

Investitionen der Kfz-Industrie

Kathrin Ramsauer



Dipl.-Volkswirtin Kathrin Ramsauer ist Referentin im Referat „Verarbeitendes Gewerbe“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

Im Jahr 2013 wurden die Investitionen der Industriebetriebe in Baden-Württemberg maßgeblich durch die Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) geprägt. Diese Branche setzt sich aus drei Gruppen zusammen, die sich in ihrer Bedeutung und Entwicklung unterscheiden. Sowohl in Baden-Württemberg als auch auf Bundesebene entwickelten sich die Investitionen der Kfz-Industrie seit 2008 deutlich positiver als des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt. Im Bundesländervergleich nahm das heimische Investitionsvolumen der Kfz-Industrie den Spitzenplatz ein.

„Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) im Jahr 2013 nur rund 4 % der hiesigen Industriebetriebe angehörten (siehe i-Punkt: „Begriffsdefinitionen und Erhebungsdetails“), beschäftigte die Branche rund 17 % aller Industriebeschäftigten, erwirtschaftete über ein Viertel der gesamten Industrieumsätze (28,1 %) und tätigte mehr als ein Drittel aller Industrieinvestitionen (37,8 %).¹ Ohne die Investitionen dieser Branche wäre das heimische Investitionsvolumen im Vorjahresvergleich rechnerisch sogar rückläufig gewesen.

Der Kfz-Industrie kommt eine Schlüsselrolle in der Südwestindustrie zu. Obwohl der Branche

Dabei gliedert sich der Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) in drei Gruppen, denen eine unterschiedliche Bedeutung zukommt (Tabelle). Die von wenigen Großbetrieben geprägte Gruppe „Herstellung von Kraftwagen und

T Beschäftigte, Umsatz und Investitionen* der Betriebe** im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) in Baden-Württemberg 2008 und 2013

Systematik-Nr. (WZ 2008)	Wirtschaftszweig	Betriebe	Beschäftigte ¹⁾	Umsatz	Aktivierte Bruttozugänge an Sachanlagen		
					Ins-gesamt	je Beschäftigten (Investitionsintensität)	im Verhältnis zum Umsatz (Investitionsquote)
Anzahl							
2013							
29	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	302	211 744	87 758,1	4 219,4	19 927	4,8
29.1	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	33	127 462	68 551,1	3 485,7	27 347	5,1
29.2	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern	43	4 743	1 195,7	28,2	5 940	2,4
29.3	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen	226	79 539	18 011,3	705,5	8 870	3,9
2008							
29	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	300	209 244	74 343,1	3 627,8	17 338	4,9
29.1	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	33	122 167	55 720,9	2 673,5	21 884	4,8
29.2	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern	39	4 446	1 090,1	29,8	6 706	2,7
29.3	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen	228	82 631	17 532,2	924,4	11 187	5,3

* Aktivierte Bruttozugänge an Sachanlagen. – **) Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten. Die Angaben zur Anzahl der Betriebe, zu den Beschäftigten und zum Umsatz weichen aufgrund von methodischen Besonderheiten in der Berichts-kreisabgrenzung der Investitionserhebung geringfügig von den Veröffentlichungen zum Jahresergebnis für Betriebe (Berichtskreis 20+) ab. – 1) Beschäftigte mit Stand 30. September.

1 Traditionell liegt die beschäftigungsstärkste Branche „Maschinenbau“ hinsichtlich des Umsatzes und des Investitionsvolumens in Baden-Württemberg auf dem zweiten Rang. Im Jahr 2013 erwirtschafteten die heimischen Betriebe des „Maschinenbaus“ rund ein Fünftel der Umsätze und realisierten 17,9 % der Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt.

Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1) dominiert den Wirtschaftszweig in Bezug auf tätige Personen, Umsatz und Investitionen. In den 33 Betrieben waren 2013 rund 60 % der Beschäftigten der heimischen Kfz-Industrie tätig, wurden 78,1 % der Umsätze erwirtschaftet und 82,6 % der Investitionen realisiert. Zu dieser Gruppe zählen unter anderem die Produktion von Pkws, Wohnmobilen, Omnibussen und Nutzfahrzeugen sowie den zugehörigen Motoren.

Neben den reinen Kfz-Herstellern wird ein größerer Teil der Automobilzulieferer dem Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) zugeordnet.² So gehören beispielsweise die Produktion von Schaltgetrieben, Lenkrädern, Bremsen, Stoßstangen und Lichtmaschinen zur Gruppe der „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3). Diese Gruppe stellte 2013 rund drei Viertel der Betriebe, rund 38 % der Beschäftigten, 20,5 % des Umsatzes und 16,7 % der Investitionen der heimischen Kfz-Industrie.

Die kleinste Gruppe innerhalb des Wirtschaftszweigs bildet die Gruppe „Herstellung von

Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ (WZ 29.2), der unter anderem die Anfertigung von Karosserien und Anhängern, wie Wohnwagen oder Sattelanhängern zugeordnet wird. Gemessen an der Beschäftigtenzahl (2,2 %), dem Umsatz (1,4 %) und den Investitionen (0,7 %) war der Beitrag dieser Gruppe zum Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) im Jahr 2013 relativ gering.

Entwicklungen seit 2008: heimische Kfz-Industrie investiert wieder kräftig

In Baden-Württemberg weitete die Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) ihre traditionell hohen Investitionssummen 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 8 % auf 4,2 Mrd. Euro aus. Deutschlandweit steigerten die Betriebe dieser Branche die Investitionen weniger stark um 1,9 % auf rund 13,8 Mrd. Euro. Sowohl in Baden-Württemberg als auch bundesweit waren die Investitionen der „Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) infolge der globalen Finanz-



Der Begriff „Verarbeitendes Gewerbe“ umfasst in diesem Beitrag vereinfachend die Wirtschaftszweige der

Abschnitte „B: Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden“ und „C: Verarbeitendes Gewerbe“ der „Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008)“. Der Fokus dieses Beitrags liegt auf dem Wirtschaftszweig (Zweisteller) „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29), der sich in die Gruppen (Dreisteller) „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1), „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ (WZ 29.2) sowie die Gruppe „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3) untergliedert.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass nicht die Gesamtheit der Automobil-Zulieferertätigkeiten in diesem Wirtschaftszweig erfasst wird. Teile der Automobilzulieferer werden unter anderem der „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen“ (zum Beispiel Fahrzeugbatterien), dem „Maschinenbau“ (zum Beispiel Vergaser) oder der „Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren“ (zum Beispiel Gummireifen) zugeordnet. Gleichwohl wird in diesem Beitrag der Begriff „Kfz-Industrie“ zur besseren Lesbarkeit synonym zum

Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) verwendet.

Grundlage dieses Beitrags sind die Ergebnisse der Investitionserhebung im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und in der Gewinnung von Steinen und Erden. Meldepflichtig sind alle Unternehmen des Erhebungsbereichs mit 20 und mehr Beschäftigten und deren produzierende Betriebe (unabhängig von deren Beschäftigtenzahl) sowie produzierende Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten von Unternehmen anderer Wirtschaftszweige.

Als „Investitionen“ gilt der Wert aller im Geschäftsjahr nach dem Handelsgesetzbuch aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen einschließlich aktivierbarer Großreparaturen und aktivierter geringwertiger Wirtschaftsgüter sowie selbsterstellter und im Bau befindlicher Anlagen (sogenannte Kaufinvestitionen). Nicht berücksichtigt sind insbesondere Investitionen in Zweigniederlassungen im Ausland, Zugänge durch den Kauf ganzer Betriebe (bzw. Unternehmen), der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren oder ähnlichen Rechten sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen und anderen immateriellen Vermögensgegenständen.

² Gemeinhin werden den Automobilzulieferern, neben den wirtschaftszweigsystematisch dem Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) zugeordneten Betrieben, auch die Tätigkeiten von Betrieben anderer Wirtschaftszweige zugerechnet, die in diesem Beitrag jedoch nicht berücksichtigt werden (siehe i-Punkt).

und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 deutlich zurückgefahren worden, wobei Baden-Württemberg etwas stärker betroffen war.³ Seitdem stiegen die investiven Ausgaben der Kfz-Industrie sowohl in Baden-Württemberg als auch bundesweit wieder kontinuierlich an. Dabei konnte deutschlandweit bereits 2011 das branchenspezifische Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 übertroffen werden. Demgegenüber steigerten die heimischen Betriebe der Kfz-Industrie die Investitionen erst 1 Jahr später über den letzten Höchstwert aus dem Jahr 2008. Im Vergleich zu diesem Rekordwert konnte die Investitionsleistung im Jahr 2013 um 16,3 % ausgeweitet werden.

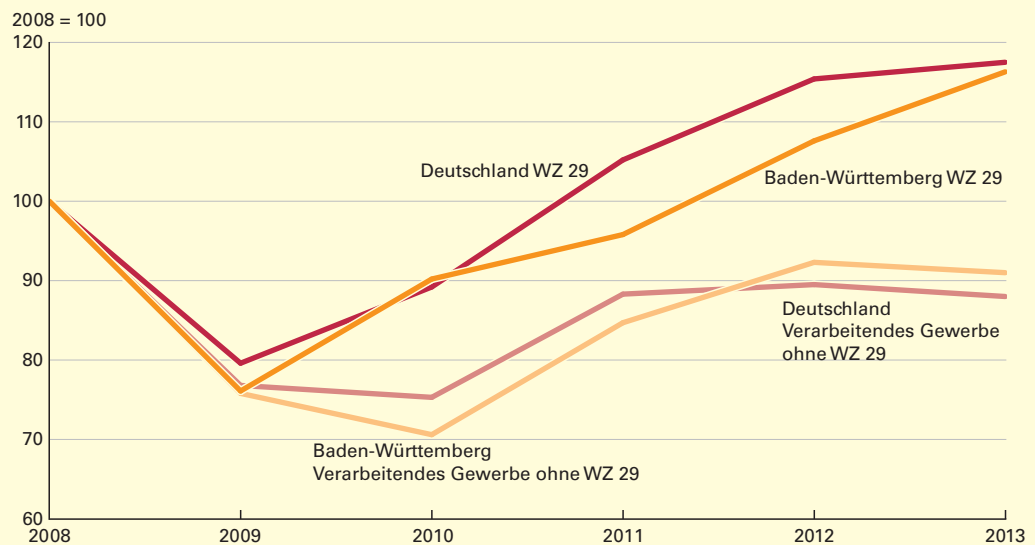
In Baden-Württemberg konnte nur die durch Großbetriebe geprägte Gruppe „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1) ihre Investitionen im Vergleich zum Jahr 2008 erhöhen (30,4 %), während die investiven Ausgaben der anderen beiden Gruppen auch 2013 das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht hatten. Vor allem in der Gruppe „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3) war es im Zuge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise zu massiven Investitionsrückgängen gekommen. Hier hatte sich 2009 das Investitionsvolumen der heimischen Betriebe im Vorjahresvergleich beinahe halbiert und lag auch im Jahr 2013 noch rund 24 % unter dem Niveau von 2008.⁴ Auf Bundesebene waren die Investitionen in dieser Gruppe während der Finanz- und Wirtschaftskrise ebenfalls

stark zurückgegangen (– 40,1 %). Gleichwohl blieb die Investitionssumme 2013 weniger deutlich hinter den Investitionen des Jahres 2008 (– 3,7 %) zurück als in Baden-Württemberg.

Die investiven Ausgaben der Kfz-Industrie entwickelten sich sowohl in Baden-Württemberg als auch auf Bundesebene seit 2008 erheblich besser als die Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt. Die heimischen Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes erreichten 2013 mit rund 11,2 Mrd. Euro nahezu das Vorkrisenniveau aus dem Rekordjahr 2008, während die Industrieinvestitionen deutschlandweit um rund 6 % hinter den Investitionen aus dem Jahr 2008 zurückblieben. Im gleichen Zeitraum nahmen die Investitionen des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) hingegen deutlich zu (Baden-Württemberg: 16,3 %; Deutschland: 17,5 %). Folgerichtig zeigen sich diese divergierenden Entwicklungen noch klarer, wenn man die Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes ohne die investiven Ausgaben der Kfz-Industrie betrachtet (*Schaubild 1*). Rein rechnerisch setzte die Erholung der Investitionen nach der Finanz- und Wirtschaftskrise hier ein Jahr später ein und das Investitionswachstum schwächte sich bereits 2012 wieder ab. 2013 waren die Investitionen im Vorjahresvergleich sogar rückläufig. Dabei konnte das Vorkrisenniveau der Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes (ohne WZ 29) weder in Baden-Württemberg noch in Deutschland erreicht werden.

S1

Investitionen*^{*)} der Betriebe**^{**)} im Verarbeitenden Gewerbe***^{*)} und im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) in Baden-Württemberg seit 2008



^{*)} Aktivierte Bruttozugänge an Sachanlagen. – ^{**)} Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten. – ^{***)} Einschließlich Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden.

³ Im Vorjahresvergleich nahmen die Investitionen der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) im Jahr 2009 in Baden-Württemberg um 23,9 % und in Deutschland um 20,4 % ab.

⁴ Auch die Zahl der Beschäftigten hat in der Gruppe „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3) noch nicht das Niveau aus dem Jahr 2008 erreicht (– 3,7 %). Die Umsätze konnten um 2,7 % gesteigert werden.

Der Anteil der Investitionen der Kfz-Industrie an den Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt ist dadurch sowohl in Baden-Württemberg als auch auf Bundesebene seit 2008 angestiegen. Die Bedeutung der Branche ist in Baden-Württemberg dabei wesentlich höher. Während der Strukturanteil der Investitionen in Baden-Württemberg bei 37,8 % lag, machten die Kfz-Investitionen bundesweit nur rund ein Viertel der gesamten Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes des Jahres 2013 aus.

Hohe Investitionsintensität und -quote

Der Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) verzeichnete auch im Jahr 2013, wie in den meisten Jahren, die höchste Investitionsintensität innerhalb der Südwestindustrie. Die Investitionssumme je Beschäftigten belief sich auf 19 927 Euro und übertraf damit den bundesweiten Wert dieses Wirtschaftszweigs (17 841 Euro). Die Investitionsintensität der heimischen Kfz-Industrie war mehr als doppelt so hoch wie im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt (9 173 Euro), wobei die Investitionsintensität des Verarbeitenden Gewerbes ohne die Kfz-Industrie rein rechnerisch nochmals deutlich niedriger ausfiel (6 906 Euro). Innerhalb der Kfz-Industrie zeigten sich erhebliche Unterschiede. Die „Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1) investierten mit 27 347 Euro je Beschäftigten deutlich mehr als die „Hersteller von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3) mit 8 870 Euro und die „Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ (WZ 29.2) mit 5 940 Euro. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2008 zeigt sich, analog zu den Investitionen insgesamt, ebenfalls ein gespaltenes Bild. So stieg die Investitionsintensität in der Gruppe „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1) in diesem Zeitraum um 25 % an, während sie in den anderen beiden Gruppen rückläufig war.

Die hohe Auslandsorientierung der baden-württembergischen Industrie birgt das Risiko, dass verstärkt Investitionen ins Ausland abwandern, um sich beispielsweise durch den Bau neuer Fabrikanlagen den Zugang zu ausländischen Märkten zu sichern. Unterbleiben dadurch wichtige Investitionen am hiesigen Standort, besteht die Gefahr, dass die Industrieanlagen veralten und die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Produktionsbedingungen abnimmt. Obwohl insbesondere die Kfz-Industrie von einer hohen Exportorientierung geprägt ist,⁵ liegt die Investitionsquote, also der Anteil des Umsatzes, der in den heimischen Produktionsstandort investiert wird, in der Kfz-

Industrie regelmäßig über der Investitionsquote des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt. Im Jahr 2013 reinvestierten die Betriebe dieser Branche 4,8 % ihres Umsatzes und damit 1,2 Prozentpunkte mehr als die Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt. Dieser Abstand erhöht sich wiederum, wenn man die Investitionsquote des Verarbeitenden Gewerbes ohne die Kfz-Industrie betrachtet. Diese lag 2013 rechnerisch bei 3,1 % und damit weit unter der der Kfz-Industrie. Zudem übertrafen die baden-württembergischen Betriebe der Kfz-Industrie die bundesweite Investitionsquote der gleichen Branche im Jahr 2013 um einen Prozentpunkt.⁶ Die Investitionsquote aus dem Vorkrisenjahr 2008 (4,9 %) konnte nahezu erreicht werden. Die relativ hohe Investitionsquote der baden-württembergischen Kfz-Industrie deutet darauf hin, dass der heimische Standort weiterhin eine wichtige Rolle in der strategischen Planung der (Groß-)Betriebe spielt. Gleichwohl zeigten sich die Unterschiede innerhalb des Wirtschaftszweiges auch hier. So belief sich die Investitionsquote der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ (WZ 29.1) im Jahr 2013 auf 5,1 %, die der „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (WZ 29.3) auf 3,9 % und die der „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern“ (WZ 29.2) auf lediglich 2,4 %.

Ein Blick auf die Investitionen in ausgewählten Bundesländern

Im Jahr 2013 trugen bundesweit sowohl baden-württembergische als auch bayerische Betriebe jeweils rund ein Fünftel zu den Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes bei, gefolgt von Betrieben in Nordrhein-Westfalen (17 %) und Niedersachsen (9,6 %).⁷ In der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) tritt die Bedeutung noch deutlicher hervor. Hier wurden rund 31 % der bundesweiten Investitionen von baden-württembergischen Betrieben getragen. Auf bayerische Betriebe entfiel rund ein Viertel der investiven Ausgaben der deutschlandweiten Kfz-Industrie. Der niedersächsische Investitionsanteil in der Kfz-Industrie (15,9 %) war ebenfalls deutlich höher als der niedersächsische Anteil an den Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt (9,6 %). Im Falle Nordrhein-Westfalens verhält es sich genau umgekehrt.⁸

Vergleicht man die Investitionen in der Kfz-Industrie 2013 mit dem Durchschnitt der 5 vorangegangenen Jahre 2008–2012, so erweist sich 2013 weitgehend als ein investitionsstarkes Jahr (*Schaubild 2*) in den betrachteten Ländern. Allen voran konnten Baden-Württemberg und

⁵ Die Exportquote des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) lag im Jahr 2014 gemäß dem Jahresergebnis für Betriebe (Berichtskreis 20+) in Baden-Württemberg bei 73,2 %. Die Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt lag 2014 bei 54,3 %.

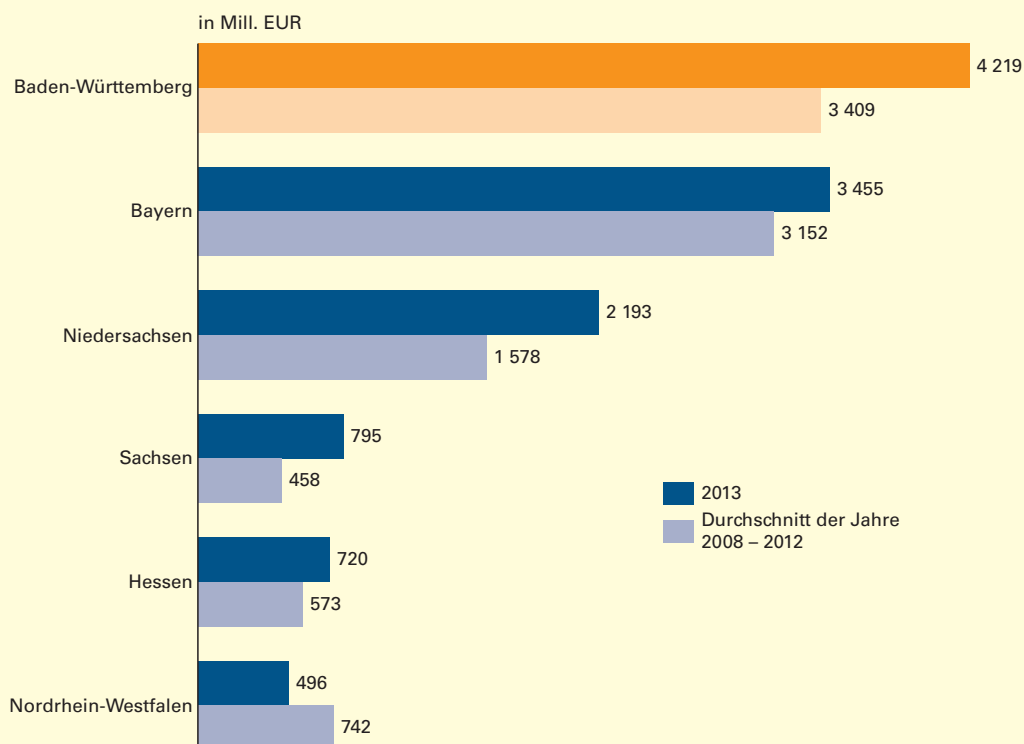
⁶ Dies gilt nicht nur für das Jahr 2013. In den letzten 6 Jahren lag die baden-württembergische Investitionsquote des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) durchschnittlich 1,1 Prozentpunkte über der bundesweiten Investitionsquote desselben Wirtschaftszweigs. Für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt lag die heimische Investitionsquote durchschnittlich hingegen nur 0,2 Prozentpunkte über dem Bundeswert.

⁷ Hier werden die sechs Bundesländer mit den höchsten Investitionsvolumen in der Kfz-Industrie im Jahr 2013 betrachtet. Die Bundesländer, deren Daten aus Gründen der Geheimhaltung nicht veröffentlicht wurden, konnten dabei nicht berücksichtigt werden (Hamburg, Bremen und Berlin).

⁸ In Nordrhein-Westfalen lag der Anteil an den bundesweiten Investitionen der Kfz-Industrie bei 3,6 %, während sich der Anteil an den bundesweiten Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt auf 17 % belief.

S2

Investitionen*) der Betriebe) im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) in ausgewählten Bundesländern 2013**



*) Aktivierte Bruttozugänge an Sachanlagen. – **) Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

786 15

Niedersachsen die investiven Ausgaben kräftig ausweiten. Die Entwicklungen sind dabei vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise zu sehen, die 2009 mit einer erheblichen Reduzierung des Investitionsvolumens der Kfz-Industrie in allen betrachteten Bundesländern einherging.⁹ Als einziges der sechs Bundesländer wies Nordrhein-Westfalen 2013 im Vergleich zum Mittel der 5 vorausgegangenen Jahre eine rückläufige Investitionsentwicklung auf.

Der Rückgang der investiven Ausgaben der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) in Nordrhein-Westfalen seit 2008 spiegelt sich auch in der Entwicklung des Strukturanteils wider. Der Anteil der Kfz-Investitionen an den Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes insgesamt halbierte sich in Nordrhein-Westfalen beinahe und lag 2013 noch bei 5,2 %. Den höchsten Strukturanteil der betrachteten sechs Bundesländer wies Niedersachsen (40,9 %), gefolgt von Baden-Württemberg (37,8 %) auf. Dabei hat der Strukturanteil in Niedersachsen seit 2008 am deutlichsten zugenommen (13 Prozentpunkte). In Baden-Württemberg erhöhte sich der Strukturanteil in diesem Zeitraum um 5,6 Prozentpunkte.

Ausblick

Insgesamt dürfte sich die positive Entwicklung der Investitionen der heimischen Betriebe des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) im Jahr 2014 aufgrund der relativ guten konjunkturellen Entwicklung der Südwestindustrie und der damit einhergehenden positiven Umsatzentwicklung der Kfz-Industrie weiter fortgesetzt haben. Zudem deuten einige große Investitionsvorhaben namhafter Kfz-Unternehmen auf eine günstige Entwicklung der investiven Ausgaben dieser Branche hin. Mit diesen Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen unterstreichen die Unternehmen die Bedeutung der hiesigen Standorte auch für die Zukunft. ■

Weitere Auskünfte erteilt
Kathrin Ramsauer, Telefon 0711/641-26 77,
Kathrin.Ramsauer@stala.bwl.de

⁹ Im Vorjahresvergleich gingen die Investitionen der Kfz-Industrie 2009 in Bayern (- 8,9 %) und Niedersachsen (- 13,5 %) am wenigsten stark zurück. Die anderen betrachteten Länder mussten eine größere Reduzierung hinnehmen (Hessen: - 21,9 %; Baden-Württemberg: - 23,9 %; Sachsen: - 33,8 %; Nordrhein-Westfalen: - 36,2 %).