ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Bräuninger, Michael; Schneider, Daniel

Research Report

Der Automobilmarkt in Deutschland

HWWI Policy Paper, No. 1-15

Provided in Cooperation with:
Hamburg Institute of International Economics (HWWI)

Suggested Citation: Bräuninger, Michael; Schneider, Daniel (2009) : Der Automobilmarkt in Deutschland, HWWI Policy Paper, No. 1-15, Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI), Hamburg

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/47663

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut

Der Automobilmarkt in Deutschland

Michael Bräuninger und Daniel Schneider

HWWI Policy
Paper 1-15
des
HWWI-Kompetenzbereiches
Wirtschaftliche Trends

Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI) | 2009
ISSN 1862-4960

Korrespondenz:
Michael Bräuninger
Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)
Heimhuder Straße 71 | 20148 Hamburg
Tel +49 (0)40 34 05 76 - 330 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776
braeuninger@hwwi.org

HWWI Policy Paper
Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)
Heimhuder Straße 71 | 20148 Hamburg
Tel +49 (0)40 34 05 76 - 0 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776
info@hwwi.org | www.hwwi.org
ISSN 1862-4960

Redaktionsleitung:
Thomas Straubhaar (Vorsitz)
Michael Bräuninger

© Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI) | Juni 2009
Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung des Werkes oder seiner Teile ist ohne Zustimmung des HWWI nicht gestattet. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Mikroverfilmung, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut

HWWI

Der Automobilmarkt in Deutschland

Michael Bräuninger, Daniel Schneider

1. Einleitung

In Verbindung mit den Einbrüchen der Konjunktur in Deutschland im vierten Quartal 2008 und zu Beginn des Jahres 2009 ist ein deutlicher Rückgang der Automobilnachfrage in Deutschland zu verzeichnen. Neuzulassungszahlen brachen im Januar 2009 um 14,2 % im Vergleich zum Vorjahresmonat ein und spiegeln somit eine gedämpfte Nachfrage der Konsumenten wider. [1] Im Folgenden soll geklärt werden, wie konjunkturabhängig die Automobilnachfrage in Deutschland ist und ob seit der Wiedervereinigung strukturelle Zusammenhänge zwischen der Konjunktur und Umsätzen der Automobilindustrie zu erkennen sind. Darüber hinaus soll geprüft werden, welchen Einfluss dabei die Automobilnachfrage auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat. Dazu werden die Beschäftigtenentwicklung am Standort Deutschland, die Exporte der deutschen Automobilindustrie und die Bedeutung von Auslandsnachfrage und Produktion in Betracht gezogen.

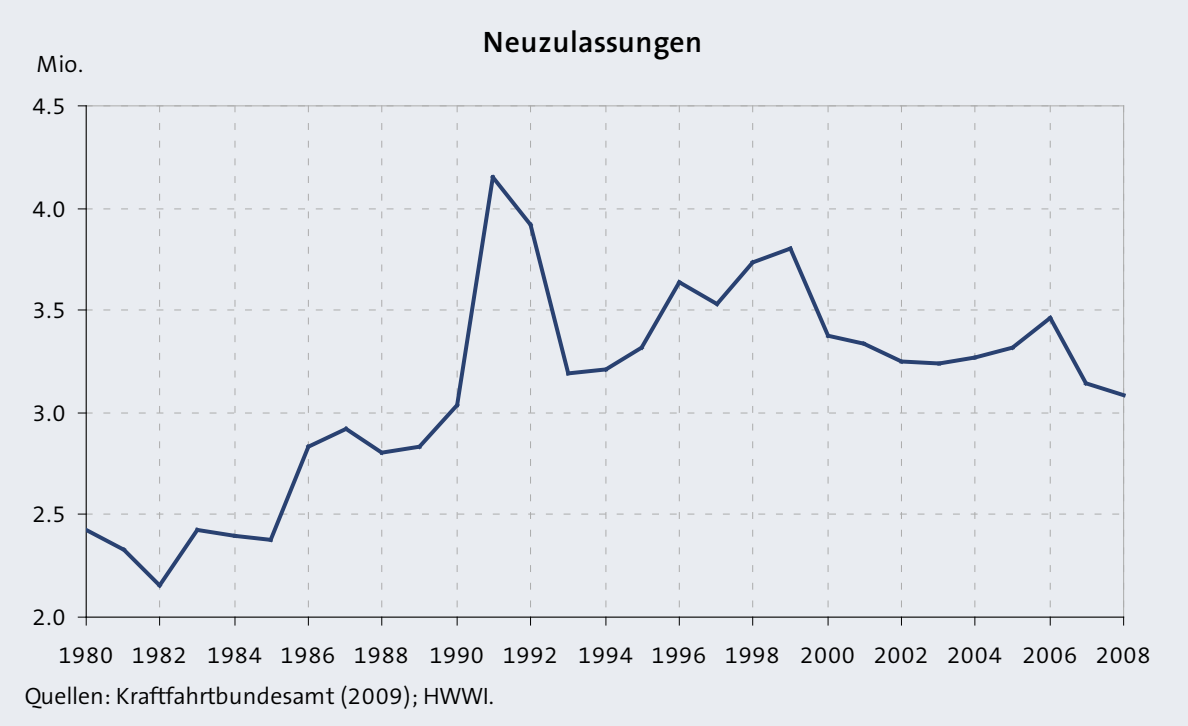
2. Entwicklung der PKW-Bestände und -Preise

Seit 1990 ist ein konstanter Anstieg des PKW-Bestands in Deutschland zu verzeichnen. Von gut 30 Millionen Fahrzeugen stieg der Fahrzeugbestand deutscher Bundesbürger zum 01.01.2009 auf rund 41,3 Millionen. Die Entwicklung der Neuzulassungen (Abbildung 1) zeigt sich dabei jedoch auf einem relativ konstanten Niveau.

Nach der Wiedervereinigung stiegen die Neuzulassungszahlen zunächst deutlich an. Dies ist teilweise auf den zahlreichen Verkauf von Gebrauchtwagen in Verbindung mit neu entstandenen Märkten im Osten zu erklären. Die entstehende Angebotslücke wurde durch den Kauf von Neuwagen aufgefüllt, wodurch sich wiederum die Neuzulassungszahlen deutlich erhöhten. Nach dem raschen Rückgang Anfang der 1990er, auf Grund des Wegfalls des beschriebenen Einmaleffektes und einer konjunkturellen Eintrübung, stiegen die Zulassungszahlen bis 1999 wieder um 600 000 PKW auf 3,8 Millionen Neuzulassungen pro Jahr an. Anschließend folgte ein fast stetiger Rückgang der Zulassungszahlen. [2] In 2006 fand nochmals eine Erholung der Zulassungszahlen statt, was aber auf die Mehrwertsteuererhöhung zum 01.01.2007 und daraus resultierende, vorgezogene Kaufentscheidungen zurückzuführen ist.

[1] vgl. VDA (2009).
[2] vgl. Kraftfahrtbundesamt (2009).

Abbildung 1



Quellen: Kraftfahrtbundesamt (2009); HWWI.

Trotz der gestiegenen PKW-Bestandszahlen ist ein Rückgang der Neuzulassungen erkennbar. Dies lässt sich durch die längere Nutzungsdauer von PKW erklären. So stieg das Durchschnittsalter deutscher Personenkraftwagen zwischen 1990 und 2008 von 6,3 Jahren auf 8,5 Jahre.[3] Gebrauchtwagen bleiben also länger in Betrieb und erhöhen den PKW-Bestand. Auch in den Auftragsbüchern der deutschen Automobilindustrie spiegelt sich dieser Trend hin zu einer längeren Nutzungsdauer und geringeren Neuwagenkäufen wider, was aber in Abschnitt 4 nochmals genauer behandelt wird.

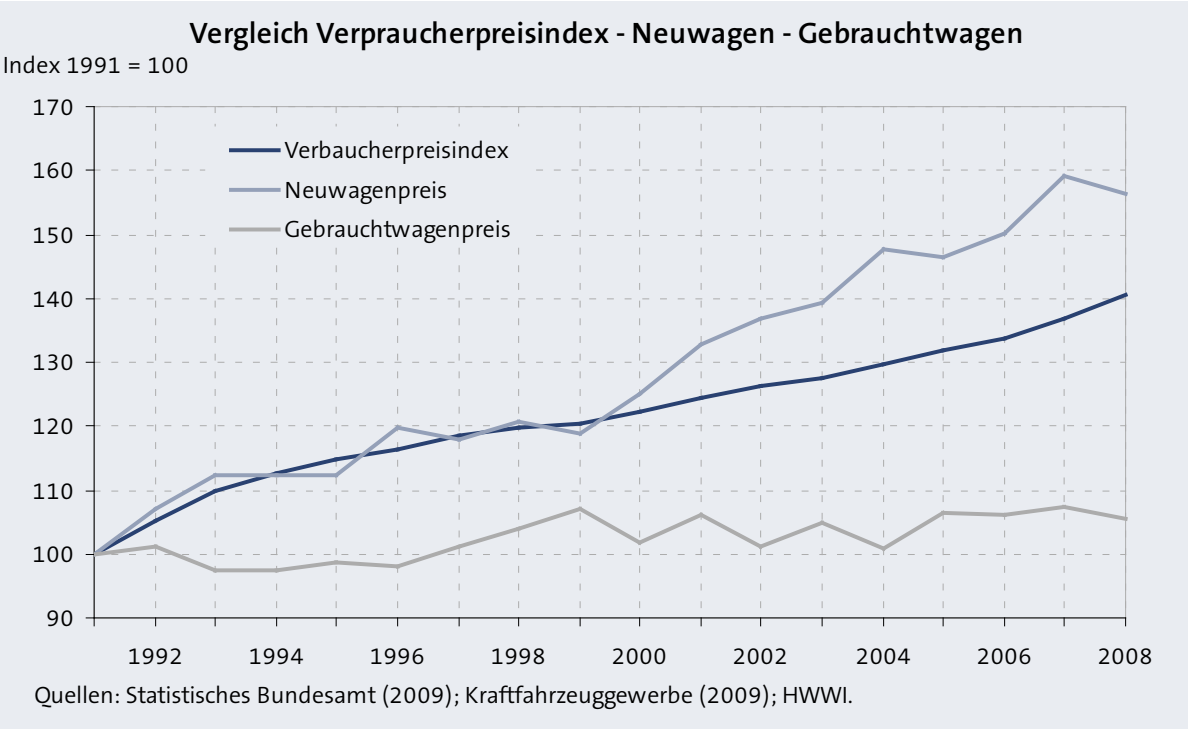
Im Jahr 1991 bezahlte man für einen Neuwagen in Deutschland durchschnittlich 16 310 Euro. Dieser Preis stieg bis 2008 um 56 % auf 25 500 Euro an. Real entspricht dies in Preisen von 1991 einer Steigerung von rund 11 %. Im Jahr 2008 kostete ein PKW in Preisen von 1991 durchschnittlich 18 156 Euro. Die Gebrauchtwagenpreise dagegen hielten sich zwischen 1991 und 2008 relativ konstant, in realen Preisen waren diese sogar rückläufig. Während 1991 ein durchschnittlicher Gebrauchtwagen nominal 7830 Euro kostete, mussten im Jahr 2008 durchschnittlich nur 8 250 Euro gezahlt werden.[4] Nominal entspricht dies einer Steigerung von circa 5 %. In realer Betrachtung mit dem Basisjahr 1991 sank der Preis von 7 830 Euro auf 5 874 Euro, ein Rückgang um fast 25 %. Dies kann vor allem durch den Anstieg des Durchschnittsalters von PKW erklärt werden. Gebrauchte PKW bleiben länger auf dem Markt, wodurch die Neuzulassungszahl deutlich über der Löschungsanzahl von alten PKW liegt. Dies

[3] vgl. Kraftfahrzeuggewerbe (2009).
[4] vgl. Kraftfahrzeuggewerbe (2009).

wiederum vergrößert das Angebot auf dem Markt und schlägt sich auf den PKW-Gebrauchtwagenpreis nieder. Real steht im betrachteten Zeitraum einem 11-prozentigen Anstieg der Neuwagenpreise also ein 25-prozentiger Rückgang der Gebrauchtwagenpreise gegenüber. Die Preise von Neu- und Gebrauchtwagen entwickeln sich insgesamt also eher gegensätzlich.

Stellt man die nominale Entwicklung der durchschnittlichen PKW Neu- und Gebrauchtwagenpreise mit dem allgemeinen Verbraucherpreisindex[5] gegenüber (Abbildung 2), lässt sich die überproportionale Steigerung der Neuwagenpreise und die gleichzeitig unterdurchschnittliche Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise erkennen.

Abbildung 2



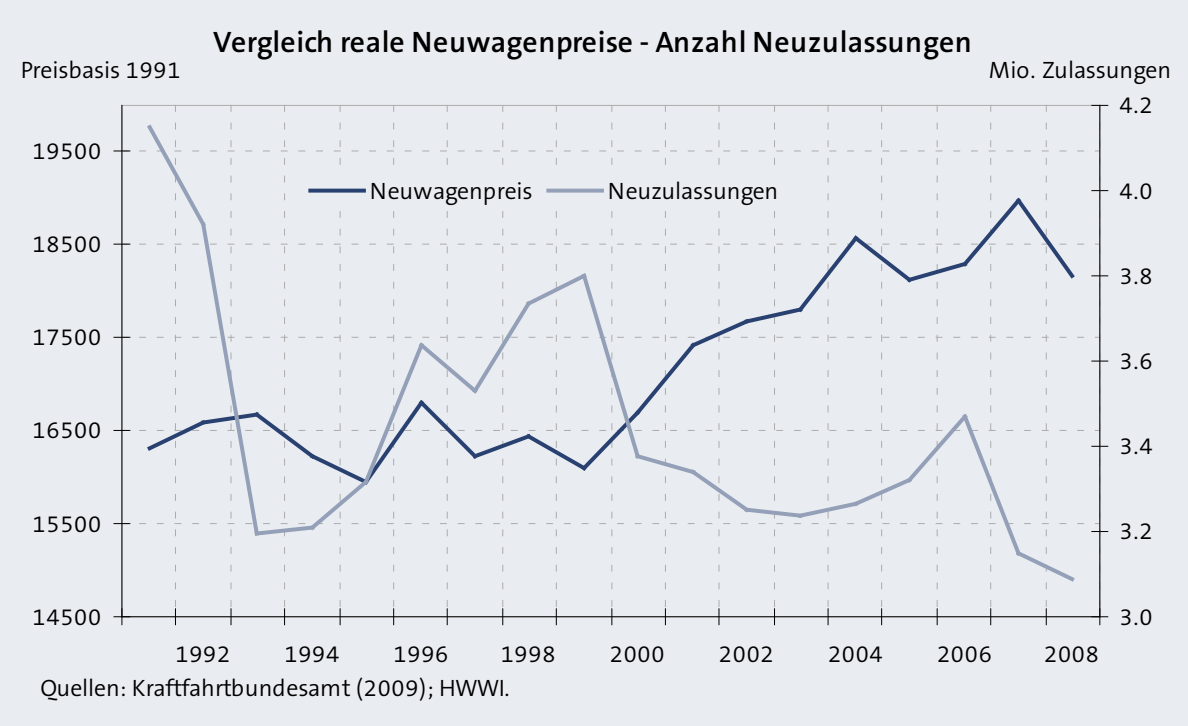
Quellen: Statistisches Bundesamt (2009); Kraftfahrzeuggewerbe (2009); HWWI.

Bis 1999 entwickeln sich die Neuwagenpreise etwa im gleichen Tempo wie der Verbraucherpreisindex. Ab dem Jahr 2000 ist dann ein deutlicher Anstieg der Neuwagenpreise zu verzeichnen. Ein Grund für diesen überproportionalen Anstieg ist ein um die Jahrtausendwende einsetzender Trend deutscher Konsumenten hin zu großräumigeren und damit teureren Automobilen. Bessere Ausstattung und höhere Motorenleistung führten im Neuwagenmarkt also zu einer deutlich schnelleren Preisentwicklung als bei anderen Konsumgütern.

[5] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).

Auch bei der Gegenüberstellung von Neuwagenpreisen und Neuzulassungen (Abbildung 3) lässt sich kaum ein Zusammenhang feststellen. Allerdings ist vor allem ab dem Jahr 2000 eine gegensätzliche Entwicklung der Neuwagenpreise und Zulassungszahlen zu erkennen. Während sich die Neuwagenpreise ab der Jahrtausendwende deutlich erhöhen, lassen die Zulassungszahlen immer weiter nach. Dies kann Ausdruck einer zu schnellen Preisentwicklung sein, die Konsumenten vor einem Neuwagenkauf zurückschrecken lässt. Diese These steht auch im Einklang mit der längeren Nutzung von Gebrauchtwagen, die sich in der steigenden Altersstruktur der PKW widerspiegelt.

Abbildung 3

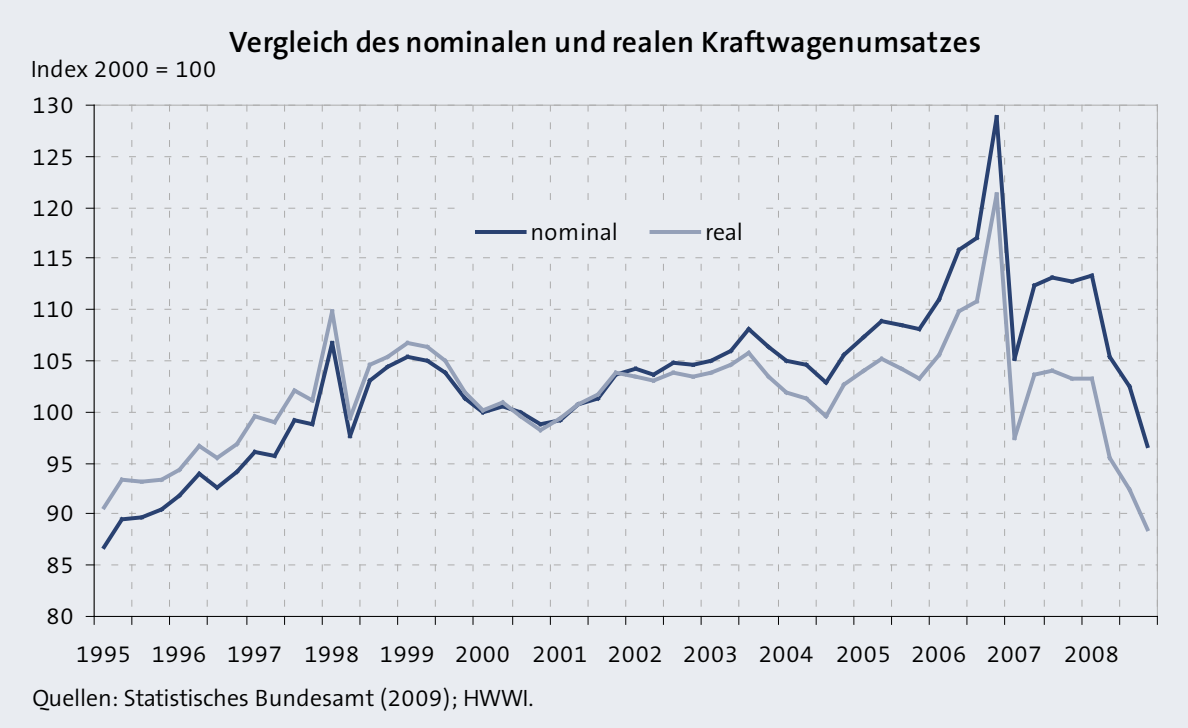


3. Umsätze im Kraftwagenhandel

Im Folgenden liegt der Fokus auf Umsätzen im Kraftwagenhandel. Der Kraftwagenhandel ist dabei definiert als Handel mit Kraftwagen und Kraftwagenauktionen. Berücksichtigt werden dabei sowohl Neu- als auch Gebrauchtwagen. Diese Umsatzzahlen spiegeln also den kompletten Kraftwagenmarkt in Deutschland wider und zeichnen somit ein gutes Bild über die Entwicklung im gesamten Markt, in dem Neu- und Gebrauchtwagen berücksichtigt sind.

Der 1995 beginnende Anstieg der Umsatzzahlen (Abbildung 4) erleidet 1998 einen Knick, was auf die Mehrwertsteuererhöhung zum 01.04.1998 zurückzuführen ist. Vorzieheffekte lassen die Umsätze zunächst enorm ansteigen, um dann im zweiten Quartal deutlich abzufallen. In den Folgejahren pendeln sich die Umsätze bis Mitte 2004 auf einem relativ konstanten Niveau ein. Erst ab dem dritten Quartal 2004 setzt ein teilweise rasanter Anstieg der Umsatzzahlen ein, welcher im vierten Quartal 2006 gipfelt. Dieser Spitzenwert ist wiederum auf Vorzieheffekte auf Grund der Mehrwertsteuererhöhung 2007 zurückzuführen. Dadurch ist auch der Einbruch des Umsatzes im ersten Quartal 2007 nicht verwunderlich. Nach einer Erholung der Umsatzzahlen Mitte 2007 stürzen diese im zweiten Quartal 2008 ab. So brechen nominale als auch reale Umsätze bis Ende 2008 um fast 15 % ein. Auffällig ist, dass zwei der drei Einbrüche des Kraftwagenhandels im Zeitverlauf auf Mehrwertsteuererhöhungen zurückzuführen sind, der aktuelle deutliche Einbruch jedoch mit der Wirtschafts- und Finanzkrise zu begründen ist.[6]

Abbildung 4



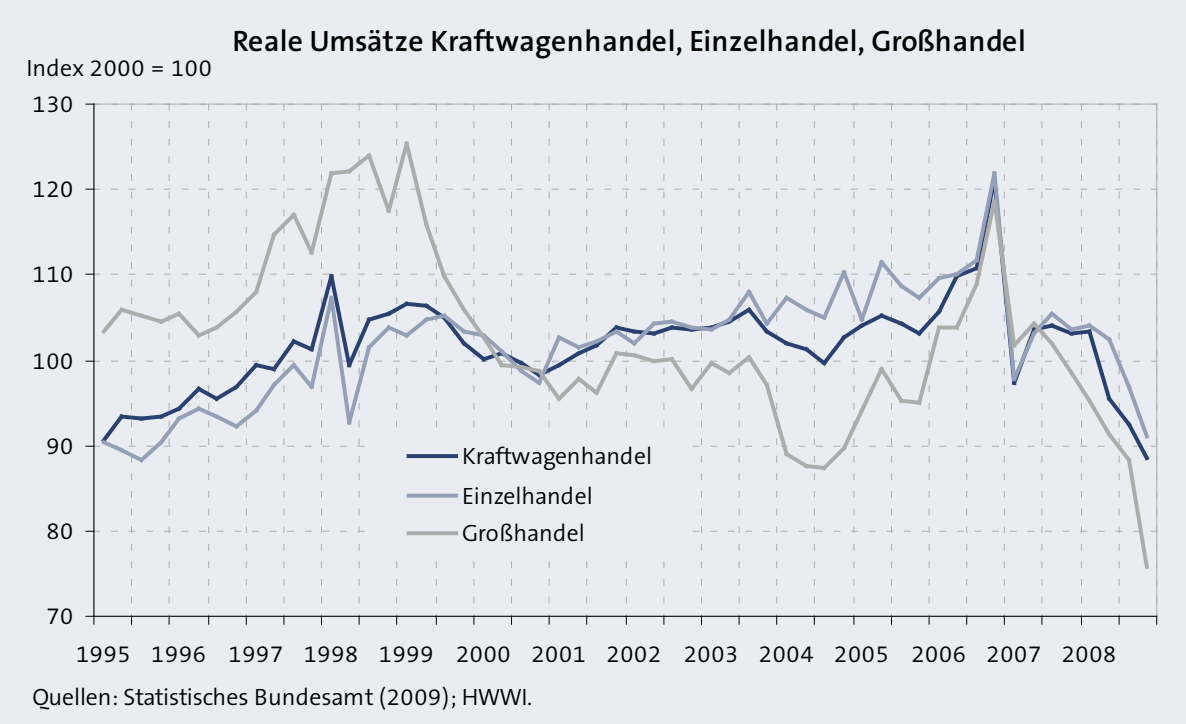
Quellen: Statistisches Bundesamt (2009); HWWI.

Im Folgenden werden die Umsätze im Kraftwagenhandel nochmals in Groß- und Einzelhandel untergliedert. Der Großhändler dient dabei als Wiederverkäufer von Neu- und Gebrauchtwagen an Einzelhändler oder gewerbliche Nutzer. Der Einzelhändler dagegen verkauft vor allem an private Haushalte. Insgesamt sind nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes über 60 % aller Neuzulassungen auf gewerbliche Nutzer zugelassen. Dies lässt erkennen, dass der Großhandel in diesem Bereich eine dominierende Rolle spielt.

[6] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).

Eine genauere Analyse des Trends zeigt, dass Umsätze im Einzelhandel und gesamten Kraftwagenhandel eng miteinander korreliert sind (Abbildung 5). Der Großhandel hat dabei nur geringe Auswirkungen auf den gesamten Kraftwagenumsatz. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Einzelhandel vor allem durch den Gebrauchtwagenmarkt an Gewicht gewinnt. So werden Gebrauchtwagen größtenteils im Einzelhandel weiterverkauft. Damit verringert sich wiederum der gesamte Anteil des Großhandels deutlich. Allerdings kann man bei der Betrachtung des Großhandels die Umsatzentwicklung mit Neuzulassungen besser erkennen. Dies erklärt auch die größeren Schwankungen im Großhandelsumsatz. Es scheint, als werden Tendenzen aus dem Gesamtmarkt verstärkt im Großhandelsumsatz wiedergegeben. Auch dadurch fällt der Einbruch im Jahr 2008 im Großhandel deutlich stärker aus als im Einzelhandel und dem gesamten Markt. Ebenfalls lassen sich in allen drei Umsätzen deutlich die Spitzen Ende des Jahres 2006 und der darauf folgende Rückgang bis zur Talfahrt der Umsätze in 2008 erkennen.[7]

Abbildung 5



Quellen: Statistisches Bundesamt (2009); HWWI.

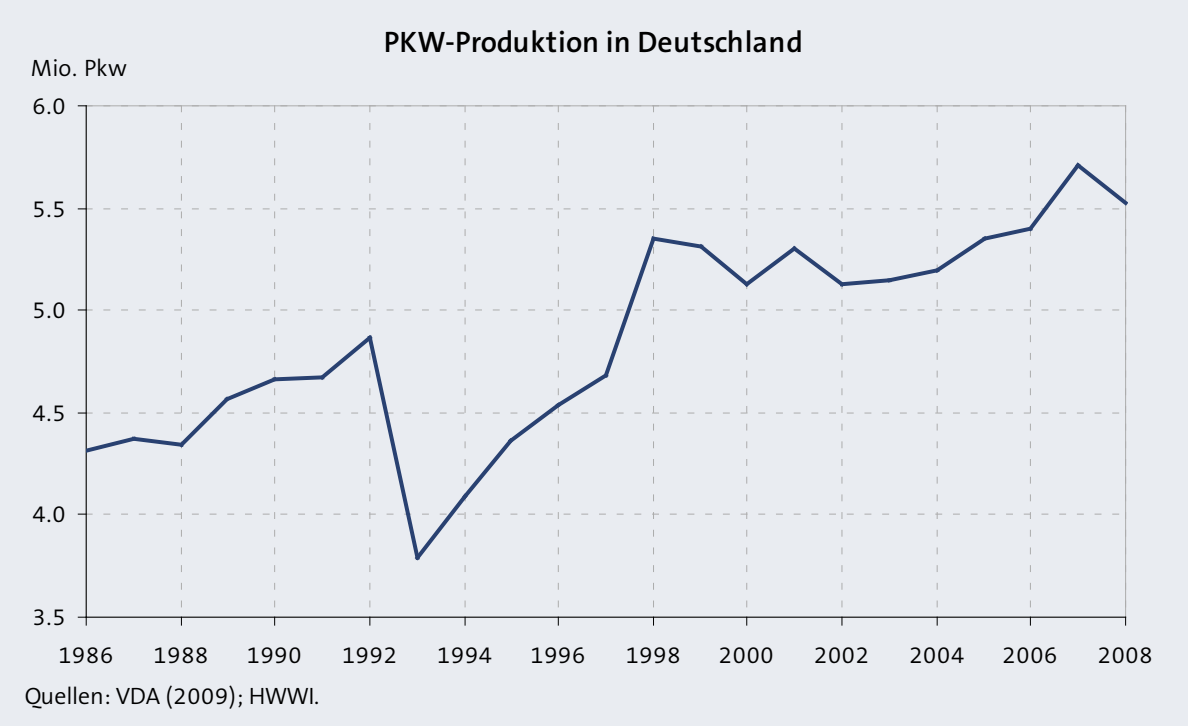
[7] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).

4. Die Automobilproduktion am Standort Deutschland

Die Automobilindustrie wird oft als eine der Schlüsselindustrien in Deutschland bezeichnet. Zur genaueren Analyse werden nun Produktion, Absatz im In- und Ausland sowie der Einfluss des Auslands nochmals genauer betrachtet.

Bei einem Blick auf die Produktionszahlen von PKW in Deutschland (Abbildung 6) ist nach einem Einbruch zu Beginn der neunziger Jahre ein kontinuierlicher Anstieg bis 2007 zu erkennen. So stiegen die PKW-Herstellungszahlen zwischen 1993 und 2008 von rund 3,8 Millionen auf 5,5 Millionen an. Ein fast kontinuierlicher Aufwärtstrend, der zuletzt in 2007 seinen Höhepunkt mit 5,7 Millionen hergestellten Fahrzeugen fand. Nach einer Abwärtsentwicklung in 2008, auf 5,5 Millionen in Deutschland hergestellte Fahrzeuge, ist vor allem zu Beginn des Jahres 2009 ein weiterer, deutlicher Einbruch zu erkennen. So wurden im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im ersten Quartal 2009 rund 33 % weniger PKW hergestellt.[8]

Abbildung 6



Quellen: VDA (2009); HWWI.

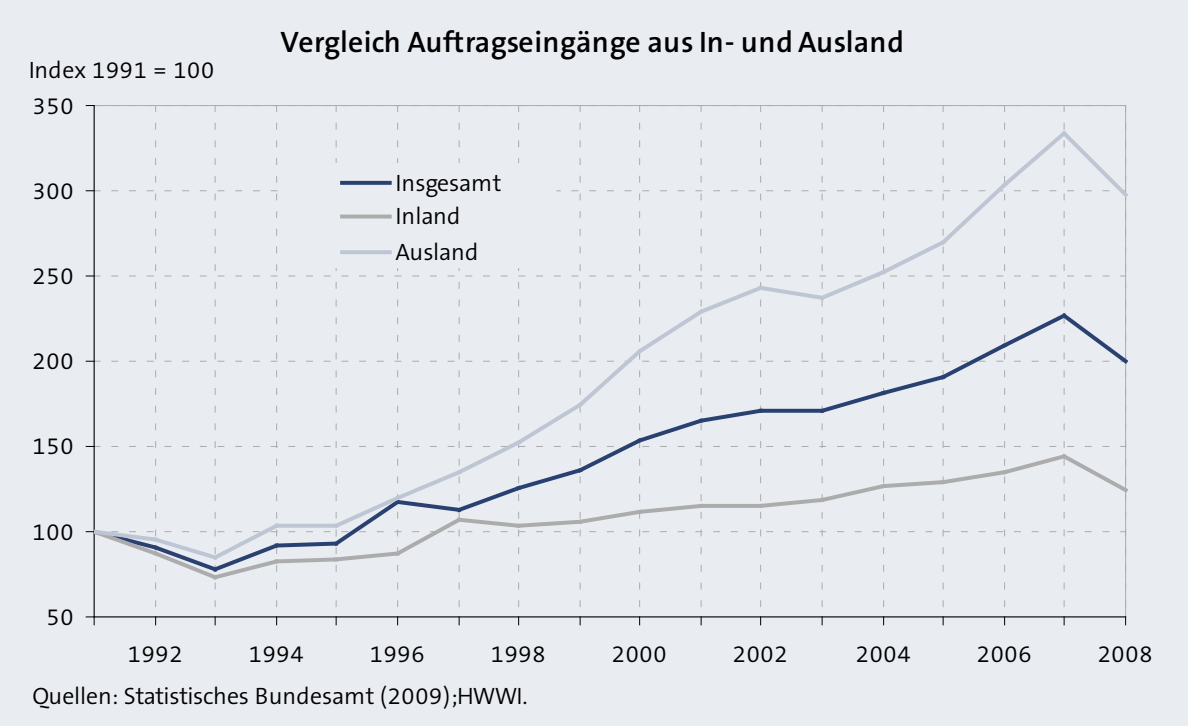
Bei der Beschäftigungsentwicklung in der Herstellung von Kraftwagen ist ein positiver Trend seit Mitte der neunziger Jahre zu verzeichnen. So stieg die Beschäftigung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von rund 690 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in 1995 auf 781 000 Beschäftigte in 2008. Der Höhepunkt der Beschäftigung wurde dabei 2004

[8] vgl. VDA (2009).

erreicht, als 801 782 Personen in der Herstellung von Kraftwagen tätig waren.[9] Beim Vergleich der Entwicklung von Beschäftigung und Produktion zeigt sich, dass die Produktivität in der Automobilindustrie deutlich gestiegen ist. So stieg die Zahl der hergestellten PKW zwischen 1995 und 2008 um 26 % während die Beschäftigungszahlen um 13 % ausgeweitet wurde. Somit stieg die Produktivität (Zahl der PKW je Beschäftigten) um 13 %.

Doch diese positive Entwicklung basiert nicht nur auf inländischer Nachfrage. Stattdessen zeigt sich, dass vor allem Aufträge aus dem Ausland seit Beginn der neunziger Jahre deutlich zugenommen haben und somit Produktion und Beschäftigung in Deutschland stützen. Während sich Aufträge aus dem Ausland seit Beginn der 90er Jahre verdreifacht haben, beträgt der Auftragsanstieg im Binnenmarkt nur 25 % (Abbildung 7). Vor allem seit 1997 gestalten sich die Verläufe der In- und Auslandsaufträge unterschiedlich. So stiegen bis 2002 die Anfragen aus dem Ausland um fast 150 % an, die Binnennachfrage im selben Zeitraum lediglich um 15 %. Die Bedeutung der Auslandsaufträge für die Gesamtaufträge ist dabei beträchtlich. Die Gesamtaufträge erhöhten sich seit 1991 um 100 %, ein Wachstum das also hauptsächlich auf ausländische Nachfrage zurückzuführen ist.[10]

Abbildung 7



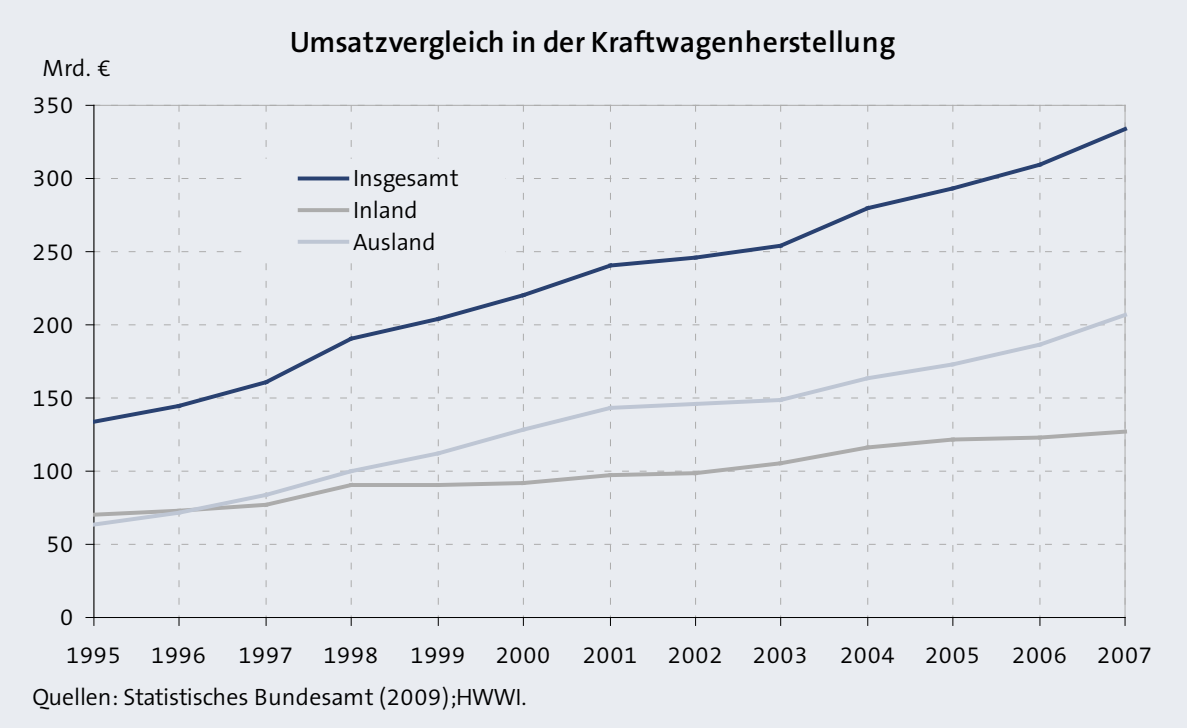
Quellen: Statistisches Bundesamt (2009);HWWI.

Noch deutlicher wird das Gewicht der Nachfrage aus anderen Staaten für die deutsche Automobilindustrie bei der Betrachtung von Umsatzzahlen der Kraftwagenherstellung im In-

[9] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).
[10] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).

und Ausland (Abbildung 8). Umsätze aus dem Inland erhöhten sich zwischen 1995 und 2007 um 80 % von 70 Mrd. Euro auf rund 130 Mrd. Euro während Umsätze mit dem Ausland im gleichen Zeitraum von 64 Mrd. Euro auf 206 Mrd. Euro stiegen, ein Plus von 220 %. In 1995 hatten Umsätze aus dem In- und Ausland noch etwa die gleiche Bedeutung für die Automobilindustrie, 2007 lag dagegen der Umsatz im Ausland bereits etwa 60 % höher.[11]

Abbildung 8



Quellen: Statistisches Bundesamt (2009);HWWI.

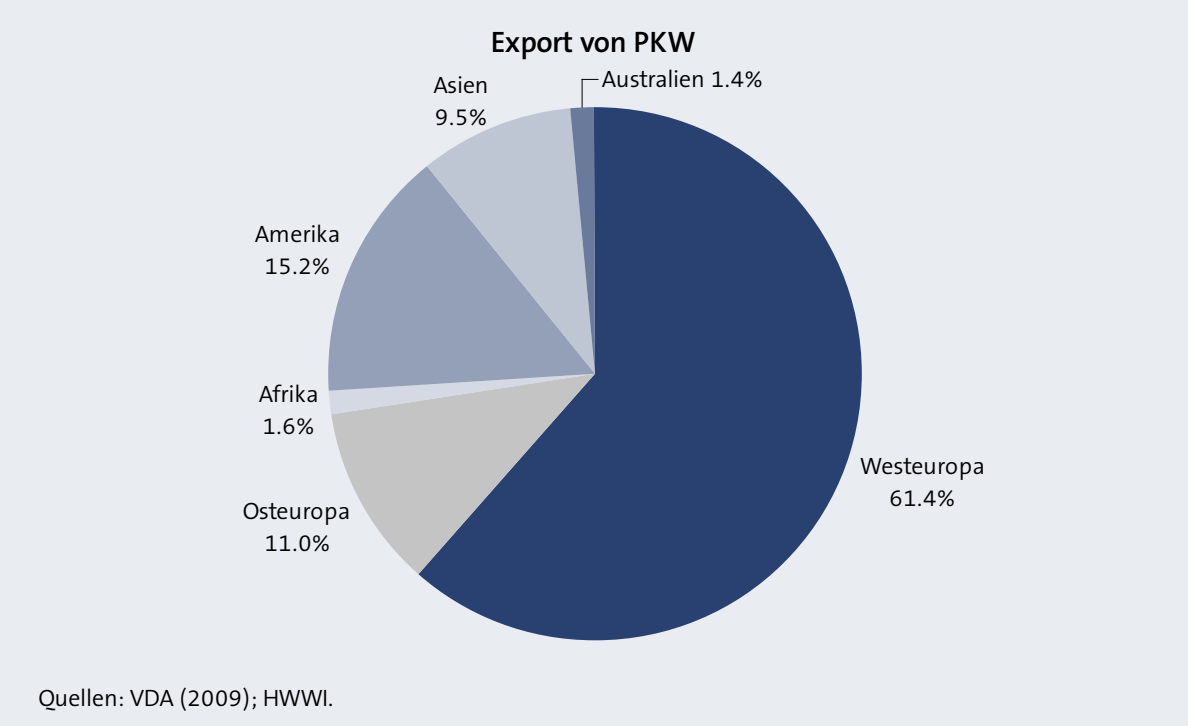
Allerdings produzieren deutsche Automobilhersteller[12] ebenso viele Personenkraftwagen im In- als auch Ausland. So wurden 2006 5,4 Millionen PKW in Deutschland und 4,75 Millionen PKW im Ausland hergestellt. Aus deutscher Fertigung wurden davon 3,9 Millionen PKW exportiert und 1,5 Millionen PKW im Inland abgesetzt. Von den im Ausland hergestellten Fahrzeugen wurden 4,15 Millionen dort auch direkt abgesetzt, rund 600 000 PKW wurden nach Deutschland importiert und abgesetzt. Ingesamt stellten deutsche Hersteller also rund 10,15 Millionen PKW her, wobei 2,1 Millionen in Deutschland und 8,05 Millionen im Ausland abgesetzt wurden. Somit wird deutlich, dass das Ausland sowohl in der Produktion als auch im Absatz eine bedeutende Rolle für deutsche Automobilhersteller spielt.[13]

Der Bedeutungszuwachs des Außenhandels für die deutsche Automobilindustrie ist vor allem an den Exportzahlen erkennbar. Die Anzahl der exportierten PKW verdoppelte sich seit 1993

[11] vgl. Statistisches Bundesamt (2009).
[12] Alpina, Audi, BMW, Fiat Group Germany, Daimler, Ford-Werke GmbH, H.W.A., Irmscher GmbH, IVECO Magirus AG, MAN, Adam Opel AG, Porsche AG, RUF, Volkswagen, Wiesmann GmbH &Co.KG.
[13] vgl. IG Metall Frankfurt (2007).

von rund 2 Millionen auf 4,1 Millionen 2008. Im Jahr 2008 ist dabei der erste Rückgang von Exporten seit 15 Jahren zu verzeichnen. Der Export von PKW verringerte sich von 4,3 auf 4,1 Millionen. Auffällig ist dabei jedoch, dass der gesamte Rückgang einzig auf Exporteinbrüche im vierten Quartal 2008 zurückzuführen ist. Auch im ersten Quartal 2009 gaben die Exportzahlen weiter stark nach. So wurden 38 % weniger PKW exportiert als im gleichen Vorjahreszeitraum.
Bei der Betrachtung des Absatzmarktes spielt für die Exportnation Deutschland dabei vor allem Europa eine herausragende Rolle (Abbildung 9). Fast 75 % aller exportierten PKW bleiben in Europa, wobei Westeuropa mit 62 % der Hauptabnehmer deutscher Exporte ist. Lieferungen nach Nord- und Südamerika nehmen mit 15 % nur einen etwas größeren Part als Osteuropa (11 %) ein. Somit hängen also auch Beschäftigung und Produktion in Deutschland in großem Maße von internationaler und vor allem europäischer Nachfrage ab.[14]

Abbildung 9



Quellen: VDA (2009); HWWI.

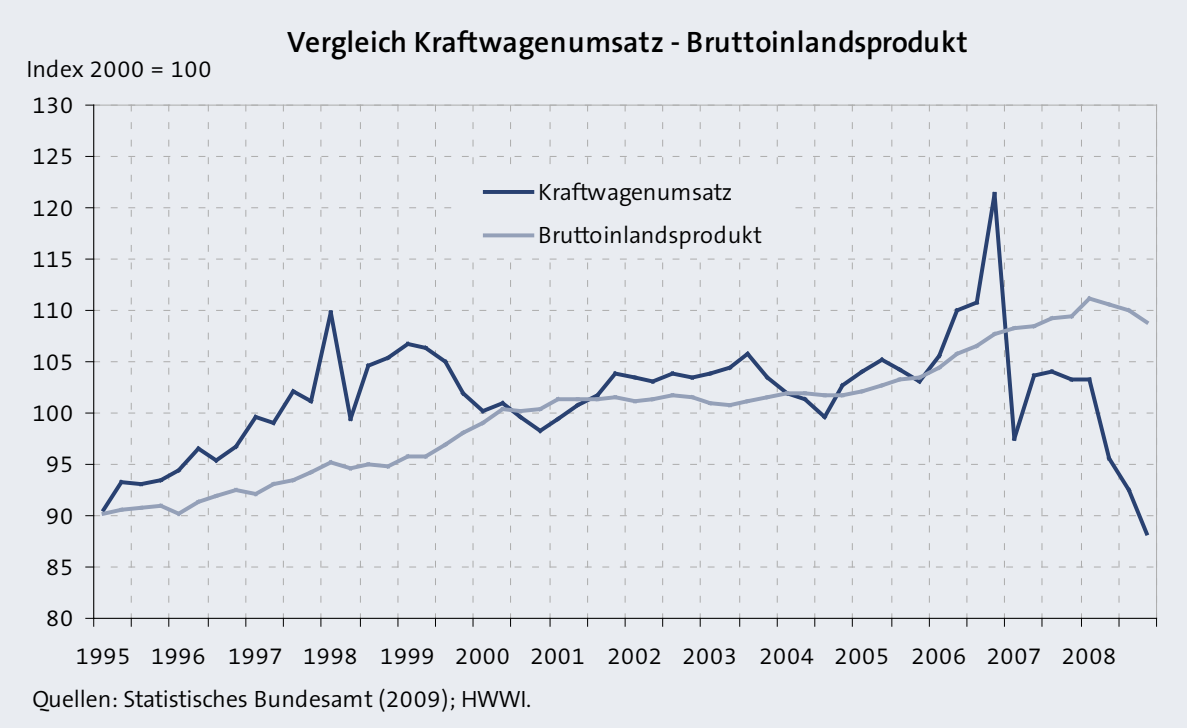
5. Die konjunkturellen Einflüsse der Automobilindustrie

Bei der Gegenüberstellung des Kraftwagenumsatzes mit dem Bruttoinlandsprodukt (Abbildung 10) kann nun der konjunkturelle Einfluss auf den Umsatz deutlich gemacht werden. Grundsätzlich lässt sich ein langfristiger Aufwärtstrend in beiden Graphen erkennen. Im Jahr 1995 sind beide Indizes bei etwa 90 % des 2000er Niveaus angesiedelt. Von 1995 bis 1999 ist ein überdurchschnittliches Wachstum des Umsatzes festzustellen, wobei der kurze Einbruch im

[14] vgl. VDA (2009)

zweiten Quartal 1998 auf Grund der Mehrwertsteuererhöhung deutlich zu erkennen ist. In der weiteren Entwicklung bis zum zweiten Quartal 2006 verlaufen beide Indizes mit schwachem Wachstum, erst anschließend ist ein rasanter Anstieg der Umsatzzahlen zu erkennen. Im Vergleich beider Graphen bricht der Kraftwagenhandel 2008 jedoch deutlich ein und sinkt noch unter das Niveau von 1995.

Abbildung 10



Quellen: Statistisches Bundesamt (2009); HWWI.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die konjunkturelle Abhängigkeit der Umsatzentwicklung des Kraftwagenhandels nur bedingt gegeben ist. So ist in der Betrachtung der Veränderungsraten gegenüber dem Vorquartal in 40 % der Fälle eine gegenläufige Entwicklung beider Indizes zu erkennen. Oft werden zwar Entwicklungen des Bruttoinlandsprodukts wie etwa in 2006 oder 2008 verstärkt im Kraftwagenhandel sichtbar. Ebenso gibt es aber auch Entwicklungen wie in 1999, als der Umsatz im Handel deutlich nachgibt, das Bruttoinlandsprodukt jedoch ansteigt.

Für den gesamten Industriestandort Deutschland hat die Herstellung von Kraftwagen eine enorme Bedeutung. Bei einem Rückgang der Produktionszahlen sind nicht nur die Hersteller selbst, sondern ebenfalls zahlreiche Zulieferfirmen und Dienstleistungsunternehmen, betroffen. Durch entgegengenommene Vorleistungen aus anderen Sektoren, aber auch über den Verkauf eigener Produkte oder Dienstleistungen, sind auf diese Weise Zulieferfirmen, Dienstleistungsunternehmen und Kraftfahrzeughersteller miteinander verbunden.

Die Bruttowertschöpfung bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen betrug 2005 rund 54,4 Mrd. Euro.[15] Dies entspricht 2,68 % der gesamten Bruttowertschöpfung der Bundesrepublik Deutschland. Bezieht man nun jedoch noch die Verflechtungen und Wechselwirkungen mit Zulieferern und Dienstleistungsunternehmen in die Berechnungen mit ein, erhöht sich dieser Anteil erheblich. So zieht nach Berechnungen des HWWI ein 15-prozentiger Rückgang in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von 19,4 Mrd. Euro oder 0,96 % nach sich. Auf Grund von weiteren Rückwirkungen, etwa durch nachlassenden Konsum, könnte dieser Wert sich auf rund 1,8 % des Bruttoinlandsprodukts erhöhen. Auch in Berechnungen im Zusammenhang mit der Beschäftigung machen sich die deutlichen Einflüsse der Vernetzung zwischen Herstellern, Zuliefern und Dienstleistungsbetrieben bemerkbar. So beschäftigt die Kraftwagenherstellung in Deutschland selbst rund 1,8 % aller Erwerbstätigen. In Verbindung mit den genannten Wechselwirkungen bringt ein 15-prozentiger Rückgang der Automobilproduktion jedoch schon einen bundesweiten Arbeitsplatzrückgang von 275 000 Stellen oder 0,7 % aller Erwerbstätigen mit sich. Durch ansteigende Arbeitslosigkeit und einen damit verbundenen geringeren Konsum, könnte sich die Erwerbstätigenzahl sogar um bis zu 1,3 % verringern.

Der gesamtwirtschaftliche Einfluss der Automobilherstellung ist also, vor allem auf Grund der beschriebenen Wechselwirklungen mit anderen Sektoren, enorm. Bei Nachfrage- und Produktionseinbrüchen im Kraftwagensektor ist wie die gesamte Volkswirtschaft betroffen. Somit kann der Automobilsektor zu Recht als eine Schlüsselindustrie in Deutschland bezeichnet werden.

Quellenverzeichnis

IG Metall Frankfurt (2007): Die aktuelle Entwicklung der Automobilindustrie.
Kraftfahrtbundesamt (2009): Verschiedene Statistiken der Neuzulassungen.
Kraftfahrzeuggewerbe (2009): Zahlen und Fakten – verschiedene Ausgaben.
OICA (2009): International organisation of motor vehicle manufacturers - statistics.
Statistisches Bundesamt (2009): Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Online-Datenbank.
VDA (2009): Verband der Automobilindustrie, Zahlen & Fakten – aktuelle Entwicklungen in Euro und Prozent.

[15] vgl. Statistisches Bundesamt (2009)

HWWI Policy Papers

der HWWI-Kompetenzbereiche „Wirtschaftliche Trends“ sowie „Hamburg und regionale Entwicklungen“

14. Implications of rising energy and transportation costs for future urban development – a global perspective (im Erscheinen)
13. Wissen schafft Wachstum. Wirtschaftspolitische Handlungsoptionen für Innovation und Fortschritt
    Henning Vöpel
    Hamburg, Juni 2009
12. Altersvorsorge und Konsumverhalten von Frauen in Deutschland
    Henning Vöpel
    Hamburg, Mai 2009
11. Biokraftstoffe: Ziele, Chancen und Risiken
    Michael Bräuninger, Sebastian Schröer, Sven Schulze
    Hamburg, Januar 2009
10. Das Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz in Deutschland: Analyse potenzieller Effekte auf Geburtenzahl und Fertilitätsstruktur
    Nora Reich
    Hamburg, Dezember 2008
9. Champions des Sports 2008 - Ein empirischer Vergleich deutscher Sportstädte
    Max Steinhardt, Henning Vöpel
    Hamburg, November 2008
8. Regionale Unternehmens- und Beschäftigungsdynamik
    Michael Bräuninger, Friso Schlitte
    Hamburg, Dezember 2007
7. Erbschaftssteuer – Abschaffen ist besser als revidieren
    Thomas Straubhaar
    Hamburg, Dezember 2007
6. Gesundheitsentwicklung in Deutschland bis 2037 – Eine volkswirtschaftliche Kostensimulation
    Michael Bräuninger et al.
    Hamburg, Dezember 2007
5. Ökologische Steuerreform in der Schweiz
    Michael Bräuninger, Sven Schulze, Thomas Straubhaar
    Hamburg, Oktober 2007
4. Champions des Sports – Ein empirischer Vergleich deutscher Sportstädte
    Max Steinhardt, Henning Vöpel
    Hamburg, Oktober 2007
3. Wirtschaftsfaktor Erdgasbranche
    Michael Bräuninger et al.
    Hamburg, August 2007
2. Auswirkungen von Strompreiserhöhungen auf Preise, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit
    Michael Bräuninger, Jörg Hinze, Norbert Kriedel, Henning Vöpel
    Hamburg, April 2007
1. Demographische Entwicklung: Problem oder Phantom?
    Sebastian Schröer, Thomas Straubhaar
    Hamburg, November 2006

Das **Hamburgische WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)** ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Think Tank mit den zentralen Aufgaben:

- die Wirtschaftswissenschaften in Forschung und Lehre zu fördern,
- eigene, qualitativ hochwertige Forschung in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften zu betreiben,
- sowie die Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und die interessierte Öffentlichkeit über ökonomische Entwicklungen unabhängig und kompetent zu beraten und zu informieren.

Das HWWI betreibt interdisziplinäre Forschung in den folgenden Kompetenzbereichen: Wirtschaftliche Trends, Hamburg und regionale Entwicklungen, Weltwirtschaft sowie Migration Research Group.

Gesellschafter des im Jahr 2005 gegründeten Instituts sind die Universität Hamburg und die Handelskammer Hamburg.

Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)

Heimhuder Straße 71 | 20148 Hamburg
Tel +49 (0)40 34 05 76 - 0 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776
info@hwwi.org | www.hwwi.org