

### **Automobilindustrie**

#### **Zulieferer sorgen für jeden dritten Arbeitsplatz**

Der Automobilbau ist mit 717.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach wie vor eine Schlüsselbranche der deutschen Industrie. Auch die Zulieferer sind, anders als häufig vermutet, in den vergangenen Jahren keineswegs massenweise an billigere Standorte abgewandert – im Gegenteil: Seit 1995 hat ihre Beschäftigtenzahl um mehr als 20 Prozent zugelegt. Im Jahr 2003 produzierten knapp 215.000 Arbeitnehmer Zubehör und Kraftwagenteile; weitere gut 40.000 Mitarbeiter fertigten Karosserien und Aufbauten. Damit sorgten die Zulieferer für jeden dritten Job in der Automobilbranche. Noch gar nicht mit einberechnet sind hierbei die Vorleister aus anderen Industriebereichen wie etwa der Kunststoffherzeugung oder dem Maschinenbau. Zentren der Teile- und Zubehörhersteller sind der Großraum Kassel mit gut 19.000 Beschäftigten, die Region Stuttgart mit 18.500 und das Saarland mit fast 17.000 Mitarbeitern.

Derzeit ist das dichte Lieferantennetz in den deutschen Autoregionen mit circa 5.500 Unternehmen noch ein entscheidendes Argument für den Standort D: Die Herstellung etwa in China ist trotz weit geringerer Löhne kaum billiger als hierzulande, da wichtige Komponenten über große Entfernungen importiert werden müssen. Die auf pünktliche Lieferung von Einbauteilen abgestimmte Fertigung lässt sich am besten durch die räumliche Nähe der wichtigsten Zulieferfirmen gewährleisten – das Ergebnis ist ein industrieller Cluster der Fahrzeugindustrie. Zwar stellen die Lieferanten zunehmend ganze Komponenten wie Kabelbäume samt Elektrik her und lassen selbst Teile dafür aus Kostengründen auch im Ausland fertigen. Solange aber die eigentlichen Kfz-Hersteller noch in Deutschland ihre Produktionsstätten haben, steht wegen der Cluster-Vorteile kein Exodus der Zulieferindustrie bevor.

**Gesprächspartner im IW:** Dr. Klaus-Heiner Röhl, Telefon: (0 30) 2 78 77-1 03



# Vom Netzwerk profitieren

**Die Probleme bei Opel und VW haben einmal mehr den Blick auf die Autobranche gelenkt, einem der wichtigsten Industriezweige hierzulande mit über 700.000 Beschäftigten. Die gefährdeten Standorte Bochum und Rüsselsheim sind allerdings weit weniger stark von der Autoindustrie abhängig als etwa der Großraum Braunschweig-Wolfsburg oder Stuttgart. Übersehen werden oft die Zulieferer, die mehr als 30 Prozent der Arbeitsplätze in der deutschen Autoindustrie stellen – und noch zum Standort D stehen.**

Der Automobilbau ist mit 717.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht nur eine Schlüsselbranche der deutschen Industrie. Mit seiner Exportstärke und dem hohen internationalen Renommee ist er auch so etwas wie der Stolz der zuletzt wenig erfolgsverwöhnten Nation, was möglicherweise die Aufgeregtheit angesichts der aktuellen Probleme bei Opel miterklärt. Nach einer Erhebung des Marktforschungsinstituts GfK soll die Krise des Autobauers sogar für den erneuten Rückgang des Konsumklimas verantwortlich sein, obwohl vermutlich kaum ein befragter Konsument direkt von der Opel-Sanierung betroffen sein dürfte – und zukünftig weniger Geld in der Tasche hat.

Als eine Mär erweist sich auch die gängige Vermutung, wonach die Zulieferer schon alle in den billigeren Osten Europas abgewandert sein sollen. Ka-

rosserien und Aufbauten werden hierzulande von gut 40.000 Mitarbeitern gefertigt, während immerhin knapp 215.000 Arbeitnehmer Zubehör und Kraftwagenteile produzieren. Und der Job-Motor läuft auf hohen Touren: Seit 1995 hat die Beschäftigtenzahl in den beiden Wirtschaftszweigen um mehr als 20 Prozent zugelegt. Selbst im Vergleich zum Boomjahr 2000 ergibt sich noch ein Zuwachs um 7 Prozent.

**Gemessen am Kernbereich der Autoherstellung, dem Kraftwagen- und Motorenbau mit circa 460.000 Beschäftigten, kommt damit auf zwei Jobs beim Autobauer einer bei den Zulieferern.**

Die zuletzt in die Schlagzeilen geratenen Opel-Standorte sind dabei weniger stark von der Fahrzeugindustrie abhängig als gemeinhin angenommen. Mit 11.000 Beschäftigten ist in Bochum un-

ter Einschluss der Zulieferunternehmen etwa jeder zwölfte Arbeitnehmer im Automobilbau tätig, im südhessischen Rüsselsheim (Region Starkenburg) jeder vierzehnte – dort zählt die Branche 22.500 Mitarbeiter.

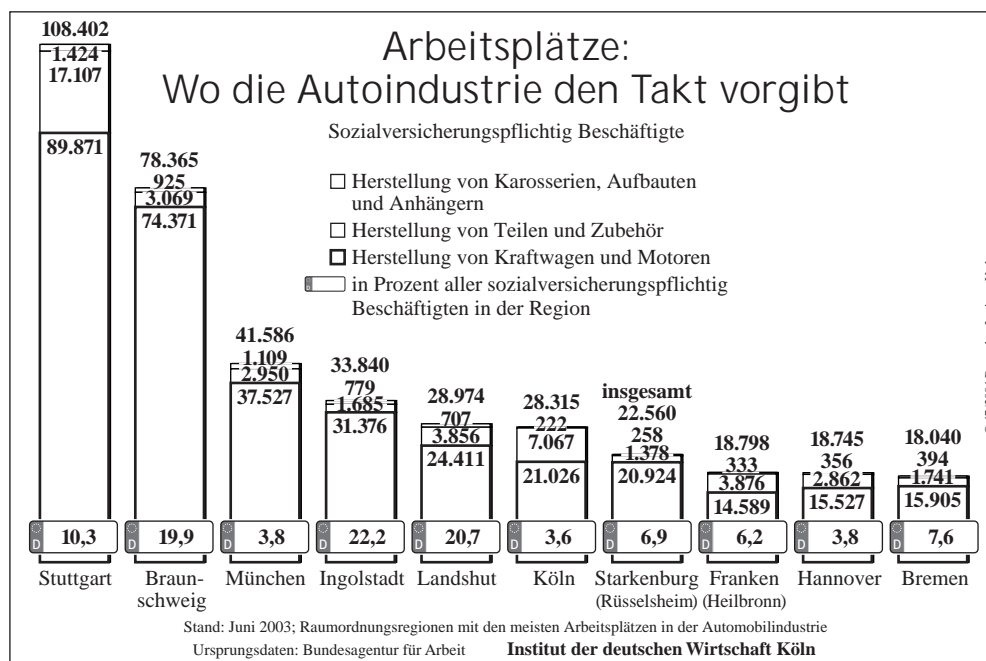
Das Rhein-Main-Gebiet in Südhessen mit fast 1,5 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und das Ruhrgebiet mit über 2,1 Millionen bieten eben vielfältige Wirtschaftsstrukturen und werden nicht von der Autobranche dominiert. Allerdings sieht die Wirtschaftslage im Großraum Frankfurt/Main mit seinen Finanzdienstleistungen und Deutschlands größtem Flughafen rosiger aus als an Rhein und Ruhr, wo der Strukturwandel nur schleppend verläuft – und deswegen jeder wegfallende Arbeitsplatz schmerzlich vermisst wird.

Auch der Großraum Stuttgart mit seinen noblen KarosSENSchmieden hat an Arbeitsplätzen mehr zu bieten als den Job bei Daimler, obwohl im Schwäbischen deutschlandweit die meisten Menschen vom Autobau profitieren (Grafik).

**Wenn es dagegen bei VW oder Audi im Getriebe knirscht, stottern gleich ganze Regionen wie etwa Braunschweig-Wolfsburg und Ingolstadt – dort nämlich lebt jeder fünfte Beschäftigte unmittelbar oder mittelbar vom Automobil.**

Keine Chance auf die Pole-Position der Kfz-Schmieden haben dagegen die ostdeutschen Automobilstandorte. Trotz der neu aufgebauten Fertigung in Sachsen und Thüringen entfallen mit weniger als 40.000 Beschäftigten nur etwas mehr als 5 Prozent aller deutschen Autoarbeiter auf die neuen Länder einschließlich Berlin (Grafik Seite 5). Anders gerechnet:

**In Wolfsburg arbeiten in der Branche um die Hälfte mehr, im Großraum Stuttgart bald dreimal so viele Menschen wie in ganz Ostdeutschland zusammengekommen.**

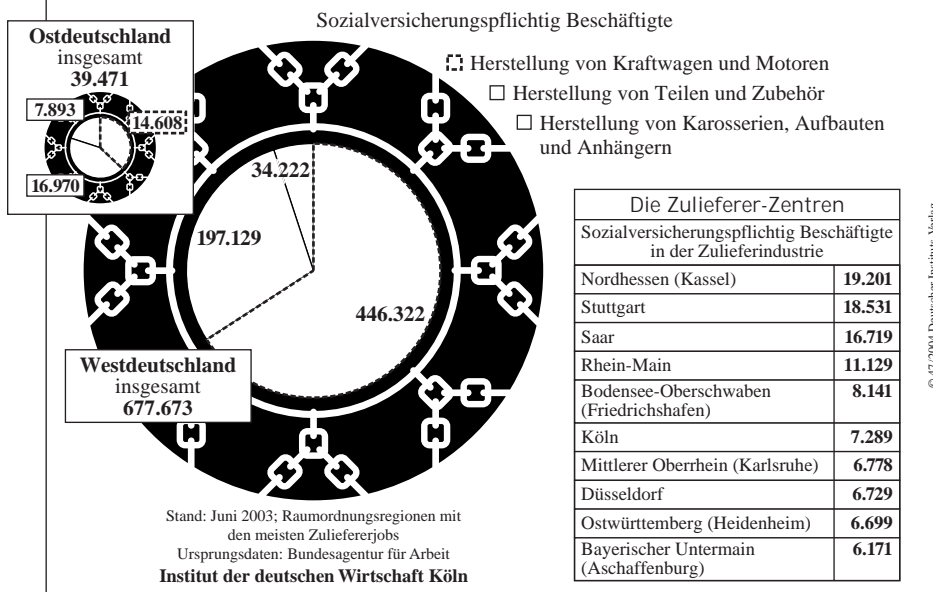


In der Regel haben sich die Zulieferer der großen Automobilwerke in unmittelbarer Nachbarschaft angesiedelt – so lässt sich das Just-in-Time-Prinzip besser bewerkstelligen, bei dem die einzelnen Teile direkt zur Weiterverarbeitung an die Produktionsbänder der Autohersteller geliefert werden.

Teilelieferanten und Karosserie-schmieden stellen zusammen zwar ein gutes Drittel aller Jobs in der Autoindustrie. Damit sind jedoch nicht alle Jobs erfasst, die vom Auto leben. Denn weitere Vorleister „verstecken“ sich in anderen Branchen wie etwa der Kunststoffherzeugung oder dem Maschinenbau; nur wird das dort Produzierte statistisch nicht dem Autobau zugeordnet.

Wichtige Zentren der Teile- und Zubehörhersteller sind der Großraum Kas-

## Autoindustrie: Jeder dritte Job bei Zulieferern



© 4/7 2004 Deutscher Institut-Verlag

## Cluster

Der Begriff „Cluster“ findet in verschiedenen Bereichen Verwendung, etwa für Computernetzwerke, in der Physik und in der Medizin. Er bezeichnet generell ein als Einheit betrachtetes Ganzes, das aus diversen Einzelteilen besteht. In der Wirtschaft ist ein Cluster eine räumliche Konzentration von kleinen und größeren Betrieben einer Branche, wozu auch die Ansiedlung wichtiger Zulieferindustrien zählt. Oft steht ein Großunternehmen im Zentrum eines solchen Clusters. Wichtig ist, dass die Unternehmen in Netzwerken miteinander kooperieren, obwohl sie am Markt auch als Konkurrenten auftreten.

Zusätzlich zählen zu einem Cluster auch Ausbildungseinrichtungen wie Technische Universitäten und Fachhochschulen sowie Forschungsinstitute mit enger Verbindung zur jeweiligen Industrie. Wirtschaftspolitisch gilt die Schaffung von Clustern als bevorzugtes regionalpolitisches Ziel im Vergleich zur „Gießkannenförderung“. In der Realität gelingt ein Cluster aus der Retorte aber nur selten; allenfalls kann die Politik durch die Förderung von Netzwerken, von Forschung und Entwicklung sowie den Aufbau von Universitäten und öffentlichen Forschungseinrichtungen die Entstehung von Branchenclustern begünstigen. Eines der seltenen positiven Beispiele hierfür ist das „Silicon Saxony“, die Konzentration der IT-Industrie im Großraum Dresden.

sel mit fast 19.000 Beschäftigten sowie das Saarland mit knapp 17.000. Da die Fertigungstiefe der Autobauer in den vergangenen Jahren immer weiter abgenommen hat (Stichwort: Lean Production) und inzwischen beispielsweise in den sächsischen VW-Werken nur noch 20 Prozent des Endprodukts Auto selbst hergestellt werden, spielen die Lieferanten und ihre Standortwahl eine immer größere Rolle. Doch für die Öffentlichkeit arbeiten Unternehmen wie Hella (Licht), Mahle (Kolben) oder Wegu (Fußmatten) nahezu im Verborgenen, während die bekannten Automarken im Rampenlicht stehen.

Im Augenblick ist das dichte Lieferantennetz in den deutschen Auto-regionen mit circa 5.500 Unternehmen noch ein entscheidendes Argument für den Standort D: Die Herstellung in China ist trotz weit geringerer Löhne kaum billiger als hierzulande, da wichtige Komponenten über eine große Entfernung importiert werden müssen. Die auf pünktliche Lieferung von Einbauteilen abgestimmte Fertigung verlangt sichere Lieferketten, die am besten durch die räumliche Nähe der wichtigsten Zulieferunternehmen gewährleistet werden. Das Ergebnis ist ein industrieller Cluster der Fahrzeugindustrie (Kasten).

Das ist nur auf den ersten Blick ein Widerspruch zu Meldungen, dass sich Zulieferer zunehmend fern der Heimat engagieren – aus zwei Gründen:

1. Mit dem Aufbau immer neuer Autowerke im Reich der Mitte und in den osteuropäischen Ländern ziehen auch die Zulieferer nach und folgen der Endproduktion in den rasant wachsenden neuen Märkten ebenso wie den Lohnkostenvorteilen. Ein neuer Cluster entsteht.

2. Die Zulieferer stellen verstärkt ganze Komponenten wie Kabelbäume samt Elektrik her und lassen selbst Teile dafür anderswo fertigen – auch jenseits der Landesgrenzen, zum Teil aus Kostengründen. Denn die steigenden Stahl- und Rohstoffpreise können kaum an die Autohersteller weitergegeben werden. Den Umstieg zum Systemlieferanten schaffen aber oft nur die Großen der Branche; kleinen Lieferanten droht dagegen die Insolvenz.

Dieses Konzept wird von der Autoindustrie nicht nur deshalb bevorzugt, weil es Montagekosten senkt. Darüber hinaus können auch die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung teilweise auf die Lieferanten verlagert werden; der Markenhersteller muss sich nicht mehr selbst um die Technologieführerschaft in allen Details seines Endprodukts kümmern.

Kritisch für die Arbeitsplätze am Standort Deutschland wird es erst, wenn die Zulieferindustrie ganz abwandert. So lange die Kfz-Hersteller aber noch hierzulande ihre Produktionsstätten haben, dürfte – wegen der Cluster-Vorteile – der Exodus noch nicht spruchreif sein.