

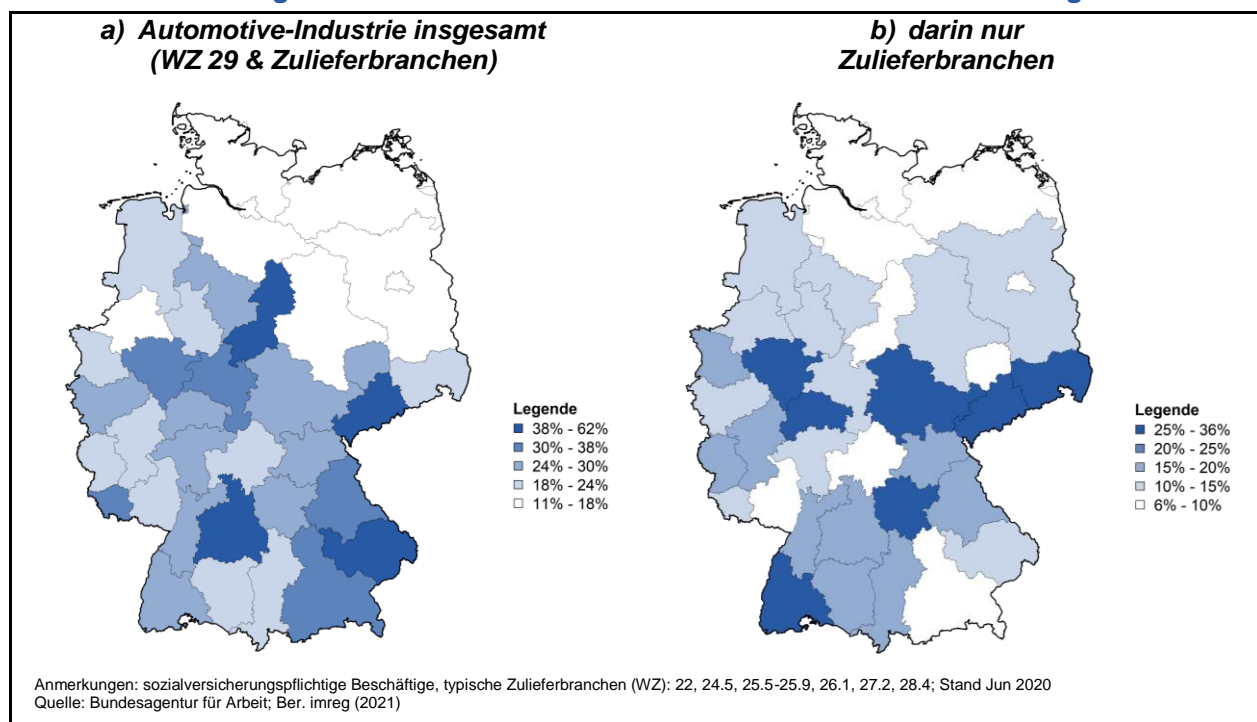
Standpunkt Automotive-Industrie Juli I

Kontakt: Dr. Cornelius Plaul
Tel. 0351 25593-604 . cornelius.plaul@imreg.de

Süd-Nord-Gefälle bei regionaler Betroffenheit vom Strukturwandel

Die Automotive-Industrie ist eine systemrelevante Branche für Deutschland. Jeder dritte Industriebeschäftigte ist in der Automobilproduktion und deren Zulieferbranchen tätig¹. Aktuelle Analysen zeigen, dass der politisch forcierte Strukturwandel in den nächsten Jahren mit einem erheblichen Arbeitsplatzverlust einherzugehen droht². Für einzelne Regionen besteht die Sorge, dass es zu einem regelrechten Kahlschlag für die dortige Wirtschaft im Sinne eines „Detroit-Szenarios“ kommt³.

Anteil der Beschäftigten in der Automotive-Industrie an allen Industriebeschäftigten

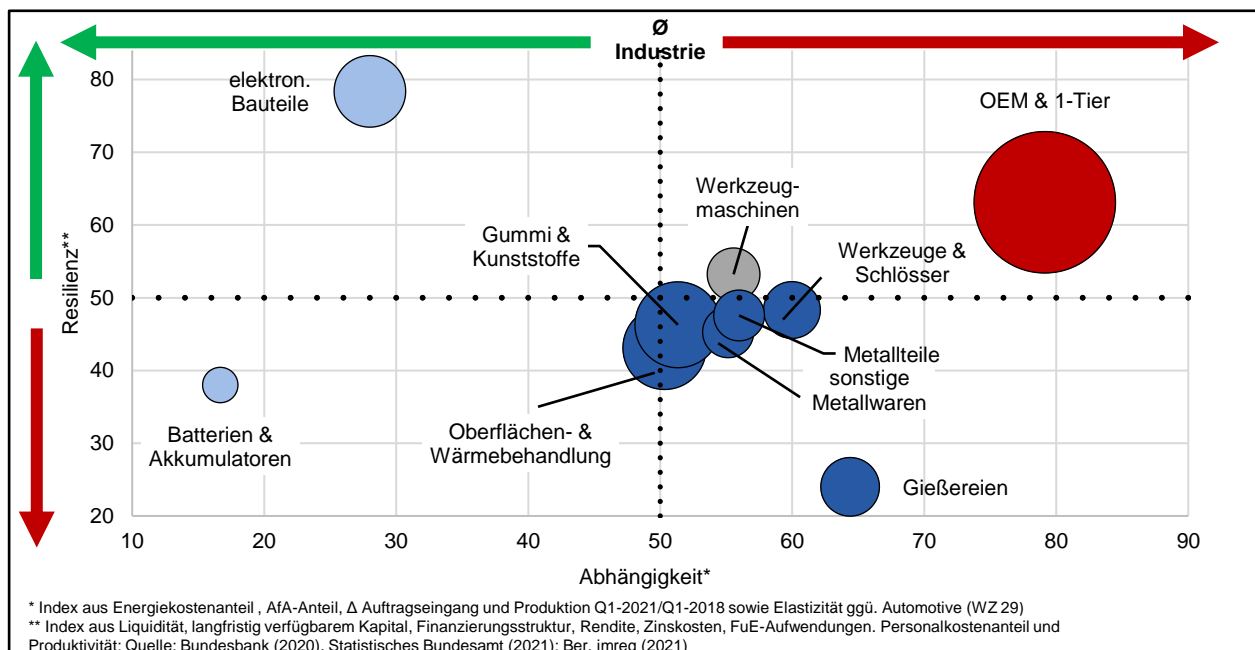


Auch in Ostdeutschland hängen rund 250.000 Industriearbeitsplätze an der Autoproduktion⁴, wobei sich diese auf Sachsen und Thüringen sowie Teile Sachsen-Anhalts und Brandenburgs konzentrieren. Dabei ist die Bedeutung der Zulieferbranchen in den ostdeutschen Regionen mit einem Anteil von 70% aller Automotive-Arbeitsplätze gegenüber bundesweit 59% überdurchschnittlich. Gerade die südostdeutschen Regionen gehören damit zu den besonders im Fokus des Strukturwandels stehenden Gebieten.

Ostdeutsche Automotive-Industrie von Zulieferern geprägt

Abhängigkeit⁵ und Resilienz⁶ sind innerhalb der Automotive-Industriezweige allerdings höchst unterschiedlich, weshalb die regionale Betroffenheit vom Strukturwandel neben dem Umfang insbesondere auch aus dem regionalen Branchenmix resultiert. Während sich die Lage in der Elektroindustrie insgesamt positiv darstellt, ist die Situation bei den Metall- und Kunststoffzulieferern sowie dem Werkzeugmaschinenbau angespannt bis kritisch. Bei den OEMs und 1-Tier ist die Lage differenziert: Auf der einen Seite stehen sie im Zentrum des Strukturwandels, wobei hohe Verluste bei Wertschöpfung und Marktstellung bei Wegfall des Verbrenners drohen. Andererseits weisen sie infolge der FuE-Kapazitäten, der wirtschaftlichen Leistungskraft sowie der Marktstellung gegenüber Kunden und Zulieferern eine überdurchschnittliche Resilienz auf.⁷

Branchenportfolio: Abhängigkeit und Resilienz gegenüber Strukturwandelprozessen

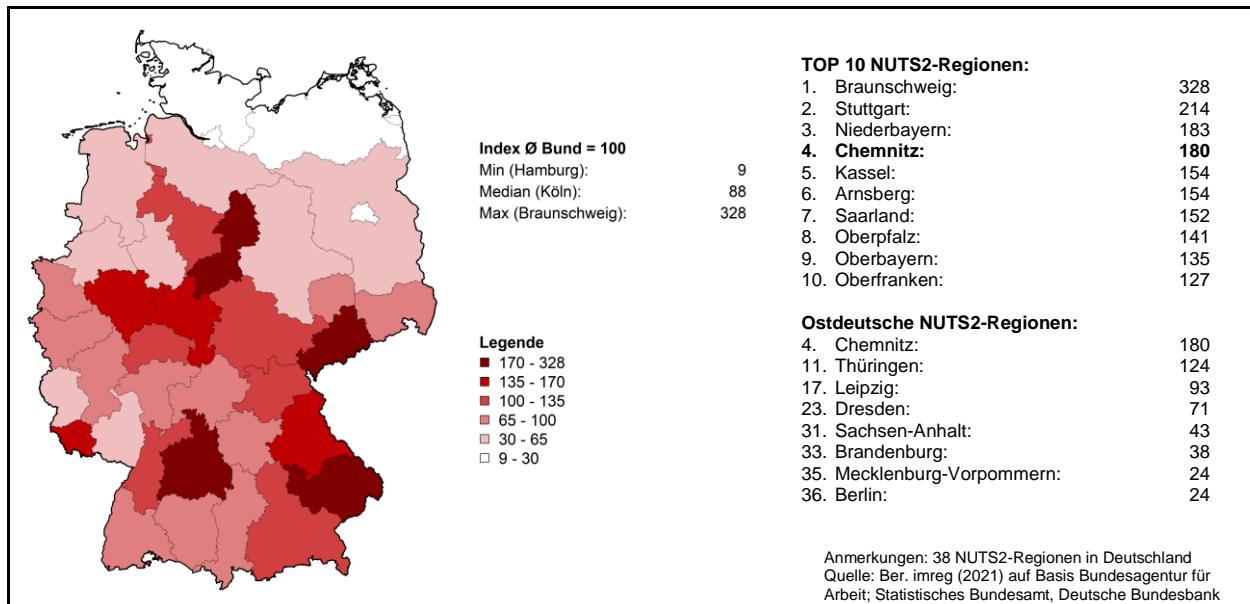


Speziell für die ostdeutschen Länder kommen dabei drei wesentliche Herausforderungen zusammen. Erstens sind die Betriebe deutlich kleinteiliger strukturiert, was mit besonderen Hindernissen gerade auch in der Finanzierung neuer Produkte und Prozesses einhergeht⁸. Zweitens befinden sich die hier ansässigen OEM- und 1-Tier-Standorte in einer strukturell ungünstigen Positionierung zwischen den forschungs- und wertschöpfungsintensiven Konzernzentralen einerseits und den deutlich kostengünstigeren internationalen Produktionsstandorten andererseits⁹. Und drittens ist die regionale Bedeutung der überdurchschnittlich vom Strukturwandel betroffenen Zuliefererzweige höher.

Wirtschaftspolitik muss Strukturwandel in Breite unterstützen

Die hohe spezifische Betroffenheit von Teilen Ostdeutschlands spiegelt sich im Strukturwandel-Index wider¹⁰. Westsachsen gehört mit Braunschweig/Wolfsburg, Stuttgart und Niederbayern zu den vier am stärksten betroffenen Regionen Deutschlands. Innerhalb Ostdeutschlands sind des Weiteren Thüringen und das westliche Sachsen-Anhalt überdurchschnittlich mit den Herausforderungen des Strukturwandels konfrontiert, während die restlichen sächsischen Regionen eine mittlere Betroffenheit aufweisen. Zwar existiert tendenziell ein Süd-Nord-Gefälle, allerdings ist erkennbar, in welcher regionalen Breite sich die Strukturwandelprozesse in Deutschland auszuwirken drohen.

Regionaler Index zur Betroffenheit vom Automotive-Strukturwandel



Die hohen Verflechtungen der Automobilproduktion und die spezifischen Bedingungen gerade in ländlichen Gebieten, die oftmals einen hohen Besatz an Zulieferbranchen aufweisen, verdeutlichen auch die Aufgaben für die Wirtschaftspolitik. Diese darf sich nicht in selektiven Fördermaßnahmen einzelner Regionen, Betriebe oder Technologien erschöpfen. Stattdessen sind in Breite bessere Rahmenbedingungen notwendig, um die Strukturwandelprozesse erfolgreich zu bewältigen.

Um Anpassungen an die politisch forcierten Disruptionen zu erleichtern und Standortnachteile zu kompensieren, müssen Investitionen sowie Forschung und Entwicklung in den Unternehmen gestärkt werden. Dazu ist ein Bündel an Maßnahmen insbesondere zur Stärkung der Eigenkapitalbasis aber auch zur Aus- und Weiterbildung sowie zum Technologietransfer notwendig. Weiterhin entscheidend ist, zu einer höheren Verlässlichkeit politischer Rahmenbedingungen zurückzukehren und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch Vorgaben nicht überzustrapazieren.¹¹

Dresden, Juli 2021

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt, Jahresbericht 2020 für Betriebe des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes mit 20 und mehr Beschäftigten. Neben dem Kernbereich der Automobilindustrie aus OEM- und 1-Tier-Herstellern (WZ 29) zählen hierzu die typischen Zulieferbranchen:

- Gummi & Kunststoffe (WZ 22)
- Gießereien (WZ 24.5)
- Metallprodukte (WZ 25.5-25.9)
- Elektronik (WZ 26.1)
- Batterien & Akkumulatoren (WZ 27.2)
- Werkzeugmaschinenbau (WZ 28.4).

Anhand der Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes (aktuelle Ausgaben 2017) wurden die Lieferverflechtungen zwischen Auto- und übriger Industrieproduktion betrachtet. Demnach machen die Lieferungen der hier gewählten Branchen 69%. Hierbei wurden die Lieferverflechtungen, die innerhalb der Autoindustrie existieren, herausgerechnet, d.h. es werden nur die Lieferungen betrachtet, die an externen Waren zur Autoproduktion fließen.

² Würde sich der Produktionswert bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in Deutschland um die der Regulierung entsprechenden Anteile reduzieren, wären davon im Jahr 2025 mindestens 178.000 Beschäftigte betroffen (davon 137.000 in der Automobilindustrie), 2030 mindestens 215.000 (davon 165.000 in der Automobilindustrie). Aus: Falck, O.; Czernich, N., Koenen, J. (2021): Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, Studie des ifo Instituts im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie (VDA).

³ Vgl. „Angst vor dem Detroit-Szenario“, in: DIE WELT vom 15.04.2021; „Elementar-Teilchen“, in: Capital vom 15.04.2021; „Sachsen wird zum wichtigsten Standort für E-Autos in Europa“, in: Freie Presse vom 15.04.2021.

⁴ Beschäftigte in den unter Endnote 1 genannten Branchen.

⁵ In den **Betroffenheitsindex** fließen die Verflechtungsintensität der Branche mit der Autoindustrie (WZ 29), die Produktivität, der Energiekostenanteils sowie die Entwicklung von Neuaufträgen und Produktion in den vergangenen Jahren ein.

Für die Verflechtungsintensität wurde die Elastizität aus den direkten und indirekten Multiplikatoreffekten berechnet, die sich aus der IOT des Statistischen Bundesamtes ergibt. Zur Methodik vgl. Miller/Blaier (2009): Input-Output Analysis. Foundations and Extensions, 2. Auflage, Cambridge University Press, Cambridge.

Dabei wird ermittelt, wie stark sich das Produktionsvolumen in einer Branche relativ erhöht, wenn sich die Produktion in der Automobilindustrie um 1% erhöht.

⁶ In den **Resilienzindex** fließen finanzwirtschaftliche Verhältniskennzahlen (z. B. Nettoumsatzrendite, Eigenkapitalquote, Anteil langfristiger Verbindlichkeiten) aus der Jahresabschlussstatistik der Deutschen Bundesbank für die betreffenden Branchen (aktuelle Ausgabe für das Jahr 2018) sowie Kennzahlen zu Forschung und Entwicklung des Stifterverbandes ein.

⁷ Die zugrundeliegenden Kennzahlen stammen im Wesentlichen aus der Kostenstrukturerhebung des Statistischen Bundesamtes (aktuelle Ausgabe 2018), den Jahresabschlussstatistiken der Deutschen Bundesbank (aktuelle Ausgabe Hochrechnung 2019) sowie dem Zahlenwerk 2017 des Stifterverbandes (FuE-Kennzahlen).

⁸ Dies trifft v.a. auf Kleinstbetriebe zu (z.B. Kreditrationierung) und ist weitgehend unabhängig von deren finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Vgl. Butkowski, O.; Hoffmann, M.; Nielen, S.; Schröder, C. (2019): Einflüsse auf die KMU-Finanzierung – Ein Vergleich ausgewählter Euroländer, IfM-Materialien Nr. 275.

⁹ Vgl. Plaul, C. (2020): Politik erzwingt Disruption in einem systemrelevanten Industriezweig – Herausforderungen für Standort steigen, imreg Standpunkt, Branchenanalyse Februar 2020.

- ¹⁰ Das gezeigte Branchenportfolio lässt sich weiter zu einem sogenannten Strukturwandel-Index verdichten, der hohe Werte annimmt, wenn eine überdurchschnittliche Betroffenheit bei gleichzeitiger unterdurchschnittlicher Resilienz vorliegt (und vice versa). Anhand der Beschäftigtenanteile lässt sich somit für eine Region ermitteln, wie stark diese vom Strukturwandel (negativ) betroffen ist. Regionen mit Werten >100 (<100) sind überdurchschnittlich (unterdurchschnittlich) negativ vom Strukturwandel betroffen.
- ¹¹ Zur umfassenden Darstellung der hier vorgestellten Ergebnisse vgl. Plaul, C. (2021): Automotive-Industrie Ost: Ordnungspolitisches Handeln muss Long-Covid für mittelständische Zulieferer verhindern, imreg Branchenanalyse, Juni 2021.