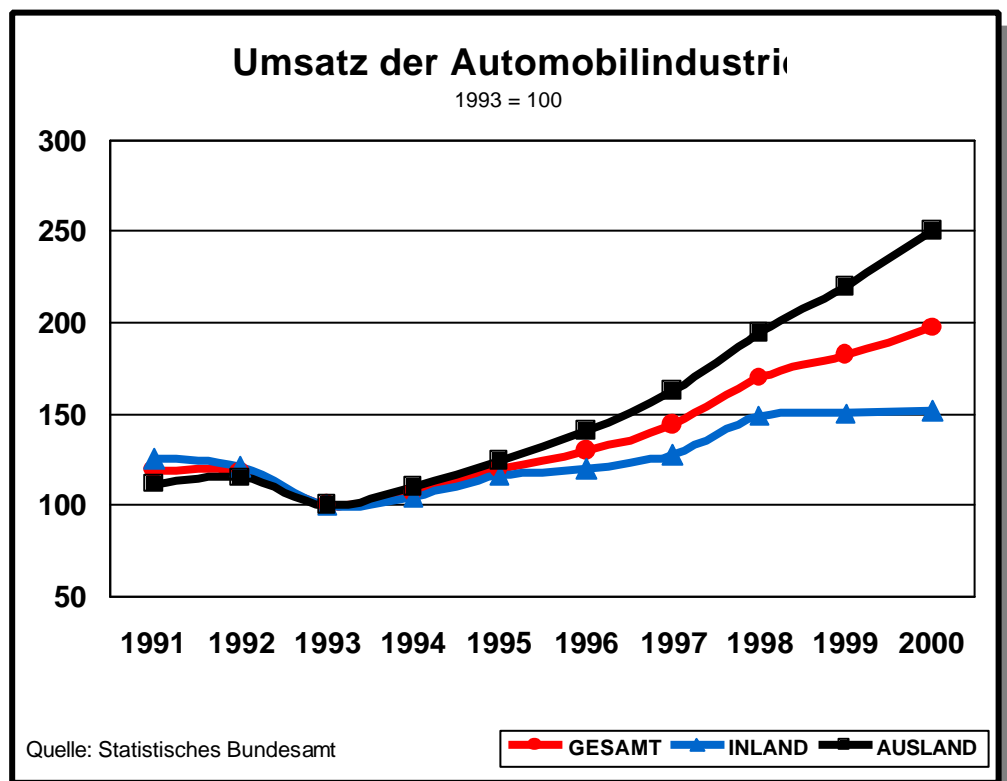


Automobilindustrie 2001 Branchenanalyse

- ▶ **Automobilindustrie trägt Metallkonjunktur**
- ▶ **Tendenz zum Beschäftigungsaufbau gestoppt**
- ▶ **Erhebliche strukturelle Risiken und Herausforderungen**





Herausgeber:

IG Metall
Abteilung Wirtschaft – Technologie – Umwelt
Lyoner Str. 32
60528 Frankfurt

Redaktion: Nikolaus Schmidt

Layout: Brigitte Döth

Telefon: 069 / 6693 – 2456

Fax: 069 / 6693 – 2521

Internet: <http://www.igmetall.de>

E-mail: brigitte.doeth@igmetall.de

Aktenplan: 41

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet!

Redaktionsschluss: September 2001

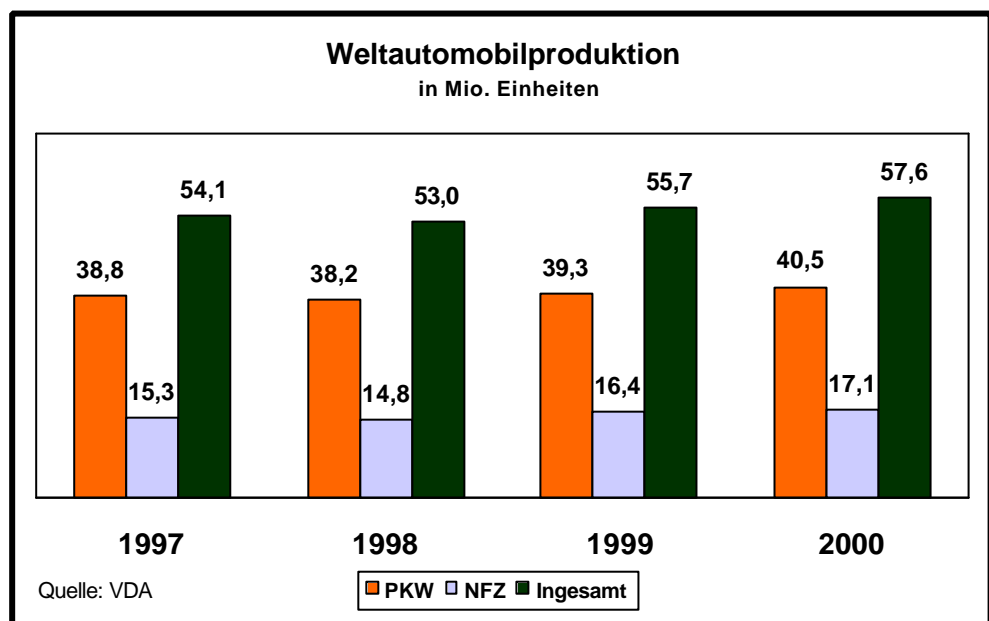
Inhalt	Seite
1. Entwicklung der Automobilindustrie im Jahr 2000 – Gleichzeitigkeit von Rekorden und Abschwächung des Inlandsmarktes	5
2. Entwicklung im 1.Halbjahr 2001 und weitere Perspektiven	12
3. Strukturverschiebungen – Risikopotenziale – Industriepolitische Herausforderungen	17
3.1. Automobilindustrie als Entwicklungsmotor der Metallindustrie	17
3.2. Strukturelle Verschiebungen innerhalb der Automobilindustrie	20
3.3. Hohe Exportabhängigkeit der Automobilindustrie	27
3.4. Kapazitätsentwicklung	29



1. *Entwicklung der Automobilindustrie im Jahr 2000 – Gleichzeitigkeit von Rekorden und Abschwächung des Inlandmarktes*

Die **Weltautomobilindustrie** verzeichnete im Jahr 2000 einen neuen Produktionsrekord: „Weltweit 57,6 Millionen hergestellte Kraftwagen bedeuten einen historischen Höchststand.“ (VDA; Analysen zur Automobilkonjunktur 2000, Frankfurt/Main Januar 2001)

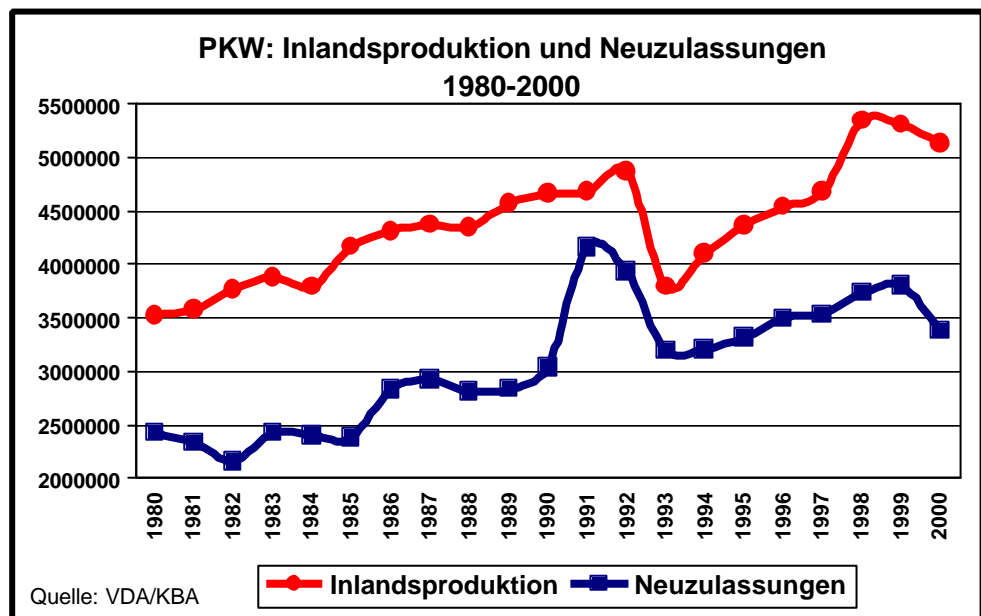
Der Zuwachs der Weltautomobilproduktion belief sich auf 3,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Produziert wurden weltweit 40,5 Millionen Personenkraftwagen (+3,0%) und 17,1 Millionen Nutzkraftwagen.



Die **Gesamtproduktion deutscher Automobil-Konzerne im In- und Ausland** (ohne ausländische Konzernmarken wie Chrysler) erreichte 9,7 Millionen Kraftwagen (8,8 Mio. PKW und 0,9 Mio. NFZ). Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr betrug 5,3 Prozent und lag damit deutlich über dem Anstieg der Weltautomobilproduktion. Daraus resultierte ein Anstieg des Weltmarktanteils deutscher Konzerne. Dieser bezog sich allerdings ausschließlich auf den PKW-Sektor. Hier stieg der Weltmarktanteil von 21,3 Prozent in 1999 auf 21,8 Prozent in 2000. Im NFZ-Sektor war hingegen der Weltmarktanteil leicht rückläufig (5,2% gegenüber 5,3% ein Jahr zuvor).

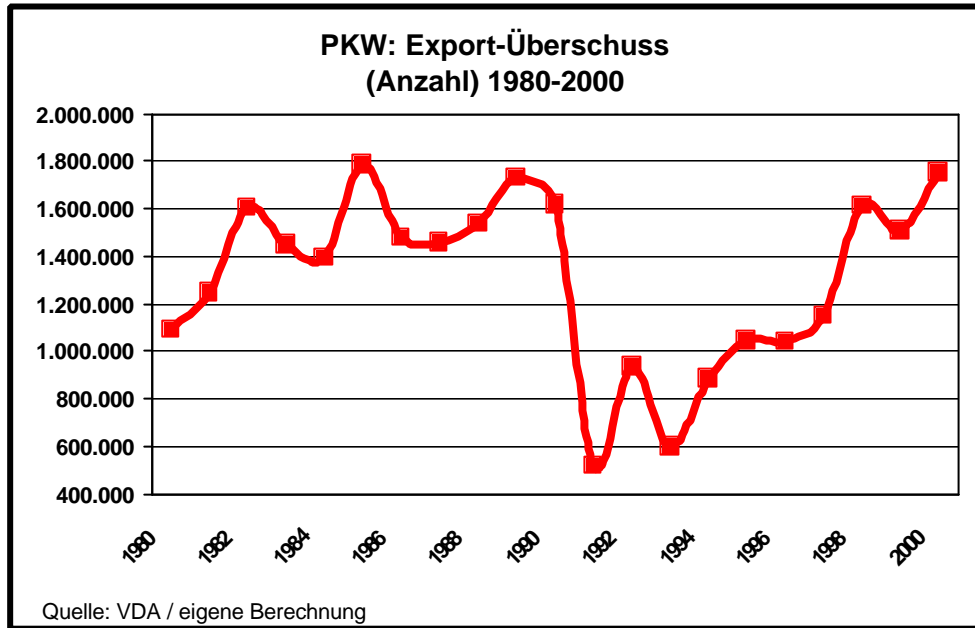
Die **Inlandsproduktion der deutschen Automobil-Konzerne** war dagegen rückläufig. Sie verminderte sich um 2,8 Prozent von 5,69 Millionen Kraftwagen in 1999 auf 5,53 Millionen Kraftwagen im Jahr 2000. Dieser Rückgang war ausschließlich auf den PKW-Sektor zurückzuführen, während im NFZ-Sektor z.T. deutliche Zuwächse verzeichnet wurden (LKW: +4,1%; Omnibusse: +14,3%).

Der Rückgang der deutschen PKW-Produktion um 3,3 Prozent auf 5,1 Millionen Einheiten war Resultat zweier sehr unterschiedlicher Umstände: Zum einen erfolgte eine statistische Korrektur gegenüber 1999, bei der nunmehr die Produktion von VW in Belgien und in der Slowakei der **Auslandsproduktion** zugerechnet wird und nicht mehr – wie früher – der **Inlandsproduktion**. Zum anderen war der Absatz von PKW im Inland insgesamt deutlich rückläufig.



Auf dem deutschen Binnenmarkt gingen die **Neuzulassungen** um 11,1 Prozent zurück, dabei verminderte sich der Inlandsabsatz deutscher Marken sogar leicht überdurchschnittlich um 11,3 Prozent. Der Absatz der im Ausland gefertigten PKW deutscher Marken erhöhte sich allerdings um 5,0 Prozent. Insgesamt stieg der Anteil, der im Ausland gefertigten deutschen Marken, an den Neuzulassungen hierdurch von 11,4 Prozent in 1999 auf 13,5 Prozent in 2000.

Abgemildert wurde der Einbruch des Inlandsmarktes durch einen weiteren leichten Anstieg der **Exporte**. Diese erhöhten sich um 0,5 Prozent auf 3,46 Millionen PKW. Damit wurde von den Stückzahlen her ein neuer Exportrekord erreicht. Da gleichzeitig die **Importe** um 11,9 Prozent zurück gingen, stieg der nach Stückzahlen berechnete **Exportüberschuss** auf 1,75 Millionen Einheiten und lag damit nur noch geringfügig unter dem bisherigen Höchstwert von 1,79 Millionen Einheiten aus dem Jahr 1985.

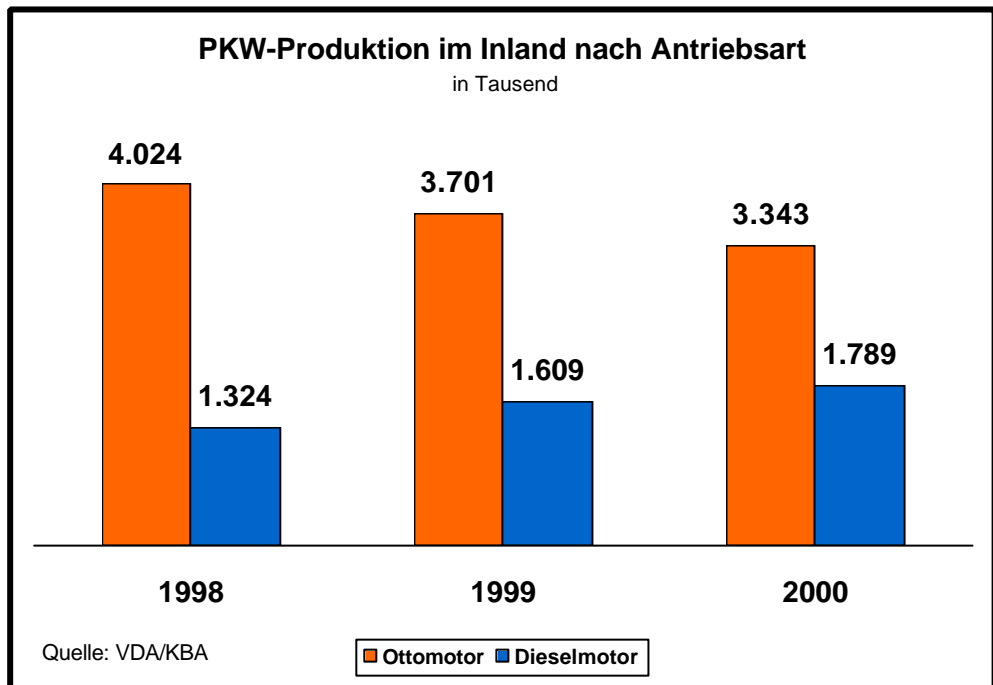


Hervorzuheben bei der Entwicklung des Inlandsmarktes war der erneute deutliche Anstieg des Absatzes dieselgetriebener PKW:

Neuzulassungen von PKW mit Dieselantrieb	
Jahr	Anzahl
1998	657.480
1999	852.849
2000	1.026.002

Quelle: VDA/KBA

Die Produktion von dieselgetriebenen PKW im Inland erhöhte sich in diesem Zeitraum von 1,324 Millionen auf 1,789 Millionen Einheiten, während die Produktion von PKW mit Otto-Motor deutlich rückläufig war.



Betrachtet man die gesamte, in der Industriestatistik abgebildete **Automobilindustrie in Deutschland**, d.h. die Produktion von Kraftwagen und Teilen mit den Teilbranchen

- ▶ Kraftwagen und Motoren
- ▶ Karosserien/Aufbauten/Anhänger
- ▶ Teile für KFZ und Motoren¹,

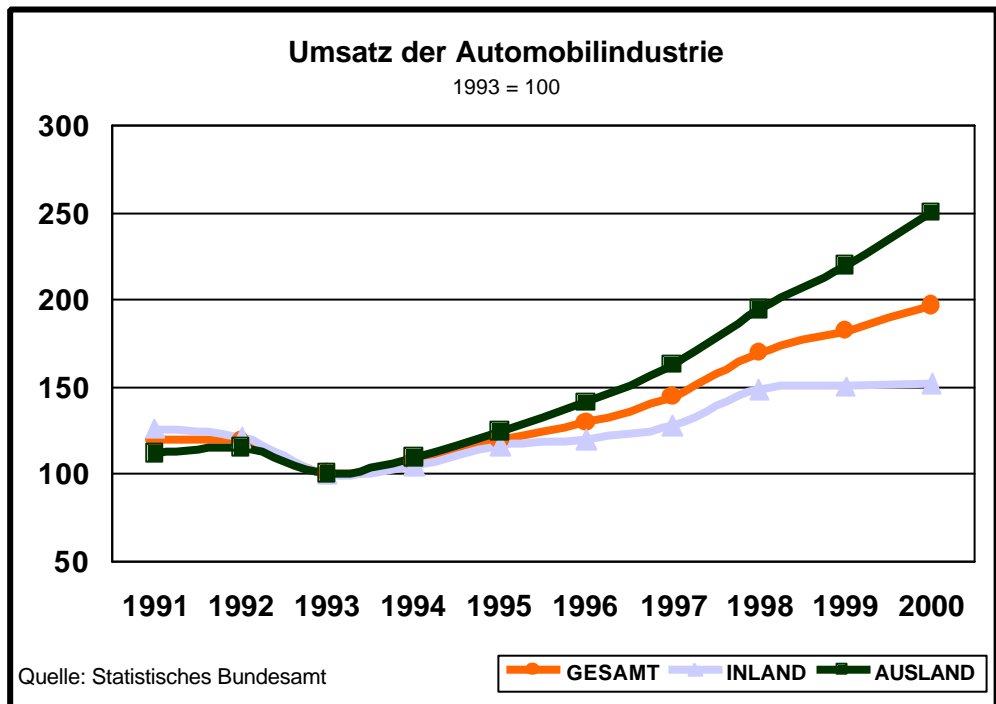
so verzeichnete diese in 2000 einen Zuwachs der **Nettoproduktion** um 10,5 Prozent. Damit ergab sich bereits im fünften Jahr in Folge ein Produktionszuwachs, der höher ausfiel als im Durchschnitt der gesamten Metallverarbeitung.

Der Umsatzanstieg fiel dagegen mit einem Plus von 8,2 Prozent in der Automobilindustrie zwar geringer aus als in der Metallverarbeitung (+10,2%). Der hohe Zuwachs in der Metallverarbeitung war dabei im wesentlichen bedingt durch die außergewöhnlich starke Umsatzexpansion in den Elektronik- und Elektrotechnikbranchen.

¹ Damit ist allerdings nur ein Teil der Zulieferindustrie für die Automobilproduktion erfasst, es fehlt hierbei nicht nur der gesamte Elektronikbereich, sondern auch die Herstellung bestimmter Teile wie z.B. Schlösser sowie die auf die Automobilindustrie bezogene Stahl- und Aluminiumproduktion unter Einschluss der entsprechenden Gießereien.

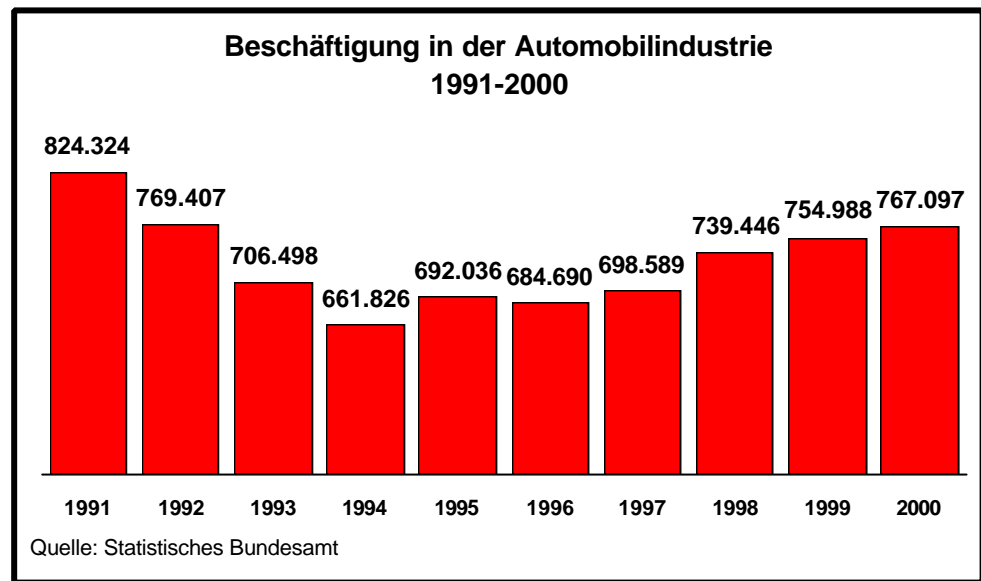
Trotz rückläufiger Absatzmenge an Fahrzeugen erhöhte sich der **Umsatz** der Automobilindustrie **im Inland** leicht um 1 Prozent auf 180 Mrd. DM. Damit war das Jahr 2000 das dritte in Folge, in dem die Inlandsumsätze weitgehend stagnierten.

Das Umsatzplus insgesamt war somit im wesentlichen auf die erneut gestiegenen **Auslandsumsätze** (+14,1%) zurückzuführen. Der Auslandsumsatz der deutschen Automobilbranche belief sich im Jahr 2000 auf 251 Mrd. DM. In 2000 wurden im sechsten Jahr in Folge zweistellige Zuwachsraten bei Auslandsumsatz verzeichnet.



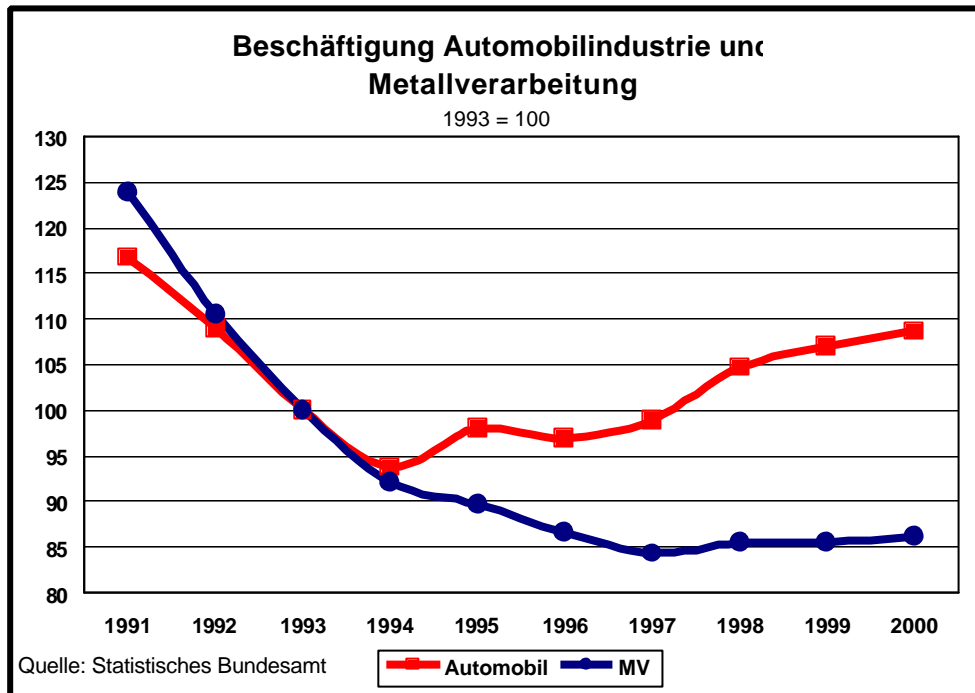
Der Umstand, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Automobilindustrie im Jahr 2000 vorrangig vom Export getragen wurde, spiegelt sich auch in den Außenhandelsdaten wider. Die **Exporte** der Branche beliefen sich 204,7 Mrd. DM – dies war eine Steigerung von 12,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die **Importe** erhöhten sich lediglich um 2,9 Prozent auf 92,6 Mrd. DM. Damit explodierte nicht nur der **Außenhandelsüberschuss** um 22,6 Prozent auf 112 Mrd. DM, sondern er war dem Umfang nach größer als die gesamten Importe.

Im Jahresdurchschnitt 2000 lag die **Beschäftigtenzahl** in der Automobilindustrie im Inland mit 767.097 um 1,6 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Im Jahresverlauf (also zwischen Ende Dezember 1999 und Ende Dezember 2000) erhöhte sich die Beschäftigtenzahl um knapp 17 Tausend.



Der jahresdurchschnittliche Beschäftigungszuwachs fiel zwar mit 1,6 Prozent doppelt so stark aus wie im Durchschnitt der Metallverarbeitung (+0,8%), angesichts einer Produktionssteigerung von 10,5 Prozent nimmt sich die Beschäftigungszunahme allerdings sehr bescheiden aus. Ursache hierfür war der deutliche **Produktivitätszuwachs** von 9,1 Prozent, der nahezu für den vollen Umfang der Produktionssteigerung maßgeblich war. Im Zusammenwirken mit einer leicht rückläufigen **individuellen Arbeitszeit** (-0,2%) führte der Anstieg des gesamten **Arbeitsvolumens** durch die über die Produktivitätssteigerung hinausgehende Produktionsausweitung (+1,4%) zum dargestellten Beschäftigungszuwachs.

Mit dem Beschäftigungsaufbau in 2000 setzte sich der seit 1997 zu verzeichnende Trend steigender Beschäftigungszahlen in der Automobilindustrie weiter fort. Im Resultat lag im Jahr 2000 die Beschäftigtenzahl um fast 9 Prozent über dem Krisentiefpunkt im Jahr 1993, während in der gesamten Metallverarbeitung im Gegensatz hierzu das Beschäftigungsniveau von 1993 um fast 14 Prozent unterschritten wurde.



Der Beschäftigungszuwachs war eine der beiden Komponenten, die den Anstieg der gesamten **Bruttolohn- und -gehaltssumme** um 3,9 Prozent auf 61,8 Mrd. DM bewirkten. Die andere Komponente bestand in Erhöhung der **Bruttoeinkommen je Beschäftigten** um 2,2 Prozent. Dieser Anstieg lag leicht unter dem Durchschnitt der Metallverarbeitung, für den sich ein Zuwachs um 2,5 Prozent ergab.

Der **Anteil der gesamten Löhne und Gehälter am Umsatz** betrug lediglich 14,4 Prozent. Seit 1993, als dieser Anteil noch 21,6 Prozent betrug, ist der Wert kontinuierlich gefallen.²

Die **Stundeneinkommen** der Beschäftigten erhöhten sich um 2,4 Prozent. Da jedoch gleichzeitig eine Steigerung der Produktivität je Beschäftigungsstunde um 9,1 Prozent erfolgte, ergab sich für die Unternehmen der Automobilindustrie im Schnitt eine deutliche Entlastung auf der Lohnkostenseite. Die nominalen **Lohnstückkosten** verringerten sich um 6,3 Prozent. Dieser Rückgang fiel stärker aus als in der gesamten Metallverarbeitung, in der sich die Lohnstückkosten um 5,8 Prozent reduzierten.

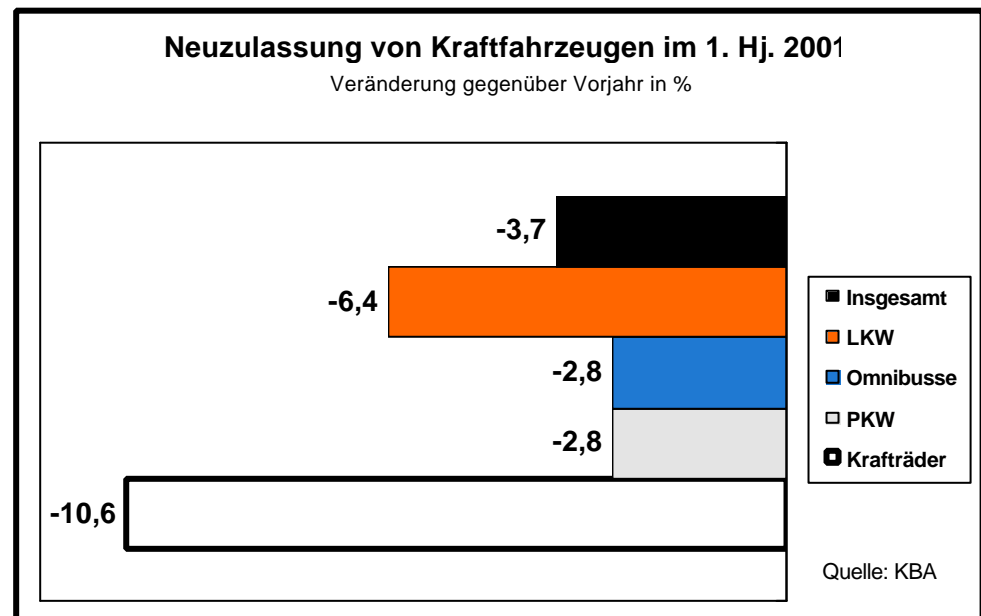
² Lässt man den Wert von 1993 als krisenbedingten Ausreißer außer Betracht und nimmt lediglich den Durchschnitt der Jahre 1991/92 und 1994/95 in Höhe von 19,3% zum Ausgangspunkt, dann errechnet sich aus der Absenkung des Lohn- und Gehaltsanteils auf die 14,4% des Jahres 2000 eine Entlastung bei den Arbeitskosten von nicht weniger als 21 Mrd. DM. Denn bei einem L+G-Anteil von 19,3% in 2000 hätte die Lohn- und Gehaltssumme insgesamt nicht 61,8 Mrd. DM, sondern 82,8 Mrd. DM betragen.

2. Entwicklung im 1. Halbjahr 2001 und weitere Perspektiven

Ein großer Teil der aus dem Jahr 2000 erkennbaren Trends hat sich auch im 1. Halbjahr 2001 weiter fortgesetzt. Dies betrifft:

- ▶ den rückläufigen Inlandsmarkt
- ▶ die steigenden Exporte
- ▶ den Produktionsanstieg
- ▶ die weitere Beschäftigungszunahme
- ▶ die erneute Kostenentlastung auf der Lohnseite.

Der erneut rückläufige **Inlandsmarkt** zeigt sich an einer weiteren Verringerung der **Neuzulassungen** von Kraftwagen insgesamt um 3 Prozent, wobei die Zulassungen von PKW in derselben Größenordnung rückläufig waren, während der Rückgang bei den NFZ sogar 6 Prozent betrug. Hier wiederum fielen die Neuzulassungen von NFZ mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 6t mit –10 Prozent sogar noch stärker aus. Dies dürfte vor allem ein Reflex der abgeschwächten allgemeinen Konjunkturentwicklung sein.



Ein ähnliches Bild wie auf dem deutschen Inlandsmarkt zeigte sich in Westeuropa insgesamt. Hier fiel der Rückgang der Neuzulassungen von PKW mit 1,7 Prozent allerdings erheblich geringer aus als in Deutschland. Hintergrund hierfür war, dass die Zulassungszahlen in Frankreich (+6,8%), Großbritannien (+4,3%) und Spanien (+1,4%) angestiegen sind.

Auch im 1. Halbjahr 2001 stiegen die **Exporte** von Kraftwagen weiter an. Der Zuwachs betrug insgesamt 8 Prozent, bei PKW ebenfalls 8 Prozent und bei NFZ immerhin noch 7 Prozent. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres wurden über 1,9 Millionen PKW exportiert.

Die **gesamte** Automobilbranche erzielte beim **Auslandsumsatz** mit 17,0 Prozent ein weiteres zweistelliges Plus gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Die Expansion des Auslandsabsatzes führte erneut dazu, dass die negativen Wirkungen des rückläufigen Inlandsmarktes überkompensiert wurden. Die **Inlandsproduktion** von Kraftwagen erhöhte sich insgesamt um 6 Prozent auf über 3,0 Millionen Einheiten. Dieselbe Steigerungsrate war bei der Produktion von PKW zu verzeichnen, während die NFZ-Produktion um 4 Prozent wuchs.

Die **Produktion** der Automobilbranche insgesamt erhöhte sich um 7,3 Prozent, die **Umsätze** stiegen um 12,3 Prozent.

Auch die Beschäftigung nahm sowohl im Durchschnitt des ersten Halbjahres als auch in seinem Verlauf weiter zu. Zwischen Ende 2000 und Ende Juni 2001 erhöhte sich die Beschäftigtenzahl in der Automobilindustrie um 15.200, darunter in der Produktion von Kraftwagen und Motoren um rund 6.900.³ Die Beschäftigung lag um 3,2 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Ebenfalls dem Trend des Vorjahres entsprechend ergab sich eine weitere Kostenentlastung auf der Lohn- und Gehaltsseite. Der **Anteil der Löhne und Gehälter am Umsatz** sank auf 13,3 Prozent, die nominalen **Lohnstückkosten** verringerten sich um 2,4 Prozent. Dieser Rückgang der Lohnstückkosten war trotz eines deutlichen Zuwachses der **Stundeneinkommen** um 4,9 Prozent bedingt durch die weit darüber hinaus gehende Erhöhung der **Produktivität** um 7,4 Prozent.

In einigen Bereichen markiert die Entwicklung im ersten Halbjahr 2001 allerdings offenbar eine Umkehr bisheriger Trends. Dies betrifft:

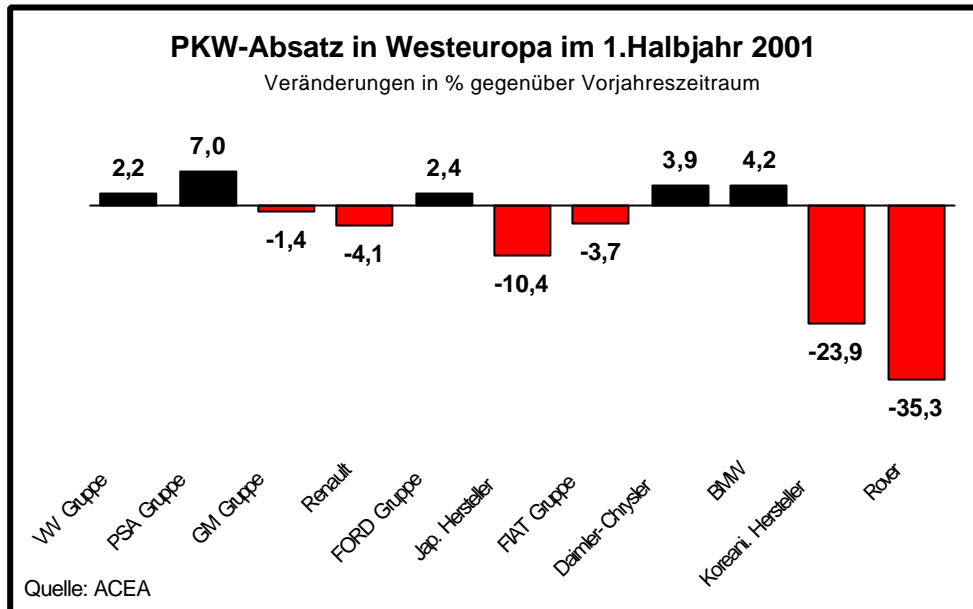
- ▶ den Anstieg des Marktanteils deutscher Hersteller auf dem Inlandsmarkt
- ▶ den deutlichen Anstieg der Inlandsumsätze
- ▶ die Stagnation des gesamten Arbeitsvolumens infolge der sich wieder an die Produktionssteigerung angleichenden Produktivität.

Trotz des allgemeinen Rückgangs der Neuzulassungen von PKW um 3 Prozent konnten die deutschen Hersteller ihren Absatz im Inland um 1 Prozent steigern. Die Wirkung rückläufiger Zulassungszahlen ging ausschließlich zu Lasten ausländischer Marken, deren Absatz um 10 Prozent zurück

³ In der Abgrenzung sog. fachlicher Betriebsteile.

ging. Daraus resultierte ein Anstieg des **Marktanteils** deutscher Hersteller auf dem Inlandsmarkt um 3 Prozentpunkte auf 72 Prozent.

In Westeuropa insgesamt zeigte sich auch hier ein ähnliches Bild. Bei insgesamt rückläufigen Zulassungszahlen bei PKW erzielten Audi, Mercedes, BMW und Ford Absatzsteigerungen, während die Absatzrückgänge von VW und Opel geringer ausfielen als im Marktdurchschnitt.



In den USA schließlich verringerte sich der PKW-Absatz in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres insgesamt um 5,9 Prozent, die Importe deutscher Marken erzielten jedoch einen Zuwachs von 5,8 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Die dahinter stehende deutliche Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Hersteller hebt der VDA (Verband der Automobilindustrie) explizit hervor:

„Wir sind inzwischen international so gut positioniert, dass es gelungen ist, mit einem leichten Zuwachs der deutschen Marken auf dem Inlandsmarkt und dem Exportwachstum die Fahrt in zum Teil rauen Gewässern noch zu beschleunigen.“ (Bernd Gottschalk, Präsident des VDA auf der Halbjahrespressekonferenz am 12.07.2001 – zitiert nach dem Pressedienst des VDA)

Verbunden war der Marktanteilsgewinn deutscher Hersteller auf dem Inlandsmarkt mit einer deutlichen Steigerung des Inlandsumsatzes der gesamten Automobilindustrie. Der Inlandsumsatz erhöhte sich um 5,8 Prozent und damit in wesentlich stärkeren Tempo als im Verlauf des Jahres 2000.

Im bisherigen Verlauf des Jahres 2001 fiel der Produktivitätszuwachs in der Automobilindustrie erstmals seit 1996 wieder genauso stark aus wie die Produktionssteigerung. Spiegelbildliche Folge dieser Angleichung war eine Stagnation des gesamten Arbeitsvolumens. Dass es dennoch zu einem weiteren Anstieg der Beschäftigung kam, war ausschließlich dem Rückgang

der individuellen Arbeitszeit geschuldet. Die Arbeitszeit je Beschäftigten verringerte sich um 2,9 Prozent. Dieser Rückgang dürfte vor allem ein Resultat des Abbaus früher aufgehäufter Arbeitszeitguthaben auf Arbeitszeitkonten sein.

Vor dem Hintergrund der weitgehend günstigen Entwicklung der Automobilindustrie im ersten Halbjahr 2001 verwundert die optimistische Lageeinschätzung des VDA im Vorfeld der Internationalen Automobilausstellung 2001 keineswegs. Der Präsident des VDA hob hervor, dass „sich die deutsche Automobilindustrie erneut als Stabilisator in einem schwierigen konjunkturellen Umfeld (zeigt).“ (VDA-Pressemitteilung v.22.08.2001)

Zwar wurden auch vom VDA die bisherigen Erwartungen für den Umfang der Neuzulassungen von PKW im Inland im laufenden Jahr von bisher 3,5 Millionen auf 3,3 Millionen nach unten korrigiert. Aber auf der Exportseite geht der VDA aktuell vom Erreichen eines neuen Rekordniveaus von 3,6 Millionen PKW aus. Zusammen mit der Erwartung, dass sich die bisherigen deutlichen Marktanteilsgewinne deutscher Hersteller auf dem Inlandsmarkt stabilisieren lassen, begründet dies insgesamt eine optimistische Prognose für das Gesamtjahr 2001.

Deutlich schlechter sind die aktuellen Prognosen für den Nutzfahrzeug-Sektor. Das britische Prognose-Institut Standard & Poor's DRI rechnet hier mit einem Rückgang der Weltproduktion in 2001 um mindestens 6 Prozent. (Handelsblatt v. 03.05.2001) Am stärksten hiervon betroffen wären nach dieser Prognose die USA, für die ein Produktionsrückgang um 23 Prozent vorhergesagt wird. Für Westeuropa wird das Minus auf 7,5 Prozent geschätzt.

Auch wenn kein Zweifel daran besteht, dass der allgemeine konjunkturelle Abschwung die Automobilindustrie bislang (noch) nicht erreicht hat, dürfen negative Anzeichen nicht unterbewertet werden.

Zum einen bestehen aktuell erhebliche Unsicherheiten über den weiteren Konjunkturverlauf diesseits und jenseits des Atlantik sowie über die weitere Wechselkursentwicklung. Wann die konjunkturelle Schwäche in den USA, Westeuropa und Deutschland überwunden werden kann und ob sie sich sogar noch weiter verschärft ist angesichts der derzeit verfügbaren Indikatoren nicht abschätzbar. Ausgeschlossen ist ein Abrutschen in eine rezessive Phase keineswegs. Dies könnte dann aber auch zur Folge haben, dass der vom VDA betonte Gegensatz zwischen Gesamtkonjunktur und Automobilkonjunktur nicht mehr länger Bestand haben würde, also die Automobilkonjunktur der Abwärtsbewegung der allgemeinen Konjunktur - bedingt durch einen zusätzlichen Nachfragerückgang - folgen würde. Von der weiteren Konjunkturentwicklung unabhängige Probleme zeichnen sich bei der Wechselkursentwicklung zwischen € und \$ ab. Dies könnte bei einer Konjunkturabschwächung deren negative Wirkung verstärken.

„Der Einfluss des Dollarkurses auf die Ertragslage darf auf keinen Fall unterschätzt werden. Die Deutsche Bank führt in einer Modellrechnung beispielsweise etwa 90 Prozent des Gewinnanstiegs der Marke BMW (ohne Rover) seit 1995 auf den Ausbau des US-Geschäfts sowie auf den gleichzeitigen Anstieg des Dollarkurses zurück. Bei Mercedes machte der Dollar-

effekt 81 Prozent, bei VW 24 Prozent und bei Porsche 74 Prozent der Ertragsverbesserung in der genannten Zeit aus.“ (Börsen-Zeitung v. 08.08.2001)

Der Wechselkurs des € gegenüber dem \$ hat sich zwischenzeitlich deutlich von seinem Tiefpunkt im ersten Halbjahr 2001 entfernt. Noch allerdings hat der Wechselkurs nicht einmal den Stand vom Anfang des Jahres wieder erreicht⁴. D.h. die aktuelle Aufwertung des € hat die voraufgegangene Abwertung bisher nicht vollständig wieder ausgeglichen. Es kommt hinzu, dass sich infolge von Kurssicherungsgeschäften auch nachhaltige Wechselkursveränderungen erst mit erheblicher Zeitverzögerung auswirken.

Zum anderen scheint inzwischen der langanhaltende Trend zum weiteren Beschäftigungsaufbau in der Automobilindustrie gebrochen. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2001 zeigt erstmalig nach längerer Zeit wieder einen Anstieg der Produktivität, der den Zuwachs des Produktionsvolumens erreicht. Die Folge war eine Stagnation des Arbeitsvolumens, die sich nur deshalb noch nicht in einer Stagnation der Beschäftigung bzw. einem Beschäftigungsabbau niederschlug, weil sich die individuelle Arbeitszeit deutlich stärker verringerte. Innerhalb der Automobilindustrie war diese Entwicklung allerdings nur auf die eigentliche Endfertigung (Herstellung von Kraftwagen und Motoren) beschränkt, bei den Zulieferern (Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Motoren) erhöhte sich das Arbeitsvolumen weiter, weil ein relativ schwacher Zuwachs der Produktivität (+1,7%) mit einem weitaus stärkeren Produktionszuwachs (+3,3%) einher ging.⁵ In der Endfertigung lag die Produktivitätssteigerung (+10,7%) deutlich über dem immer noch hohen Produktionsanstieg (+9,9%).

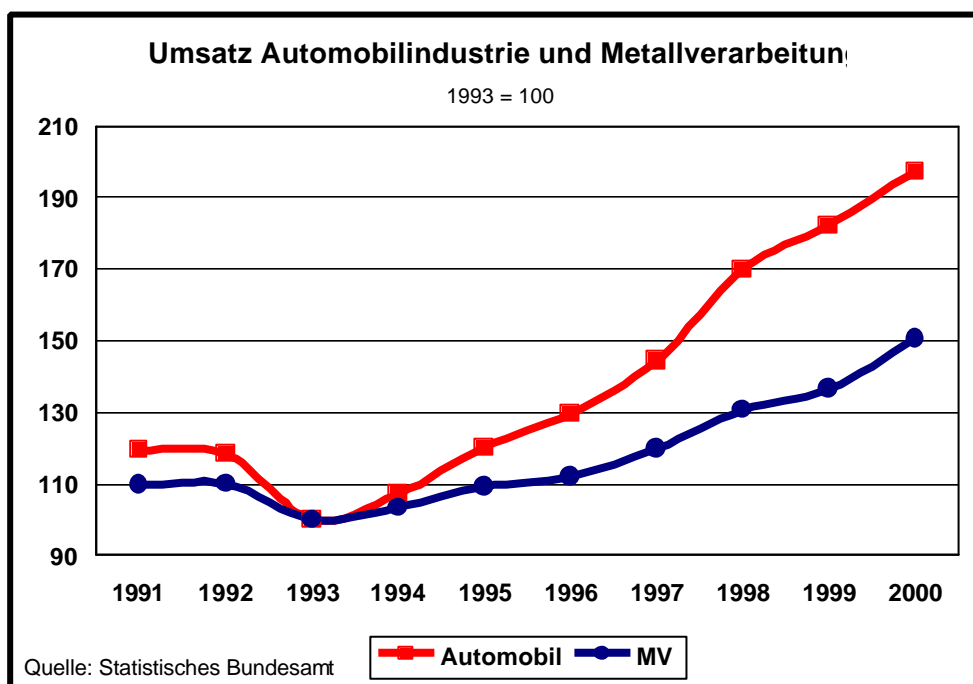
⁴ Stand Ende August 2001

⁵ Aber auch in dieser Teilbranche war die individuelle Arbeitszeit rückläufig (-1,5%), so dass Basis des weiteren Beschäftigungsanstiegs sowohl eine Ausdehnung des Arbeitsvolumens, als auch eine geringere Arbeitszeit je Beschäftigten war.

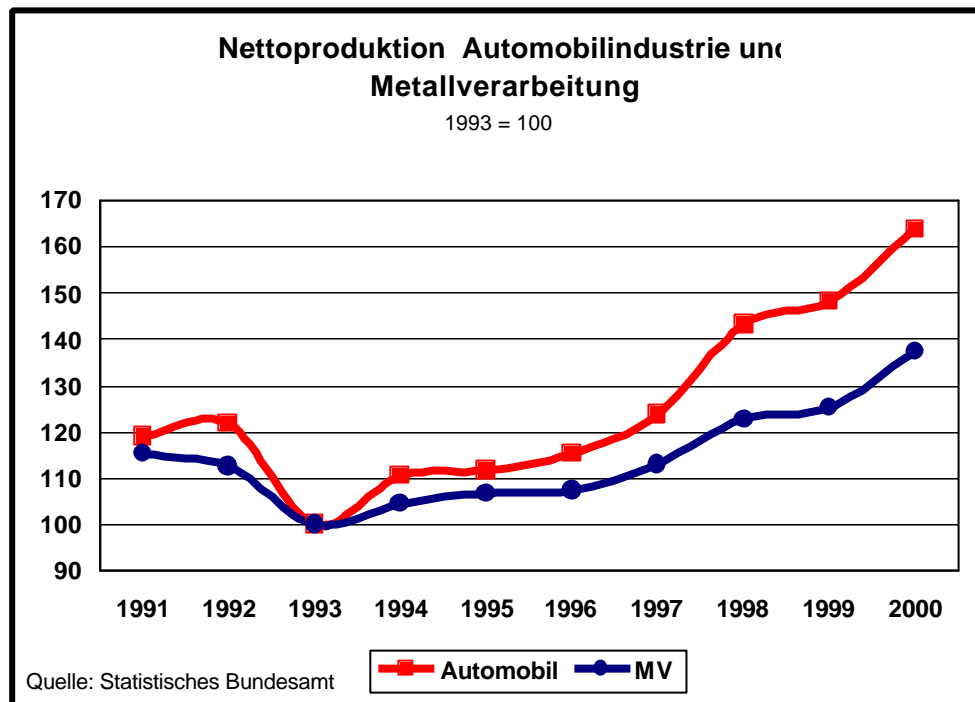
3. Strukturverschiebungen – Risikopotenziale – Industriepolitische Herausforderungen

3.1. Automobilindustrie als Entwicklungsmotor der Metallindustrie

Nicht nur im Hinblick auf die Entwicklung der Beschäftigung hat die Automobilindustrie seit der Krise 1993 deutlich besser abgeschnitten als die gesamte Metallverarbeitung im Durchschnitt. Basis der überdurchschnittlich positiven Beschäftigungsentwicklung war die besondere Umsatz-, Produktions- und Exportentwicklung in der Automobilindustrie.

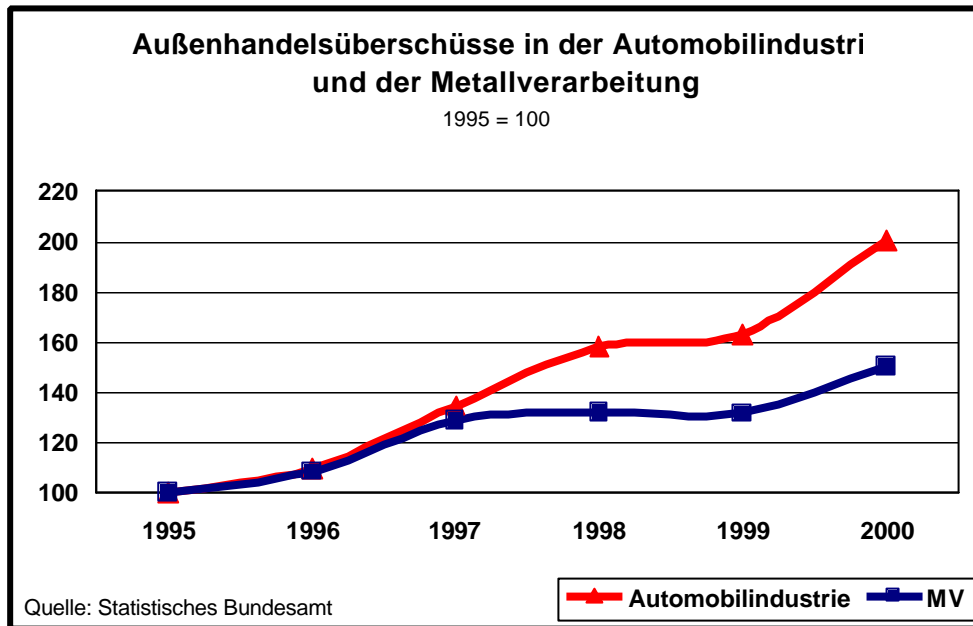


Während sich die Umsätze im Durchschnitt der Metallverarbeitung zwischen 1993 und 2000 um die Hälfte erhöhten, verdoppelten sie sich in der Automobilindustrie nahezu. Eine ähnliche Differenz ergibt sich im Hinblick auf die Produktionsentwicklung.



Einem Produktionszuwachs der Metallverarbeitung um etwas mehr als einem Drittel (37,3%) stand ein Plus in der Automobilindustrie um fast zwei Drittel (63,8%) gegenüber.

Für die Außenhandelsentwicklung liegen derzeit nur vergleichbare Datenreihen ab 1995 vor. Die hohe Exportorientierung der deutschen Automobilindustrie führte dazu, dass die Außenhandelsüberschüsse mit einer Verdopplung zwischen 1995 und 2000 noch erheblich stärker expandierten als in der Metallverarbeitung insgesamt mit einem Zuwachs um die Hälfte. Die besondere Entwicklung in der Automobilindustrie war dabei sowohl Resultat eines vergleichsweise schwächeren Importanstiegs, als auch eines deutlich stärkeren Zuwachses bei den Exporten. Inzwischen machen die Exportüberschüsse der Automobilindustrie (2000: 112,0 Mrd. DM) mehr als die Hälfte der gesamten Exportüberschüsse der Metallverarbeitung (2000: 219,6 Mrd. DM) aus.



Die zunehmende Dominanz der Automobilindustrie innerhalb der Metallindustrie ist im Hinblick auf künftige Entwicklungstrends zumindest zwiespältig.

Zum einen erhöht sich hierdurch das Risiko, dass negative konjunkturelle und/oder strukturelle Entwicklungen in der Automobilindustrie die Metallindustrie und darüber hinaus die gesamte Industrieproduktion in Deutschland nachhaltig negativ beeinflussen. Zum anderen kristallisiert sich immer mehr die besondere Bedeutung der Automobilindustrie als technologische Leitbranche für die gesamte Industrieentwicklung heraus.

So betitelt die Börsen-Zeitung v. 17.08.2001 einen Bericht die Studie ‚Automobiltechnologie 2010‘ von HypoVereinsbank und Mercer Management Consulting mit der Schlagzeile: „Das Jahrzehnt der Automobilindustrie ist angebrochen.“

Technische Weiterentwicklungen und Innovationen mit nachhaltiger Leitwirkung für andere industrielle Bereiche und industrienahen Dienstleistungen sind derzeit absehbar bei

- ▶ der Antriebstechnik (Weiterentwicklung herkömmlicher Antriebe und neue Antriebstechniken wie Brennstoffzelle, Hybridantriebe und elektrischer Antrieb)
- ▶ der Werkstofftechnik (Aluminium, Stahl, Verbundwerkstoffe)
- ▶ dem Ersatz von Mechanik/Hydraulik durch Elektronik („drive-by-wire“ etc.)

- ▶ der Software-Entwicklung⁶
- ▶ der Weiterentwicklung traditioneller Kraftstoffe sowie der Entwicklung geeigneter Kraftstoffe für neue Antriebe
- ▶ dem Übergang zum Angebot kompletter Mobilitätssysteme.⁷

3.2. Strukturelle Verschiebungen innerhalb der Automobilindustrie

Im Zusammenhang mit der Untersuchung der Entwicklung der Automobilindustrie im Jahr 2000 und im ersten Halbjahr 2001 wurde bereits auf zwei interne Verschiebungen innerhalb der Automobilindustrie eingegangen: die zunehmende Diskrepanz zwischen Inlandsproduktion und Neuzulassungen – d.h. das Ventil zunehmender Exporte für einen zumindest zeitweise schrumpfenden Inlandsmarkt – und den gestiegenen Marktanteil deutscher Hersteller auf dem Inlandsmarkt nicht zuletzt als Folge des gestiegenen Anteils dieselgetriebener PKW bei den Neuzulassungen.

Vor dem Hintergrund eines deutlich steigenden Anteils von Diesel-PKW auf dem Inlandsmarkt hat sich zumindest im ersten Halbjahr 2001 das Setzen deutscher Hersteller auf dieses Segment als ein eindeutiger Konkurrenzvorteil erwiesen, denn bei einem Rückgang der Neuzulassungen von PKW um knapp 3 Prozent waren die Zulassungen von PKW mit Ottomotor um 12 Prozent rückläufig, während die Zulassungen von Diesel-PKW um 16 Prozent stiegen. Die Marktentwicklung im ersten Halbjahr 2001 wurde also eindeutig von den Diesel-PKW getragen.

Bei einem durchschnittlichen Anteil von Diesel-PKW an allen Zulassungen von einem Drittel erzielten die deutschen Marken mit 38,2 Prozent einen weit überdurchschnittlichen Diesel-Anteil an den jeweiligen Gesamtzulassungen. Allerdings profitierten keineswegs alle deutschen Hersteller gleichermaßen von dieser Entwicklung. FORD (29,3%) und insbesondere Opel (20,8%) erzielten nur unterdurchschnittliche Anteile von Diesel-PKW am Gesamtabsatz.

⁶ „Im Jahr 2010 wird sich der Anteil von Elektronik und Software im Auto bezogen auf seine Herstellkosten von durchschnittlich 11.000 € stark erhöhen: von 22 Prozent auf 35 Prozent. Allein die Software wächst innerhalb der gesamten Elektronik von heute 20 auf 38 Prozent und macht 13 Prozent am gesamten Produktionswert eines Autos aus. Dies sind Prognosen einer Studie, die die HypoVereinsbank (HVB) mit der Unternehmensberatung Mercer Management Consulting über die Schlüsseltechnologien der Autobranche erstellt hat.“ (Financial Times Deutschland v. 17.08.2001)

⁷ „The increased demand for personal mobility and goods transport will require enhanced and new solutions of transport systems that are convenient, affordable and predictable. These must be designed in a way that interfaces between the transport modes are optimized and appealing for use. (...) To meet these challenges it is clear that a system approach is needed.“ EUCAR; Directions of research and development towards clean, safe and efficient mobility and transport, Brüssel 2000, S.12 – EUCAR ist die gemeinsame Entwicklungsagentur der europäischen Automobilindustrie, dem alle Automobilkonzerne in der EU unter Einschluss der Tochtergesellschaften der US-Konzerne angehören. Sitz von EUCAR ist Brüssel.

Die unzureichende Positionierung im Diesel-Segment ist einer der Faktoren, die für die aktuellen Probleme des Opel-Konzerns verantwortlich sind.⁸

Über kurzfristige Verschiebungen in der aktuellen Entwicklung hinaus sind vor allem zwei strukturell bedeutsame Trends hervorzuheben, die sich seit Mitte der neunziger Jahre beobachten lassen: die Verschiebung zwischen der Inlands- und Auslandsproduktion deutscher Hersteller und die Verschiebung zwischen Endherstellern (OEM – Original Equipment Manufacturers) und Zulieferern, ausgedrückt an einer Verlagerung der Entwicklungsdynamik in der Automobilbranche auf die Unterbranche der Teilefertigung (Herstellung von Teilen für Kraftfahrzeuge und Motoren).

1994 produzierten die deutschen Hersteller im In- und Ausland⁹ 6,02 Millionen PKW. Im Jahr 2000 waren es 8,83 Millionen PKW. Dabei erhöhte sich die Zahl der im Ausland gefertigten PKW von 1,93 Millionen in 1994 auf 3,70 Millionen in 2000. Das bedeutet, dass in diesem Zeitraum vom gesamten Zuwachs der PKW-Produktion deutscher Hersteller in Höhe von 2,81 Millionen PKW fast zwei Drittel (63%) dem Zuwachs der Auslandsfertigung zuzuschreiben war und lediglich ein Drittel der Expansion der Inlandsfertigung. Bei der LKW-Produktion ergab sich ein ähnliches Bild. Hier stieg die Gesamtfertigung im In- und Ausland zwischen 1994 und 2000 um 315 Tausend Einheiten auf rund 815 Tausend Stück an. Vom Gesamtzuwachs entfielen dabei knapp 60 Prozent (59%) auf die Auslandsfertigung. Als Besonderheit ist hier allerdings hervorzuheben, dass erstmals im Jahr 1993 die Auslandsfertigung von LKW höher lag als die Inlandsproduktion.

Im Jahr 2000 machte der Anteil der Auslandsfertigung an der Gesamtproduktion deutscher Hersteller bei PKW knapp 42 Prozent (41,9%) aus. Bei den Nutzfahrzeugen (LKW und Omnibusse¹⁰) erreichte er knapp 57 Prozent (56,9%).

Deutlich wird aber auch, dass der Zuwachs der Auslandsfertigung bislang nicht zu einem nennenswerten Rückgang der Inlandsproduktion geführt hat. Im Gegenteil, auch bei der Inlandsfertigung wurden seit Mitte der neunziger Jahre weitere Zuwächse erzielt – wenn auch nicht im selben Ausmaß wie bei der Fertigung an ausländischen Standorten. Bei der Ausweitung der Auslandsfertigung – sei es über den Aufbau komplett neuer Fabriken (sog. greenfield-plants) oder die Übernahme bereits existierender Unternehmen – handelte es sich unternehmens-

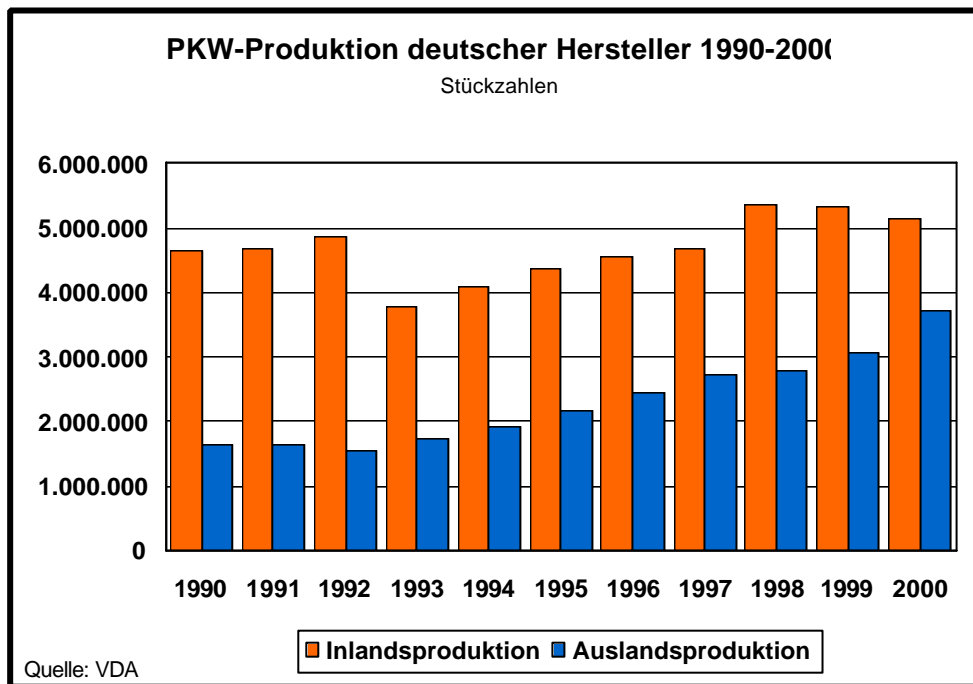
⁸ Ein weiterer Faktor für diese Probleme ist der konzernintern bedingte Ausschluss von Opel vom nordamerikanischen Markt aufgrund von Vorgaben des GM-Konzerns. „Unternehmen, deren ausschließliches Absatzgebiet Europa ist wie beispielsweise die GM-Tochter Opel, haben bei gleichzeitig nachlassender Nachfrage in Euroland nichts zu lachen. Wer dagegen wie BMW, Porsche, Audi VW und die DaimlerChrysler-Marke Mercedes-Benz in großem Stil vom Produktionsstandort Deutschland in die Vereinigten Staaten liefern kann, der findet dank der für seine Produkte noch starken Nachfrage und über den Wechselkurs einen willkommenen Ausgleich bei Umsatz und Gewinn für schwächere Ergebnisse anderswo.“ (Börsen-Zeitung v. 08.08.2001)

⁹ Ohne Chrysler und Bentley

¹⁰ Bei Omnibussen lag der Anteil der Auslandsfertigung schon zu Beginn der 90er Jahre über demjenigen der Inlandsfertigung und er hat sich auch hier im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts weiter erhöht, ist allerdings seit 1998 wieder leicht rückläufig.

strategisch vorrangig um die Erschließung von Kapazitäten zur Produktion für ausländische expandierende Märkte¹¹ (bzw. Märkte, auf denen man sich Marktanteilzuwächse versprach¹²) und nicht um die Verlagerung inländischer Produktion ins Ausland.

Erst ab 1999 kam es im PKW-Bereich zu leicht rückläufigen Stückzahlen bei der Inlandsproduktion – vor allem bedingt durch eine Schrumpfung des Inlandsmarktes. Wertmäßig expandierte die Produktion aber weiterhin.



Auch beim Absatz von im Ausland gefertigten PKW deutscher Marken auf dem Inlandsmarkt ist erst im Jahr 2000 eine signifikante Steigerung des Marktanteils zu verzeichnen.

Stückzahlmäßig stiegen die Neuzulassungen im Inland von PKW deutscher Marken aus ausländischer Fertigung zwischen 1997 und 2000 kontinuierlich von 424.111 auf 456.351. Während ihr Anteil an den gesamten Neuzulassungen deutscher Marken zwischen 1997 und 1999 zunächst wegen eines noch stärkeren Anstiegs der Zulassungszahlen von PKW aus der Inlandsfertigung von 18,1 Prozent auf 17,3 Prozent sank, erhöhte er sich im Jahr 2000 deutlich auf 20,3 Prozent. Letzteres war eine Folge des deutlichen Rückgangs der Zulassungszahlen von deutschen Marken insgesamt. Als Trendwende ist dieser Sachverhalt zunächst allerdings noch nicht zu interpretieren, da im ersten Halbjahr 2001 die Zulassungszahlen deutscher Marken insgesamt – im Unterschied zu ausländischen Marken – wieder gestiegen sind.

¹¹ So z.B. Südeuropa, Südamerika, Osteuropa und China

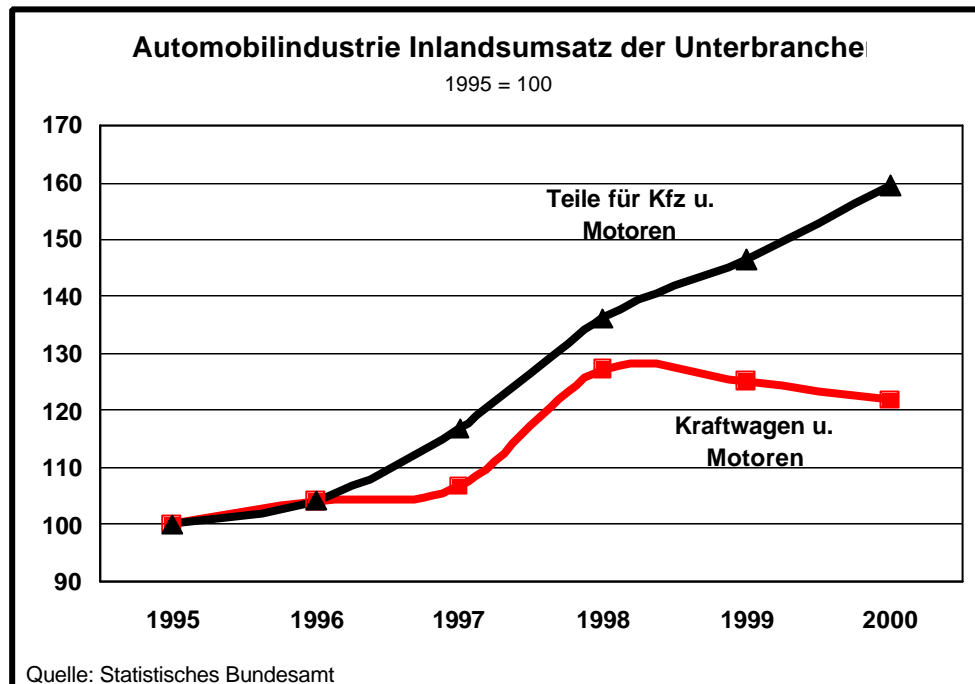
¹² Dies gilt insbesondere für die USA

Anhaltspunkte für die **strukturelle Entwicklung zwischen Endherstellern und Zulieferern** liefert eine Analyse der Entwicklung der Unterbranchen der Automobilindustrie – und dabei insbesondere der Entwicklung bei der Herstellung von Kraftfahrzeugen und Motoren einerseits und der Herstellung von Teilen für Kraftfahrzeuge und Motoren andererseits.¹³ Allerdings sind hier von vornherein drei Einschränkungen zu machen: Denn erstens ist bei dieser Abgrenzung in der Unterbranche Herstellung von KfZ- und Motorenteile ein erheblicher Teil der Zulieferer nicht enthalten. Es handelt sich dabei um Zulieferer von Schlössern und Beschlägen sowie insbesondere um Zulieferer aus dem Bereich Elektrik und Elektronik. Zweitens enthält die Industriestatistik keine Angaben über die Außenhandelsentwicklung in den Unterbranchen. D.h. die spannende Frage nach möglichen Verlagerungen von Teilefertigungen ins Ausland lässt sich befriedigend nicht beantworten. Schließlich liegen drittens lediglich vergleichbare Daten erst ab 1995 vor.

Während sich die Gesamtumsätze in den beiden betrachteten Unterbranchen der Automobilindustrie zwischen 1995 und 2000 in etwa parallel entwickelt haben – Endhersteller: +67,5 Prozent; Teilehersteller: +61,3 Prozent - ergibt sich für die Entwicklung der Inlandsumsätze ein völlig anderes Bild: Bei den Inlandsumsätzen erzielten die Teilehersteller nicht nur einen mehr als doppelt so hohen Zuwachs (+59,4% gegenüber +21,8%), sondern dieser Anstieg verlief bei den Teileherstellern durchgängig seit 1995, während bei den Endherstellern der bisherige Höhepunkt der Inlandsumsätze im Jahr 1998 erreicht wurde und danach ein Rückgang der Umsätze stattfand.

Im weit überdurchschnittlichen und kontinuierlichen Zuwachs der Inlandsumsätze bei den Teileproduzenten kommt der Trend zur Verlagerung immer größerer Wertschöpfungsanteile zu den Zulieferern deutlich zum Ausdruck.

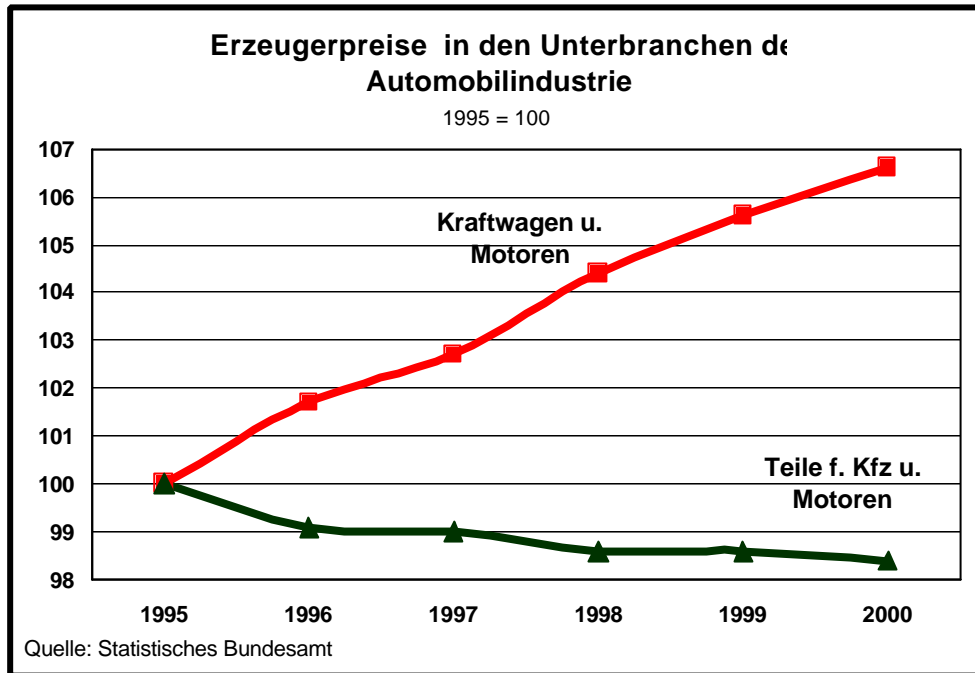
¹³ In der Wirtschaftszweig-Systematik (WZ) der Industriestatistik wird die Automobilbranche (Herstellung von Kraftfahrzeugen und Teilen – WZ-Nr.34) unterteilt in die Unterbranchen Herstellung von Kraftwagen und Motoren (WZ-Nr.34.1); Karosserien, Aufbauten/Anhänger (WZ-Nr.34.2) sowie Teile für Kraftfahrzeuge und Motoren (WZ-Nr.34.3).



Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Produktionsentwicklung. Auch hier verlief der Anstieg bei den Teileherstellern seit 1995 deutlich stärker als bei den Endproduzenten, wobei es bei der Produktion der Endhersteller infolge der Kompensation durch die Exportentwicklung im Zeitverlauf keinen Rückgang gab wie bei den Inlandsumsätzen.

Der überdurchschnittlich starke Produktionsanstieg bei den Teileproduzenten steht allerdings in Kontrast zum leichten Zurückbleiben bei der Entwicklung der Gesamtumsätze.

D.h. offenbar konnte das Plus beim Produktionsvolumen nicht in einen entsprechenden Anstieg des wertmäßigen Absatzes umgesetzt werden. Dies deutet auf eine spezifische Preisentwicklung hin.

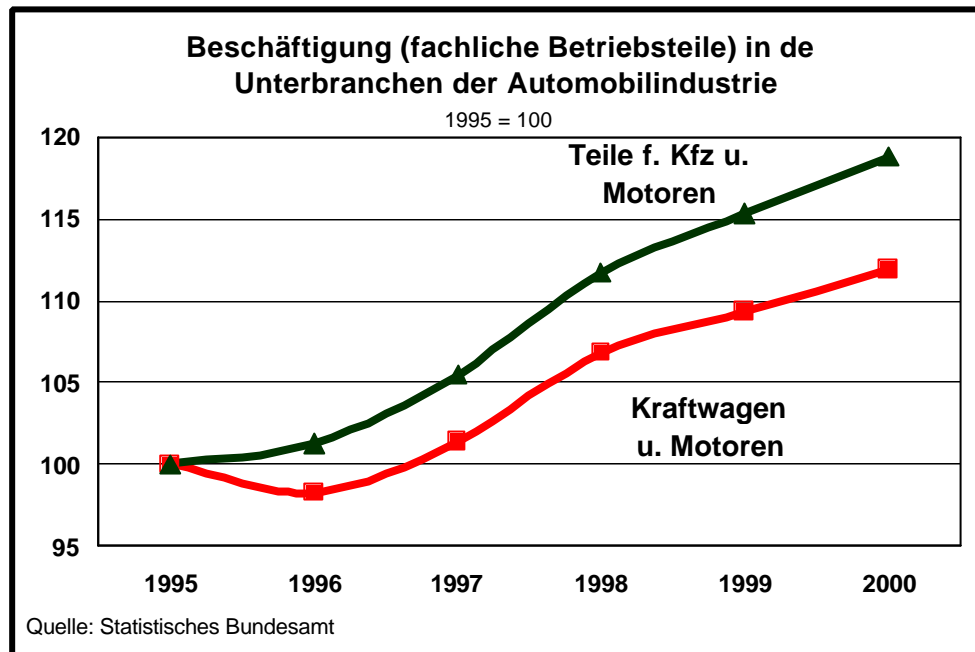


In der Scherenentwicklung bei den Erzeugerpreisen zwischen Endherstellern und Teileproduzenten drückt sich die teilweise Verlagerung des Kostendrucks auf die Zulieferer aus. Eine solche Verlagerung des Kostendrucks ist jedoch – soweit es sich nicht um eine gleichberechtigt gemeinsame Suche von Endproduzenten und Zulieferern nach Ansatzpunkten zu einer Effizienzsteigerung und dadurch bedingte Kostensenkung handelt – ein überaus problematischer Ansatz, wie eine neuere Studie aus den USA¹⁴ belegt: „Es ist die Karte, die bei der Sanierung von defizitären Autoherstellern immer sticht. (...) Der Preisdruck auf Zulieferer. Das geht schnell, kostet keine Arbeitsplätze – zumindest nicht im eigenen Unternehmen – und bringt oft genug Milliarden in die Kassen. Doch die Strategie der Kostenkiller ist nicht ungefährlich. Eine neue Studie aus den USA belegt, wer seinen Zulieferern wenig zahlt, bekommt oft genug auch schlechte Qualität und veraltete Technik ins Auto eingebaut.“ (Financial Times Deutschland v. 13.08.2001) Bei den deutschen Herstellern besteht allerdings die Hoffnung, dass dieser Verlagerungsansatz nach dem Lopez-Desaster Mitte der neunziger Jahre aus der Mode gekommen ist.¹⁵

Trotz eines ebenfalls stärkeren Produktivitätsanstiegs bei den Teileproduzenten verlief die Beschäftigungsentwicklung bei ihnen ebenfalls auf Grund der starken Produktionssteigerung überdurchschnittlich gut.

¹⁴ Planning Perspectives Inc.; North American Automotive Supplier Survey 2001, Birmingham 2001 – laut Bericht der Financial Times Deutschland v. 13.08.2001

¹⁵ „Die Autohersteller haben den Druck in diesem Jahr wieder etwas reduziert. (Denn) in der Zulieferindustrie gibt es erste Auflösungserscheinungen. (...) Die Autohersteller haben gemerkt, dass es so nicht weitergeht. Sie brauchen leistungsfähige Zulieferer als Partner.“ Hermann Scholl, Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH, in einem Interview mit der Financial Times Deutschland v. 12.06.2001



Auch jenseits von Ansätzen zur Kostendruckverlagerung auf die Zulieferer ergibt sich für diese aktuell und in Perspektive ein erheblicher Restrukturierungsdruck. Dieser resultiert zum einen aus dem aktuellen Trend des verstärkten Übergangs zur Zulieferung ganzer Systemkomponenten (Teilsysteme)¹⁶, die eine erhebliche Zahl auch von Zulieferern der ersten Stufe zu Kooperationen, Akquisitionen und Zusammenschlüssen drängt. Zum anderen resultiert aus den künftigen Innovationstrends wie insbesondere der Schwerpunktverlagerung von Mechanik und Hydraulik zu Elektrik, Elektronik und Software ein verstärkter Umstrukturierungsbedarf bei den Zulieferern sowohl hinsichtlich der Innovationsstrategie als auch im Hinblick auf das Erreichen neuer Größenordnungen als Voraussetzung für den erforderlichen Mittelbedarf für Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen. Parallel hierzu steigt der Qualifizierungsbedarf für die Belegschaften.

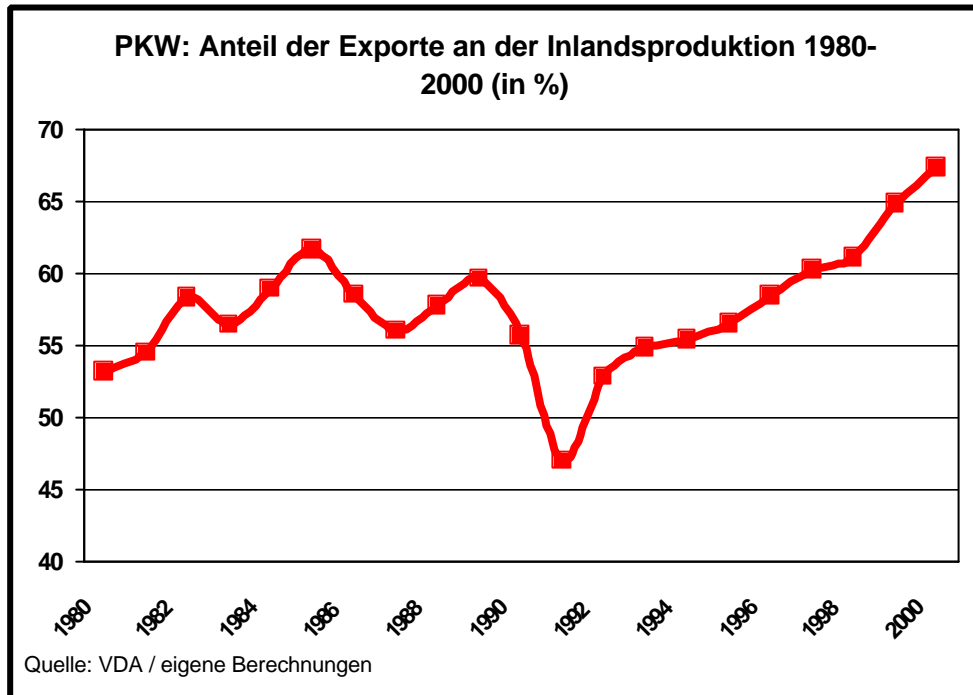
Die gesamten Beschäftigungswirkungen, die sich im Zusammenhang mit wesentlichen Innovationen in der Automobilindustrie entlang der gesamten Wertschöpfungs- und Prozesskette sowohl bei Endherstellern als auch bei Zulieferern im Zeitablauf ergeben können – und zwar in negativer wie in positiver Hinsicht – sind Gegenstand eines Forschungsprojektes, das vom Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) durchgeführt wird.¹⁷

¹⁶ „Die konsequente Zielverfolgung der Automobilkonzerne einer kontinuierlichen Kostenreduzierung und Verbesserung der Kapitalrendite treibt maßgeblich die Fremdvergabe von Modulen an kompetente Anbieter. Innerhalb der nächsten 5 Jahre wird sich die Anzahl der einzelnen Module wie Dach, Cockpit oder Tür bis auf 10 reduzieren.“ T.Becker/G.Klink (A.T.Kearney) in Handelsblatt v. 26.04.2001

¹⁷ „Das (...) Forschungsvorhaben zielt darauf ab, im bundesdeutschen Fahrzeugbau (PKW) die Beschäftigungswirkungen gegenwärtig eingeleiteter und zum Teil pilothaft umgesetzter Innovationen zu erfassen und durch Beschreibung von Möglichkeitsräumen zukünftiger Entwicklungen Gestaltungsmöglichkeiten und Handlungsorientierungen aufzuzeigen.“ (aus der Begründung des Forschungsvorhabens v. 13.07.2001)

3.3. Hohe Exportabhängigkeit der Automobilindustrie

Die Exportabhängigkeit der deutschen Automobilindustrie ist nach einem zeitweiligen Rückgang zu Anfang der neunziger Jahre infolge der deutschen Vereinigung und der zyklischen Krise 1992/93 kontinuierlich angestiegen. Die Schere zwischen Inlandsproduktion und Inlandsabsatz hat sich immer weiter geöffnet. Der Anteil der Exporte an der Gesamtzahl der im Inland produzierten PKW hat im Jahr 2000 bereits das Niveau von zwei Dritteln überschritten.



Bei der Beantwortung der Frage, welche strukturellen Herausforderungen aus dieser Entwicklung resultieren, ist zunächst einmal die Absatzstruktur im Export nach Regionen in den Blick zu nehmen. Im Jahr 2000 entfielen – nach Stückzahlen gerechnet – exakt zwei Drittel der PKW-Exporte auf Lieferungen nach Westeuropa. Dies waren rund 2,3 Millionen Fahrzeuge. Zweites Hauptabsatzgebiet war Amerika (579 Tausend PKW) mit 16,8 Prozent, darunter im wesentlichen die USA (14,4%). An dritter Stelle rangierte Asien mit 10,7 Prozent (370 Tausend PKW).¹⁸

Bei den Nutzfahrzeugen ist die regionale Konzentration noch stärker ausgeprägt. Die Exporte konzentrierten sich hier zu fast 92 Prozent auf Europa – darunter 80 Prozent Westeuropa, knapp 6 Prozent jeweils Osteuropa und die Türkei.

¹⁸ Der Anteil Asiens lag nur deshalb so hoch, weil in der VDA-Statistik, der diese Daten entnommen wurden, die Türkei zu Asien gerechnet wird. Ohne die Türkei hätte der Anteil Asiens lediglich 7,3% betragen.

Exporte von Kraftwagen 2000				
nach Regionen				
Region	PKW		NFZ	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Westeuropa	2.299.585	66,6	214.944	80,3
dar.: Westeuropa ohne GB	1.875.377	54,3	177.293	66,2
dar.: GB	424.208	12,3	37.651	14,1
Osteuropa	125.212	3,6	15.190	5,7
Afrika	32.944	1,0	5.606	2,1
Amerika	578.927	16,8	2.264	0,8
dar.: USA	498.600	14,4	1.264	0,5
Asien	370.462	10,7	26.211	9,8
dar. Türkei	118.714	3,4	14.964	5,6
dar.: Japan	121.143	3,5	453	0,2
Australien/Ozeanien	46.272	1,3	3.399	1,3
Exporte insgesamt	3.455.101	100,0	267.682	100,0
Exporte nach USA und GB	922.808	26,7	38.915	14,5
Quelle: VDA				

Bei der Bewertung der Regionalstruktur der Exporte ist zunächst die deutliche Konzentration auf Westeuropa hervorzuheben. Infolge von Binnenmarktintegration und gemeinsamer Währung in der Euro-Zone weist der westeuropäische Markt immer mehr Züge eines vergrößerten Inlandsmark-

tes auf. Die hohe Konzentration der EU-Automobilproduktion auf Deutschland¹⁹ stellt insofern nichts anderes als eine spezifische regionale Konzentration auf dem Inlandsmarkt dar. Soweit die Euro-Zone betroffen ist, ist die Marktentwicklung vorrangig vom allgemeinen Konjunkturverlauf bestimmt, Wechselkursrisiken sind ausgeschaltet. Besondere Absatzrisiken können sich allerdings für diejenigen Absatzregionen, die entweder durch besondere Krisenprozesse (Asien/Südamerika/Türkei) oder durch besondere Wechselkursrisiken (USA/GB) gekennzeichnet sind, ergeben. Bezogen auf die konkrete regionale Absatzstruktur der deutschen Automobilindustrie betrifft dies vor allem die Exporte in die USA und nach Großbritannien. Im Jahr 2000 wurden in diese beiden Länder zusammen fast 925 Tausend PKW exportiert, ihr zusammengefasster Anteil an den deutschen Gesamtexporten lag bei über einem Viertel (26,7%). Auch wenn aktuell noch keine deutlichen Negativentwicklungen zu erkennen sind, darf das hier schlummernde Risikopotenzial auf mittlere Frist nicht außer acht gelassen werden.

3.4. Kapazitätsentwicklung

Schätzungen gehen dahin, dass aktuell rechnerisch bis zu einem Drittel der weltweit vorhandenen Kapazitäten der Automobilindustrie überschüssig sind. Auch wenn sicherlich erhebliche methodische Bedenken gegenüber einer konkreten Bezifferung der Überkapazitäten vorgebracht werden können, ist jedoch das Faktum vorhandener Überkapazitäten unbestritten. Dies bewirkt einerseits einen erhöhten Konkurrenzdruck auf die Unternehmen – und vermittelt über diese auf die Belegschaften – und andererseits bildet es die Grundlage für Strategien zum Kapazitätsabbau bzw. zur Einschränkung der Kapazitätsnutzung. Dabei ergibt sich angesichts der jeweiligen Ausgangslage in regionaler Hinsicht und bei den einzelnen Automobilkonzernen eine Konzentration dieser Strategieansätze. Gegenwärtig sind in regionaler Hinsicht vor allem Großbritannien, Südamerika, die USA, Südkorea und Polen (soweit es auf den Inlandsabsatz ausgerichtete Werke betrifft) betroffen. Aktuelles Beispiel auf der Konzernebene in Europa ist der „Olympia-Plan“ bei Opel.

Kapazitätsreduzierungen und Standortschließungen²⁰ stehen auf der anderen Seite Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung bzw. zum Zubau neuer Kapazitäten – oftmals in denselben Regionen, die von Reduzierungen betroffen sind – gegenüber. Dies betrifft aktuell insbesondere Südamerika²¹ und Polen.

¹⁹ Diese Konzentration lässt sich auch an den Wertschöpfungs- und Beschäftigungsanteilen der deutschen Automobilindustrie in der EU ablesen. 1998 entfielen fast 38% der gesamten Bruttowertschöpfung der EU-Automobilindustrie auf Deutschland. In der Automobilindustrie der drei nach Deutschland größten Automobile produzierenden Länder der EU – Frankreich, UK und Italien – waren zusammen weniger Arbeitnehmer beschäftigt als in Deutschland allein. (Quelle: Datenbank des ifo-Instituts, erstellt im gemeinsamen Auftrag von IG Metall und Gesamtmetall)

²⁰ In Europa war bislang einzig das Renault-Werk im belgischen Vilvorde von einer Standortschließung betroffen. Für 2002 steht die Einstellung der Fiesta-Produktion im Ford-Werk in Dagenham im UK an.

²¹ „Aktuell liegt die Auslastungsquote der brasilianischen Autowerke im Durchschnitt bei knapp 60 Prozent. (...) Und immer noch werden neue Montagewerke in Betrieb genommen. (...) Starke Überkapazitäten treffen auf eine schwache Nachfrage. Die Folge ist ein beinhardter Konkurrenzkampf.“ Wirtschaftswoche v. 03.05.2001

Insgesamt ist die Situation auf dem Weltautomobilmarkt von einer Gleichzeitigkeit von Kapazitätsreduzierung (oder auch nur Produktionseinschränkung) und einem fortgesetzten Kapazitätsaufbau gekennzeichnet.

Dabei ist hervorzuheben, dass sich ein Kapazitätsaufbau keineswegs allein über den Zubau neuer Fertigungsstätten vollziehen muss. Realität ist vielmehr darüber hinaus eine Kapazitätsausweitung über eine technische und organisatorische Effektivierung vorhandener Produktionsstätten sowie über eine Ausweitung von Betriebsnutzungszeiten, die sich auf eine Flexibilisierung von Arbeitszeitregelungen (nicht zuletzt europaweit im Rahmen betrieblicher Standortbündnisse²²) gründet. Eine aktuelle Studie des Instituts für Arbeit und Technik (IAT) über den Wandel der betrieblichen Arbeitszeitorganisation in der europäischen Automobilindustrie kommt zu folgendem Ergebnis: „Die Dominanz, die der Dreischichtbetrieb in den 90er Jahren erlangt hat, signalisiert eine implizite Neudefinition des Begriffs ‚Kapazität‘ in den Karosserie- und Montagewerken. Trotz der nach wie vor nur punktuell automatisierten Fahrzeugmontage ist die Kapitalintensität der Automobilproduktion im Durchschnitt so weit gestiegen, dass es betriebswirtschaftlich rational ist, eine Automobilfabrik erst im Dreischichtbetrieb als vollständig ausgelastet zu betrachten. (...) Die Entwicklung scheint dahin zu tendieren, dass Zweischichtbetrieb nur noch in nachfrageschwachen Perioden akzeptiert wird.“²³

Der Druck der Überkapazitäten führt zu einem verschärften Konkurrenzkampf der Konzerne untereinander – zum Teil auch der Standorte und Unternehmen innerhalb eines Konzerns -, mit der Folge einer permanenten Reproduktion der Überkapazitätsproblematik und einer Gleichzeitigkeit von Kapazitätsreduzierung und Kapazitätsausweitung. Dies ist neben den Rückwirkungen grundlegender Innovationstrends ein weiterer Faktor für einen auch künftig ungebrochenen Druck zu weiteren Restrukturierungen auf der Unternehmens- und Konzernebene – sowohl bei den Endherstellern als auch bei den Zulieferern.

²² „During the 1990s, virtually all major European car companies arrived at company-level collective agreements on employment and competitiveness. In brief, these pacts aim at maintaining or creating jobs and at improving the competitiveness of the plant or company in inter- as well as intracompany competition.“ S.Zagelmeyer; Brothers in Arms in the European Car Wars: Management-Labour Pacts in the Context of Regime Competition, MPIfG Working Paper 00/2, Max-Planck-Institut für vergleichende Gesellschaftsforschung, Köln 2000

²³ S.Lehndorff; Fabriken mit langem Atem – Der Wandel der betrieblichen Arbeitszeitorganisation in der europäischen Automobilindustrie, in: WSI-Mitteilungen 6/2001, S.382 – In dieser Studie wird auch deutlich herausgearbeitet, dass „die Dauer der Arbeitszeit keine Auswirkungen auf die Dauer der Betriebszeit (hat). Aber die Differenziertheit und – im Zusammenhang damit – die flexible Gestaltung der Betriebszeit sind in Deutschland, dem Land mit der kürzeren tariflichen Arbeitszeit deutlich stärker entwickelt als in Spanien und anderen Ländern. Die vergleichsweise starken Flächentarifverträge und die einflussreichen Betriebsräte wirken also wie eine Produktivitätspeitsche, mit der die Automobilunternehmen in besonderem Maße dazu angetrieben werden, nach Wegen der Effizienzsteigerung auch bei der Arbeitszeitorganisation zu suchen.“ (a.a.O., S.381f)

