

Automobilindustrie: Starkes Wachstum mit günstiger Perspektive

36

Reinhard Hild

Die deutsche Automobilindustrie konnte im Jahr 2010 mit einem Umsatz von 317 Mrd. Euro ein überdurchschnittliches Wachstum verbuchen und baute damit ihre Position als umsatzstärkste deutsche Industriegruppe aus. Für 2011 ist mit einer Fortsetzung der Wachstumstendenzen zu rechnen. Insgesamt dürfte der reale Umsatzzuwachs der deutschen Automobilindustrie gut 10% betragen.

Gut ein Fünftel des gesamten deutschen Industrieumsatzes wird allein von der Automobilindustrie realisiert, ...

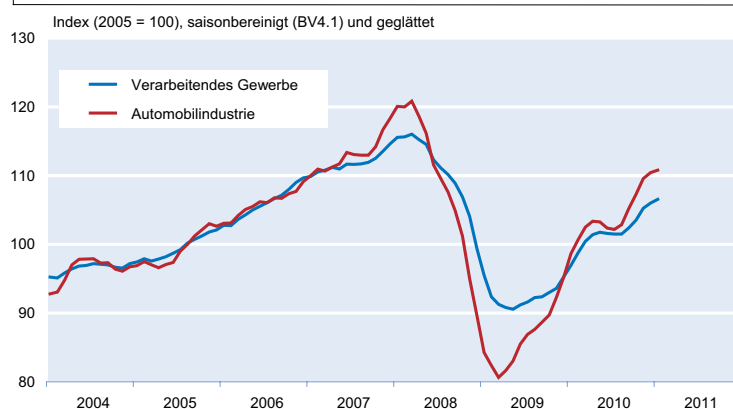
Die Betriebe der deutschen Automobilindustrie¹ erzielten 2010 einen Umsatz von 317 Mrd. Euro. Das entspricht einem nominalen Zuwachs von 20,5% gegenüber dem Vorjahresergebnis² und einem Anstieg des realen Umsatzvolumenindex um 21,1%. Mit diesem überdurchschnittlichen Wachstum hat die Automobilbranche ihre Position als umsatzstärkste deutsche Industriegruppe wieder ausgebaut: Ihr Anteil am Umsatz des gesamten Verarbeitenden Gewerbes stieg von 20,6 (2009) auf 21,6% (2010), womit der Automobilsektor seine Vorkrisenposition im Rahmen des gesamtindustriellen Geschäftsvolumens (2007: 21,7%) nahezu wieder erreicht hat.

Vorausgegangen war allerdings ein überdurchschnittlich starker Einbruch der Branchenentwicklung: In der Frühphase der von den Turbulenzen auf den internationalen Finanzmärkten ausgelösten konjunkturellen Krisenphase zwischen

Sommer 2008 und Frühjahr 2009 hatte die Automobilindustrie unter dem Abschwung besonders stark gelitten³ (vgl. Abb. 1). Unterstützt durch staatliche Konjunkturprogramme (z.B. die »Abwrackprämie in Deutschland«) begann sich aber bereits im Sommer 2009 die Wiederbelebung der Automobilkonjunktur abzuzeichnen. Diese Aufwärtsentwicklung hielt – von einer kurzen »Delle« der Auslandsnachfrage im Sommer 2010 abgesehen – bis zum aktuellen Rand hin an.

So lag das reale Umsatzvolumen der deutschen Automobilindustrie im vierten Quartal 2010 um 33,0% über dem vorausgegangenen Tiefststand vom ersten Vierteljahr des Jahres 2009⁴, im Januar 2011 tendierte der Auftragseingangs- und der reale Umsatzindex weiter nach oben, und für den Februar 2011 signalisiert der ifo Konjunkturtest erneut eine günstige Geschäftsperspektive, sowohl für die Lage insgesamt als auch für das Exportgeschäft. Allerdings ist mit dieser Entwicklung das Vorkrisenniveau bisher noch nicht wieder erreicht

Abb. 1
Realer Umsatz der Automobilindustrie und des Verarbeitenden Gewerbes



Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹ Unter Automobilindustrie wird hier die Industriegruppe 29 der amtlichen Statistik (WZ 2008), die sich aus den drei Fachzweigen Kraftwagenbau (29.1), Kfz-Teile und -Zubehörindustrie (29.3) sowie der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (29.2) zusammensetzt, verstanden.

² Angaben nach: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 4.1.1 (vorläufige Ergebnisse).

³ Der reale Umsatz sank zwischen dem ersten Quartal 2008 und dem gleichen Zeitabschnitt des Jahres 2009 in der Automobilindustrie um nicht weniger als 31,4%. Im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt waren es »nur« 20,1%. Der automobilen Auftragseingang sank in dieser Spanne um 33,7%, und das Produktionsvolumen schrumpfte um 34,3%. Die Vergleichszahlen für das Verarbeitende Gewerbe lagen bei 33,1% (Auftragseingang) bzw. 19,8% (Produktionswert).

⁴ Im Vergleich hierzu nimmt sich die Erholung des am realen Umsatz gemessenen Geschäftsvolumens des gesamten Verarbeitenden Gewerbes im Zeitraum von Anfang 2009 bis Ende 2010 mit einem Plus von insgesamt »nur« 13,9% relativ bescheiden aus. Vergleichsdaten jeweils ermittelt aus dem Dreimonatsdurchschnitt der saisonbereinigten Monatswerte (Verfahren BV4.1 des Statistischen Bundesamts).

worden, denn der reale Umsatz der Automobilindustrie lag im letzten Viertel des Jahres 2010 noch immer um 8,7% unter dem bisherigen Spitzenniveau vom ersten Quartal 2008 (Verarbeitendes Gewerbe: - 9,0%; vgl. Abb. 1).

... und 2011 wird deren Geschäftsvolumen voraussichtlich weiter um gut 10% wachsen

Die aufwärts gerichteten Tendenzen und insbesondere die bis zuletzt unverändert günstigen Stimmungsindikatoren lassen allerdings erwarten, dass das Produktions- und das Umsatzvolumen der Automobilindustrie auch in diesem Jahr signifikant weiter wachsen werden. Für den Jahresdurchschnitt 2011 errechnet sich allein aus dem statistischen Überhangseffekt, also für den Fall, dass das konjunkturelle Niveau im Jahresverlauf auf dem Stand vom Jahresanfang verharren würde, ein reales Umsatzplus von über 6%. Da aber das Geschäftsklima in der Branche ausgezeichnet ist und sowohl die Produktionspläne als auch die Export- und die Geschäftserwartungen weiter nach oben gerichtet sind, ist eher mit einer Fortsetzung der Wachstumstendenzen zu rechnen, die insgesamt zu einem realen Umsatzzuwachs der deutschen Automobilindustrie im Jahr 2011 von gut 10% führen könnten, sofern von den Erdbebenfolgen in Japan und den militärischen Kampfhandlungen in Libyen keine schwerwiegende Beeinträchtigung der weltwirtschaftlichen Entwicklung ausgehen wird.

Der aktuelle konjunkturelle Aufschwung der deutschen Automobilindustrie wird vor allem von drei Faktoren stimuliert. Das ist zum einen der rasante Anstieg der Auslandsnachfrage (vgl. Abb. 2) bzw. des sich daraus ergebenden Ausfuhrvolumens. Zum anderen tendierte auch die automobilen Inlandsnachfrage, gemessen in realen Werteinheiten, im Jahresverlauf 2010 weiter nach oben, obwohl sie durch die Reaktion auf die wegen der Abwrackprämie nach 2009 vor-

gezogenen Käufe einem dämpfenden Effekt ausgesetzt war. Und zum dritten kam es – nach dem drastischen Absturz vom Sommer 2008 bis Mitte 2009 – inzwischen zu einer spektakulären Wiederbelebung der Nachfrage nach Nutzkraftwagen.

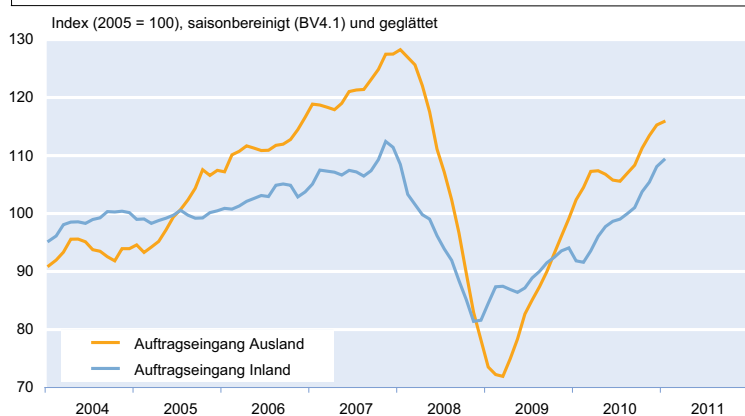
Exportgeschäft beflügelt deutsche Automobilkonjunktur

Im Vorkrisenjahr 2007 lag die am Umsatz gemessene Exportquote der deutschen Automobilindustrie bei 60,6%. Im Zuge der globalen Wirtschaftskrise sank sie bis 2009 auf 57,3%, bevor sie infolge der dynamischen Nachfragebelebung 2010 wieder stark angestiegen ist und sich im Jahresdurchschnitt auf 62,8% stellte. Hinter dieser Bewegung stand ein Auftragseingang aus dem Ausland, der sich real vom ersten Vierteljahr 2009 bis zum vierten Quartal 2010 um nicht weniger als 57% ausgeweitet hat⁵ (vgl. Abb. 2). Das mit dem Ausland abgewickelte Umsatzvolumen nahm in diesem Zeitraum um 45% zu.

Hinter dieser Bewegung verbergen sich allerdings erhebliche strukturelle Verlagerungen. So nahm der Anteil Westeuropas⁶ an der in Euro gemessenen Ausfuhr der deutschen Automobilindustrie stark ab, und zwar von 53,3% im Jahr 2008 auf 48,4% im Jahr 2010.⁷ Zwar konnte auch hier der Exportwert 2010 kräftig ausgeweitet werden, die Dynamik dieses Prozesses lag jedoch mit einem Plus von 13,9% erheblich unter dem Durchschnitt des gesamten automobilen Exportzuwachses von 29,7%. Relativ stark gesunken ist mit einem Rückgang von 14,1% (2008) auf 11,4% (2010) auch der Anteil des östlichen Europas⁸ (ohne GUS-Länder), das bis dahin den zweitgrößten Absatzmarkt für Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie bildete.

Die Rolle der zweitgrößten Abnehmerregion wurde inzwischen von Ostasien übernommen. Der Anteil dieses Wirtschaftsraums an der Ausfuhr der deutschen Automobilindustrie hat sich zwischen 2008 und 2010 mit einer Steigerung von 6,7 auf 13,8% mehr als verdoppelt. Allein im Jahr 2010 konnte der diesbezügliche Exportwert um 82,7% auf insgesamt 22 Mrd. Euro ausgeweitet werden. Bemerkenswert ist hierbei auch der relativ hohe »Tonnenwert« des Liefervolumens in diese Region: Mit rund 15 754 Euro pro Export-

Abb. 2
Realer Auftragseingang in der Automobilindustrie



Quelle: Statistisches Bundesamt.

⁵ Nachdem er zuvor von Anfang 2008 bis Anfang 2009 um 43% zurückgegangen war.
⁶ Unter Westeuropa sind hier die EU-15-Länder sowie Norwegen und die Schweiz zusammengefasst.
⁷ Angaben nach: Statistisches Bundesamt, Außenhandelsstatistik.
⁸ EU-Beitrittsländer, Nachfolgeländer des ehemaligen Jugoslawiens, Albanien und Türkei.

tonne lag er erheblich über dem vergleichbaren Durchschnittswert der gesamten Ausfuhr an automobilen Erzeugnissen (10 513 Euro pro Tonne). Eine besondere Dynamik zeigte sich dabei in China: Allein 2010 hat sich hier der Absatzwert deutscher Lieferung verdoppelt (+ 105%), und der Anteil des Landes am Gesamtausfuhrwert der deutschen Automobilindustrie stieg von 3,2% im Jahr 2008 auf 8,6% im Jahr 2010. Der Tonnenwert lag 2010 bei 15 569 Euro.⁹ Dies deutet darauf hin, dass die Nachfrage aus China zu einem relativ hohen Anteil auf sogenannte Premiumfahrzeuge gerichtet ist.

Gleiches gilt für Nordamerika (Tonnenwerte 2010: 14 437 Euro). Die USA und Kanada bildeten 2010 – wie schon in den Jahren zuvor – die drittgrößte ausländische Abnehmerregion für Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie. Im letzten Jahr waren sie mit 12,4% beteiligt, wobei die Wachstumsrate zum Vorjahr mit 42,8% deutlich über dem Mittelwert für den Gesamtexport (29,7%) lag. Stark überdurchschnittlich gewachsen sind 2010 auch die automobilen Lieferungen aus Deutschland in die GUS-Länder (76,6%), nach Lateinamerika (64,6%) und nach Australien/Ozeanien (63,5%). Der Nahe Osten (19,6%) und Afrika (27,0%) legten dagegen weniger stark zu als der Durchschnitt, und das Wachstum Südsiens (73,6%) wirkt sich wegen des geringen Anteils (2010: 0,4%) nur wenig aus.

Trotz der seit Mitte 2009 zu beobachtenden dynamischen Aufwärtsentwicklung der deutschen Automobilexporte hat die Auslandsnachfrage ihr Vorkrisenniveau noch nicht ganz wieder erreicht. Allerdings sind die Perspektiven gut, dass der Wachstumsprozess 2011 anhalten wird, wenngleich mit deutlich gezügelterm Tempo. Die bis zum Februar dieses Jahres vorliegenden Lageeinschätzungen im ifo Konjunkturtest deuten auf eine weiterhin lebhaftere Entwicklung beim Exportgeschäft hin. Allein aus dem statistischen Überhang resultiert ein Zuwachs von gut 5%, mit dem zusammen sich – unter den genannten Rahmenbedingungen – durch die bis zuletzt lebhaftere Nachfrageentwicklung ein Wachstum des Auslandsumsatzes im Jahresdurchschnitt 2011 von etwa 8% ergeben dürfte.

Nach dem goldenen Jahr der Abwrackprämie entwickelt sich der deutsche Automarkt 2010 weiter nach oben

Wie die Auslandsnachfrage brachen im Verlauf des Jahres 2008 als Folge der sich abzeichnenden Finanzmarkturbulenzen auch die Kraftwagenkäufe im Inland ein. So lag der heimische Auftragseingang der Automobilindustrie im vierten Quartal 2008 um 21,2% unter dem Stand vom ersten

Vierteljahr dieses Jahres.¹⁰ Danach wurde die Abwärtstendenz durch die massive Subventionierung privater Pkw-Käufe mit der 5 Mrd. Euro schweren Umweltprämie (Abwrackprämie) umgekehrt und in einen bis zum aktuellen Rand währenden Aufschwung überführt (vgl. Abb. 2). Diese Entwicklung ist bemerkenswert, da wegen der Prämie ein erheblicher Teil der für 2010 anstehenden Ersatzkäufe in das Jahr 2009 vorgezogen wurde. 2009 führte das zu einem Zulassungsschub von 23,2% auf insgesamt 3,81 Mill. Fahrzeuge. Dieser Push war allerdings ungleich auf die Haltergruppen verteilt: Einer Fast-Verdoppelung der Zulassungen privater Halter (+ 92,4%) stand ein Schrumpfen der gewerblichen Neuanmeldungen um 23,2% gegenüber. Der Anteil der privaten Halter an den gesamten Pkw-Zulassungen erhöhte sich damit von 40,1% (2008) auf 62,7% (2009).

2010 kam es dann zu der erwarteten (negativen) Reaktion auf das Vorziehen eines erheblichen Teils der Käufe: Die Zulassungszahl schrumpfte 2010 insgesamt um 23,4%, wobei sich die privaten Anmeldungen um 47,9% reduzierten, die gewerblichen dagegen um 17,7% zunahm. Trotz der stark verminderten Zulassungszahlen zog der inländische Auftragseingang der deutschen Automobilindustrie – nach einer kurzen Verzögerung zu Jahresbeginn – im Verlauf des letzten Jahres kräftig an (vgl. Abb. 2) und im letzten Viertel 2010 lag der entsprechende Index um 15,1% über dem Stand vom ersten Quartal dieses Jahres.

Die unterschiedliche Entwicklung der stückzahlenmäßig registrierten Zulassungen und der wertmäßig erfassten Auftragseingänge erklärt sich – abgesehen von der Entwicklung der Nachfrage nach Nutzkraftwagen und Fahrzeugteilen sowie der Marktanteilsgewinne einheimischer Pkw-Fabrikate – auch aus dem wieder gestiegenen Wert pro Fahrzeug. Dieser ergibt sich vor allem dadurch, dass sich die zunehmende Zahl gewerblicher Zulassungen mit ihrer deutlich höheren Wertigkeit (höherer Anteil von Premiumfahrzeugen) stark steigernd auf den spezifischen Fahrzeugwert (Durchschnittswert pro Pkw) auswirkte. So stieg nach Angaben der DAT¹¹ der durchschnittliche Neuwagenpreis in den alten Bundesländern von 22 730 (2009) auf 26 840 Euro (2010), also um 18,1%, nachdem er im Jahr zuvor infolge des prämierten »Downgradings« um 15% gesunken war. Dieser Effekt reichte im Kraftwagenbau zwar nicht ganz aus, die negativen Impulse der Zulassungsentwicklung (Kraftwagen insgesamt: – 21,0%)¹² zu kompensieren, so dass hier 2010 ein inländisches Umsatzminus von 2,7% zu verzeichnen war, in Verbindung mit dem Umsatzplus im Bereich der Kraftwagenteile- und -zubehörherstellung (20,7% im Inland) ergab sich aber für die Automobilindustrie insgesamt – trotz des heftigen Zulassungs-

⁹ Zum Vergleich: Der Tonnenwert der deutschen Automobilausfuhr in die EU-15-Länder betrug 2010 nur 10 673 Euro.

¹⁰ Zum Vergleich: Auslandsbestellungen: – 34,6%.

¹¹ DAT = Deutsche Automobil Treuhand GmbH.

¹² Pkw-Zulassungen: – 23,4%, Nutzkraftwagen-Zulassungen: + 16,5%. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Tab. 1
Konjunkturelle Eckdaten der Automobilindustrie

Wirtschaftsbereich/Variable	Jahresdaten			Wachstumsraten (in %)		
	2008	2009	2010	2008/09	2009/10	2008/10 ^{e)}
Automobilindustrie (WZ08-29)						
Umsatz insgesamt (in Mrd. Euro)	330,9	263,1	317,0	-20,5	20,5	-4,2
Umsatz Inland (in Mrd. Euro)	132,7	112,5	117,9	-15,2	4,8	-11,2
Umsatz Ausland (in Mrd. Euro)	198,2	150,6	199,1	-24,0	32,2	0,5
Exportquote ^{a)} (in %)	59,9	57,3	62,8	-4,4	9,7	4,9
Beschäftigte (in 1 000)	749,1	723,2	702,0	-3,5	-2,9	-6,3
Arbeitsstunden ^{b)} (in Mill.)	1 082,9	949,8	1 013,6	-12,3	6,7	-6,4
Lohnsumme ^{c)} (in Mrd. Euro)	37,9	34,7	35,5	-8,7	2,4	-6,5
Umsatz/Besch. (in 1 000 Euro)	441,7	363,9	451,6	-17,6	24,1	2,2
Umsatz/Stunde (in Euro)	305,5	277,0	312,7	-9,3	12,9	2,4
Lohnquote ^{d)} (in %)	11,5	13,2	11,2	14,8	-15,0	-2,4
Stundenlohn (in Euro)	35,0	36,5	35,0	4,1	-4,0	-0,1
Stunden ^{b)} /Besch. (in Std.)	1 445,7	1 313,4	1 444,0	-9,1	9,9	-0,1
Lohn ^{c)} /Besch. (in 1 000 Euro)	50,7	47,9	50,6	-5,4	5,5	-0,2
Verarbeitendes Gewerbe zum Vergleich (WZ08-C)						
Exportquote ^{a)} (in %)	45,4	44,4	46,3	-2,3	4,4	2,0
Umsatz/Besch. (in 1 000 Euro)	300,7	252,6	296,6	-16,0	17,4	-1,4
Umsatz/Stunde (in Euro)	192,7	172,5	191,9	-10,5	11,3	-0,4
Lohnquote ^{d)} (in %)	14,0	16,1	14,4	15,3	-10,9	2,7
Stundenlohn (in Euro)	26,9	27,8	27,6	3,2	-0,9	2,3
Stunden ^{b)} /Besch. (in Std.)	1 560,4	1 464,4	1 545,0	-6,2	5,5	-1,0
Lohn ^{c)} /Besch. (1 000 Euro)	42,0	40,7	42,6	-3,1	4,6	1,3
Anteil der Automobilindustrie am Verarbeitenden Gewerbe (%)						
Umsatz insgesamt	21,1	20,6	21,6	.	.	.
Umsatz Inland	15,5	15,8	15,0	.	.	.
Umsatz Ausland	27,9	26,6	29,3	.	.	.
Beschäftigte	14,4	14,3	14,2	.	.	.
Arbeitsstunden ^{b)}	13,3	12,8	13,3	.	.	.
Lohnsumme ^{c)}	17,3	16,8	16,9	.	.	.

^{a)} Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz. – ^{b)} Geleistete Arbeitsstunden. – ^{c)} Bruttolohn- und Gehaltssumme. – ^{d)} Relation Lohnsumme zu Umsatz. – ^{e)} Gesamtveränderung.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 4, Reihe 1, Angaben für Betriebe.

einbruchs als Spätfolge der Abwrackprämie – ein Plus beim Inlandsumsatz von 4,8% (vgl. Tab. 1).

Erholung im Bereich der Nutzkraftwagen trägt zur dynamischen Branchenentwicklung bei

Der Kraftwagenbau bildet den zentralen Bereich der deutschen Automobilindustrie. Er ist zwar infolge der großen Stückzahlen weitgehend durch die Pkw-Fertigung geprägt, doch bildet auch die durchweg in getrennten Fabriken ablaufende Herstellung von Nutzkraftwagen (Transporter, mittelschwere und schwere Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen sowie Sonderfahrzeuge und Omnibusse) einen wesentlichen Teilbereich der Branche.¹³ Konjunkturell hat dieses Segment in der Rezessionsphase von Mitte 2008 bis Sommer 2009 besonders stark gelitten. So fiel die Produktionsmenge – gemessen in Stück – im Jahresdurchschnitt 2009 um 52,8% unter das Niveau des Vorjahres, wobei die Herstellung der schweren und besonders hochwertigen Fahrzeuge ab 16 Tonnen Gesamtgewicht überdurchschnitt-

lich stark eingeschränkt werden musste (- 69,4%). Hinter diesen Produktionszahlen steht ein Rückgang der Exporte um 57,2% und der inländischen Zulassungen um 27,7% und ein Absinken der Exportquote von 71,7 auf 64,0% (Nutzkraftwagen insgesamt).

Im Herbst 2009 begann sich dann im Zuge der verbreitet einsetzenden Belebung der Investitionstätigkeit auch die Nachfrage nach Nutzkraftwagen wieder auszuweiten. So kam es 2010 zu einer Zunahme der inländischen Nkw-Zulassungen um 16,5%, der Nkw-Exporte um 53,2% und der deutschen Nkw-Produktion um 44,1%. Die Exportquote erhöhte sich von 64,0 auf 68,4%. Allerdings wurden bisher die Produktions- und Absatzvolumina aus der Vorkrisenzeit bei weitem noch nicht wieder erreicht. So lag die Produktionsmenge von Nutzkraftwagen aus inländischer Fertigung 2010 noch immer um fast ein Drittel (31,2%) unter dem Stand des Jahres 2008, und der Export unterschritt das 2008er Ergebnis um 34,4%. Das im ifo Konjunkturtest ermittelte Geschäftsklima für den Nkw-Bereich hat sich jedoch im Verlauf des Jahres 2010 erheblich verbessert und bewegt sich – ebenso wie die Exporterwartungen und die Produktionspläne – bis zuletzt auf einem sehr hohen Niveau, so dass vorerst mit ei-

¹³ Bedauerlicherweise wird in der Wirtschaftsgruppensystematik der amtlichen Statistik der Kraftwagenbau nicht in den Personen- und den Nutzkraftwagenbereich aufgeteilt.

ner Fortsetzung der günstigen Entwicklung gerechnet werden kann.

Schlüsselbranche mit hoher Produktivität und niedriger Wertschöpfungsquote ...

Für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft ist die Automobilindustrie von herausragender Bedeutung. Dies ergibt sich zum einen aus dem Anteil von 21,6% am Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes. Noch deutlicher unterstrichen wird diese starke Position aber durch den enorm hohen Beitrag der Branche zum gesamtindustriellen Auslandsumsatz: Allein 29,3% des im Ausland erzielten industriellen Umsatzes werden durch die Automobilindustrie realisiert (2010; vgl. Tab. 1). Die am Umsatz gemessene Exportquote von 62,8% liegt dabei deutlich über dem Durchschnitt des gesamten Verarbeitenden Gewerbes von 46,3%.

Wesentlich weniger spektakulär als beim Output ist die Position der deutschen Automobilindustrie allerdings beim Einsatz des Faktors Arbeit: Mit einer Gesamtzahl von rund 702 000 Beschäftigten in den Betrieben der Automobilindustrie macht die Branche »lediglich« 14,2% der gesamtindustriellen Arbeitskräfte aus (2010: 4,94 Mill. Personen). Damit markiert die Automobilindustrie hinter dem Maschinenbau, der mit seinen 845 000 Mitarbeitern auf einen Beschäftigtenanteil von 17,1% (2010) kommt, nur die Nummer 2 in der Rangfolge der Industriegruppen in Deutschland. Dabei ist trotz der starken Umsatzausweitung um 20,5% die Beschäftigtenzahl in der Automobilindustrie 2010 weiter gesunken, und zwar um 2,9%. Gleichzeitig erhöhte sich durch die Rückführung der Kurzarbeit die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden um 6,7% und die Zahl der Arbeitsstunden pro Beschäftigten stieg um 9,9% (vgl. Tab. 1). Sie liegt mit jährlich 1 444 Stunden pro Beschäftigten erheblich unter dem gesamtindustriellen Mittelwert von 1 545 Stunden (2010), wobei innerhalb der Automobilindustrie eine Differenzierung von 1 408 Stunden im Kraftwagenbau und 1 489 Stunden in der Teile- und Zubehörherstellung vorliegt.

Der im Vergleich zum Output relativ kleine Anteil an der Beschäftigung deutet auf eine stark vom industriellen Durchschnitt abweichende Produktionsstruktur der Automobilindustrie hin: Die Produktivität der Branche ist überdurchschnittlich hoch, die Wertschöpfungsquote liegt allerdings erheblich unter dem Durchschnittswert für das gesamte Verarbeitende Gewerbe. So ergibt sich aus den neuesten, nach Wirtschaftsbereichen untergliederten Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung als Produktivitätskennzahl für die Automobilindustrie eine Bruttowertschöpfung pro Beschäftigten im Jahr 2008 von 79 700 Euro, die Vergleichsgröße für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt liegt bei 65 800 Euro. Andererseits bestehen vom gesamten Output der Automobilindustrie nur 21,9% aus Eigenleistung

(Wertschöpfung). Im gesamtindustriellen Durchschnitt liegt diese Größe bei 29,6%. Dies bedeutet aber auch, dass die Automobilindustrie in ungewöhnlich hohem Ausmaß Vorleistungen von anderen in- und ausländischen Wirtschaftssubjekten bezieht, also einen besonders potenten Kunden für Lieferanten von Vorprodukten bildet und somit nur die Endstufe einer komplexen Wertschöpfungskette darstellt.

Geht man davon aus, dass man den Umsatz pro Beschäftigten als Näherungsgröße für die Produktivitätsentwicklung auffassen kann, so ist festzustellen, dass diese spezifische Leistungsgröße in der Automobilindustrie 2009 um 16,2% gesunken ist, und zwar als Folge der konjunkturellen Überbrückungsmaßnahmen, bei denen trotz des scharfen Umsatzeinbruchs (– 18%) mit Hilfe von Kurzarbeit und Arbeitszeitkonten die Beschäftigtenzahl 2009 nur relativ moderat zurückgefahren wurde (– 3,5%). Die Gegenbewegung führte 2010 zu einer Steigerung des Umsatzes pro Beschäftigten um 22,2%, womit das Niveau des Jahres 2008 wieder leicht überschritten wurde (vgl. Tab. 1). Das gilt auch für den Umsatz pro Beschäftigtenstunde, der gemäß der konjunkturellen Anpassungen 2009 weniger stark geschrumpft ist, sich dementsprechend aber 2010 auch nicht so kräftig ausgeweitet hat.

... sowie überdurchschnittlichen Stundenlöhnen und unterdurchschnittlichen Arbeitszeiten

Trotz des dynamischen Umsatzwachstums hat sich 2010 die Bruttolohn- und -gehaltssumme mit einem Plus von 2,4% nur relativ wenig verändert. Dementsprechend ist die Lohnquote, also der Anteil der Lohn- und Gehaltssumme am Umsatz, nach ihrem krisenbedingten Anstieg im Vorjahr, 2010 wieder deutlich gefallen, und zwar leicht unter das Niveau des Jahres 2008 (vgl. Tab. 1). Durch diese Bewegungen ist der durchschnittliche Stundenlohn¹⁴ in der Automobilindustrie mit einem Minus von 4,0% im letzten Jahr wieder deutlich gesunken und in etwa auf das Niveau des Jahres 2008 zurückgegangen. Mit 35,01 Euro liegt er aber nach wie vor erheblich über dem gesamtindustriellen Durchschnitt (27,56 Euro). Dabei gibt es innerhalb der Automobilindustrie deutliche Unterschiede: So betrug der mittlere Stundenlohn 2010 im Kraftwagenbau 39,65 Euro, während er sich für die Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie aus den amtlichen Zahlen des Statistischen Bundesamts auf nur 29,93 Euro berechnet.

Von der Auslastungsverbesserung wurde 2010 naturgemäß auch die Einkommenssituation der Beschäftigten begünstigt. So stieg die Bruttolohn- und Gehaltssumme pro Beschäftigten im Jahresdurchschnitt um 5,5% und lag mit rund 50 600 Euro weiterhin über dem Mittelwert des Verarbeiten-

¹⁴ Bruttolohn- und -gehaltssumme pro Beschäftigten.

den Gewerbes insgesamt (42 600 Euro). Gegenüber 2008 war damit aber noch keine Verbesserung zu verzeichnen, vielmehr lag der nominale Durchschnittswert sogar noch geringfügig unter dem Niveau im ersten Rezessionsjahr. Bei einem Umsatzanstieg um 20,5% und einer Ausweitung der Lohn- und Gehaltssumme um 2,4% dürfte sich die Ertragslage der Branche nicht nur gegenüber dem Rezessionsjahr 2009 erheblich verbessert, sondern auch wieder Anschluss an die Vorkrisensituation gewonnen haben. Aus den Zahlen für 2010 kann man dies allerdings nur für den Kraftwagenbau ablesen, denn im Bereich der Kraftwagenteile- und -zubehörindustrie lag die Lohnquote mit 19,9% auch 2010 noch erheblich über der des letzten »Normaljahres« 2007 (18,0%).

Im Jahr 2011 dürfte sich die Automobilindustrie weiter konsolidieren können. Das Umsatzwachstum wird voraussichtlich stärker ausfallen als die zu erwartenden Lohnkostenanstiege. Risikofaktoren für die Ertragslage sind allerdings in der Entwicklung der Rohstoffpreise und der Wechselkurse sowie in den politischen Verunsicherungen durch die Erdbebenfolgen in Japan und die Kampfhandlungen in Libyen zu sehen.