

GWS KURZMITTEILUNG 2020/12

Regionale Wohlfandseffekte des Fahrzeugbaus

Florian Bernardt
Anke Mönning

Impressum

AUTOREN

Florian Bernardt,

Tel: +49 541 40933-285, E-Mail: bernhardt@gws-os.com

Anke Mönnig,

Tel: +49 541 40933-210, E-Mail: moennig@gws-os.com

TITEL

Regionale Wohlstandseffekte des Fahrzeugbaus

VERÖFFENTLICHUNGSDATUM

© GWS mbH Osnabrück, Dezember 2020

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die in diesem Papier vertretenen Auffassungen liegen ausschließlich in der Verantwortung des Verfassers/der Verfasser und spiegeln nicht notwendigerweise die Meinung der GWS mbH wieder

HERAUSGEBER DER GWS KURZMITTEILUNG

Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH

Heinrichstr. 30

49080 Osnabrück

1 DAS DEUTSCHE GESCHÄFTSMODELL

Das deutsche Geschäftsmodell basiert weitestgehend auf exportgetriebenem Wirtschaftswachstum – ein Konzept, das in Zeiten von außenwirtschaftlicher Instabilität oder hoher Unsicherheit regelmäßig in Frage gestellt wird (Prognos AG & BayernLB 2020). So warf die Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 die Frage der Nachhaltigkeit der Exportorientierung auf, aktuell führt die COVID-19-Pandemie 2020 zu dieser Frage und auch die regelmäßige internationale Kritik an den hohen Leistungsbilanzüberschüssen der deutschen Wirtschaft geht in diese Richtung.

In Mönning & Wolter (2020) wurde bereits die Frage aufgegriffen, wie exportabhängig Deutschland tatsächlich ist, ob bereits neue Formen des Wirtschaftens zu beobachten sind und wie groß die „Ansteckungsgefahr“ über die Vorleistungsverbände einzustufen ist. Es zeigt sich, dass das Geschäftsmodell Deutschlands nach wie vor auf Exporten beruht, die letzten Jahre aber erste leichte Anzeichen von Veränderungen andeuten.

Die Abhängigkeit Deutschlands insbesondere von den drei großen Exportbranchen Autoindustrie, Maschinenbau und Chemieindustrie ist nach wie vor dominant. Deren Strahlkraft in nachgelagerte Produktionseinheiten und in den Dienstleistungssektor hinein ist einer der Gründe, warum ein Wandel des Geschäftsmodells ein träger Prozess ist.

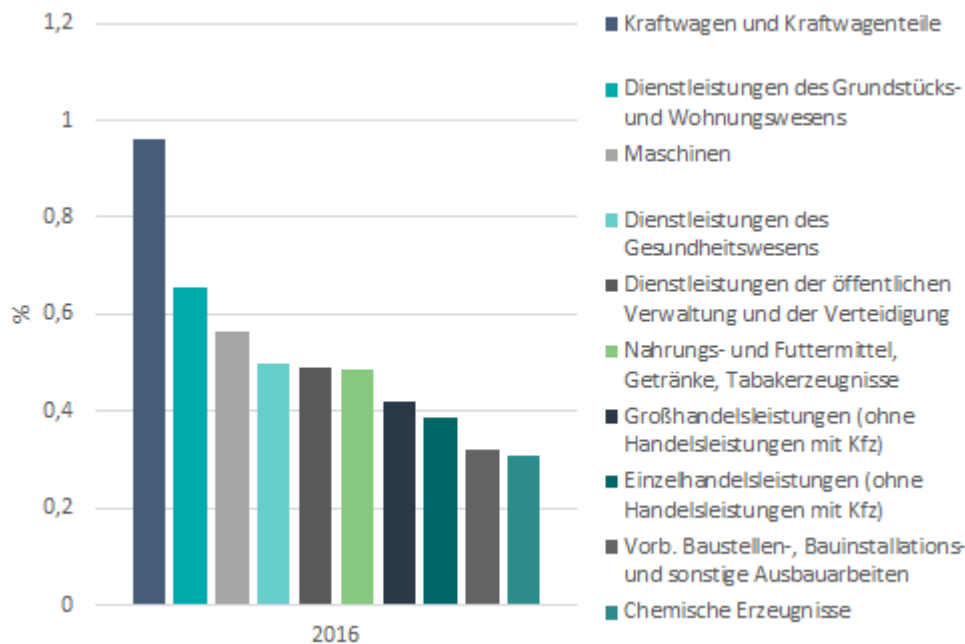
2 DER FAHRZEUGBAU

Wie in Mönning & Wolter (2020) dargestellt ist die Automobilindustrie derjenige Produktionsbereich, der den größten Außenhandelsüberschuss hält. Es werden also deutlich mehr Kraftwagen und Kraftwagenteile exportiert als importiert. In der Branche liegt der Anteil der exportinduzierten Produktion bei 70 % (Stand 2016). Der Anteil liegt zwar über dem Mittelwert des verarbeitenden Gewerbes, aber stellt nicht den höchsten Wert dar. Typisch für die Automobilindustrie ist aber, dass die exportinduzierte Produktion zu nahezu 100 % direkt abgerufen wird. Dies ist bspw. anders bei den Metallherstellern und Gießereien. Deren Exportabhängigkeit ist größtenteils indirekt. Viele ihrer Produkte werden in Exportgütern wie bspw. Kraftfahrzeuge verarbeitet und sind daher nur mittelbar vom Export abhängig.

Da die Automobilindustrie aber in ein engmaschiges Vorleistungsnetzwerk eingebunden ist, wirken sich (exportinduzierte) Nachfrageverschiebungen bei der Autoindustrie auch auf nachgelagerte, zuliefernde Branchen aus. So bewirkt ein 10%iger Anstieg der Nachfrage nach Kraftwagen und Kraftwagenteilen ceteris paribus einen Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion um knapp 1 % (vgl. Abbildung 1). Die gesamtwirtschaftliche Auswirkung ist somit deutlich kleiner als der Primärimpuls, was daran liegt, dass Kraftwagen und Kraftwagenteile nur einen Teil der Gesamtproduktion Deutschlands ausmachen. Dennoch ist sie im Vergleich zu allen anderen Wirtschaftszweigen, die eine fiktive zehnpromtente Endnachfrageerhöhung erfahren, am größten für die Gesamtwirtschaft. Das ist wiederum damit zu begründen, dass für die Produktion von Kraftwagen und Kraftwagenteilen

unterschiedliche Materialien und Dienstleistungen in Anspruch genommen werden und somit viele andere Produktionsbereiche von der zusätzlichen Nachfrage angesprochen werden. Insbesondere betrifft dies die Kfz-Händler¹, die Gießereien, die Rechts-, Steuer- und Unternehmensberater sowie die gummi- und kunststoffverarbeitende Industrie.

Abbildung 1: Gesamtwirtschaftlicher Produktionsanstieg bei einer jeweils 10%igen Endnachfrageerhöhung je Produktionsbereich, 2016



Quelle: Statistisches Bundesamt 2020a

Die Automobilindustrie ist somit einerseits eng an Exporterfolge gekoppelt und andererseits für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung von hoher Bedeutung – und zwar nicht nur für die eigene Branche, sondern auch für die Entwicklung anderer, ihr zuliefernden Branchen aus dem verarbeitenden Gewerbe, aber auch aus den Dienstleistungsbereichen.

Eine Veränderung des Geschäftsmodells Deutschlands wird sich also immer auch mit der Automobilindustrie und seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung beschäftigen müssen. Schnelle Übergänge sind eher nicht zu erwarten, da die Auswirkungen der Branche auf die Gesamtwirtschaft sehr hoch ist. Darüber hinaus gehört die Automobilbranche zu denjenigen Branchen mit der höchsten Entlohnung. Die Bruttolöhne und -gehälter je geleisteter Arbeitnehmerstunde sind im gesamten Fahrzeugbau² mit 45 Euro pro Stunde die höchsten von allen Wirtschaftszweigen (Statistisches Bundesamt 2020b). Der Beitrag der Automobilbranche auf die Wohlstandsentwicklung ist demzufolge auch erheblich. Aber auch die

¹ Grundsätzlich können Sprachregeln zwar eine diskriminierende Wirkung haben, aus Gründen der Texteffizienz wird im Folgenden jedoch das generische Maskulinum verwendet. Selbstverständlich sind damit immer alle Geschlechter gemeint.

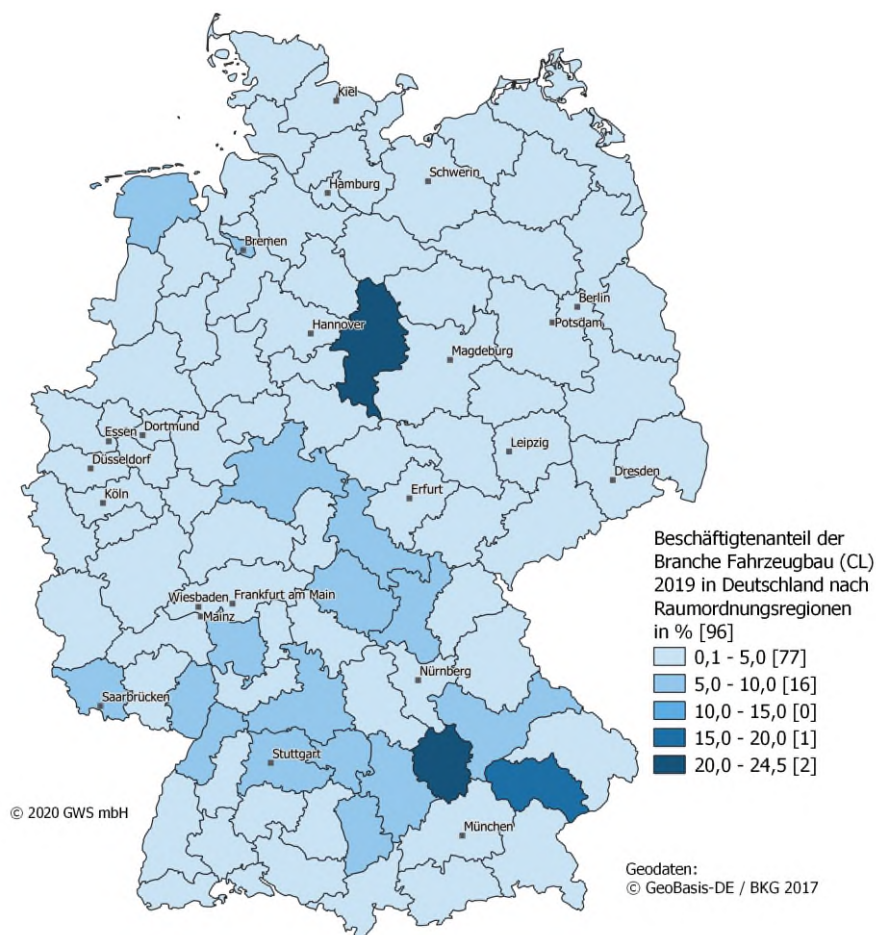
² Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteile (WZ 29) sowie Hersteller von sonstigen Fahrzeugbau (WZ 30) zusammen.

regionale Bedeutung des Automobilindustrie ist relevant, da die Branche sehr heterogen verteilt ist.

3 REGIONALE WOHLSTANDSEFFEKTE DES FAHRZEUGBAUS

Auf Ebene der 96 Raumordnungsregionen sind die Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (im Folgenden: Beschäftigte) im „Fahrzeugbau“ an allen Beschäftigten einer Region sehr unterschiedlich verteilt. So waren 2019 in der Raumordnungsregion Ingolstadt ein Viertel (24,5 %) der Beschäftigten dem Fahrzeugbau direkt zugeordnet (vgl. Abbildung 2). Es folgen Braunschweig³ (20 %), Landshut (16,7 %) und Stuttgart (9,4 %). Bundesweit waren 3,3 % der Beschäftigten im Fahrzeugbau tätig.

Abbildung 2: Anteil der Beschäftigten in der Branche „Fahrzeugbau“ 2019 nach Raumordnungsregionen in %



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

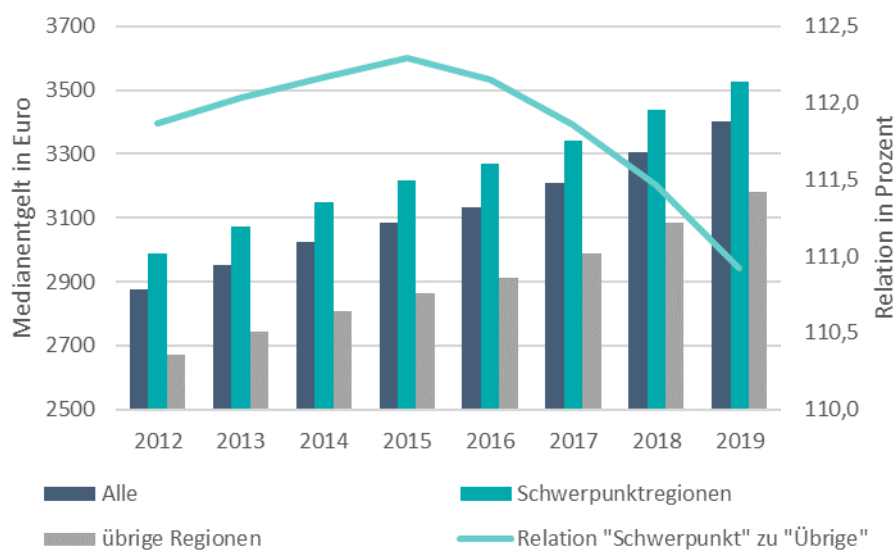
Welchen Beitrag der Fahrzeugbau zu der Wohlstandsentwicklung in den verschiedenen

³ Die kreisfreie Stadt Wolfsburg wird dieser Raumordnungsregion zugerechnet.

Regionen hat, lässt sich aus den regionalen Lohneinkünften ableiten. Als Datengrundlage werden die Medianentgelte der Beschäftigtenhistorik der Bundesagentur für Arbeit verwendet. Das Medianentgelt ist als Nominallohn für die geleisteten Arbeitsstunden der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort zu interpretieren. Die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden sowie die Kaufkraft gehen aus den Daten zwar nicht hervor, allerdings kann sie auf Basis von Verbraucherpreisindizes auf Bundesebene hergeleitet werden. Auf regionaler Ebene liegen aber keine geeigneten Indizes vor, um eine Deflationierung durchzuführen. Die Begriffe Lohn und Medianentgelt werden im Folgenden synonym verwendet.

Dass der Fahrzeugbau mit der Höhe des regionalen Medianentgeltes zusammenhängt, zeigt sich in Abbildung 3. Branchenübergreifend hat sich das nominale Medianentgelt im Bund von 2876 € im Jahr 2012 auf 3401 € im Jahr 2019 gesteigert und ist damit um durchschnittlich 2,4 % p. a. gewachsen. Das Medianentgelt in jenen Regionen, in denen die Branche Fahrzeugbau einen Schwerpunkt⁴ darstellt, liegt im Betrachtungszeitraum rund 10 % über dem Niveau der übrigen Regionen und hat sich von 2987 € auf 3528 € gesteigert (ebenfalls 2,4 % p. a.). Der Lohnunterschied zwischen den Schwerpunktregionen und den übrigen verlief bis zum Jahr 2015 – in dem der Abgasskandal bekannt wurde – steigend. In den Folgejahren sinkt die Relation.

Abbildung 3: Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Medianentgelte in Euro sowie Relation in % nach Gruppen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

Da zwischen den neuen und alten Bundesländern weiterhin starke Lohnunterschiede herrschen, werden die entsprechenden Relationen auch für die östlichen und westlichen Raumordnungsregionen isoliert berechnet. Für die westlichen Raumordnungsregionen ergibt sich für die Relation ein Wert von 6 %. In den östlichen Raumordnungsregionen gibt es mit

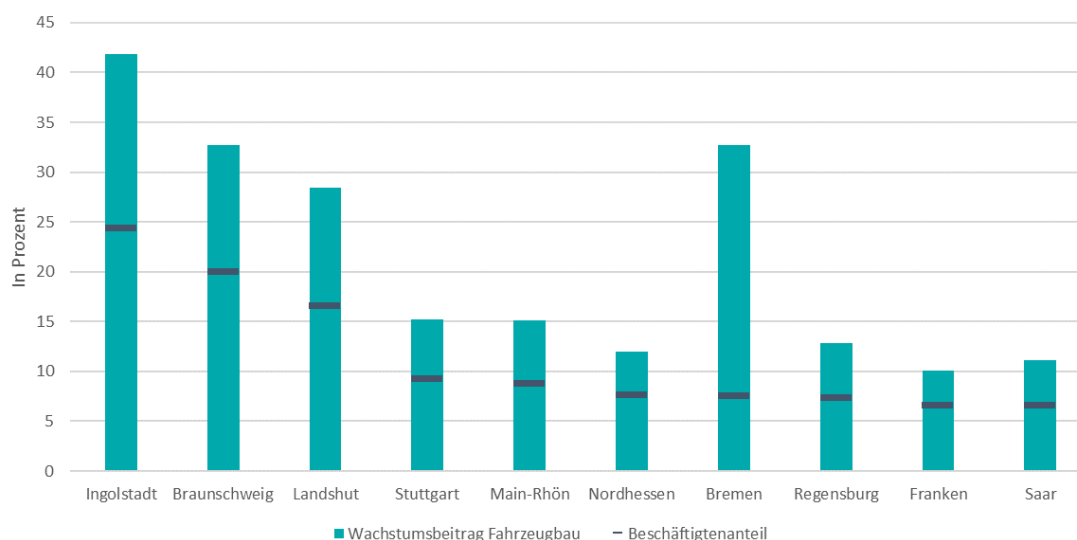
⁴ Dargestellt werden die durchschnittlichen Medianentgelte für jene 19 Raumordnungsregionen in denen der Beschäftigtenanteil der Branche „Fahrzeugbau“ bei über 5 % liegt.

Südthüringen (Standort Eisenach) nur eine Raumordnungsregion mit einem Beschäftigtenanteil im Fahrzeugbau von mindestens 5 %. Das Medianentgelt liegt hier unter dem Niveau der übrigen östlichen Raumordnungsregionen.

Um den Wohlfahrtseffekten des Fahrzeugbaus näherzukommen, werden mit den regional- und branchenspezifischen Werten für die Beschäftigtenzahlen und den Medianentgelten hypothetische Lohnsummen berechnet. Mit dem Ergebnis können wiederum die branchenspezifischen Wachstumsbeiträge zu den Lohnsummen berechnet werden. In Abbildung 4 sind die errechneten Wachstumsbeiträge des Fahrzeugbaus für jene zehn Raumordnungsregionen abgebildet, die den höchsten Beschäftigtenanteil in der Branche aufweisen. Zusätzlich sind die entsprechenden Beschäftigtenanteile im Jahr 2019 dargestellt.

Für alle zehn betrachteten Raumordnungsregionen zeigt sich, dass der Fahrzeugbau – im Verhältnis zu den Beschäftigtenanteilen – einen überdurchschnittlichen Beitrag zu den Zuwächsen der Lohnsummen aufweist. Beispielsweise in Ingolstadt steht der Fahrzeugbau für über 40 % der Zuwächse der Lohnsummen aller Beschäftigten zwischen 2012 und 2019, obwohl dieser nur rund 25 % der Beschäftigten stellt.

Abbildung 4: Wachstumsbeitrag des Fahrzeugbaus zur Veränderung der hypothetischen Lohnsumme (2012–2019) sowie Beschäftigtenanteil des Fahrzeugbaus (2019) in zehn Raumordnungsregionen mit höchsten Beschäftigtenanteil in %



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

Die Steigerung der hypothetischen Lohnsumme kann auf überdurchschnittliche Lohnanstiege oder einen Anstieg der Zahl der Beschäftigten zurückgehen. Für die dargestellten zehn Raumordnungsregionen zeigt sich, dass sich die starke ökonomische Konzentration auf den Fahrzeugbau positiv auf den regionalen Wohlstand auswirkt.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Geschäftsmodell Deutschlands basiert auf der Produktion von Exportgütern. Die

Automobilindustrie gehört neben dem Maschinenbau und der Chemieindustrie zu den stärksten Exporteuren Deutschlands und ist zudem stark regional konzentriert. Eine Änderung des Geschäftsmodells muss diese Branchen daher in den Blick nehmen.

Wegen seiner Ausrichtung auf den Export gerät der starke wirtschaftliche Fokus auf den Fahrzeugbau immer wieder in die Kritik. Spätestens seit Bekanntwerden des Abgasskandals 2015 wird zudem die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftszweigs hinterfragt. Gesamtwirtschaftlich lässt sich aber festhalten, dass der Fahrzeugbau aufgrund seiner Vorleistungsverflechtungen von hoher Bedeutung ist. Zudem wird in der Branche einer der höchsten Stundenlöhne gezahlt.

Auch die regionale Ausrichtung auf den Automobilsektor erwies sich zumindest in den letzten Jahren weiterhin als erfolgreiche Strategie. So sind die branchenübergreifenden Medianentgelte in Regionen mit einer hohen Konzentration im Fahrzeugbau im Durchschnitt um rund 10 % höher als in den übrigen. Der Fahrzeugbau leistet dabei einen überdurchschnittlichen Beitrag zu den Lohnzuwächsen. Ein Wandel des Fahrzeugbaus hat für Deutschland insgesamt und für Regionen deutliche Wirkungen.

5 REFERENZ

Mönnig, A. & Wolter, M. I. (2020): Exportweltmeister Deutschland: Ist das deutsche Geschäftsmodell im Wandel? GWS Discussion Paper 2020/5, Osnabrück.

Prognos AG & BayernLB (2020): Das Ende der Globalisierung – braucht Deutschland ein neues Geschäftsmodell? Wie Unternehmen jetzt die Weichen richtig stellen. Studie im Auftrag der BayernLB, <https://geschaeftsmodell-deutschland.prognos.com/>.

Statistisches Bundesamt (2020a): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung. Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2020b): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktberechnung, detaillierte Jahresergebnisse 2019. Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden.