

18 Beschäftigungspotentiale einer Strategie der Lebensdauerverlängerung von Kraftfahrzeugen

Im Vergleich zu den derzeit realisierten Konzepten zeichnen sich Fahrzeugkonzepte, die auf eine höhere Lebensdauer abzielen, durch die Verwendung langlebiger Komponenten und eine verstärkte Wartung und Instandsetzung aus. Die volkswirtschaftlichen Konsequenzen einer derartigen Strategie, insbesondere auf Produktion und Beschäftigung in den Wirtschaftsbranchen sind wegen der komplexen Güterkreisläufe nicht auf den ersten Blick erkennbar. Es lassen sich jedoch einige Hypothesen formulieren.

Zunächst ist mit der längeren Lebensdauer eine geringere Austauschrate der Fahrzeuge und damit dauerhaft eine reduzierte Nachfrage nach Fahrzeugen verbunden. Andererseits steigt der Wartungs- und Instandhaltungsaufwand sowie der Bedarf an Ersatzteilen und Zubehör, was sich nachfragesteigernd auf Reparaturdienstleistungen und die Zulieferbranchen auswirkt. Neben diesen direkten Auswirkungen müssen jedoch auch indirekte Struktureffekte berücksichtigt werden, die auf vorgelagerten Produktionsebenen angestoßen werden. Da die Produktion von Ersatzteilen bzw. die Erbringung von Reparaturdienstleistungen im Vergleich zum Straßenfahrzeugbau mit anderen Faktoreinsätzen und Vorleistungsstrukturen verbunden sind, ergeben sich weitere vielfältige Strukturverschiebungen. Diese näherungsweise zu quantifizieren, ist Ziel der im Folgenden vorgestellten Analysen.

18.1 Methodisches Vorgehen der Input-/Output-Analyse

Um die Strukturverschiebungen aufzuzeigen, die mit einem Strategiewechsel zu Fahrzeugen mit längerer Lebensdauer verbunden wären, bietet sich die Input-/Output-Analyse an. Es ist ein Instrument, das die Verflechtungsstrukturen zwischen den Branchen der Volkswirtschaft abbildet und ermöglicht, die mit einer veränderten Güternachfrage verbundenen indirekten Effekte quantitativ zu ermitteln.

Das im Fraunhofer ISI verwendete Input-/Output-Modell ist der Gruppe der statischen, offenen Leontief-Modelle zuzuordnen und basiert auf den amtlichen Input-/Output-Tabellen des Statistischen Bundesamts⁴². Die Analyse beschränkt sich auf die sogenannten primären Effekte einer gegebenen Güternachfrage. Innerhalb der Volkswirtschaft werden auch weitergehende sekundäre ökonomische Effekte induziert, wie beispielsweise der mit Strukturverschiebungen verbundene veränderte Bedarf an Investitionsgütern oder Einkommenswirkungen bei den Haushalten mit entsprechenden Folgen für die Konsumnachfrage. Zur Untersuchung dieser Effekte sind weitergehende, gesamtwirtschaftlich orientierte Modelle erforderlich.

⁴² Für eine Einführung in die Input-/Output-Analyse vgl. Holub/Schnabl [1994].

Die konventionelle Produktion und Nutzung (Referenzkonzept) soll mit einem Alternativkonzept verglichen werden, das auf die Produktion von Autos mit längerer Nutzungsdauer sowie einer intensiveren Wartung setzt. Als Datenbasis für das verwendete Input-/Output-Modell stehen die derzeit aktuellen amtlichen Input-/Output-Tabellen des Statistischen Bundesamts für die Bundesrepublik Deutschland und das Jahr 1993 zur Verfügung [Statistisches Bundesamt 1997]. Während das Referenzkonzept im Input-/Output-Modell darstellbar und rechenbar ist, erfordert die Darstellung des Alternativkonzepts in der Input-/Output-Systematik einige Vorarbeiten⁴³. In den Input-/Output-Tabellen des Statistischen Bundesamts gehört der Bereich der Kfz-Reparaturen zum Produktionsbereich „Straßenfahrzeugbau“. Für diesen Subsektor existieren jedoch keine öffentlich zugänglichen Daten in der Input-/Output-Klassifikation, sodass es notwendig war, Produktionswert sowie Input- und Output-Struktur aus anderen Datenquellen abzuleiten. Eine Anfrage beim Statistischen Bundesamt ergab, dass der Bereich „Kfz-Reparatur“ in der internen Tabelle des Statistischen Bundesamts für 1993 mit ca. 50 Mrd. DM in den Produktionswert des Sektors „Straßenfahrzeugbau“ eingeht.

Die Input-Struktur der Aktivität „Kfz-Reparaturen“ musste geschätzt werden, weil in den amtlichen Tabellen ein entsprechender Sektor nicht ausgewiesen wird. Mangels nach Kfz-Handel und Reparaturen getrennten Daten für die Bundesrepublik wurden die Input-/Output-Tabellen der Vereinigten Staaten herangezogen, die für das Jahr 1992 in einer Untergliederung nach rund 500 Sektoren vorliegen. „Kfz-Reparaturen“ bilden dort einen eigenen Sektor, der zudem um den Handel mit Fahrzeugen bereinigt ist. Da Kosten- und Nachfragestrukturen der Kfz-Reparatur in den USA und Deutschland vermutlich nicht völlig identisch sind, kann diese Vorgehensweise nur zu einer ersten groben Schätzung führen, die jedoch für das Ziel, die Richtung und Größenordnung der Struktureffekte zu skizzieren, ausreichen dürfte.

Aus der amerikanischen Input-/Output-Tabelle wurde die Vorleistungsstruktur des Kfz-Reparatursektors übernommen und auf die aus Angaben der Kostenstrukturstatistik für den deutschen Kfz-Reparatursektor [Statistisches Bundesamt 1995] ermittelten Vorleistungswerte angewendet. Dabei wurden die jeweiligen nationalen Importquoten unterstellt. Da Reparaturleistungen sowohl von den produzierenden Sektoren als auch von den privaten Haushalten nachgefragt werden, wurde der Produktionswert des neuen Sektors „Kfz-Reparaturen“ entsprechend dem Verhältnis der Endnachfrage von privaten Haushalten und Investitionen nach Kraftfahrzeugen aufgeteilt. Bei den Einfuhren wurde unterstellt, dass Reparaturleistungen keine Rolle spielen.

Damit ist es nun möglich, den neuen Sektor „Straßenfahrzeugbau (ohne Reparaturen)“ mit seiner Verwendungsstruktur zu beschreiben, indem die oben ermittelten Reparaturleistungen von den entsprechenden Lieferungen des ursprünglichen Kfz-Sektors subtrahiert werden. Es ergeben sich Lieferungen an die Zwischennachfrage in Höhe von rund 48 Mrd. DM und an die Endnachfrage in Höhe von ca. 163 Mrd. DM. Tabelle 18-1 stellt die Ausgangsstruktur des Input-/Output-Modells im Straßenfahrzeugbau 1993 der für die weiteren Modellrechnungen aufbereiteten Struktur mit dem isolierten Reparatursektor gegenüber. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Lieferungen an die Zwischennachfrage nicht von den Maßnahmen zur Lebensdauerverlängerung betroffen sind.

⁴³ Eine detaillierte Darstellung enthält das diesem Kapitel zugrundeliegende Arbeitspapier Nathani/Walz [1999].

Tabelle 18-1 Verwendungsstruktur des Straßenfahrzeugbaus und Isolierung des Reparatursektors

	Zwischen- nachfrage in Mio. DM	Endnachfrage in Mio. DM					Gesamte Verwendung
		Private Haushalte	Investitio- nen	Ausfuhr	Vorrats- verände- rung	Gesamte Endnach- frage	
Verwendungsstruktur des Straßenfahrzeugbaus 1993							
Kfz	64 463	66 059	34 529	95 666	529	196 783	261 246
Import-Kfz	15 538	29 206	10 416	2 601	200	42 423	57 961
Summe	80 001	95 265	44 945	98 267	729	239 206	319 207
Verwendungsstruktur bei Isolierung des Reparatursektors							
Kfz-Reparatur	16 028	33 972	0	0	0	33 972	50 000
Kfz (ohne Rep.)	48 435	32 087	34 529	95 666	529	162 811	211 246
Import-Kfz	15 538	29 206	10 416	2 601	200	42 423	57 961
Summe	80 001	95 265	44 945	98 267	729	239 206	319 207
Summe Kfz (ohne Rep.)	63 973	61 293	44 945	98 267	729	205 234	269 207

18.2 Aufbau der Szenarien und Ergebnisse der Modellrechnungen

Bei der Generierung von Szenarien zur Lebensdauererlängerung von Kraftfahrzeugen sind zwei Vorgehensweisen denkbar. In einer **Bottom-Up-Vorgehensweise** würde man versuchen, die mit dieser Strategie verbundenen Veränderungen zunächst auf detaillierter Ebene zu identifizieren und quantifizieren. Es würde also zum Beispiel untersucht werden, welches Marktpotential eine derartige Strategie hätte, welche Instandhaltungsmaßnahmen wie häufig stattfinden müssten, um eine bestimmte Nutzungsdauererlängerung zu erreichen und mit welchen Kosten und Materialaufwendungen dies verbunden wäre. Diese Informationen müssten für die weiteren Modellrechnungen in die Systematik des Input-/Output-Modells übersetzt werden. Derzeit würde der Bottom-Up-Ansatz einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordern, da die benötigten Daten nicht vorliegen. Statt dessen wurde ein **Top-Down-Ansatz** verfolgt. Leitgedanke ist dabei, dass eine verstärkte Instandhaltungsstrategie mit der daraus resultierenden verlängerten Fahrzeugnutzungsdauer bei den Kunden nur dann auf Interesse stößt, wenn diese insgesamt nicht mit höheren Kosten konfrontiert werden. Dies resultiert in der Grundannahme, dass sich die lebenszyklusweiten Fahrzeug- und Instandhaltungskosten nicht erhöhen.

Konzepte zur Lebensdauererlängerung sind in unterschiedlichen Ausprägungen möglich. Daher wurden insgesamt drei Szenarien untersucht, die sich durch Annahmen zum Ausmaß der Lebensdauererlängerung, den angepeilten Marktsegmenten und der Verwendung der eingesparten Kosten unterscheiden:

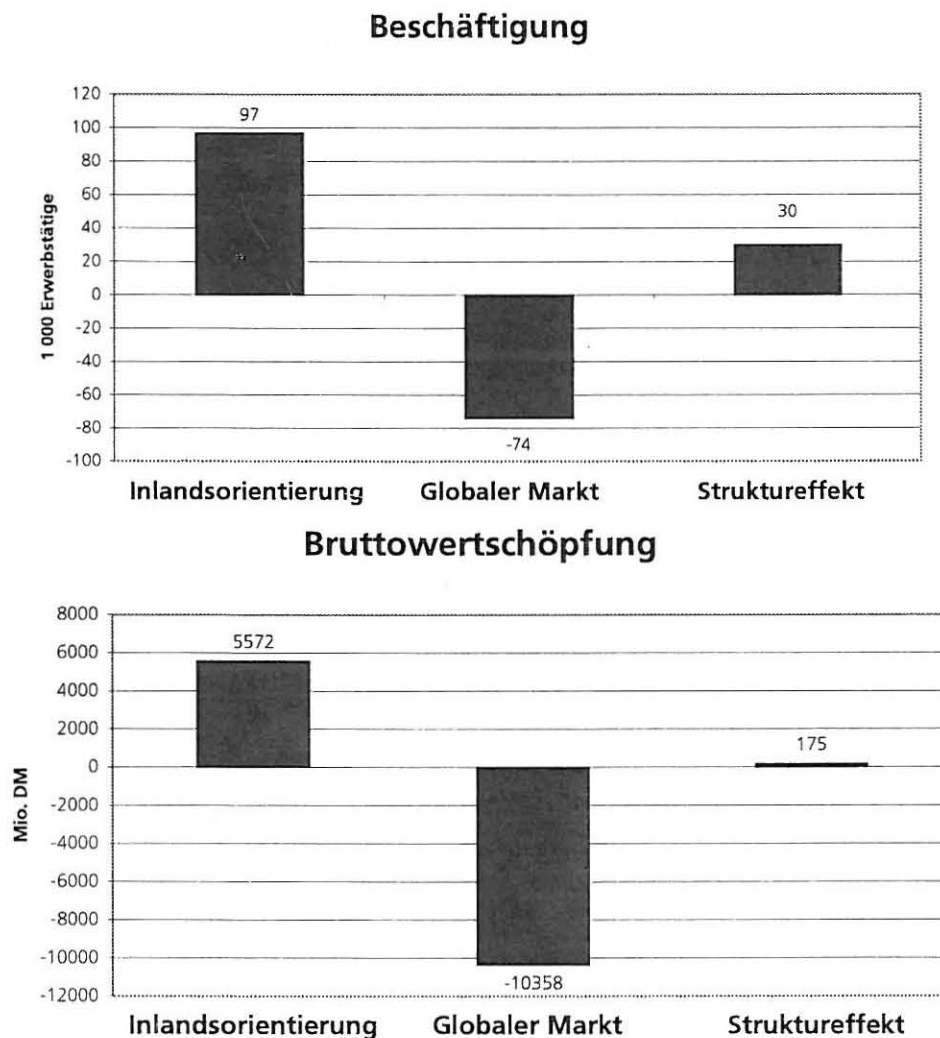
- (1) Reparaturstrategie auf Basis veränderten Verhaltens inländischer Nutzer.
- (2) Globales Angebot langlebiger Kraftfahrzeuge durch Hersteller.
- (3) Lebensdauerverlängerung entsprechend Szenario 2 erfolgt nur im Inland.

Das Szenario „**Inlandsnutzerbasierte Reparaturstrategie**“ rückt ein verändertes Nutzerverhalten in den Mittelpunkt. Es wird angenommen, dass sich allein durch verstärkte Instandhaltung, die auch vorbeugend durchgeführt wird, die Lebensdauer der Fahrzeuge um 20 Prozent erhöhen lässt. Da keine konstruktiven Veränderungen an den Fahrzeugen notwendig sind, bleiben deren Preise unverändert. Die durch die längere Lebensdauer eingesparten Kosten gehen vollständig in die Instandhaltung und erhöhen entsprechend die Nachfrage nach Leistungen des Kfz-Reparatursektors. Da diese Strategie auf der Annahme eines veränderten Nutzerverhaltens aufbaut, wird davon ausgegangen, dass sie zunächst nur auf dem inländischen Fahrzeugmarkt greift. Für die exportierten Fahrzeuge bedeutet diese Annahme eine unveränderte Lebensdauer. Im Szenario „**Globale Lebensdauerverlängerung**“ wird davon ausgegangen, dass die Strategie der Lebensdauerverlängerung stärker von den Fahrzeugherstellern ausgeht und sowohl auf den inländischen als auch auf den ausländischen Markt ausgerichtet ist. Dabei werden auch die Hersteller der importierten Fahrzeuge einbezogen. Für die Realisierung einer stärkeren Lebensdauerverlängerung um 50 Prozent werden konzeptionelle Veränderungen der Kraftfahrzeuge angenommen, die zu einer Erhöhung der Fahrzeugpreise um 15 Prozent bzw. 30 Prozent führen, wobei die Input-Struktur im Fahrzeugbau unverändert bleibt. Zum Anderen wird wiederum eine verstärkte Instandhaltung angenommen. Für die nun geringeren Kosteneinsparungen der Käufer wird zum Einen wieder die Ausgabe für Reparaturdienstleistungen unterstellt. Zum Anderen wird auch untersucht, was geschieht, wenn dies nicht in vollem Umfang erforderlich wird und statt dessen zusätzliche Konsumausgaben der Haushalte möglich werden. Diese Annahme ist durchaus plausibel, wenn man annimmt, dass mit den konstruktiven Veränderungen auch die Reparaturfreundlichkeit der Fahrzeuge erhöht werden kann und damit der Reparaturaufwand abnimmt.

Das dritte Szenario „**Lebensdauerverlängerung im Inland**“ blendet die hohe Exportquote der deutschen Automobilindustrie aus. Es basiert auf den Basisannahmen von Szenario 2, nämlich einer Lebensdauerverlängerung um 50 Prozent, verbunden mit einer 15-prozentigen Preiserhöhung. In diesem Szenario werden nur die inländischen Produzenten und die inländische Nachfrage betrachtet. Es wird also unterstellt, dass der Außenhandel von Kraftfahrzeugen auf Basis der herkömmlichen Fahrzeugkonzepte weitergeführt wird. Ein solches gibt beispielsweise Anhaltspunkte, welche Wirkungen in einem weniger stark durch Exportüberschüsse bestimmten Wirtschaftszweig von Strategien zur Nutzungsintensivierung und Lebensdauerverlängerung erwartet werden können.

Die Ergebnisse der Modellrechnungen, die im Weiteren ausgeführt werden, sind in Abbildung 18-1 zusammengefasst.

Abbildung 18-1 Wirkungen von Strategien zur Lebensdauerverlängerung von Kfz auf Beschäftigung und Bruttowertschöpfung



Im Szenario „**Inlandsnutzerbasierte Reparaturstrategie**“ führt die angenommene Lebensdauerverlängerung um 20 Prozent zu einem Rückgang der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen um 16,7 Prozent, das entspricht rund 11,1 Mrd. DM bei inländischen und 6,6 Mrd. DM bei importierten Fahrzeugen. Die Summe dieser Beträge (17,7 Mrd. DM) wird im Inland zusätzlich für Reparaturleistungen ausgegeben. Diese zusätzliche Nachfrage führt in Deutschland zu einer Steigerung der Bruttowertschöpfung um 14,6 Mrd. DM und zu 201 000 mehr Beschäftigten (vgl. Tabelle 18-2). Dem steht aufgrund des Nachfragerückgangs im Straßenfahrzeugbau ein Rückgang der Bruttowertschöpfung um 9 Mrd. DM und der Beschäftigung um 104 000 Erwerbstätige gegenüber. Per Saldo führt Strategie 1 zu einer Steigerung der Bruttowertschöpfung um ca. 5,6 Mrd. DM und der Beschäftigung um 97 000 Erwerbstätige. Auf sektoraler Ebene sind deutliche Verschiebungen der Beschäftigungsstruktur zu erkennen. Dem zusätzlichen Bedarf an ca. 100 000 Kfz-Mechanikern im Reparatursektor steht im Kfz-Sektor aufgrund direkter und indirekter Effekte ein Verlust von 38 000 Arbeitsplätzen gegenüber. Bedeutsam ist weiterhin per Saldo eine Verschiebung hin zu mehr Dienstleistungen, die zu 32 000 mehr Be-

schäftigten in diesem Bereich führen. Der Beschäftigungsgewinn geht einerseits zu Lasten des Auslandes (Kfz-Importeure) und folgt andererseits aus dem stärkeren Einsatz des Produktionsfaktors Arbeit im Reparaturbereich.

Tabelle 18-2 Struktureffekte im Szenario „Inlandsnutzerbasierte Reparaturstrategie“

Annahmen

- Lebensdauerverlängerung um 20 Prozent
- keine Preiserhöhung der Kraftfahrzeuge
- Beschränkung auf den Inlandsmarkt

Impulse: Die Nachfrage wird im Kfz-Sektor um 11 103 Mio. DM reduziert und im Reparatursektor um 17 706 Mio. DM erhöht

Sektor	Struktureffekte, ausgelöst durch				Nettoeffekte	
	Nachfrageerhöhung im Reparatursektor		Nachfragerückgang im Kfz-Sektor (negativ)			
	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)
Direkte Effekte Reparatursektor	5 280	100			5 280	100
Kfz-Sektor (direkt und indirekt)	1 016	12	4 241	50	-3 224	-38
Sonstige Industrie	2 341	27	2 080	27	261	0
Verkehr	330	5	162	3	168	3
Großhandel	1 177	14	561	7	617	7
Sonstige Dienstleistungen	4 458	43	1 987	18	2 471	25
Gesamteffekt	14 603	201	9 031	104	5 572	97

Im Szenario „Globale Lebensdauerverlängerung“ wird für die Fahrzeugindustrie der Nachfragerückgang durch die Preiserhöhungen zum Teil abgepuffert. In diesem Szenario beträgt der Nachfragerückgang rund 38 Mrd. DM für die inländischen Hersteller und 9,8 Mrd. DM für die Hersteller der Importfahrzeuge. Wegen der Einbeziehung der Exportfahrzeuge wird dieser Nachfragerückgang jedoch nur zum Teil als Kostenersparnis der Käufer im Inland wirksam. Entsprechend steht nur ein Betrag von 24,8 Mrd. DM für Reparaturleistungen zur Verfügung. Die Modellrechnungen zeigen für dieses Szenario ein deutliches Minus für Wertschöpfung und Beschäftigung, das sich aus der hohen Exportorientierung der Fahrzeugbranche erklärt (Tabelle 18-3). Bei den exportierten Fahrzeugen führt nämlich die Lebensdauerverlängerung zu Nachfrageausfall für die Hersteller, der Bedarf an Reparaturleistungen fällt jedoch im Ausland an und kann sich daher im Inland nicht kompensierend auswirken. Dieses Szenario lässt einen Rückgang der Bruttowertschöpfung um rund 10,4 Mrd. DM erwarten, mit der Folge einer um 74 000 Arbeitsplätze geringeren Beschäftigung.

Tabelle 18-3 Struktureffekte im Szenario „Globale Lebensdauerverlängerung“

Annahmen:

- Lebensdauerverlängerung um 50 Prozent
- Preiserhöhung der Kraftfahrzeuge um 15 Prozent
- Sowohl Inlandsmarkt als auch Exportfahrzeuge sind von Strategie betroffen

Impulse: Die Nachfrage wird im Kfz-Sektor um 37 866 Mio. DM reduziert und im Reparaturssektor um 24 789 Mio. DM erhöht

Sektor	Struktureffekte, ausgelöst durch				Nettoeffekte	
	Nachfrageerhöhung im Reparaturssektor		Nachfragerückgang im Kfz-Sektor (negativ)			
	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)
Direkte Effekte Reparaturssektor	7 392	140			7 392	140
Kfz-Sektor (direkt und indirekt)	1 423	17	14 463	171	-13 041	-154
Sonstige Industrie	3 278	38	7 095	92	-3 817	-55
Verkehr	462	8	553	9	-91	-1
Großhandel	1 648	19	1 913	22	-264	-3
Sonstige Dienstleistungen	6 241	60	6 778	60	-537	0
Gesamteffekt	20 444	281	30 802	355	-10 358	-74

Diese Rechnung geht von gleichbleibenden Ein- und Ausfuhren aus. Es ist aber auch denkbar, dass die deutsche Kfz-Industrie mit der Strategie der Lebensdauerverlängerung eine Vorreiterrolle einnimmt und ihre Marktanteile im In- oder Ausland erhöht. Eine Prognose der Entwicklung ihrer Marktanteile ist schwierig. Ohne großen Aufwand lässt sich jedoch die Frage beantworten, wie sehr die Nachfrage nach deutschen Kraftfahrzeugen steigen müsste, um den oben ermittelten Beschäftigungsrückgang auszugleichen. Mit Hilfe des Input-/ Output-Modells wurde ermittelt, dass zur Schaffung von 74 000 Arbeitsplätzen eine zusätzliche Nachfrage nach Kraftfahrzeugen im Wert von rund 7,9 Mrd. DM erforderlich wäre. Dies entspricht einer Steigerung der Ausfuhren um 8 Prozent oder einer Verringerung der Einfuhren um 20 Prozent. Die deutsche Automobilindustrie müsste nach den internationalen Umsätzen mit Kraftfahrzeugen ihre Marktanteile also entsprechend erhöhen, um diese Beschäftigungsverluste auszugleichen. Nimmt man an, dass für die Fahrzeuge eine Preiserhöhung um 30 Prozent statt um 15 Prozent realisierbar ist, so sinkt der Rückgang der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen auf 21,6 Mrd. DM für inländische Hersteller und 5,6 Mrd. DM für Importeure. Dem steht ein zusätzlicher Bedarf an Reparaturleistungen im Wert von 14,2 Mrd. DM gegenüber. Bei dieser Variante ergibt die Modellrechnung eine um 5,9 Mrd. DM verringerte Wertschöpfung und einen Rückgang der Erwerbstätigenzahl um 42 000.

In einer weiteren Sensitivitätsrechnung wurden die Auswirkungen der Annahme untersucht, dass die Fahrzeugbesitzer die realisierten Einsparungen nicht vollständig für Reparaturleistungen ausgeben müssen, sondern aus dem neuen Fahrzeugkonzept reale Einsparungen entstehen, die für zusätzlichen Konsum zur Verfügung stehen. Für die Wirtschaftssektoren, die ebenfalls Investitionskosten sparen, wird vereinfachend unterstellt, dass sich die Einsparungen über höhere Gewinnausschüttungen ebenfalls konsumsteigernd auswirken. Es wird angenommen, dass die in der Basisvariante anfallenden Einsparungen im Wert von 24,8 Mrd. DM zu 70 Prozent für Reparaturleistungen verwendet werden und zu 30 Prozent für zusätzliche Konsumausgaben zur Verfügung stehen, die sich gemäß der durchschnittlichen Zusammensetzung der Konsumausgaben der privaten Haushalte auf die verschiedenen Gütergruppen verteilen. Diese Variante führt, verglichen mit der Basisvariante, zu noch stärkeren wirtschaftlichen Einbrüchen. Die Bruttowertschöpfung verringert sich um 10,5 Mrd. DM und die Beschäftigung um rund 93 000 Erwerbstätige. Ursachen dafür sind zum Einen, dass ein Teil des privaten Konsums mit ca. 10 Prozent durch importierte Güter abgedeckt wird. Zum Anderen liegt die Beschäftigungsintensität von Reparaturleistungen deutlich über der durchschnittlichen Konsumgüternachfrage, was den hohen zusätzlichen Beschäftigungsrückgang erklärt.

Tabelle 18-4 Struktureffekte im Szenario „Lebensdauerverlängerung im Inland“

Annahmen:

- Lebensdauerverlängerung um 50 Prozent
- Preiserhöhung der Kraftfahrzeuge um 15 Prozent
- Import- und Exportfahrzeuge werden ausgeblendet

Impulse: Nachfrage in Höhe von 15 544 Mio. DM wird aus der Automobilindustrie in den Reparatursektor verschoben

Sektor	Struktureffekte, ausgelöst durch				Nettoeffekte	
	Nachfrageerhöhung im Reparatursektor		Nachfragerückgang im Kfz-Sektor (negativ)			
	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)	(Mio. DM)	(1 000)
Direkte Effekte Reparatursektor	4 635	88	0	0	4 635	88
Kfz-Sektor (direkt und indirekt)	892	11	5 937	70	-5 045	-60
Sonstige Industrie	2 055	24	2 913	38	-857	-14
Verkehr	290	5	227	4	63	1
Großhandel	1 034	12	785	9	248	3
Sonstige Dienstleistungen	3 914	38	2 782	25	1 131	13
Gesamteffekt	12 819	176	12 644	146	175	30

Im Szenario „Lebensdauerverlängerung im Inland“, das den reinen Struktureffekt beschreibt, steht dem Nachfragerückgang bei den Kfz-Herstellern um 15,5 Mrd. DM ein erhöhter

Bedarf an Reparaturleistungen in gleicher Höhe gegenüber. Die Modellrechnungen zeigen bei beiden Indikatoren netto einen Zuwachs durch die Verlagerung der Güternachfrage vom Kfz-Sektor hin zu Reparaturleistungen (Tabelle 18-4). Danach steigt die Bruttowertschöpfung um 175 Mio. DM und die Beschäftigung um 30 000 Erwerbstätige.

18.3 Fazit: Beschäftigungsgewinne sind möglich

Der Übergang zur längeren Nutzung von Kraftfahrzeugen und verstärkter Instandhaltung kann Produktions- und Beschäftigungsgewinne mit sich bringen. Diese wären zum Einen auf die höhere Beschäftigungsintensität des Reparatursektors im Vergleich zum Fahrzeugbau zurückzuführen und zum Anderen auf eine Verschiebung der Vorleistungen von eher kapitalintensiven Industriebranchen hin zu eher beschäftigungsintensiven Dienstleistungen. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass die Modellrechnungen auf der Annahme der Übertragbarkeit und Repräsentativität amerikanischer Vorleistungsstrukturen für den deutschen Reparatursektor gründen. Gleichzeitig bedeutet dies Veränderungen in der Struktur der Nachfrage nach Arbeitskräften. Verlusten bei Angelerntentätigkeiten steht ein zusätzlicher Bedarf an Facharbeitern/Kfz-Handwerkern gegenüber.

Der reine Struktureffekt wird jedoch gerade in der Automobilindustrie stark vom Einfluss des Außenhandels überlagert. Hohe Beschäftigungs- und Produktionsgewinne ergeben sich, wenn die Strategie der Lebensdauererlängerung auf den Inlandsmarkt beschränkt bleibt. Bei dieser Konstellation erstreckt sich ein Teil des Nachfragerückgangs auf Kraftfahrzeuge aus dem Ausland, während die mit den Einsparungen finanzierten Reparaturleistungen im Inland erbracht werden. Dies führt zu einem hohen positiven Nettoeffekt bei Produktion und Beschäftigung. Umgekehrt ist mit hohen Beschäftigungs- und Produktionsverlusten zu rechnen, wenn auch die exportierten Fahrzeuge in die Strategie einbezogen werden, da hier der Nachfragerückgang im Inland wirksam wird, die Reparaturleistungen jedoch im Ausland nachgefragt werden. Angesichts der hohen Exportorientierung der deutschen Fahrzeugindustrie müsste dies durch die Gewinnung zusätzlicher Marktanteile aufgrund der „besseren“ langlebigen Fahrzeuge ausgeglichen werden. Es wäre eine Steigerung der Produktion um 8 Prozent notwendig, indem ein entsprechend höherer Weltmarktanteil erreicht wird. Dies erscheint nicht unrealistisch.

