßstab für die Standortqualität im globalen Wettbewerb ist der Weltmarkt insgesamt, und da ist die Quasi-Stagnation der Pkw-Produktion in Deutschland seit Mitte des letzten Jahrzehnts durchaus kein Stärkesignal. Denn die gesamte Weltproduktion von Personenkraftwagen ist von 2005 bis 2013 um rund ein Drittel ausgeweitet worden. An dieser Expansion hat der Standort Deutschland – mit einem Gesamtplus von nur 1,7% – praktisch nicht partizipiert. Vielmehr vollzog sich das Wachstum im genannten Zeitraum insbesondere in den großen Schwellenländern, allen voran China, aber auch die anderen BRIC-Länder sowie Mexiko spielten dabei eine bedeutsame Rolle (vgl. Tab. 1).

An dieser Stelle ist aber im Hinblick auf den Begriff »deutsche Automobilindustrie« klar zu differenzieren zwischen

- dem automobilen **Standort Deutschland**, also den in Deutschland installierten Fertigungskapazitäten für die Kraftwagenproduktion, und
- den in Deutschland ansässigen, aber weltweit operierenden und die Branche tragenden großen Fahrzeugproduzenten, also den **deutschen OEM**, wobei üblicherweise die US-Töchter Opel und Ford-Werke (Köln) mitgezählt werden.

Deutsche OEM wachsen im Ausland ...

Wenn man von dem erfolgreichen Agieren der deutschen Automobilindustrie auf dem Weltmarkt spricht, sind meistens die deutschen OEM – und in deren Gefolge die großen und die mittelständischen Kraftwagenteile- und -zubehörproduzenten sowie die wichtigen sonstigen Zulieferer deut-

scher Provenienz – gemeint. Ein Indikator für die Performance der deutschen Kraftwagenhersteller ist die Entwicklung der Pkw-Produktion deutscher OEM im Ausland. Wurden 2005 von deutschen Herstellern rund 4,2 Mill. Personenkraftwagen in deren ausländischen Kapazitäten gefertigt, so waren es 2013 mit 8,6 Mill. Einheiten bereits gut doppelt so viele. Das durchschnittliche jährliche Wachstum dieses Produktionsvolumens lag bei 9,3%, war also deutlich stärker als das des Weltmarkts insgesamt. 2013 machte allein die Auslandsproduktion deutscher OEM 11,9% vom Weltmarktvolumen (gemessen in Stück) aus (vgl. Tab. 1). 2005 waren es erst 7,7%.

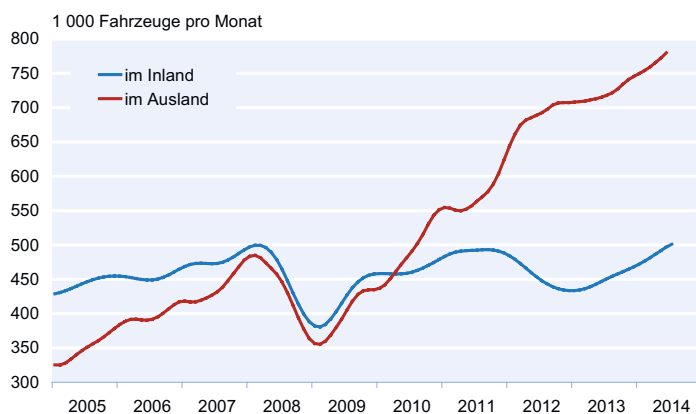
Rechnet man die deutsche Pkw-Inlandsproduktion und die Auslandsproduktion stückzahlenmäßig zusammen, so kommt man für 2013 auf eine Menge von 14,1 Mill. Einheiten. Das entspricht einem Weltmarktanteil von 19,4%. 2005 waren es mit 9,6 Millionen erst 17,5% von der gesamten Weltproduktion. Die Welt-Pkw-Produktion der deutschen OEM hat sich also von 2005 bis 2013 bei einer mittleren jährlichen Wachstumsrate von 4,9% deutlich stärker ausgeweitet als das Weltmarktvolumen insgesamt (3,6%). Dabei kommt das Wachstum der deutschen Automobilindustrie (OEM) – zumindest in der Stückzahlbetrachtung – fast ausschließlich aus der Fertigung an anderen Standorten als in Deutschland, während die Pkw-Produktion in Deutschland selbst – mengenmäßig – nahezu stagnierte.

Mit anderen Worten: Die Weltproduktion von Personenkraftwagen der deutschen Hersteller ist von 2005 bis 2013 überproportional gewachsen. Und, wie schon ausgeführt, war hierbei die deutsche Auslandsproduktion der dynamische Faktor, während der Standort Deutschland sozusagen als »Hockenbleiber« 2013 kaum mehr Fahrzeuge lieferte als zu Beginn des Betrachtungszeitraums (vgl. Abb. 1). Erst aus der Überlagerung der Stagnation in Deutschland mit den stürmisch expandierenden Produktionsmengen an den anderen Standorten ergaben sich die starke Position der deutschen Pkw-Produzenten auf dem Weltmarkt und die deutlich überproportionale Entwicklung in den letzten acht Jahren.

... und beliefern auch von dort den deutschen Markt

Einen weiteren Hinweis auf die kritische Position des Standorts Deutschland im Hinblick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit im Automobilbereich liefert die Veränderung der Marktanteile auf dem deutschen Inlandsmarkt: Von 2005 bis 2013 sind die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland

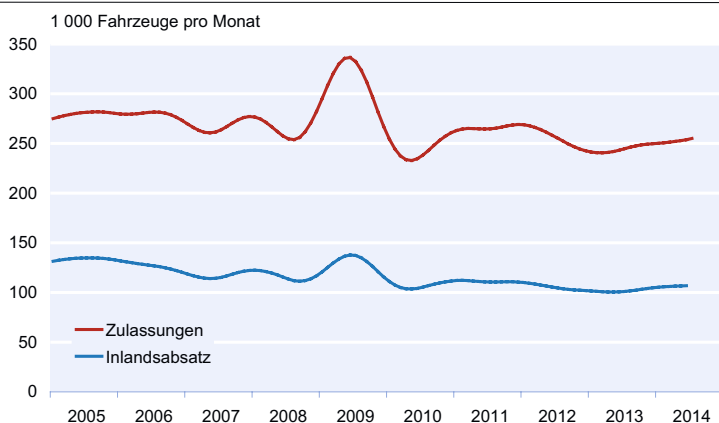
Abb. 1
Pkw-Produktion deutscher Hersteller im In- und Ausland



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

Abb. 2

Pkw-Zulassungen und Inlandsabsatz in Deutschland



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

insgesamt um 11,7% geschrumpft. Dabei sank die Zahl der Zulassungen von am Standort Deutschland hergestellten Fahrzeuge um 21,4%, während die Neuinbetriebnahmen von Pkw, die in den ausländischen Werken deutscher OEM hergestellt und dann nach Deutschland importiert wurden, um 14,3% zunahm (vgl. Hild 2014). Die dritte Lieferantenkategorie, die Anbieter ausländischer Marken, haben sich dabei um 10,3% verringert. Gewinner auf dem deutschen Markt waren die Importe von Fahrzeugen deutscher Hersteller: Ihr Anteil stieg von 16,1% (2005) auf 20,8% (2013). Im selben Zeitraum sank der Marktanteil von Inlandsfabrikaten in Deutschland von 48,2% auf 42,9%. Diese Tendenz spricht eine klare Sprache in Bezug auf die Wettbewerbsposition des Standorts Deutschland.

Automobilstandort Deutschland mit Vor- und (Kosten-)Nachteilen

Andererseits ist der Standort Deutschland durch eine sehr hohe Exportquote der Automobilproduktion gekennzeichnet: 2013 waren es im Pkw-Bereich 77,2%. Wie passen die Exporterfolge einerseits und die rückläufigen Marktanteile der Inlandsproduktion auf dem einheimischen Markt zusammen? Nun, der Standort Deutschland verfügt über einige Vor- und hat andererseits einige Nachteile.

Einen Vorteil bilden die traditionell hochentwickelten Industriestrukturen, insbesondere in den klassischen Marktsegmenten wie z.B. der Metall verarbeitenden, elektrotechnischen und chemischen Industrie. Das bedeutet, dass am Standort ein weitgehend vollständiges Angebot von hochwertigen Zulieferungen zur Verfügung steht, das Land

also quasi ein sehr geeignetes Cluster für den Kraftwagenbau bildet. Hohes Innovationspotenzial und eine qualifizierte FuE-Landschaft stehen im Zusammenhang damit. Hinzu kommen – das sollte man nicht unterschätzen – große Erfahrungen mit einem hier schon lange laufenden und weit fortgeschrittenen Motorisierungsprozess und mit dessen infrastrukturellen, organisatorischen und betrieblichen Anforderungen.

Andererseits hat der Standort Deutschland das Problem eines ungewöhnlich hohen Kostenniveaus. So ist nach einer Zusammenstellung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) Deutschland der Spitzenreiter beim internationalen Vergleich der Personalkosten in der Branche (vgl. Tab. 2). Nur

in Frankreich, Schweden und Belgien liegen die Vergleichskosten in einer ähnlichen Größenordnung wie hierzulande.

Anpassung durch Premium- und Qualitätsstrategie ...

Die deutschen OEM reagierten auf diesen Standortnachteil im globalen Wettbewerb durch eine Angebotsspezialisierung. Diese bestand aus einer Konzentration auf das Premiumsegment und – das sollte nicht übersehen werden – in Verbindung damit auch auf qualitativ hochwertige Fahrzeuge in den mittleren und unteren Produktkategorien, also sozusagen eine Spezialisierung auf die »High-end-Versionen« in den einzelnen Größenklassen. Das innovative Industriecluster kam dieser Strategie entgegen. Und im Zuge der fortschreitenden Globalisierung und der dynamischen Motorisierungsprozesse in den großen Schwellenländern eröff-

Tab. 2
Arbeitskosten^{a)} in der Automobilindustrie ausgewählter Länder

Land	Arbeitskosten pro Stunde (in Euro)		Veränderung im Zeitraum (in %)
	2005	2013	2005–2013
Deutschland	41,64	48,40	16,2
USA	27,69	25,63	– 7,4
Japan	28,67	29,96	4,5
Spanien	20,96	26,66	27,2
Großbritannien	27,74	24,54	– 11,5
Frankreich	35,28	46,73	32,5
Italien	23,75	29,71	25,1
Schweden	35,00	47,33	35,2
Tschechische Rep.	7,12	11,50	61,5
Slowakei	4,49	9,61	114,0
Polen	5,40	7,48	38,5

^{a)} Einschließlich Personalzusatzkosten.

Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA).

neten sich zusätzliche Marktpotenziale auch für hochpreisige Fahrzeuge, so dass diese Spezialisierungsstrategie auf insgesamt stark wachsende Märkte stieß und damit weltweit erfolgreich umgesetzt werden konnte

Davon profitierten vor allem die global aufgestellten deutschen OEM und in deren Gefolge auch die auslandsaktiven Zulieferer (Kraftwagenteile- und -zubehörhersteller und sonstige Zulieferer aus anderen Industriezweigen). Denn die Hersteller produzieren in erheblichem und wachsendem Ausmaß im Ausland nicht nur wegen der erforderlichen Anpassungen an die jeweils gegebenen administrativen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen (Marktnähe), sondern zum Teil auch wegen der mancherorts erheblichen niedrigeren Personalkosten. Mit den dadurch gegebenen Kosteneffekten konnten letztlich auch die Marktpositionen der deutschen Hersteller im Inland stabilisiert werden.

... nutzen dem Standort Deutschland vor allem indirekt

Dagegen profitiert der Standort Deutschland direkt von den Globalisierungsfortschritten der deutschen OEM nur wenig, nämlich nur in dem Ausmaß, in dem das Exportwachstum den Import von Fahrzeugen deutscher Hersteller aus deren ausländischen Kapazitäten übersteigt. Im Weltmaßstab gesehen, hat dabei die in Deutschland realisierte Pkw-Produktionsmenge, wie in Tabelle 1 dargestellt, deutlich an Gewicht verloren.

Andererseits lassen sich indirekt jedoch auch für den Standort Deutschland Vorteile aus der weltweit durchgezogenen Premium- und Qualitätsstrategie ableiten. Diese ergeben sich dadurch, dass die Inlands- und die Auslandskapazitäten nicht isoliert voneinander arbeiten, sondern in einem engen Leistungsverbund, der das ganze Cluster umfasst, miteinander verwoben sind. Insbesondere die FuE-Aktivitäten und die konzeptionellen Arbeiten sind zu einem großen Teil in Deutschland konzentriert. Und dies gilt auch für die symbiotische Verflechtung mit den Zulieferern und den Ausrüstern für die Fertigungsanlagen. Letztlich tragen die auf dem Weltmarkt erfolgreichen deutschen OEM erheblich zur Imagebildung des Standorts Deutschland und zur internationalen Wertschätzung deutscher Industrieprodukte bei.

Hinzu kommt, dass die produzierte Stückzahl nicht das alleinige Bewertungskriterium für die Produktionsleistung der Automobilindustrie ist, sondern dass mit dem spezifischen Wert der Erzeugnisse, also dem Wert pro Fahrzeug, eine weitere Komponente für die Erfassung der effektiven Produktionsleistung (Wertschöpfung) hinzukommt. Diese Komponente schlägt sich zum Beispiel im realen (preisbereinigten) Produktionswert pro in Deutschland gefertigten Pkw nieder. So ist der durchschnittliche Pkw-Stückwert von 2005

bis 2012 am Standort Deutschland um insgesamt 14,4% bzw. pro Jahr um 1,9% gestiegen. Das jährliche Wachstum des realen Pkw-Produktionswerts am Standort Deutschland betrug also im genannten Zeitraum durchaus respektable 2,0%, wobei 0,1 Prozentpunkte auf die Stückzahlzunahme (2005–2012) und 1,9 auf die Erhöhung des spezifischen Wertes entfielen.

Aus einer sehr niedrigen Wertschöpfungsquote ...

Es stellt sich die Frage, wie die Überlagerung der Marktcomponenten rückläufiger Inlandsabsatz, stagnierende Inlandsproduktion, stark expandierende Auslandsfertigung mit wachsenden Liefermengen auch zurück ins Stammland sowie die Steigerung der Wert- bzw. Qualitätskomponente sich auf die Ertragslage der Automobilindustrie im Hochlohnland Deutschland auswirkt. Die Ankündigungen von geplanten Programmen zur Kosteneinsparung lassen vermuten, dass die diesbezügliche Performance des deutschen Fahrzeugbaus als nicht sonderlich attraktiv bzw. als verbesserungsbedürftig eingestuft werden muss. Obwohl die deutschen OEM einen erheblichen und wachsenden Anteil ihrer Produktionsleistung im Ausland abwickeln und damit Personalkostenvorteile realisieren können, wird die Ertragskraft der Branche als durchaus problematisch eingestuft. Ein Hinweis darauf, dass dies nicht unbegründet ist, ergibt sich aus der Auswertung der neuesten amtlichen Kostenstrukturstatistik für das Jahr 2012.

Sie zeigt, dass der Vorleistungsanteil in der Automobilindustrie mit 79,7% ungewöhnlich hoch ist; der Teilbereich des Kraftwagenbaus kommt hier sogar auf 81,3% (vgl. Tab. 3). Allein 52,3 Prozentpunkte entfallen dabei auf den Verbrauch von Materialien (einschl. Energie), 15,8% Punkte allein auf den Einsatz von Handelsware (z.B. für Ersatzteile). Die hohe Vorleistungsquote bedeutet aber umgekehrt, dass die sektoreigene Wertschöpfung verhältnismäßig niedrig ausfällt: Mit 20,3% vom Bruttoproduktionswert liegt sie in der Automobilindustrie erheblich unter dem Mittelwert für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt (26,6%). Der Teilbereich des Kraftwagenbaus kommt sogar nur auf eine Wertschöpfungsquote von 18,7% (2012). Von allen deutschen Industriegruppen weist nur die Metallerzeugung und -bearbeitung (Eisen-, Stahl-, NE-Metallindustrie) einen noch geringeren Wertschöpfungsanteil am Wert der Bruttoproduktion auf.

... und einem sehr hohen Lohnkostenniveau

Eine niedrige Wertschöpfungsquote deutet im Grunde auch auf ein relativ niedriges Lohnkostenniveau hin. Genau das ist aber in der Automobilindustrie nicht der Fall. Vielmehr ist diese Branche durch einen ungewöhnlich hohen Entgeltstandard gekennzeichnet. So liegen die Personalkosten –

Tab. 3
Kostenstrukturelemente der deutschen Automobilindustrie im Vergleich zur Gesamtindustrie 2012

Kenngröße	Kraftwagenbau	Kfz-Teile, -Zubehör	Automobilindustrie insg.	Industrie insgesamt
	Mrd. Euro			
Bruttoproduktionswert	303,1	72,5	384,9	1878,0
Bruttowertschöpfung ^{a)}	56,8	19,4	78,2	499,6
Personalkosten ^{b)}	40,0	14,9	56,5	326,6
Ergebnis vor St. ^{c)}	4,1	1,8	6,1	53,9
	Anteil am Bruttoproduktionswert in %			
Vorleistungen ^{a)}	81,3	73,3	79,7	73,4
Bruttowertschöpfung ^{a)}	18,7	26,7	20,3	26,6
Personalkosten ^{b)}	13,2	20,5	14,7	17,4
Abschreibungen	2,7	2,9	2,7	2,4
Ergebnis vor St. ^{c)}	1,3	2,4	1,6	2,9
	Betrag pro Beschäftigten (1 000 Euro)			
Bruttoproduktionswert	613,1	267,6	480,5	307,5
Bruttowertschöpfung ^{a)}	114,8	71,5	97,7	81,8
Personalkosten ^{b)}	80,9	54,9	70,5	53,5

^{a)} Bruttoproduktionswert abzüglich Verbrauch an RHB-Stoffen (einschl. Energie), Einsatz von Handelsware, Kosten für Leiharbeit, Kosten für Lohnarbeiten, Mieten und Pachten sowie sonstige Kosten. – ^{b)} Entgelte, gesetzliche und sonstige Sozialkosten. – ^{c)} Bruttowertschöpfung abzüglich Personalkosten, Kostensteuern, Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturstatistik.

Entgelte plus gesetzliche und sonstige Sozialkosten – im Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes bei rund 53 500 Euro pro Mitarbeiter (2012). In der Automobilindustrie beträgt die entsprechende Größe dagegen 70 500 Euro, liegt also um fast ein Drittel (31,8%) über dem Mittelwert der gesamten Industrie (vgl. Tab. 3). Im Teilbereich Kraftwagenbau macht der Personalkostenblock sogar 80 900 Euro pro Beschäftigten aus und bewegt sich damit um mehr als die Hälfte (51,3%) über dem Vergleichswert für das gesamte Verarbeitende Gewerbe. Damit nimmt der Kraftwagenbau, abgesehen von der Mineralölverarbeitung, klar und zum Teil mit erheblichem Abstand den Spitzenplatz unter allen deutschen Industriegruppen ein. So liegen beispielsweise die entsprechenden Werte für den Maschinenbau bei rund 58 100 Euro pro Beschäftigten, für die Elektrotechnik bei ca. 59 000, für die Herstellung von Metallerzeugnissen bei etwa 44 800 und für die Chemiebranche (ohne Pharmazutika) bei knapp 68 400 Euro.

... resultiert eine problematische Ertragslage

Den hohen Personalaufwand der Automobilindustrie mag man zwar mit dem Argument einer überdurchschnittlichen Produktivität (Wertschöpfung pro Beschäftigten) zu begründen versuchen, es ist jedoch ebenso offensichtlich, dass die hohe Produktivität nicht ausreicht, eine auch nur durchschnittliche Ertragslage der Automobilindustrie zu sichern. Vielmehr errechnet sich für die Automobilindustrie aus den amtlichen Kostenstrukturdaten ein Ergebnis vor Steuer, das mit 1,6% vom Bruttoproduktionswert (2012) erheblich unter dem gesamtindustriellen Durchschnitt von 2,9% liegt (vgl.

Tab. 3). Der Kraftwagenbau kam dabei sogar nur auf einen Jahresüberschuss von 1,3%. Eine befriedigende Ertragslage ist das nicht. Hier liegen zum Beispiel die Hersteller von Metallerzeugnissen mit 4,0%, der Maschinenbau, die Elektrotechnik und die chemische Industrie mit jeweils 3,6% wesentlich besser im Rennen (vgl. Ebnet 2014), ganz zu schweigen von den Spitzenreitern pharmazeutische Industrie (13,0%), die Gruppe der »sonstigen Waren« (8,3%) und dem Bekleidungs-gewerbe (5,6%). Es ist evident, dass es für den Standort Deutschland kritisch werden kann, wenn die größte deutsche Industrie-gruppe dauerhaft Ertragsprobleme aufweist. Dies gilt vor allem auch im Hinblick darauf, dass das Ergebnis vor Steuern im Kraftwagenbau erheblich kleiner als die Abschreibungen ausfällt (vgl. Tab. 3). Zur Zukunftssicherung sind also geeignete Anpassungsmaßnahmen unumgänglich.

Etwas günstiger als der Kraftwagenbau mit seiner mageren Ergebnisquote von 1,3% steht der automobiler Fachzweig Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie, der nur einen Teilbereich der Automobilzulieferer bildet, dar. Sein Ergebnis vor Steuern errechnet sich für 2012 zu 2,4%. Damit liegt es allerdings immer noch spürbar unter dem gesamtindustriellen Durchschnitt von 2,9%. Die Teileindustrie dürfte also nur eine sehr begrenzte Manövriermasse für Einsparungsmaßnahmen der OEM bilden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die technologischen Herausforderungen der nächsten Jahre (Elektromobilität der Antriebe mit ihren diversen Optionen, IKT-Vernetzung der Fahrzeuge, Konzepte des autonomen Fahrens, weitere Perfektionierung der Sicherheits- und Komfortelemente) erhebliche innovative und damit zusätzliche finanzielle Anforderungen auch an die Tei-

le- und Zubehörhersteller stellen werden. Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragslage sollten also die Optimierung des gesamten automobilen Leistungsverbundes, sozusagen des deutschen Automobilclusters im Ganzen, im Auge behalten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die deutsche Automobilindustrie ihre qualitative Spitzenposition auf dem Weltmarkt bisher weitgehend gehalten hat. Sparprogramme sind zwar angesichts der internationalen Konkurrenz angesagt, es gibt aber bisher keine signifikanten Anzeichen dafür, dass die global operierenden deutschen OEM ihre Position auf dem Weltmarkt in der überschaubaren Zukunft nicht halten können. Warnzeichen gibt es aber für den Automobilstandort Deutschland: Mit dem Ergebnis vor Steuern von 1,3% vom Bruttoproduktionswert, mit dem sich der Kraftwagenbau in den untersten Regionen der deutschen Industriebranchen bewegt, werden die zentralen Akteure die unerlässlichen zukunftsichernden Investitionen und Innovationen auf Dauer nicht stemmen können. Vermutlich werden dann mit der Zeit auch Schlüsselfähigkeiten an kostengünstigere Standorte abwandern.

Literatur

Ebnet M. (2014), »Kostenstrukturerhebungen im Verarbeitenden Gewerbe 2012: Gute Branchen – schlechte Branchen?«, *ifo Schnelldienst* 67(16), 32–37.

Hild R. (2014), »Struktur und Wachstum der Automobilindustrie«, *ifo Schnelldienst* 67(17), 46–56.